

SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENTAL  
ADOPTÉ PAR LA DÉLIBÉRATION DU CONSEIL RÉGIONAL N°CR 2024-036  
DU 11 SEPTEMBRE 2024 ET APPROUVÉ PAR LE DÉCRET N°2025-517 DU 10 JUIN 2025

# ÎLE-DE-FRANCE 2040 UN NOUVEL ÉQUILIBRE

## ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES

îledeFrance  
OBJECTIF 2040

Région  
îledeFrance



# ÎLE-DE-FRANCE 2040

## UN NOUVEL ÉQUILIBRE

**ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES**



# SOMMAIRE

PRÉAMBULE	4	<b>3 VIVRE ET HABITER EN ÎLE-DE-FRANCE : DES CADRES DE VIE DÉSIRABLES ET DES PARCOURS DE VIE FACILITÉS</b>	<b>31</b>	<b>4.2 Immobilier de bureaux</b>	<b>54</b>
GUIDE DE LECTURE DES ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES	8	<b>3.1 Intensifier le renouvellement urbain</b>	<b>32</b>	<b>4.3 Commerce</b>	<b>54</b>
<b>1 UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ POUR LE MIEUX-ÊTRE DES FRANCILIENS</b>	<b>11</b>	Développer l'offre résidentielle, prioritairement dans le tissu urbain existant	32	<b>4.4 Logistique</b>	<b>56</b>
<b>1.1 Composer l'armature verte de la région-nature de demain</b>	<b>12</b>	Développer l'activité et l'emploi	34	Les sites multimodaux	56
L'armature verte régionale, support de la trame verte et bleue	12	Renforcer la mixité et conforter les centralités	34	Les ports	56
Les fronts verts	14	<b>3.2 Améliorer les cadres de vie</b>	<b>35</b>	Les infrastructures ferroviaires	56
Les trames écologiques	14	Renforcer l'offre d'équipements et services, améliorer les espaces publics	35	La logistique urbaine	57
Les éléments constitutifs de l'armature des espaces ouverts	15	Réduire l'exposition de la population aux risques, pollutions et nuisances	35	<b>4.5 Transition numérique</b>	<b>57</b>
<b>1.2 Améliorer la résilience de la région</b>	<b>21</b>	Valoriser les paysages et le patrimoine bâti	36	<b>5 AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES FRANCILIENS GRÂCE À DES MODES DE TRANSPORTS ROBUSTES, DÉCARBONÉS ET DE PROXIMITÉ</b>	<b>59</b>
Réduire la vulnérabilité aux risques naturels	21	Mettre en œuvre des actions de renaturation	36	<b>5.1 Conforter le réseau des infrastructures de transports</b>	<b>60</b>
Préparer l'Île-de-France à faire face aux épisodes de chaleur	23	<b>3.3 Maîtriser les développements urbains</b>	<b>37</b>	Les transports collectifs	61
Préserver la ressource en eau	23	Orientations communes	37	Le réseau routier	61
Renforcer la perméabilité des sols	23	Les secteurs d'urbanisation préférentielle	39	<b>5.2 Limiter les impacts des infrastructures de transport</b>	<b>62</b>
<b>2 UNE GESTION STRATÉGIQUE DES RESSOURCES FRANCILIENNES : SOBRIÉTÉ, CIRCULARITÉ ET PROXIMITÉ</b>	<b>25</b>	Les secteurs de développement industriel d'intérêt régional	40	Résorber les coupures urbaines	62
<b>2.1 Activité agricole et forestière</b>	<b>26</b>	Capacités d'urbanisation non cartographiées	40	Éviter la fragmentation des espaces agricoles, naturels et forestiers	62
<b>2.2 Assurer l'approvisionnement en matériaux en favorisant la proximité et la diversification du mix</b>	<b>27</b>	Espace urbanisé de référence pour l'estimation des capacités d'urbanisation non cartographiées (OR 92bis, 93 et 95)	45	Limiter les pollutions et nuisances	62
<b>2.3 Maintenir et adapter les services urbains</b>	<b>28</b>	Les entités territoriales du SDRIF-E et les polarités	46	<b>5.3 Rationnaliser le stationnement</b>	<b>63</b>
Prévention, réemploi et recyclage des déchets	28	<b>4 CONFORTER UNE ÉCONOMIE COMPÉTITIVE ET SOUVERAINE, ENGAGÉE DANS LES GRANDES TRANSITIONS</b>	<b>51</b>	<b>5.4 Développer les mobilités actives</b>	<b>63</b>
Production d'énergie renouvelable et de récupération	29	<b>4.1 Sites d'activité économique</b>	<b>53</b>	<b>5.5 Assurer la fonctionnalité des places aéroportuaires</b>	<b>64</b>
				<b>ANNEXES</b>	<b>65</b>
				<b>Annexe 1 Connexions écologiques d'intérêt régional</b>	<b>66</b>
				<b>Annexe 2 Projets portés par les opérateurs de l'État impactant les espaces agricoles, naturels et forestiers</b>	<b>68</b>
				<b>Annexe 3 Projets d'infrastructures de transports</b>	<b>70</b>

## PRÉAMBULE

Le principe réglementant l'élaboration d'un Schéma directeur couvrant l'ensemble du territoire régional est inscrit aux articles L.123-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. Comme le prévoit l'article L.123-1, ce schéma « 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.*

*Il détermine notamment la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements.*

*Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, logistiques, artisanales, agricoles, forestières et touristiques ».*

Depuis la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face

à ses effets (dite loi « Climat et résilience »), le SDRIF doit, en outre, fixer « une trajectoire permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols ainsi que, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation ».

Cette approche spatiale de l'aménagement s'inscrit dans une approche plus stratégique du développement francilien.

Le SDRIF identifie les enjeux régionaux et s'attache à une approche intégrée et transversale des thématiques permettant de répondre à ces enjeux.

Il assure la cohérence des politiques publiques sectorielles des différents acteurs compétents et l'articulation des échelles temporelles et spatiales de l'aménagement.

Il offre un cadre. Il fixe des limites et impose des orientations. Toutefois, il doit laisser aux collectivités territoriales, au travers de leurs documents d'urbanisme locaux, la responsabilité de la traduction de ces grandes orientations au niveau local. Il n'a pas vocation à se substituer aux servitudes de natures diverses qui pourraient s'imposer localement et qui devront être prises en compte par les collectivités.

### ÉVOLUTION DU CONTEXTE JURIDIQUE ET RÉVISION DU SDRIF DE 2013

Depuis la dernière révision du SDRIF approuvée par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013, le cadre juridique de l'aménagement et de l'urbanisme a évolué,

impactant directement ou indirectement la planification régionale, avec :

- un enrichissement des objectifs généraux du code de l'urbanisme devant être pris en compte par le SDRIF et l'ensemble des documents d'urbanisme,
- l'élargissement de la liste des personnes publiques associées à l'élaboration du SDRIF, ainsi que des personnes consultées pour avis, en application de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi « NOTRe »),
- la couverture complète de l'Île-de-France par des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre à la suite de la loi NOTRe, et la création de la Métropole du Grand Paris et des établissements publics territoriaux qui la composent, dotés d'un statut particulier,
- l'obligation de concerter avec la population, depuis la loi du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté,
- la définition d'une trajectoire permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols ainsi que, par tranches de dix années, d'un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation (loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets), en tenant compte des ajustements de la loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre

#### Les grandes étapes de la révision du SDRIF-E

Novembre 2021 : délibération du Conseil régional initiant la révision du SDRIF-E

Décembre 2021 : début de la concertation avec les personnes publiques associées et les partenaires / conférences des territoires ; comités des partenaires

Mars 2022 : début de la concertation avec la population

Novembre-décembre 2022 : réunions du panel de citoyens

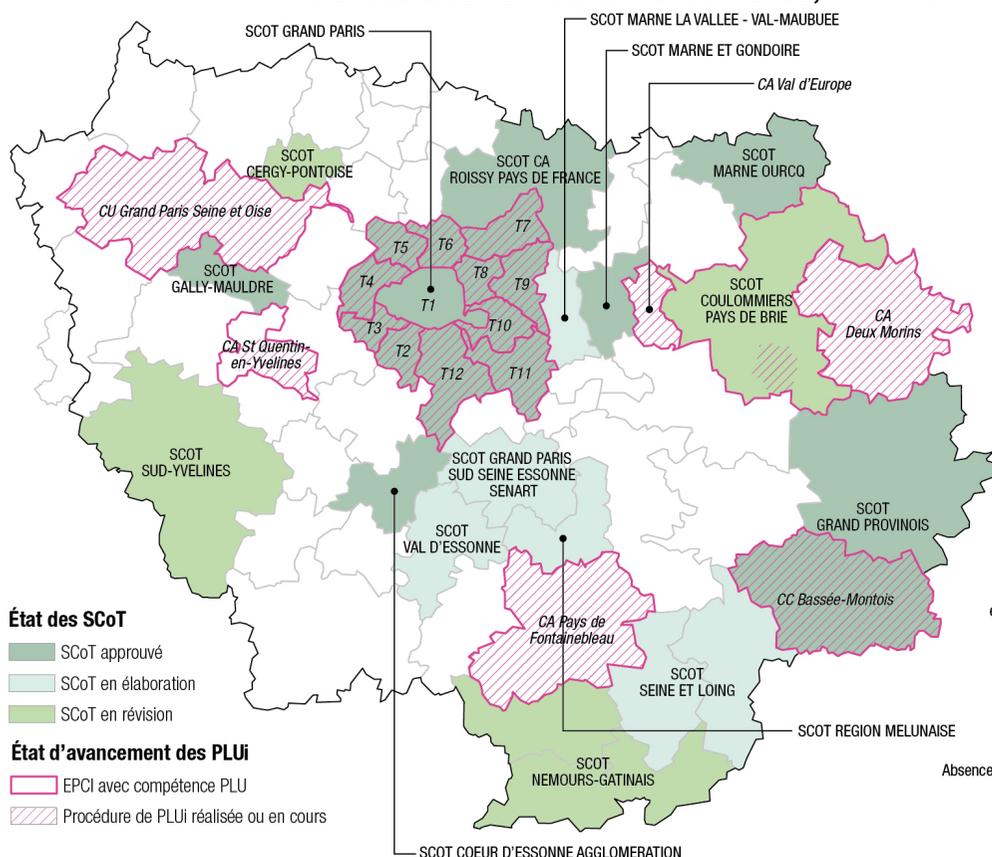
Juillet 2023 : Arrêt du projet de SDRIF-E par délibération du conseil régional

Février-mars 2024 : Enquête publique

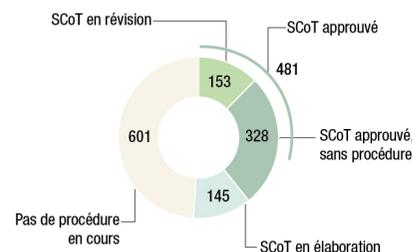
Septembre 2024 : Adoption du SDRIF-E par délibération du conseil régional

10 juin 2025 : Approbation du SDRIF-E par décret en Conseil d'État.

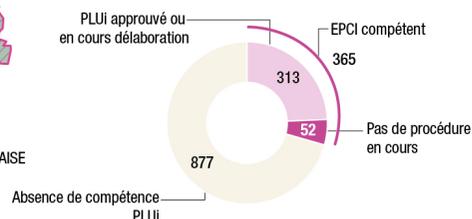
### État des SCoT et PLUI en Île-de-France, situation au 31.12.2023



#### Nombre de communes couvertes par un SCoT approuvé ou en cours d'élaboration



#### Nombre de communes comprises dans un EPCI avec compétence PLU



© L'INSTITUT PARIS REGION 2024

Sources : Ministère de la Cohésion des territoires, L'Institut Paris Region



la crise sanitaire, ainsi que les termes de la loi climat et résilience, ont conduit à la mise en révision du SDRIF de 2013 par délibération du 17 novembre 2021 du conseil régional. Cette délibération, qui vise l'élaboration d'un SDRIF-Environnemental (SDRIF-E), a porté trois orientations au débat :

- un SDRIF-E pour préparer l'avenir, renforcer l'attractivité de la région et impulser une relance durable ;
- un SDRIF-E à la hauteur des enjeux environnementaux contemporains pour une région ZAN, ZEN et circulaire ;
- un SDRIF-E pour bâtir une Île-de-France résiliente et protéger les Franciliens.

### UN DOCUMENT AU CŒUR DU SYSTÈME DE PLANIFICATION TERRITORIALE

Document d'aménagement et d'urbanisme d'échelle régionale, le SDRIF s'inscrit dans la hiérarchie des normes d'urbanisme. Il s'impose donc à certains documents infrarégionaux ou régionaux thématiques et doit également respecter un cadre normatif très précis.

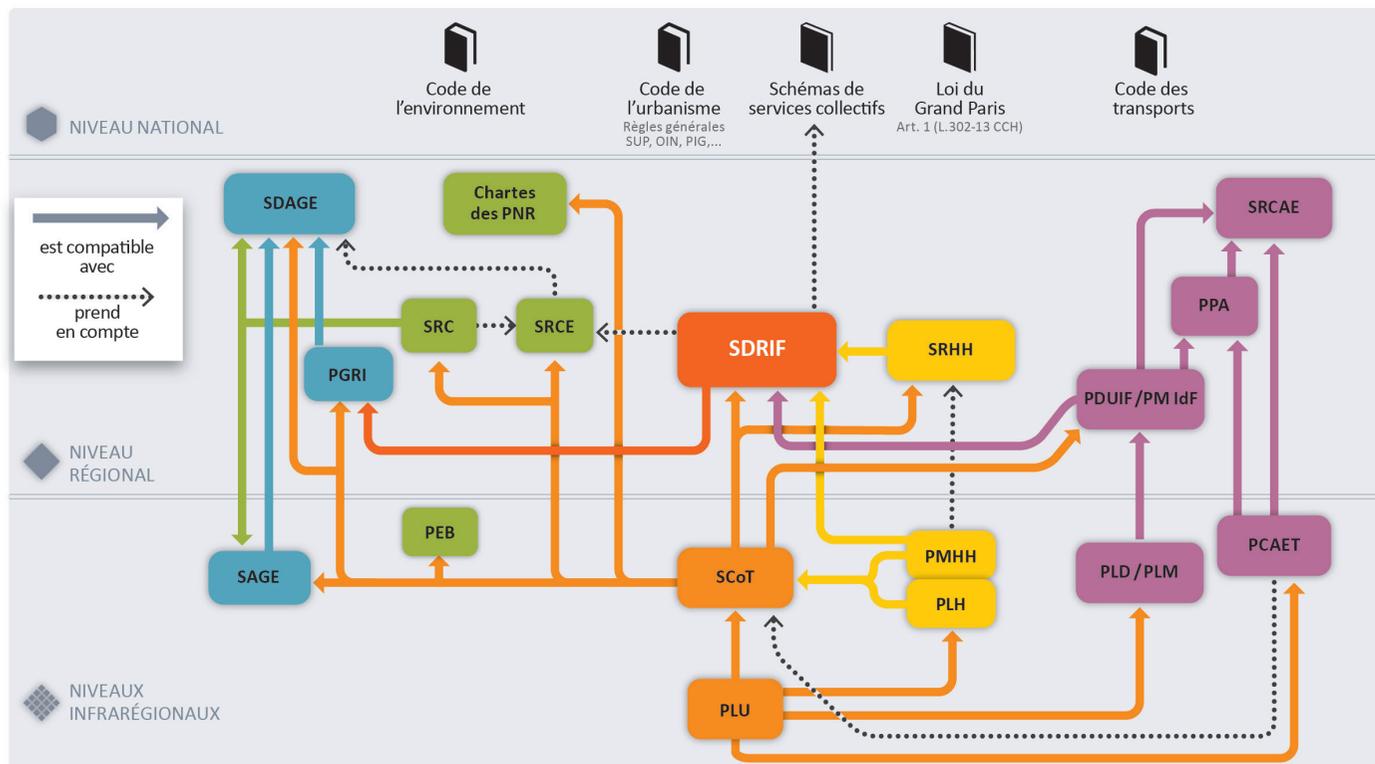
### Les dispositions s'imposant au SDRIF-E

Au-delà des documents de planification représentés sur le schéma p. 6, le SDRIF-E doit respecter les principes généraux des articles L.101-2 et suivants du code de l'urbanisme (principe d'équilibre entre urbain et rural, développement et renouvellement urbains, gestion économique espace, protection patrimoine, mobilités ;

l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux – dite loi « ZAN » – (projets d'envergure nationale ou européenne, surface minimale garantie pour les communes, etc.). Pour la décennie 2021-2031, cette diminution

du rythme de l'artificialisation se traduit obligatoirement par un objectif de réduction de la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers, par rapport à la consommation constatée lors de la décennie précédente.

L'engagement de la Région, lors de la conférence des parties (COP) Île-de-France des 16 et 17 septembre 2020, de tendre vers une région ZAN, ZEN et circulaire pour prendre en compte les enjeux climatiques et écologiques, et les premiers enseignements de



PCAET : Plan climat-air-énergie territorial / PDUIF : Plan de déplacements urbains d'Île-de-France / PEB : Plan d'exposition au bruit / PGRI : Programme de gestion du risque d'inondation / PLD : Plan local de déplacements / PMH : Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement / PMIdF : Plan de mobilité Île-de-France / PLH : Programme local de l'habitat / PLM : Plan local de mobilité / PLU : Plan local d'urbanisme / PNR : Parc naturel régional / PPA : Plan de protection de l'Atmosphère / SAGE : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux / SCoT : Schéma de cohérence territoriale / SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux / SDRIF : Schéma directeur de la Région Île-de-France / SRC : Schéma régional des carrières / SRCAE : Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie / SRCE : Schéma régional de cohérence écologique / SRHH : Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement

© Région Île-de-France 2022

Source : L'Institut Paris Region, mars 2022 - Conception Wedodata, L'Institut Paris Region

qualité urbaine, architecturale et paysagère, diversité des fonctions urbaines et rurales; mixité sociale; sécurité et salubrité publiques; prévention des risques, pollutions et nuisances; protection de l'environnement; lutte contre le changement climatique; promotion du principe de conception universelle pour une société inclusive).

La liste des objectifs généraux applicables aux documents d'urbanisme a été complétée par « la lutte contre l'artificialisation des sols, avec un objectif d'absence d'artificialisation nette à terme », cet objectif reposant lui-même sur un principe d'équilibre défini au nouvel article L.101-2-1 du code de l'urbanisme.

Le SDRIF-E doit en outre respecter les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols et les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de projets d'intérêt général relevant de l'État et d'opérations d'intérêt national. À cet effet, en février 2022, l'État a transmis à la région son « porter à connaissance ».

Le SDRIF-E doit être compatible avec les objectifs de gestion des risques d'inondation, les orientations fondamentales et les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation ( PGRI ) prévu à l'article L.566-7 du code de l'environnement. Le PGRI du bassin Seine Normandie 2022-2027 a été approuvé en mars 2022.

Le SDRIF-E doit prendre en compte les schémas de services collectifs (enseignement supérieur et recherche, culture, santé, information et communication, énergie, espaces naturels et ruraux, sport; les schémas multimodaux de services collectifs de transports ont été supprimés) publiés par décret du 18 avril 2002.

Le SDRIF-E doit également prendre en compte le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), l'article L.371-3 du code de l'environnement énonçant que : « Les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme prennent en compte les schémas régionaux de cohérence écologique lors de l'élaboration ou de la révision de leurs documents d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme ».

Enfin, la Stratégie nationale Bas-Carbone, révisée en 2018-2019, qui vise la neutralité carbone en 2050, doit être prise en compte par le SDRIF-E.

### Les documents de planification et les décisions devant être compatibles avec le SDRIF-E et permettant sa mise en œuvre

Sont compatibles avec les dispositions du SDRIF-E :

- le Plan des mobilités d'Île-de-France (PDMIF),
- le Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH),
- le Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement (PMHH),
- les schémas de cohérence territoriale (SCoT) et, en leur absence, les plans locaux d'urbanisme (PLU), les documents d'urbanisme locaux en tenant lieu ou les cartes communales.

S'agissant des documents d'urbanisme locaux approuvés ou révisés avant l'approbation du SDRIF-E, ils devront, le cas échéant, être mis en compatibilité avec ce dernier, dans le respect des articles L.131-3 et L.131-7 du code de l'urbanisme prévoyant notamment une analyse triennale de compatibilité et de prise en compte des documents de rang supérieur.

Par ailleurs, le document de planification régionale des infrastructures de transport, devra respecter les orientations retenues par le SDRIF-E et le PDMIF.

Enfin, les agréments relatifs à la construction, la reconstruction ou l'extension des locaux, installations et annexes visées aux articles L.510-1 et suivants du code de l'urbanisme (bureaux, logistique, centres de données dits « data centers ») sont délivrés dans le respect du SDRIF-E.

Pour être compatibles, les documents ou décisions concernés doivent « permettre la réalisation des objectifs et options que le SDRIF a retenus pour la période d'application » desdits documents ou décisions et « ne pas compromettre la réalisation des

*objectifs et les options retenus pour une phase ultérieure* ». Ce rapport de compatibilité « doit être regardé comme s'appliquant aux options fondamentales et aux objectifs essentiels de l'aménagement et du développement par lesquels s'exprime la cohérence globale des orientations du SDRIF » (avis CE n° 349324 du 5 mars 1991).

### Projets engagés et période de mise en compatibilité avec le SDRIF-E

Le SDRIF-E, en déclinaison de la trajectoire régionale de réduction de l'artificialisation, définit des capacités d'urbanisation mobilisables dans le cadre des documents d'urbanisme locaux. En conformité avec la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, le point de départ de cette trajectoire et de la mobilisation des capacités d'urbanisation est 2021.

Les documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité avec le SDRIF-E approuvé par le décret n° 2025-517 dans le délai prévu à l'article 194 de la loi dite « Climat et résilience ».

Jusqu'à la fin de la période mentionnée, un document d'urbanisme local n'est pas illégal du fait que certaines de ses dispositions ne prendraient pas en compte la nouvelle trajectoire de réduction de l'artificialisation définie par le SDRIF-E.

Entre 2021 et la date d'approbation du présent SDRIF-E, les orientations réglementaires du SDRIF approuvé par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 sont opposables aux documents d'urbanisme

locaux. Dès lors, ces derniers ont pu légalement permettre des projets excédant les capacités d'urbanisation du SDRIF-E et les autorisations d'urbanisme délivrées y afférentes ne peuvent être remises en cause.

En revanche, la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers observée entre 2021 et la date d'entrée en vigueur du SDRIF-E est à retrancher des capacités d'urbanisation offertes par ce dernier. Si cette consommation d'espace excède les capacités d'urbanisation du SDRIF-E, la commune ou l'intercommunalité ne disposera plus de capacités d'urbanisation d'ici 2040, sauf actions de renaturation permettant de compenser le dépassement et un gain d'espaces non artificialisés.

### COMPOSITION DU SDRIF-E Projet d'aménagement régional

Ce document exprime les fondements du SDRIF-E pour :

- une région sobre avec la description de la trajectoire régionale de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, puis d'artificialisation, par période de dix ans pour atteindre l'objectif ZAN en 2050 ;
- une région polycentrique avec la présentation des « Grandes entités territoriales » et de leurs fonctions pour un développement régional équilibré ;
- une région résiliente au travers d'ambitions d'aménagement et de développement explicitées dans cinq chapitres : « Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens » ; « Une gestion stratégique des ressources franciliennes :

sobriété, circularité et proximité» ; « Vivre et habiter en Île-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités » ; « Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions » ; « Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité ».

### Orientations réglementaires

Ce document regroupe l'ensemble des dispositions normatives permettant la mise en œuvre du projet d'aménagement régional et s'imposant notamment aux SCoT, et en leur absence aux PLU ou documents d'urbanisme en tenant lieu. Elles ont été définies au regard des dispositions que le SDRIF-E doit respecter, selon la hiérarchie des normes.

### Évaluation environnementale

En vertu de l'article L.104-1 du code de l'urbanisme, le SDRIF-E doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. Si le choix a été fait de la présenter dans un document dédié, cette évaluation irrigue le projet tout au long de sa construction et ainsi participé à la définition de la stratégie d'aménagement et de développement de la région Île-de-France. Elle justifie et explicite les choix d'aménagement retenus et les éléments prescriptifs. Elle a contribué à mettre le cadre de vie et l'environnement au cœur des réflexions, et constitue un outil pédagogique pour sensibiliser chacun aux défis environnementaux.

## GUIDE DE LECTURE DES ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES

Les orientations réglementaires permettent la mise en œuvre du projet d'aménagement régional et s'imposent notamment aux SCoT, et en leur absence aux PLU ou documents d'urbanisme en tenant lieu et aux cartes communales. Elles ont été définies au regard des dispositions que le SDRIF-E doit respecter, selon la hiérarchie des normes.

Elles ne font pas obstacle à la prise en compte par les documents d'urbanisme locaux des servitudes d'urbanisme et des servitudes d'utilité publique, notamment celles concernant la prévention des risques naturels et technologiques et la protection du patrimoine (monuments historiques, sites naturels inscrits et classés, patrimoine architectural, etc.) et les plans d'exposition au bruit des aérodromes. Mais, au-delà des liens juridiques établis, les orientations ont été rédigées dans un souci de cohérence des différentes politiques publiques sectorielles concourant à l'aménagement du territoire de la région Île-de-France, telles que le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) pour les dispositions relatives à l'imperméabilisation des sols et les espaces en eau par exemple, ou le SRCE pour les continuités écologiques. Cette mise en cohérence est explicitée dans l'évaluation environnementale.

Les orientations réglementaires sont organisées en cinq chapitres, en cohérence avec l'organisation du projet

d'aménagement régional. Un rappel des grands objectifs de ce dernier introduit chacun des chapitres.

En lien avec le projet d'aménagement régional, les entités territoriales et les polarités du SDRIF-E sont définies selon une typologie d'espaces auxquels sont attachées des orientations différenciées (p. 46).

L'agglomération parisienne regroupe :

- « l'hypercentre » qui correspond aux communes les plus denses de l'agglomération parisienne avec plus de 150 logements/ha au sein des espaces résidentiels et 230 habitants + emplois par hectare urbanisé ;
- « le cœur d'agglomération » qui correspond aux communes denses en continuité de l'hypercentre, majoritairement urbanisées, et rassemblées principalement à l'intérieur de l'A86 ;
- « la couronne d'agglomération », qui correspond à l'unité urbaine de Paris telle que définie par l'Insee, à l'exclusion de l'hypercentre et du cœur d'agglomération.

L'espace rural regroupe :

- « les villes moyennes » qui correspondent aux polarités urbaines régionales de plus de 10 000 habitants ne relevant pas de l'agglomération parisienne, et leurs communes agglomérées. Mantes, Melun et leurs communes limitrophes, qui sont



rattachées à l'unité urbaine de Paris au sens de l'Insee ont été ajoutées aux villes moyennes afin de mieux traduire leur rôle de structuration au sein de l'espace rural ;

- « les petites villes » qui rassemblent les autres communes urbaines hors agglomération parisienne et leur communes agglomérées ;
- « les communes rurales » qui comprennent les communes rurales telles que définies par l'Insee.

Ces entités territoriales sont organisées par un réseau de polarités existantes ou à renforcer à horizon 2040. Les polarités peuvent être constituées d'une ou de plusieurs communes. Elles sont définies à partir de trois critères : centralité, emploi et desserte. Ces critères ne sont pas pleinement remplis dans l'ensemble des polarités identifiées dans le SDRIF-E. L'objectif est en revanche que ces polarités remplissent ces fonctions à l'horizon 2040.

### CARTES RÉGLEMENTAIRES

Le champ d'application géographique des orientations figure, pour l'essentiel, dans les trois cartes réglementaires suivantes :

- maîtriser le développement urbain ;
- placer la nature au cœur du développement régional ;
- développer l'indépendance productive régionale.

Les trois cartes réglementaires sont complémentaires et non pas exclusives les unes des autres.

Ces cartes, à l'échelle du 1/150 000, couvrent la totalité du territoire régional avec une expression graphique adaptée sur un fond de plan établi à partir du mode d'occupation du sol (MOS) 2021. Les espaces isolés, d'une superficie inférieure à 5 hectares ont été en général englobés dans les espaces environnants. La réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique. Les limites communales schématiques constituent des éléments indicatifs de repères.

Il appartient aux documents d'urbanisme locaux, dans le respect des dispositions énoncées dans les orientations réglementaires, de préciser les limites des espaces identifiés, ainsi que celles des éléments représentés symboliquement sur les différentes cartes réglementaires du SDRIF-E, dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité. Toute autre utilisation de ces cartes méconnaîtrait ces principes.

La représentation des orientations se conforme à l'article L.123-1 du code de l'urbanisme pour, notamment :

- définir les espaces agricoles, naturels et boisés à protéger ;
- déterminer la localisation préférentielle des développements urbains, sans délimiter les surfaces des espaces concernés ;
- représenter les sites d'activité économique et les sites commerciaux, à préserver ou à faire évoluer ;
- représenter les projets d'infrastructures sous forme de tracé ou de principe de liaison.

L'échelle de la représentation cartographique a pu conduire à positionner des pastilles d'urbanisation en partie sur des fronts verts d'intérêt régional ou sur l'armature verte à sanctuariser, sans que cela remette en cause les orientations réglementaires d'intangibilité du front ou de préservation de toute urbanisation de l'armature verte. Toute autre interprétation, excédant le principe de compatibilité, risquerait d'entacher le document d'urbanisme local d'illégalité.

Une carte schématique accompagne chacune des cartes réglementaires d'une lecture territoriale stratégique de l'aménagement régional en lien avec le projet d'aménagement régional. Elle n'a pas de portée normative.■



# CHAPITRE 1



## UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ POUR LE MIEUX-ÊTRE DES FRANCILIENS

1.1 COMPOSER L'ARMATURE VERTE DE LA RÉGION-NATURE DE DEMAIN	<b>12</b>
1.2 AMÉLIORER LA RÉSILIENCE DE LA RÉGION .....	<b>21</b>

*La région Île-de-France est caractérisée par une agglomération parisienne de très forte densité et une large proportion d'espaces naturels, agricoles et forestiers recouvrant plus des trois quarts de son territoire. Si cette dernière proportion est importante, les espaces naturels, agricoles et forestiers sont soumis à une forte pression urbaine qu'il convient de maîtriser, dans la recherche d'un équilibre entre les besoins de développement régional, la résorption des inégalités et la préservation de la biodiversité et des ressources naturelles et agricoles. La région est en outre, comme l'ensemble du pays, déjà concernée par les effets du changement climatique. Réunir les conditions pour réduire la vulnérabilité du territoire face aux risques naturels, aux épisodes de forte chaleur et au risque pesant sur la ressource en eau, s'avère indispensable. Ceci passe notamment par une plus grande place de la nature en ville, mais aussi par une adaptation globale de l'aménagement pour plus de résilience.*

## 1.1 COMPOSER L'ARMATURE VERTE DE LA RÉGION-NATURE DE DEMAIN

L'armature verte régionale est constituée des espaces naturels, agricoles, forestiers et des espaces en eau, ainsi que des espaces de nature en ville (les jardins de l'habitat, les espaces verts et les espaces de loisirs, etc.). Elle est formée :

- dans l'espace rural, par de vastes ensembles agricoles, des forêts, des zones humides et les principales ressources naturelles franciliennes ;
- dans l'agglomération parisienne, par la Ceinture verte (voir Projet d'aménagement régional, p. 29) et les grandes vallées fluviales, qui structurent les tissus urbains en préservant des espaces de respiration importants, essentiels aux Franciliens habitant les zones les plus densément bâties et assurant la liaison avec les grands ensembles naturels de l'espace rural ;
- dans le cœur et l'hypercentre de l'agglomération parisienne, par le réseau des jardins privés, d'espaces verts et espaces de loisirs de proximité assurant une pénétration de la nature en ville et des liaisons vertes assurant l'accès, par des modes actifs et sobres en énergie, aux espaces ouverts de la Ceinture verte et de l'espace rural francilien.

Il convient de consolider cette armature verte en tant que support de la trame verte et bleue et de préserver les éléments constitutifs de cette dernière. La Ceinture

verte soumise à des pressions urbaines importantes fait l'objet d'une attention particulière, qui se traduit par la protection renforcée des espaces naturels, agricoles et forestiers en son sein (armature verte à sanctuariser). Au-delà de celle-ci, une vigilance doit être portée au maintien de la fonctionnalité des unités paysagères (grande armature paysagère à conforter). Sur l'ensemble du réseau de ces espaces ouverts, la protection et le renforcement des corridors écologiques jouent un rôle majeur. Dans les espaces périurbains et ruraux, le rapprochement de fronts verts d'intérêt régional permet de constituer des couloirs favorisant la circulation des espèces. Dans les espaces urbains, les liaisons vertes visent à maintenir, voire renforcer, des continuités écologiques fragilisées par les développements urbains.

### L'ARMATURE VERTE RÉGIONALE, SUPPORT DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

**OR1** La grande armature paysagère à conforter consiste en des unités paysagères regroupant une large majorité d'espaces naturels, agricoles et forestiers, entretenant des liens fonctionnels entre eux et avec d'autres espaces similaires. L'urbanisation autorisée dans cette armature (voir 3.3 « Maîtriser les développements urbains », p. 37) ne doit pas porter atteinte à la fonctionnalité des espaces

ouverts constitutifs de l'armature identifiée sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » **1** (production agricole ou sylvicole, dynamiques écologiques liées à la biodiversité, équilibre du cycle de l'eau, écoulement des rivières, maîtrise des ruissellements, qualité paysagère). Cette exigence s'articule avec les orientations réglementaires relatives aux éléments constitutifs de l'armature verte régionale, notamment l'**OR15** concernant les éléments, les espaces et les milieux d'intérêt écologique et paysager dans les espaces agricoles et l'**OR24** concernant les éléments naturels participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau.

Les ruptures doivent être évitées, de même que la fragmentation en îlots. Les projets doivent impacter le moins possible les vues principales et les paysages (voir « Valoriser les paysages et le patrimoine bâti », p. 36).

**OR2** L'armature verte à sanctuariser consiste en des unités d'espaces naturels, agricoles et forestiers et d'espaces verts et espaces de loisirs, sous forte pression de l'urbanisation, entretenant des liens fonctionnels. Elle est représentée sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » par l'aplat **2**. Toute nouvelle urbanisation y est exclue. Les seules capacités d'urbanisation pouvant être mobilisées le sont dans le cadre des exceptions énumérées pour les espaces agricoles, à l'**OR13**, et pour les espaces boisés et les espaces naturels, à l'**OR17**.

Les installations, ouvrages et constructions admis au sein de l'armature verte doivent être économes en espace et ne doivent pas favoriser le mitage. Ils doivent présenter une bonne intégration environnementale et paysagère, prendre en compte les risques de nuisances générés, ainsi que la géomorphologie et l'hydrographie du terrain.

Des espaces urbanisés peuvent être compris au sein de l'armature verte à sanctuariser. Ils ne sont pas concernés par la présente orientation réglementaire. Les espaces urbanisés sont soumis aux orientations réglementaires dédiées, notamment celles relevant des chapitres « 3.1 Intensifier les espaces urbains existants », p. 32, et « 4. Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions », p. 52.

**OR 3** Les continuités d'espaces ouverts au sein de l'armature verte à sanctuariser, comme de la grande armature paysagère, doivent être maintenues ou créées dans les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation des espaces ouverts et de leur fonctionnement (secteurs d'urbanisation préférentielle, secteurs de développement industriel d'intérêt régional, projets d'infrastructures, etc.). En milieu urbain, s'il n'est pas toujours possible de maintenir une emprise large pour ces continuités dont les fonctionnalités sont essentielles à préserver, voire à améliorer (trame verte d'agglomération, corridor fluvial, rivière urbaine, etc.), leur rétablissement doit être

prévu à l'occasion d'opérations d'aménagement et de renouvellement urbain, en prenant appui notamment sur les liaisons identifiées dans la carte « Placer la nature au cœur du développement régional ». Une attention particulière doit être apportée aux continuités d'espaces ouverts supports de corridors écologiques.

**OR 4** Les liaisons entre espaces contribuent au maintien et au rétablissement des continuités d'espaces ouverts évoquées à l'**OR 3**. Elles peuvent être le support de circulations douces lorsqu'elles sont compatibles avec la fonction écologique ou paysagère de ces liaisons.

Les liaisons à sanctuariser, dont l'emprise est à renforcer, ainsi que celles à créer, sont identifiées sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » par le figuré **3**.

L'emplacement, le tracé et l'emprise des liaisons représentées doivent être précisés et adaptés localement. Une largeur végétalisée suffisante est nécessaire pour assurer la fonctionnalité de la continuité écologique ou paysagère.

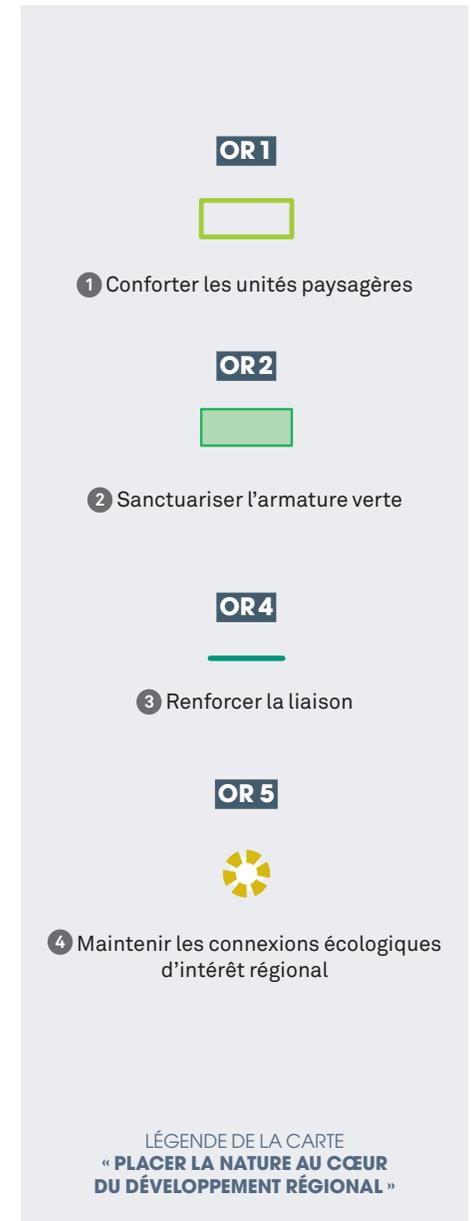
Ces liaisons doivent être complétées et s'articuler avec les corridors écologiques identifiés localement.

**OR 5** La préservation de la biodiversité repose notamment sur le maintien des connexions entre les différentes composantes de la trame verte et bleue. Ces connexions écologiques, essentielles pour la circulation et l'accomplissement de tout ou partie du cycle de vie de la flore et de la

faune, sont fragilisées en certaines parties du territoire régional, par l'urbanisation ou le mitage des espaces. Elles présentent à cet égard un intérêt régional et sont identifiées sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional », par le figuré **4**.

Les documents d'urbanisme locaux précisent la localisation de ces connexions écologiques d'intérêt régional et définissent un secteur de protection, à l'intérieur duquel toute nouvelle urbanisation est exclue, en dehors des sites urbains constitués. Ce secteur de protection doit permettre la connexion des sous-trames arborées, herbacées, calcicoles et humides indiquées dans le tableau en annexe 1 et tient compte des objectifs de protection identifiés par le schéma régional de cohérence écologique. Lorsqu'elles ne peuvent être accueillies dans d'autres espaces, sous réserve de préserver la fonctionnalité des connexions écologiques d'intérêt régional et qu'il ne soit pas porté atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, peuvent exceptionnellement être admises dans les espaces naturels, boisés, ou agricoles de ces secteurs :

- les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole, pastorale ou forestière ;
- les constructions et installations nécessaires à l'alimentation en eau potable (captage, réservoirs, stations de pompage) ;
- dans les espaces agricoles, les installations de collecte, stockage, et premier conditionnement des produits agricoles,



**OR 6**

**1 Rétablir un franchissement d'infrastructure linéaire**

LÉGENDE DE LA CARTE  
« PLACER LA NATURE AU CŒUR  
DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL »

dont la proximité est indispensable au prolongement de l'acte de production.

Au sein des sites urbains constitués dans le secteur de protection défini localement, une attention particulière doit être apportée à la perméabilité au vivant des tissus urbains, à la préservation des espaces ouverts existants, ainsi qu'à la circulation des espèces (clôtures, haies, ruptures causées par des infrastructures).

Un site urbain constitué est un espace bâti présentant une densité, une continuité et une structuration par des voies de circulation et des réseaux que l'on rencontre dans les zones agglomérées. Son existence et ses limites seront appréciées au cas par cas en tenant compte notamment des limites physiques et des voiries existantes.

**OR 7**

**2 Encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional**

LÉGENDES DES CARTES  
« PLACER LA NATURE AU CŒUR  
DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL »  
ET  
« MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN »

**OR 6** La fragmentation des espaces ouverts par les infrastructures de transports doit être résorbée.

Les infrastructures linéaires représentées sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » par le tracé **1** constituent des axes prioritaires pour le rétablissement de franchissements permettant de remplir plusieurs fonctions : circulation des engins agricoles, circulation piétonne et cyclable, et rétablissement de corridors écologiques. Les documents d'urbanisme précisent le nombre et l'emplacement de ces franchissements, en cohérence avec les corridors écologiques identifiés par le schéma régional de cohérence écologique et les liaisons agricoles et forestières identifiées par le SDRIF-E (voir **OR42**).

**LES FRONTS VERTS**

On entend par front vert la limite entre les espaces bâtis et les espaces ouverts, qui représente à la fois une ligne de contact et une épaisseur.

La maîtrise de ces fronts a pour objectifs de :

- fixer une limite à l'urbanisation ;
- renforcer l'image et l'identité de l'espace urbain et des espaces ouverts ;
- préserver les unités agricoles, boisées et naturelles ;
- garantir les continuités et liaisons entre ces unités ;
- participer à la structuration de l'espace urbain en maintenant notamment des espaces de respiration ;
- offrir à la ville vue et accès sur l'espace ouvert.

**OR 7** Les lignes de rupture géographique, naturelle (ex : cours d'eau) ou artificielle (ex : infrastructures de transport) constituent des repères pour fixer la limite à l'urbanisation.

Dans la Ceinture verte et dans les grandes vallées, sur les plateaux agricoles, où la pression urbaine est particulièrement forte, des fronts verts d'intérêt régional sont figurés par le symbole **2** sur les cartes réglementaires du SDRIF-E. Il appartient aux collectivités territoriales compétentes d'en fixer les limites précises dans leurs documents d'urbanisme.

Les redents situés entre la limite d'urbanisation et le front peuvent être urbanisés dans le respect des capacités d'urbanisation offertes par le SDRIF-E.

Aucune urbanisation nouvelle ne peut les franchir. Les fronts verts d'intérêt régional sont intangibles.

**OR 8** Le traitement des fronts verts doit permettre une transition entre l'espace urbain ou à urbaniser et les espaces ouverts et la valorisation réciproque de ces espaces. Les fronts verts seront créés et aménagés sur les espaces à vocation urbaine.

Les nouvelles urbanisations en limite des espaces agricoles intègrent dans leur emprise une lisière non bâtie suffisamment large (d'environ 5 mètres, à adapter en fonction des situations locales) permettant de constituer un espace de transition. Cette lisière peut accueillir des circulations douces et des aménagements paysagers végétalisés favorables à la biodiversité.

La qualité des espaces de transition entre les espaces naturels, agricoles et forestiers, d'une part, et les espaces urbains, d'autre part, devra être améliorée (valorisation paysagère, limitation de l'imperméabilisation – voire désimperméabilisation, etc.).

**LES TRAMES ÉCOLOGIQUES**

La trame verte et la trame bleue ont pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles, en milieu rural. Sa protection est assurée dans le SDRIF-E par différents outils développés

dans l'ensemble de la partie I des orientations réglementaires. Sans être exhaustif, il s'agit de :

- la préservation des espaces ouverts (**OR 12 et s.**) renforcée dans l'armature verte à sanctuariser (**OR 2**) et à l'endroit des connexions écologiques d'intérêt régional (**OR 5**) ;
- des limites à l'urbanisation matérialisées par des fronts verts d'intérêt régional (**OR 7**) qui en certaines parties du territoires peuvent former un couloir de protection pour les corridors écologiques ;
- la sanctuarisation ou le redéploiement de liaisons vertes pour contribuer au maintien ou au rétablissement de la continuité des espaces ouverts (**OR 4**) ;
- la résorption de la fragmentation des espaces ouverts (**OR 6**) ;
- la préservation des espaces en eau et des zones humides (**OR 21 et s.**) ;
- la restauration des continuités aquatiques ou humides lorsqu'elles ont été interrompues (**OR 23**) ;
- le maintien, voire le développement des espaces de pleine terre (**OR 28 et 29**) et la limitation de l'imperméabilisation des sols (**OR 39 et s.**).

L'impact sur la biodiversité et la santé humaine de la pollution sonore et lumineuse, ou encore de la fragmentation des sols vivants, implique de développer, en complément, de nouvelles trames écologiques. Les trames noire, blanche et brune participent ainsi à la consolidation de la trame verte et bleue et de la fonctionnalité des écosystèmes.

**OR 9** Les documents d'urbanisme identifient une trame noire, en tenant compte notamment des espaces sensibles à la pollution lumineuse à proximité des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques à préserver ou à rétablir, et au sein de l'espace urbain, en s'appuyant notamment sur les liaisons mentionnées à l'**OR 4**, pour adapter les aménagements en conséquence.

**OR 10** Les documents d'urbanisme peuvent également définir une trame blanche. Le cas échéant, elle s'appuie d'une part, sur des zones calmes favorables aux habitants et à la faune sauvage (voir **OR 71**) et d'autre part, sur des espaces ou zones où une réduction de la pollution sonore est à rechercher.

**OR 11** La trame brune s'entend comme une continuité de sols non-artificialisés et aux fonctions préservées. Son développement doit être recherché en s'appuyant sur le maintien, voire la reconquête des espaces de pleine terre (voir **OR 28 et 29**).

## LES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DE L'ARMATURE DES ESPACES OUVERTS

### Les espaces agricoles

Les espaces agricoles franciliens sont des espaces productifs mais également des espaces de nature, de ressourcement, de calme, d'intérêt paysager.

Selon leur localisation et le degré de pression subie, les espaces agricoles comprennent :

- dans l'espace rural, de grands territoires agricoles et ruraux homogènes ;

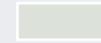
- en Ceinture verte, des entités agricoles urbaines et périurbaines fonctionnant en réseau grâce à des liaisons indispensables à leur fonctionnement, ainsi que des ensembles agricoles homogènes formant de grandes pénétrantes dans l'agglomération parisienne, en lien avec l'espace rural environnant ;
- en trame verte d'agglomération, des unités agricoles urbaines fonctionnelles malgré leur enclavement.

Les espaces agricoles d'une superficie de plus de 5 hectares sont indiqués par l'aplat **3** sur les cartes « Placer la nature au cœur du développement régional » et « Maîtriser le développement urbain » et par l'aplat **4** sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ». Cette dernière représentation vise à mettre en exergue la dimension économique et productive de ces espaces ouverts indispensables à la résilience régionale (voir également **OR 42 et 43**).

**OR 12** Les espaces agricoles sont à préserver de toute urbanisation, sauf capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E.

Les espaces agricoles qui ne figurent pas sur les cartes réglementaires du SDRIF-E sont à préserver s'ils sont exploitables et nécessaires à la viabilité de l'exploitation agricole.

Les documents d'urbanisme identifient les espaces agricoles à protéger strictement de toute nouvelle urbanisation et les éléments indispensables à leur fonctionnement, et encadrent les occupations



**3** Préserver l'espace agricole

LÉGENDES DES CARTES  
« PLACER LA NATURE AU CŒUR  
DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL »  
ET  
« MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN »



**4** Préserver l'espace agricole

LÉGENDE DE LA CARTE  
« DÉVELOPPER L'INDÉPENDANCE  
PRODUCTIVE RÉGIONALE »

du sol de nature à compromettre la fonctionnalité de ces espaces (ex : remblais et exhaussements du sols, sauf autorisation délivrée au titre d'une législation autre que d'urbanisme).

**OR 13** Par exception au principe d'urbanisation en continuité de l'espace urbain existant défini à l'**OR 79**, peuvent être autorisés au sein des espaces agricoles :

- a. les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole ;
- b. les installations de collecte, stockage, et premier conditionnement des produits agricoles, dont la proximité est indispensable au prolongement de l'acte de production de l'activité agricole en place ;
- c. les constructions et installations nécessaires à l'alimentation en eau potable ;
- d. les aires d'accueil des gens du voyage et les aires de grand passage ;
- e. les infrastructures de transport et de réseaux, à condition qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que leur impact soit limité ;
- f. l'exploitation de carrières, dans le cadre d'une gestion durable des ressources du sous-sol, sous réserve de privilégier, en fonction du contexte local et des potentiels du site, le retour à une vocation agricole des sols concernés ;
- g. à titre exceptionnel, lorsqu'ils ne peuvent être accueillis dans les espaces urbanisés et qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'activité agricole, les ouvrages et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif de niveau

supracommunal liés à la gestion des déchets solides ou liquides, ainsi qu'à la production d'énergie (notamment, stations électriques, grandes éoliennes, méthaniseurs, installations photovoltaïques autorisées dans les surfaces identifiées par le document-cadre au regard des articles L.111-29 et L.111-30 du code de l'urbanisme, puits géothermiques et chaufferies biomasse).

Les installations agrivoltaïques au sens de l'article L.314-36 du code de l'énergie et de l'article L.111-27 du code de l'urbanisme relèvent de l'exception **a**.

Les constructions, ouvrages, infrastructures et installations susmentionnés sont réalisés dans le respect des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E, dès lors qu'ils consomment ou artificialisent des espaces agricoles au sens de la législation en vigueur. Afin de ne pas compromettre l'activité agricole, ils doivent être économes en espace, ne pas favoriser le mitage et n'ont donc pas vocation à favoriser une urbanisation future dans leur continuité. Ils doivent présenter une bonne intégration environnementale et paysagère, prendre en compte les risques de nuisances générés, ainsi que la géomorphologie et l'hydrographie du terrain.

**OR 14** La fragmentation des espaces agricoles doit être évitée et lorsqu'elle ne peut l'être, les continuités doivent être rétablies. Les documents d'urbanisme intègrent ces continuités agricoles à maintenir, voire à rétablir.

**OR 15** Les éléments, les espaces et les milieux d'intérêt écologique et paysager présents dans les espaces à dominante agricole (haies, bosquets, petits bois, prairies permanentes, mares et mouillères, visuel ouvert, patrimoine vernaculaire, etc.) doivent être identifiés et préservés, voire restaurés.

**OR 16** Les espaces dédiés à l'agriculture urbaine doivent être confortés et développés, en lien avec la nécessité d'accroître la place de la nature en ville et le besoin de renforcer la diversité agricole francilienne.

### Les espaces boisés et les espaces naturels

Ces espaces sont constitués :

- des massifs forestiers publics ou privés, des boisements isolés et des grands domaines boisés, y compris les coupes forestières, les clairières ainsi que les parcelles à boiser ;
- des espaces à caractère naturel (tels que prairies, pelouses calcicoles, landes, platières, tourbières, zones humides – ces dernières étant traitées dans la section dédiée aux espaces en eau –, etc.).

Les espaces boisés franciliens permettent une production forestière et sont des espaces essentiels pour la biodiversité. Ils sont également des lieux de ressource pour les Franciliens, et des espaces de rafraîchissement.

Les espaces naturels, souvent de faible emprise, sont des espaces fondamentaux, car concentrant une grande biodiversité, et ayant un rôle majeur dans le cycle de l'eau.

L'intérêt écologique de certains espaces naturels situés au sein des espaces boisés est lié à leur caractère non boisé.

Les espaces boisés et les espaces naturels d'une superficie de plus de 5 hectares sont indiqués par l'aplat ① sur les trois cartes réglementaires du SDRIF-E.

**OR 17** Les espaces boisés et les espaces naturels doivent être préservés de toute nouvelle urbanisation, y compris s'ils ne figurent pas sur les cartes réglementaires du SDRIF-E. Cette orientation s'applique sans préjudice des dispositions du code forestier et du code de l'environnement permettant sous conditions la réalisation de certaines opérations dans ces espaces. Par exception au principe d'urbanisation en continuité de l'espace urbain existant défini à l'**OR 79**, à condition de ne pas être incompatibles avec l'exercice d'une activité pastorale ou forestière en place et de ne pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, peuvent être autorisés dans les espaces boisés et les espaces naturels, sous réserve que les dispositions législatives et réglementaires applicables à ces espaces permettent de l'envisager :

- a. les infrastructures de transport et de réseaux, sous réserve qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que leur impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement ;
- b. l'exploitation des carrières, sous réserve de ne pas engendrer des destructions irréversibles et de garantir le retour à

une vocation naturelle ou boisée des sols concernés ;

- c. les constructions et installations nécessaires à l'alimentation en eau potable ;
- d. les extensions d'ouvrages et installations liés au traitement des déchets solides ou liquides ayant été déclarées d'intérêt général ;
- e. les installations permettant d'accueillir du public à la condition qu'elles n'engendrent pas d'artificialisation des sols ;
- f. les installations indispensables à l'exploitation forestière ;
- g. les installations nécessaires à la gestion du risque d'incendie ;
- h. les ouvrages de production d'électricité à partir de l'énergie solaire implantés au sein des surfaces identifiées par le document-cadre prévu par l'article L.111-29 du code de l'urbanisme et répondant aux caractéristiques mentionnées à l'article R.111-58 de ce code.

Dans les sites pollués et les anciennes carrières sans obligation de réhabilitation, les installations de production d'énergies renouvelables à l'exception des ouvrages de production d'électricité à partir de l'énergie solaire peuvent être admises, sous réserve d'être compatibles avec la protection des espèces et la vocation naturelle ou forestière de ces espaces (au regard des services pour la biodiversité, l'eau, les paysages, la production forestière, etc.). Les constructions et les installations de production d'électricité à partir de l'énergie solaire implantées sur les sols ne sont pas autorisées dans les zones forestières

lorsqu'elles nécessitent un défrichage selon les conditions définies par l'article L111-33 du code de l'urbanisme.

Dans les forêts alluviales, seules les exceptions **b.** et **g.** peuvent être autorisées.

Dans les forêts de protection, l'exception visée au **a.** et les installations de production d'énergie renouvelables ne peuvent être autorisées. L'exception visée au **b.** n'est envisageable que dans le cadre de l'exploitation souterraine de gisements d'intérêt national de gypse, dans les conditions définies aux articles R.141-38-5 et suivants du code forestier.

Les forêts de protection existantes sont représentées sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » par l'aplat ②. La présente orientation s'applique y compris aux forêts de protection non représentées sur la carte, dès leur classement.

Les infrastructures, aménagements, installations et constructions doivent être économes en espace et présenter une bonne intégration environnementale et paysagère et prévoir le maintien ou la restauration des continuités écologiques par exemple en reconstituant un relais avec un massif voisin.

Les opérations, constructions, ouvrages, infrastructures et installations autorisés, le cas échéant, dans les espaces naturels et les espaces boisés sont réalisés dans le respect des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E, dès lors qu'ils consomment ou artificialisent des espaces naturels ou espaces boisés au sens de la législation en vigueur.

**OR 16**



① Préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels

LÉGENDES DES TROIS  
CARTES RÉGLEMENTAIRES DU SDRIF-E

**OR 17**



② Valoriser les forêts de protection

LÉGENDE DE LA CARTE  
« PLACER LA NATURE AU CŒUR  
DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL »

1 Surface en eau

LÉGENDES DES TROIS  
CARTES RÉGLEMENTAIRES DU SDRIF-E

**OR 18** Les clôtures implantées dans les espaces naturels ou forestiers permettent en tout temps la libre circulation des animaux sauvages. Conformément à la loi n° 2023-54 du 2 février 2023 visant à limiter l'engrillagement des espaces naturels et à protéger la propriété privée, elles sont posées 30 centimètres au-dessus de la surface du sol, leur hauteur est limitée à 1,20 mètre et elles ne peuvent ni être vulnérantes ni constituer des pièges pour la faune. L'emploi de matériaux naturels, de haies vives d'essences locales ou de rangs de 3 fils est à privilégier pour les nouvelles constructions ou le remplacement de clôtures.

**Protection des lisières et amélioration des espaces de transition**

**OR 19** Les lisières des espaces boisés doivent être protégées de toute urbanisation. En dehors des sites urbains constitués, toute nouvelle urbanisation, à l'exception des bâtiments agricoles, ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 mètres des lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares. Le calcul des 50 mètres s'effectue à partir de la lisière observée à la date d'approbation du SDRIF-E.

Peuvent être autorisés dans ces lisières les aménagements et les installations nécessaires à la vocation multifonctionnelle de la forêt, permettant :

- l'accès pour les besoins de la gestion forestière,
- le développement économique de la filière bois,

- l'extension du patrimoine forestier ouvert au public, notamment en secteur périurbain et dans les secteurs carencés du cœur de l'agglomération.

Un site urbain constitué est un espace bâti présentant une densité, une continuité et une structuration par des voies de circulation et des réseaux que l'on rencontre dans les zones agglomérées. Son existence et ses limites seront appréciées au cas par cas en tenant compte notamment des limites physiques et des voiries existantes. Un ensemble de constructions éparses ne saurait être regardé comme un site urbain constitué.

**OR 20** Indépendamment de la taille du massif considéré, y compris dans les sites urbains constitués, il convient d'améliorer la qualité des espaces de transition entre les espaces boisés et les espaces urbanisés et de veiller à la perméabilité au vivant des tissus urbains (valorisation paysagère et écologique, limitation de l'imperméabilisation – voire désimperméabilisation – à proximité du boisement, renaturation et mise en place d'aménagements favorables à la biodiversité, etc.).

Ces espaces de transition doivent, en outre, être pensés pour réduire le risque de feu de forêt.

**Les espaces en eau et les zones humides**

Les réseaux hydrographiques et l'ensemble des milieux associés font l'objet d'ambitions multiples (préservation de la biodiversité, développement du transport fluvial,

maintien et développement des espaces à vocation économique, gestion et prévention des risques, production d'électricité, etc.) qu'il convient de concilier afin de :

- contribuer à l'amélioration de la qualité écologique et chimique des masses d'eau ;
- garantir un accès équitable et durable aux ressources en eau, respecter les différentes fonctions des réseaux hydrographiques et des espaces en eau ;
- valoriser le fleuve pour structurer et fédérer l'espace régional.

Sont concernés le réseau hydrographique et les plans d'eau, figurés par l'aplat ① sur les cartes réglementaires du SDRIF-E, ainsi que les espaces qui leur sont liés. Les espaces en eau d'une superficie inférieure à 5 hectares ne figurent pas sur les cartes, mais obéissent aux mêmes orientations.

**OR 21** L'urbanisation doit respecter l'écoulement naturel des cours d'eau et préserver les berges non imperméabilisées. À cette fin, les documents d'urbanisme définissent une marge de recul adaptée, dans laquelle sont exclues les constructions et installations imperméabilisantes.

Si la construction ou l'imperméabilisation des berges ne peut être évitée, pour assurer les fonctions en lien avec la voie d'eau (port, zone de logistique multimodale, etc.), les continuités écologiques doivent être restaurées à proximité.

Par ailleurs, le rétablissement des berges non imperméabilisées des cours d'eau doit être favorisé à l'occasion des opérations

d'aménagement et de renouvellement urbain. Les cours d'eau à préserver et dont les berges sont à désimperméabiliser et à végétaliser sont représentés sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » par le figuré 2.

**OR 22** L'urbanisation ne doit pas compromettre la réouverture des rivières urbaines busées et doit les soustraire aux réseaux d'assainissement. S'agissant des rivières canalisées, leur renaturation doit être favorisée, en réservant, de part et d'autre, un espace suffisant à cet effet.

Les cours d'eau visés sont représentés sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » par le figuré 3.

**OR 23** Lorsque des continuités aquatiques ou humides ont été interrompues, leur restauration doit être recherchée, par exemple en reconnectant les annexes hydrauliques\* des cours d'eau (bras morts, prairies inondables, ripisylves, etc.) et par l'aménagement d'espaces ouverts et la végétalisation au bord de l'eau.

**OR 24** Les éléments naturels participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau doivent être identifiés, préservés, et le cas échéant, restaurés, sans préjudice des dispositions relatives à la séquence Éviter-Réduire-Compenser du code de l'environnement. Sont ici visés :

- les zones humides,
- les zones naturelles d'expansion des crues,

- les berges naturelles, notamment leur ripisylve,
- les dépendances et délaissés de rivière et réseaux aquatiques et humides de têtes de bassin.

Doivent faire l'objet d'une attention renforcée :

- les fonds de vallées qui concentrent de nombreux enjeux liés à la protection de la ressource en eau ;
- les zones humides particulièrement stratégiques pour la biodiversité, la qualité de la ressource en eau et le patrimoine naturel, et soumises à la pression urbaine.

L'espace de mobilité des cours d'eau doit également être préservé, et le cas échéant, rétabli.

#### Les espaces verts et les espaces de loisirs

Les espaces verts et les espaces de loisirs\* regroupent des espaces d'emprises variables qui ont à la fois une vocation sanitaire et sociale (détente, ressourcement, pratique du sport, etc.) et une fonction environnementale (infiltration des eaux de pluie, stockage du carbone, rafraîchissement de la ville, préservation de la biodiversité, etc.). Ils sont un élément indispensable à la ville vivable et sont constitutifs de son intensité.

Sont considérés comme espaces verts, au sens du SDRIF-E :

- les jardins et grands parcs publics,
- les parcs de châteaux et d'abbayes ouverts au public,

- les jardins familiaux, les jardins partagés, les jardins solidaires et les jardins pédagogiques,
- les cimetières, qui s'ils ne sont pas aujourd'hui tous végétalisés, offrent un potentiel de végétalisation à exploiter en particulier au sein de communes très urbanisées.

Sont considérés comme espaces de loisirs, au sens du SDRIF-E, les espaces et équipements comprenant une part importante d'espaces ouverts suivants :

- les bases de loisirs, les espaces de baignade, les parcs zoologiques, les hippodromes ;
- les terrains de sport de plein air (golfs, terrains de football, athlétisme, rugby, tennis, centres équestres, etc.).

Les espaces verts et les espaces de loisirs de plus de 5 hectares sont représentés par l'aplat 4 sur la carte « Maîtriser le développement urbain ». Ils figurent en fond de plan sur les deux autres cartes réglementaires du SDRIF-E.

**OR 25** Il convient de pérenniser les espaces verts et les espaces de loisirs existants et d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent ces espaces.

L'objet des espaces de loisirs peut toutefois évoluer :

- dès lors que les espaces concernés conservent une vocation d'espace vert ou d'espace de loisirs,
- ou, exceptionnellement, pour accueillir un équipement de service public autre que de loisir.

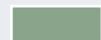
#### OR 21

2 Préserver les cours d'eau et reconquérir leurs berges

#### OR 22

3 Favoriser la réouverture et/ou la renaturation des cours d'eau

LÉGENDE DE LA CARTE  
« PLACER LA NATURE AU CŒUR  
DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL »



4 Préserver l'espace vert et l'espace de loisirs

LÉGENDES DES TROIS  
CARTES RÉGLEMENTAIRES DU SDRIF-E

OR 26



1



2

Créer un espace vert  
et/ou un espace de loisirs  
d'intérêt régional

LÉGENDES DES CARTES  
« MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN »  
ET  
« PLACER LA NATURE AU CŒUR  
DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL »

Les documents d'urbanisme prévoient les mesures permettant :

- d'aménager les bases de loisirs ;
- de réaliser les équipements nécessaires au fonctionnement de certains espaces de loisirs, tels que les châteaux et domaines à forts enjeux touristiques, les grands équipements comportant une part importante d'espaces ouverts, les terrains de sports de plein air, dans le respect du caractère patrimonial et naturel de l'espace concerné et des règles de protection édictées par les dispositions législatives et réglementaires applicables et compatibles avec le SDRIF-E.

La présente orientation réglementaire ne fait pas obstacle à la réalisation, dans les cimetières, des équipements nécessaires ou complémentaires à leur fonctionnement.

Les espaces verts et les espaces de loisirs non cartographiés doivent être intégrés dans les politiques d'aménagement du secteur dans lequel ils se situent et ne peuvent changer de vocation que sous réserve de compensation par la création d'autres espaces verts et espaces de loisirs rendant des services équivalents à la population, s'ajoutant aux espaces à créer au titre de l'OR 26.

**OR 26** Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional représentés par les figuré 1 (espaces de plus de 5 hectares) et 2 (espaces de 1 à 5 hectares) sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Placer la nature

au cœur du développement régional » sont des espaces ouverts au public, à créer ou étendre.

Ils constituent des « équipements verts » destinés notamment à rééquilibrer l'offre des secteurs déficitaires. Les documents d'urbanisme doivent permettre leur réalisation.

**OR 27** Le développement urbain et l'accroissement de la densité doivent s'accompagner du développement d'un maillage d'espaces verts et de nature accessibles aux habitants et aux usagers du territoire, prioritairement dans les secteurs les plus carencés. Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer ou à étendre sont donc à compléter par la création d'autres espaces verts à l'occasion d'opérations urbaines.

Ce maillage doit contribuer à structurer l'espace, à mettre en valeur l'environnement naturel et urbain, à améliorer la qualité urbaine, notamment pour lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain, et à favoriser la pénétration des continuités écologiques au sein des espaces urbains. En tenant compte des projections démographiques, les documents d'urbanisme, doivent prévoir une offre permettant :

- à chacun d'avoir accès, à moins de dix minutes à pied de son lieu de résidence ou de son lieu de travail, à un espace vert ou de nature ouvert au public d'au moins un hectare,
- et de tendre vers 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts ou de nature ouverts au public par habitant.

### Les espaces de pleine terre

Les espaces de pleine terre sont des espaces libres de constructions, y compris en sous-sol (à l'exception des ouvrages d'infrastructure enterrés nécessaires au fonctionnement urbain : métro ou RER, autres réseaux et canalisations), permettant la libre et entière infiltration des eaux pluviales et le développement d'un couvert végétal, préservés des pressions (tassement, pollution, imperméabilisation...) susceptibles de réduire leur capacité à rendre des services.

Ils participent à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et contre les risques d'inondation par ruissellement, contribuent au maintien des continuités écologiques et à la constitution d'une trame brune.

**OR 28** Dans les espaces urbanisés, les documents d'urbanisme doivent permettre de préserver et de restaurer des espaces de pleine terre, en particulier dans le cœur d'agglomération.

Dans les communes où la proportion des espaces de pleine terre, dans l'ensemble des espaces urbanisés hors voirie, est inférieure à 30 %, les documents d'urbanisme définissent les règles visant à augmenter cette proportion.

Lorsque le maintien ou la reconstitution d'espaces de pleine terre n'est pas possible ou non souhaitable (ex : espaces sur dalle, risque de pollution des nappes phréatiques ou risque de mouvements de terrain en présence de gypse), une alternative végétalisée autonome en eau doit être

développée, afin d'améliorer la gestion des eaux de pluie à la source et de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur.

Voir, à titre indicatif, carte « *La part des espaces de pleine terre dans les espaces urbanisés des communes franciliennes* », *Projet d'aménagement régional*, p. 37.

**OR 29** La reconquête des espaces de pleine terre implique, au-delà de la désimperméabilisation des sols, des actions de renaturation qui devront être planifiées, notamment au regard des éléments représentés sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional », visant à :

- conforter ou restaurer la continuité des espaces ouverts ;
- créer les espaces verts et espaces de loisirs d'intérêt régional.

D'autres objectifs ou orientations non cartographiés, doivent également être pris en compte, dont :

- la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain ;
- la reconquête des zones d'expansion des crues ;
- la renaturation des berges ;
- la résorption des secteurs de carence en espaces verts. ■

## 1.2 AMÉLIORER LA RÉSILIENCE DE LA RÉGION

Afin d'améliorer la résilience de la région et de protéger les Franciliens, les documents d'urbanisme doivent viser à réduire la vulnérabilité des territoires face aux risques naturels, dont les risques d'inondations, et à adapter l'aménagement urbain aux effets actuels et à venir du changement climatique.

### RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ AUX RISQUES NATURELS

Les inondations sont le principal risque naturel en Île-de-France. Elles peuvent provenir du débordement des cours d'eau et des remontées de nappes associées, ou être générées par le ruissellement d'eaux pluviales sur des sols imperméabilisés ou saturés, en zones urbaines comme en zones rurales. L'enjeu de réduction de la vulnérabilité du territoire face à ces risques implique d'agir sur deux volets, la prévention du risque et l'adaptation en cas de réalisation du risque.

Le territoire régional est également exposé aux risques de mouvement de terrain, avec le phénomène de retrait-gonflement de certains sols argileux (RGA) qui pourrait s'accroître avec les épisodes de sécheresse, et la présence de zones sous-minées par d'anciennes carrières.

**OR 30** Les documents d'urbanisme prennent en compte l'existence, même potentielle, des risques d'inondations dans

toute leur diversité sur le territoire pour assurer la sécurité des habitants, réduire les dommages sur les services publics, les activités économiques, le fonctionnement du territoire et ne pas aggraver le risque sur les territoires situés à l'amont et à l'aval, aussi bien sur le territoire régional que dans les régions voisines.

Ces objectifs de réduction de la vulnérabilité et de résilience doivent également être portés dans les autres documents de planification et de stratégies sectorielles auxquels le SDRIF-E est opposable (SRHH, PMMH et PDMIF).

Les principales zones pouvant présenter un risque d'inondation par débordement sont identifiées sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » et sur la carte « Maîtriser le développement urbain » **1**. Cette représentation tient compte des zones exposées au scénario « R1.15 » (soit 115 % du débit de la crue d'occurrence centennale de 1910), de la cartographie des aléas des Plans de prévention des risques d'inondation (PPRI) et des documents en tenant lieu en vigueur à la date d'approbation du SDRIF-E, et sur les autres territoires et petites vallées, en l'absence de PPRI, de la cartographie des Plus hautes eaux connues.

Dans les secteurs urbanisés, à l'intérieur des zones pouvant présenter un risque d'inondation, il convient d'anticiper les différents temps de la gestion du risque :

**OR 30**



**1** Zone pouvant présenter un risque d'inondation

LÉGENDES DES CARTES  
« PLACER LA NATURE AU CŒUR  
DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL »  
ET  
« MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN »

la prévention (adaptation du bâti, protection des réseaux, etc.) et la gestion de crise (hébergement provisoire, accessibilité, maintien de la fonctionnalité des réseaux d'importance vitale, etc.), pour favoriser un retour à la normale dans les meilleurs délais.

Les documents de planification :

- encadrent les interventions sur les bâtiments existants, les aménagements et opérations de renouvellement urbain afin qu'ils participent à la réduction de la vulnérabilité des tissus existants, favorisent les modèles de construction résilients (ex : surélévation des bâtiments, constructions sur pilotis, zones hors d'eau, etc.) et limitent la construction dans les secteurs exposés à des crues fréquentes\* ;
- visent à réduire la vulnérabilité des équipements et réseaux structurants et du fonctionnement urbain (énergie, transport, télécom, assainissement, eau potable, déchets, etc.) et des services publics, et à favoriser leur adaptation en prévision de la survenance du risque.

**OR 31** Dans les zones d'aléas forts à très forts des crues d'occurrence centennale définies par les PPRI ou les documents en tenant lieu, et sans préjudice des règlements de ces derniers, les préconisations de l'**OR 30** sont à renforcer de façon à :

- encadrer le développement du logement pour ne pas augmenter de façon significative l'exposition des populations ;
- exclure l'implantation de nouveaux établissements recevant du public dont

l'évacuation peut s'avérer complexe au regard de la sensibilité du public accueilli et des contraintes inhérentes pour leur hébergement provisoire (ex : établissements hospitaliers, hébergement de personnes âgées, établissements pénitentiaires) et de services de gestion de crise.

**OR 32** Les zones d'expansion des crues sont des espaces situés dans le lit majeur des cours d'eau, naturels, non ou peu urbanisés ou peu aménagés, où se répandent naturellement les eaux lors du débordement des cours d'eau et qui contribuent au stockage momentané des volumes apportés par la crue, au ralentissement et à l'écrêtement de la crue et au bon fonctionnement des écosystèmes aquatiques et terrestres.

Les zones d'expansion des crues encore non protégées par les PPRI doivent être identifiées et protégées, y compris en zone dense.

Les zones naturelles d'expansion des crues (zones humides, espaces naturels, espaces agricoles, etc.) doivent être préservées de toute nouvelle urbanisation, à l'exception des aménagements portuaires et des installations liées à l'exploitation et l'usage de la voie d'eau. Elles doivent être valorisées dans une approche multifonctionnelle, et leurs capacités restaurées.

Dans les espaces urbanisés, les aménagements et opérations de renouvellement urbain doivent privilégier l'accueil d'espaces verts ou d'espaces de loisirs, en vue de créer des zones d'expansion des crues.

**OR 33** Les documents d'urbanisme anticipent et prennent en compte les effets des pluies fortes et exceptionnelles pour prévenir les risques de coulées de boues et de débordement de rus et limiter les risques d'atteintes aux biens et personnes.

Pour maîtriser le ruissellement et les rejets dans les réseaux de collecte, les documents d'urbanisme doivent :

- limiter l'imperméabilisation des sols et favoriser la désimperméabilisation (voir **OR 39 et 40**) ;
- favoriser la gestion des eaux pluviales intégrées à l'aménagement urbain (rétention, infiltration et évapotranspiration à la parcelle : noues, jardin de pluie, toiture végétale, etc.), en visant les pluies de périodes de retour la plus élevée possible ;
- anticiper les écoulements des pluies fortes à exceptionnelles afin de diriger les excédents vers des espaces adaptés ;
- préserver les haies, bosquets, petits bois ;
- reconstituer des mares et autres zones humides.

**OR 34** Les documents d'urbanisme doivent prendre en compte :

- le risque de mouvement de terrain lié à des zones sous-minées d'origine naturelle ou anthropique, en limitant, le cas échéant, l'urbanisation ou en adaptant l'aménagement, dans les zones à risque ;
- le risque de retrait gonflement des argiles, en renforçant l'encadrement des aménagements dans les zones d'aléas moyen à fort.

## PRÉPARER L'ÎLE-DE-FRANCE À FAIRE FACE AUX ÉPISODES DE CHALEUR

Les risques de chaleur extrême, dans un contexte où le nombre de jours de vagues de chaleur et d'épisodes de canicule augmentent, constituent un enjeu de santé publique pour les politiques d'aménagement, notamment en zone urbaine où la vulnérabilité humaine est accentuée du fait des effets aggravants d'îlots de chaleur urbains liés à la forte minéralisation.

**OR 35** Pour lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain, outre les espaces verts à maintenir et développer (**OR 25 et s.**), les documents d'urbanisme doivent :

- maximiser le pouvoir rafraîchissant de la nature en ville, en développant les surfaces végétalisées (en privilégiant la pleine terre, cf. **OR 28**) et en restaurant le cycle de l'eau par la recréation de milieux humides qui constituent des zones d'infiltration naturelle (mares, noues, plans d'eau, berges naturelles) ;
- définir les conditions favorisant un aménagement bioclimatique (orientation des bâtiments/exposition au soleil et ventilation, matériaux biosourcés, ombrage, infiltration et valorisation des eaux pluviales) et la rénovation énergétique des bâtiments.

Les zones accueillant des établissements recevant un public sensible (établissements d'accueil de jeunes enfants, établissements de santé, établissements médico-sociaux...) ou des activités sportives constituent des zones d'intervention prioritaires.

## PRÉSERVER LA RESSOURCE EN EAU

L'accroissement de la fréquence, de la durée et de l'intensité des sécheresses liées au changement climatique est susceptible d'avoir un impact significatif sur la ressource en eau, d'un point de vue quantitatif, dans les décennies à venir. La qualité des eaux franciliennes reste en outre un point de fragilité du fait de l'intensité des pressions liées aux activités humaines. Préserver la ressource en eau constitue ainsi un enjeu stratégique tant pour la consommation humaine, que pour les activités économiques (agriculture, industries ayant des besoins de refroidissement) et les services collectifs (production et distribution d'énergie, traitement des eaux usées).

**OR 36** La préservation de la ressource en eau nécessite de prendre en compte l'augmentation de la pression démographique et des effets prévisibles du changement climatique.

Les documents d'urbanisme participent à l'atteinte et au maintien du bon état écologique des masses d'eau, d'une part, en préservant et en développant les zones épuratoires naturelles et, d'autre part, en tenant compte dans les perspectives de développement urbain et de densification :

- de la disponibilité de la ressource en eau pour les usages prioritaires dont l'alimentation en eau potable ;
- des capacités de traitement des stations d'épuration des eaux résiduaires urbaines et des capacités des milieux aquatiques récepteurs à les absorber.

Constituent, des secteurs de vigilance vis-à-vis de la disponibilité de la ressource : les zones de répartition des eaux (dont la nappe profonde de l'Albien, la nappe de Champigny et la nappe de Beauce), la Mauldre et une partie du Vexin, la Beuvronne, la Thérouranne et La Bassée, ainsi que les secteurs à l'équilibre quantitatif fragile identifiés par le SDAGE.

**OR 37** Dans les nouveaux quartiers aménagés en renouvellement urbain ou en extension urbaine, il convient de :

- favoriser l'infiltration et la valorisation des eaux pluviales intégrée aux aménagements, ainsi que la réutilisation des eaux grises pour les usages compatibles, dans une perspective d'économie de la ressource et de l'eau potable ;
- limiter les apports d'azote et de phosphore au système d'assainissement, afin d'adapter les apports d'eaux usées aux capacités de traitement et de permettre l'adéquation des rejets d'eaux usées traitées aux capacités futures et anticipées des milieux naturels récepteurs, en tenant compte du dérèglement climatique et des baisses de débit projetées. Les dispositifs de collecte sélective des excréments humains sont à promouvoir.

**OR 38** Les aires d'alimentation de captages d'eau potable doivent être identifiées et protégées des pollutions.

## RENFORCER LA PERMÉABILITÉ DES SOLS

**OR 39** La surface et la continuité des espaces imperméabilisés doivent être

limitées. Il est nécessaire de faire progresser la surface d'espaces non imperméabilisés. À cet effet, les documents d'urbanisme doivent :

- limiter au maximum l'emprise au sol des bâtiments ;
- favoriser la désimpermeabilisation en privilégiant les solutions fondées sur la nature et la végétalisation des espaces publics ;
- rationaliser le stationnement en surface, en limitant les nouvelles créations et en favorisant la mutualisation des parcs existants ; désimpermeabiliser les surfaces de stationnement à l'occasion des opérations de requalification et développer leur végétalisation.

**OR 40** Sans préjudice des dispositions du SDAGE, les documents d'urbanisme prévoient les dispositions permettant la compensation des surfaces nouvellement imperméabilisées au titre des projets planifiés. Cette compensation s'articule notamment avec les orientations définies par le SDRIF-E visant à réduire la vulnérabilité aux risques d'inondations, à développer les espaces verts et le cas échéant, à reconquérir des espaces de pleine terre.

**OR 41** La gestion des eaux pluviales à la source doit être favorisée pour optimiser l'infiltration, l'évapotranspiration et la rétention à la source et contribuer ainsi à maîtriser les ruissellements et les rejets aux réseaux. Sont privilégiées, les solutions techniques ou fondées sur la nature permettant l'infiltration diffuse des pluies courantes. ■



# CHAPITRE 2



## UNE GESTION STRATÉGIQUE DES RESSOURCES FRANCILIENNES : SOBRIÉTÉ, CIRCULARITÉ ET PROXIMITÉ

2.1 ACTIVITÉ AGRICOLE ET FORESTIÈRE .....	<b>26</b>
2.2 ASSURER L'APPROVISIONNEMENT EN MATÉRIAUX EN FAVORISANT LA PROXIMITÉ ET LA DIVERSIFICATION DU MIX .....	<b>27</b>
2.3 MAINTENIR ET ADAPTER LES SERVICES URBAINS .....	<b>28</b>

*Le métabolisme francilien, fondé sur des extractions importantes de ressources, recouvre des enjeux stratégiques d'anticipation des besoins, pour limiter les dépendances de la région et réduire l'impact environnemental de ce fonctionnement. Pour répondre à ces enjeux, il est essentiel de définir les conditions d'une gestion plus sobre des ressources (agricoles, forestières, en matériaux, en énergies) et de leur valorisation, de préserver leur accessibilité. Il s'agit également de renforcer les services urbains aux multiples facettes, supports notamment du déploiement de l'économie circulaire, des énergies renouvelables ou de production alimentaire et de matériaux biosourcés et géosourcés, en adaptant si besoin les installations existantes à l'évolution des besoins de la population et au défi de la transition écologique.*

## 2.1 ACTIVITÉ AGRICOLE ET FORESTIÈRE

Voir orientations réglementaires relatives à la préservation des espaces agricoles et à la fonctionnalité de ces espaces, partie « Préserver les espaces ouverts, renforcer son réseau », **OR 1 à 16**.

Voir orientations réglementaires relatives à la préservation des espaces boisés et à la fonctionnalité de ces espaces, partie « Préserver les espaces ouverts, renforcer son réseau », **OR 1 à 11 et 17 à 20**.

**OR 42** Les accès entre les sièges d'exploitation, les parcelles agricoles et les équipements d'amont et d'aval des filières (production, stockage, transformation, distribution, logistique, valorisation matière et énergétique) doivent être garantis.

L'accès aux espaces boisés faisant l'objet d'une exploitation forestière doit être garanti, en veillant au maintien des continuités adaptées entre ces espaces et les équipements destinés au stockage et à la transformation des ressources forestières, y compris s'agissant des territoires limitrophes de l'Île-de-France.

Les liaisons agricoles et forestières d'intérêt régional sont représentées sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » (figurée 1). L'emplacement, le tracé et l'emprise de celles-ci doivent être précisés et adaptés localement en tenant compte de la fonctionnalité des exploitations agricoles ou forestières.

**OR 43** Des emplacements nécessaires aux équipements structurants destinés au stockage et à la transformation des ressources agricoles et forestières et aux industries agroalimentaires (tels que silos de stockage des céréales, usines de production d'éco-matériaux à partir de fibres végétales, abattoirs, légumeries, scieries, usines de production de granulés bois, raffinerie sucrière, etc.) seront réservés, à proximité des activités concernées, afin d'assurer le bon fonctionnement de filières économiques dédiées. Ces équipements peuvent notamment être implantés dans les sites d'activités d'intérêt régional et les secteurs de développement industriel d'intérêt régional. ■

## 2.2 ASSURER L'APPROVISIONNEMENT EN MATÉRIAUX EN FAVORISANT LA PROXIMITÉ ET LA DIVERSIFICATION DU MIX

**OR 44** L'accès aux gisements\* franciliens de matériaux de carrières (granulats alluvionnaires, minéraux et matériaux industriels) et leur exploitation future doivent être préservés, en particulier au niveau des « bassins d'exploitation de gisements stratégiques »\*, définis selon trois niveaux d'enjeu :

- bassins d'enjeu national et européen : buttes de l'Aulnaye, de Montmorency et de Cormeilles, Monts de la Goële et de l'Orxois pour le gypse ; Provinois pour les argiles kaoliniques ; Gâtinais pour les sables extra-siliceux ;
- bassins d'enjeu interrégional : Mantois et Côte de Montereau pour les calcaires cimentiers ; Bassée, Boucle de Guernes, secteur d'Achères pour les sables et graviers alluvionnaires ;
- bassins d'enjeu régional : Bocage gâtinais pour les chailles, Brie centrale et Coteaux du Loing pour les calcaires.

Ils sont représentés par l'aplat ② sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ».

Sur les secteurs bénéficiant d'une protection réglementaire et les secteurs à forts enjeux écologiques (notamment les périmètres de protection rapprochés des aires de captage, les zones humides identifiées et les forêts alluviales), l'exploitation des gisements minéraux doit être réservée aux projets ne remettant pas en cause les objectifs de protection et dont les impacts environnementaux, après application de la séquence « Éviter-réduire-compenser », sont limités et acceptables.

**OR 45** La remise en état et le réaménagement des carrières doivent être appréhendés dans le cadre d'approches territoriales globales, dépassant l'échelle de chaque site d'exploitation, en particulier dans les bassins d'exploitation d'intérêt stratégique où se concentrent les activités extractives. La complémentarité des usages entre les zones naturelles, les espaces de loisirs, les activités agricoles, notamment, doit être recherchée.

**OR 46** Dans l'objectif d'un aménagement plus sobre en matériaux, la réversibilité des bâtiments, l'adaptation, voire la reconversion des bâtiments existants et le recours aux éco-matériaux doivent être privilégiés.

**OR 47** Afin de faciliter le recyclage urbain et les opérations de rénovation des bâtiments, les documents d'urbanisme doivent permettre l'implantation d'infrastructures de proximité consacrées au tri et au recyclage des déchets du bâtiment. Un réseau d'installations dédiées doit être conforté au plus près des lieux de déconstruction, en veillant à réduire les nuisances induites pour la population environnante (voir *infra* « 2-3 », Maintenir et adapter les services urbains).■

**OR 42**  


- ① Maintenir/rétablir la liaison agricole ou forestière d'intérêt régional

**OR 44**  


- ② Préserver l'accès au bassin d'exploitation stratégique de gisements franciliens de matériaux

LÉGENDE DE LA CARTE  
« DÉVELOPPER L'INDÉPENDANCE  
PRODUCTIVE RÉGIONALE »

## 2.3 MAINTENIR ET ADAPTER LES SERVICES URBAINS

OR48



1 Maintenir le site support de services urbains ou d'économie circulaire

LÉGENDE DE LA CARTE  
« DÉVELOPPER L'INDÉPENDANCE  
PRODUCTIVE RÉGIONALE »

**OR 48** Les services urbains, indispensables au fonctionnement de l'Île-de-France doivent être préservés : ils comprennent notamment les équipements de production, de stockage et de transport d'énergie, de chaleur et de froid, les réseaux de télécommunication, les réseaux d'approvisionnement en eau potable et de traitement des rejets, les équipements de valorisation, de recyclage et /ou d'élimination des déchets, et les équipements structurants destinés au stockage et à la transformation des ressources agricoles et forestières et aux industries agroalimentaires.

Les terrains d'emprise qui sont affectés aux services urbains doivent être conservés à ces usages. Une relocalisation est possible à condition que son bilan soit aussi avantageux en termes de service rendu, de préservation de l'environnement et de protection des populations.

Les sites supports d'une ou plusieurs installations de services urbains (ex : installations d'économie circulaire, ISDI, ISDND, centrales électriques et équipements d'assainissement) ou de production d'énergie (ex : chaufferies biomasse et installations de méthanisation) identifiés par le figuré 1 sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » font l'objet d'une vigilance renforcée.

**OR 49** Les équipements de services urbains doivent être dimensionnés aux besoins de la population. En fonction de ces derniers, les documents d'urbanisme favorisent l'adaptation, et le cas échéant, l'extension des installations ou l'implantation d'équipements complémentaires, notamment dans les sites d'activités d'intérêt régional et les secteurs de développement industriel d'intérêt régional.

**OR 50** Il convient de maintenir l'accès (routier, ferré, fluvial) des services urbains et de s'assurer que l'urbanisation autour de ces derniers permette le fonctionnement, la maintenance et la sécurité de ces services, en déployant les mesures de réduction des risques et nuisances induites pour la population, et de veiller à l'insertion architecturale ou paysagère de ces installations.

**OR 51** Les lignes de transport d'électricité à très haute tension font l'objet d'une vigilance particulière. En particulier, l'urbanisation et la transformation des bâtiments à proximité des lignes du réseau stratégique ne doivent pas mettre en péril le fonctionnement, la maintenance et la sécurité du réseau électrique.

### PRÉVENTION, RÉEMPLOI ET RECYCLAGE DES DÉCHETS

**OR 52** Pour répondre aux besoins tant des ménages que des professionnels, et de façon à lutter contre le développement de dépôts sauvages :

- les conditions du maintien des installations de collecte et de traitement des déchets doivent être assurées ;
- les équipements pour la valorisation des déchets doivent être développés, en assurant leur répartition homogène à l'échelle régionale en cohérence avec les bassins versants\*, y compris avec ceux des régions limitrophes. À cette occasion, la mutualisation des sites de reconditionnement des déchets doit être favorisée.

**OR 53** Le maillage territorial des équipements contribuant à l'économie circulaire (déchèteries et autres installations pour la prévention, le tri, la valorisation et l'élimination des déchets) doit être complété et permettre un rééquilibrage de l'offre :

- en tenant compte de la proximité des habitations et des activités économiques, afin de rendre accessible les équipements au plus grand nombre tout en étant compatible avec le voisinage en termes de nuisances et de sécurité ;

- en visant la résorption des zones carencées en déchèteries (voir carte « Zones de desserte des déchèteries en Île-de-France », Projet d'aménagement régional, p.61).

Des espaces pour accueillir les équipements dédiés doivent être réservés, notamment dans les centralités urbaines. Lorsque ces équipements ne peuvent s'insérer dans le tissu urbain, des capacités d'urbanisation au titre des projets d'intérêt régional peuvent être mobilisées (**OR 90**), en continuité de l'espace urbanisé existant, ou en l'absence de continuité, dans le respect des orientations 13 et 17 relatives aux exceptions admises dans les espaces agricoles et les espaces boisés.

## **PRODUCTION D'ÉNERGIE RENOUVELABLE ET DE RÉCUPÉRATION**

**OR 54** Les espaces nécessaires pour les installations de production d'énergie renouvelable et de récupération (photovoltaïque, géothermie, méthaniseurs, éolien, ...) doivent être réservés :

- en privilégiant les espaces déjà artificialisés,
- en préservant les milieux naturels et agricoles ainsi que leur fonctionnalité, les continuités écologiques,
- en favorisant une bonne intégration paysagère des installations dédiées,
- pour les territoires de franges, en tenant compte des projets des régions voisines.

Lorsque ces installations de production d'énergie ne peuvent s'insérer dans le tissu urbain, des capacités d'urbanisation au titre des projets d'intérêt régional peuvent être mobilisées (**OR 90**), en continuité de l'espace urbanisé existant, ou en l'absence de continuité, dans le respect des orientations 13 et 17 relatives aux exceptions admises dans les espaces agricoles et dans les espaces boisés.

**OR 55** Les installations photovoltaïques sont développées prioritairement dans les espaces bâtis ou artificialisés (toitures, parcs de stationnement, friches urbaines) et les délaissés routiers.

Les installations photovoltaïques au sol sont conditionnées dans les espaces agricoles (**OR 13**), et dans les espaces naturels (**OR 17**). Ces conditions concernent aussi les espaces ayant fait l'objet d'une prescription de remise en état à vocation agricole, forestière ou écologique.

**OR 56** L'extension des réseaux de chaleur et de froid existants et la création de nouveaux réseaux sont une priorité en zones urbaines, en lien avec une meilleure mobilisation des gisements d'énergie renouvelable disponibles.

Les documents d'urbanisme réservent l'espace nécessaire pour des plateformes de forage permettant d'exploiter la géothermie profonde ou pour des chaufferies biomasse, et leurs installations accessoires, en tenant compte des réseaux de chaleur existants et à développer. ■



# CHAPITRE 3



## VIVRE ET HABITER EN ÎLE-DE-FRANCE : DES CADRES DE VIE DÉSIRABLES ET DES PARCOURS DE VIE FACILITÉS

3.1 INTENSIFIER LE RENOUVELLEMENT URBAIN .....	<b>32</b>
3.2 AMÉLIORER LES CADRES DE VIE .....	<b>35</b>
3.3 MAÎTRISER LES DÉVELOPPEMENTS URBAINS .....	<b>37</b>

*L'Île-de-France, région-capitale, compte 18 % de la population nationale et concourt à 31 % du produit intérieur brut (PIB). Elle est composée de 75 % d'espaces ouverts qui participent à sa résilience et à la qualité des cadres de vie. Par ailleurs, certains de ses espaces urbains font partie des plus denses au monde. Répondre aux besoins de développement en matière de logements, d'emplois et d'équipements et aux objectifs de sobriété foncière est donc un défi. Dans ce contexte, le renouvellement urbain est une priorité pour accroître les capacités d'accueil de l'espace urbanisé, notamment en mobilisant davantage les capacités verticales des formes urbaines (surélévation, aménagements en sous-sol) et en favorisant la réversibilité des bâtiments, tout en tenant compte des enjeux de santé environnementale, en améliorant les cadres de vie et en réduisant la vulnérabilité du territoire. Afin de permettre la réalisation des aménagements, installations et équipements ne pouvant être accueillis dans l'espace urbanisé existant, le SDRIF-E fixe les conditions de nouvelles urbanisations : desserte, équipements et services adaptés, équilibre entre habitat et emploi. Il s'agit aussi de réduire les fractures sociales et territoriales, notamment au prisme de l'exposition des populations aux risques et nuisances.*

## 3.1 INTENSIFIER LE RENOUVELLEMENT URBAIN

Le renouvellement urbain doit être l'occasion d'augmenter les capacités d'accueil du logement et des activités, tout en favorisant la mixité des usages et en définissant les conditions de l'amélioration de la qualité de vie pour les habitants et les usagers. Cela passe par un renforcement de l'offre et du maillage des espaces verts, des équipements et des services, la réduction de l'exposition aux risques et nuisances, la valorisation des paysages et du patrimoine bâti, et l'amélioration des espaces publics.

### DÉVELOPPER L'OFFRE RÉSIDENIELLE, PRIORITAIREMENT DANS LE TISSU URBAIN EXISTANT

L'augmentation du parc de logements grâce à la construction neuve est un enjeu majeur pour développer une nouvelle offre résidentielle, complémentaire à l'existante, et répondre aux nombreux besoins actuellement insatisfaits. Les documents d'urbanisme doivent contribuer à la mise en œuvre de l'objectif de construction de 70 000 logements par an défini par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, à l'échelle de la région Île-de-France. Compte tenu de l'objectif de sobriété foncière et en tenant compte des dynamiques territoriales observées, la poursuite de cet objectif de construction de logements implique de renforcer l'offre principalement dans les tissus urbains existants. La cible régionale

est la production de 90 % des nouveaux logements en renouvellement urbain, dynamique d'ores et déjà à l'œuvre qu'il convient donc de soutenir.

### Objectifs d'accroissement de la densité résidentielle

**OR 57** Le SDRIF-E vise la production de 90 % des nouveaux logements en renouvellement urbain, et porte de grands principes d'organisation du développement : renforcement des polarités et des zones les mieux desservies d'ici 2040 par les transports en commun, équilibre habitat/emploi, maîtrise de l'accroissement de la densité dans l'hypercentre. Ces principes s'imposent au SRHH pour définir la territorialisation des objectifs de construction de logements.

Pour s'inscrire dans ces principes et atteindre cet objectif régional, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre d'accroître significativement le nombre de logements au sein des espaces urbanisés existants.

Ainsi, hors des communes de l'hypercentre, le nombre de logements au sein des espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF-E doit progresser de 13 %, à l'horizon 2040.

Cet objectif est porté à :

- au moins 15 % dans les communes situées dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres autour d'une gare, ainsi que dans

- celles situées dans les polarités de l'espace rural (voir carte p.46) ;
- au moins 17 % dans les communes des polarités du cœur d'agglomération et de la couronne d'agglomération.

Dans le cadre d'un document d'urbanisme intercommunal, ces objectifs chiffrés peuvent être envisagés à l'échelle de l'ensemble des communes, en veillant à respecter l'effort supplémentaire attendu dans les polarités et dans les communes desservies par une gare.

Cet accroissement de la capacité d'accueil du nombre de logements au sein des espaces urbanisés devra :

- être prioritaire à la production de logements en extension urbaine ;
- s'inscrire dans une réflexion globale de la transformation des tissus urbains existants, favorisant l'économie de foncier par une implantation du bâti limitant les espaces perdus ;
- intégrer une certaine mixité de fonctions ;
- contribuer au renforcement de l'offre en équipements et services et, le cas échéant, prendre en compte la nécessaire revitalisation des centres-villes fragilisés ;
- être renforcé dans les zones les mieux desservies par les transports en commun, ainsi qu'au sein des zones où la desserte va croître à l'horizon 2040 ;
- contribuer à l'équilibre entre habitat et emploi, en cohérence, le cas échéant, avec l'**OR 107**.

L'aménagement des quartiers autour des gares du Grand Paris Express et d'Eole présente un potentiel d'accroissement du nombre de logement et de renforcement des centralités qu'il convient de ne pas compromettre. Il doit intégrer une offre de logements diversifiée et une offre d'équipements et services renforcée, et favoriser la mixité fonctionnelle. Au-delà des objectifs quantitatifs sus-évoqués, ces quartiers doivent être exemplaires dans la conception du bâti et des espaces publics, ainsi que sur le plan environnemental et énergétique.

Compte tenu de leur densité, les communes de l'hypercentre participent à la production de logements en privilégiant la transformation des bâtiments existants (reconversion, surélévation, à défaut, démolition-reconstruction, etc.). Ce mode de production s'appliquera à toute commune atteignant d'ici 2040, les critères de densité définissant l'hypercentre, soit une densité de 150 logements/hectare au sein des espaces résidentiels et de 230 habitants et emplois par hectare urbanisé au sens du SDRIF-E (voir guide de lecture des orientations réglementaires, p.8).

La définition des objectifs d'accroissement de la densité résidentielle à l'échelle des documents d'urbanisme locaux et la territorialisation de l'offre de logements tiennent compte, le cas échéant, des servitudes d'urbanisme – dont les plans d'exposition au bruit des aérodromes – et des servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols.

### Proposer une offre diversifiée et adaptée de logements

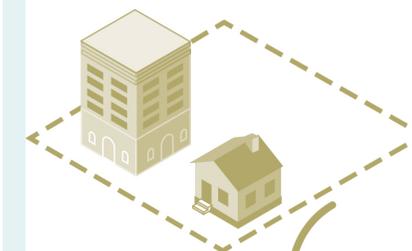
**OR 58** Chaque territoire doit pourvoir à ses besoins locaux en matière de logement, notamment social, au regard de l'évolution démographique et des modes de vies (décohabitation, télétravail, habitat multigénérationnel ou inclusif, etc.) et de l'état de son parc de logements (résorption de l'habitat indigne), mais aussi participer à la réponse des besoins régionaux et à la réduction des inégalités sociales et territoriales au sein de l'espace francilien. Cette offre respecte les objectifs annuels de production de nouveaux logements. La territorialisation de cette dernière est précisée par le SRHH.

Les documents d'urbanisme doivent en outre permettre de répondre aux obligations légales d'accueil des gens du voyage, déclinées dans les schémas départementaux d'accueil des gens du voyage.

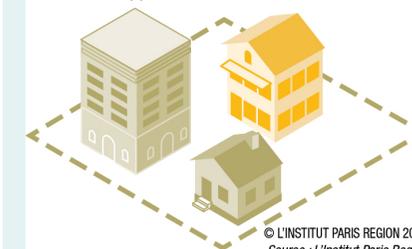
**OR 59** L'offre locative sociale et intermédiaire, ainsi qu'en logements en accession à prix maîtrisé, et notamment en baux réels solidaires (BRS), essentielle au fonctionnement de la région métropolitaine, doit être développée, ainsi que l'offre d'habitat spécifique (logements pour étudiants, logements adaptés aux personnes âgées et personnes handicapées, hébergement d'urgence, etc.). Cette offre s'inscrit dans un objectif régional annuel qui doit tendre vers la production de 46 000 logements abordables, soit 2/3 de la production annuelle de logements. La territorialisation de cet objectif régional relève du SRHH, en lien avec les spécificités des différents territoires franciliens.

### OR 57 Accroissement de la capacité d'accueil en logements

**Nombre de logements à la date d'approbation du SDRIF-E dans les espaces urbanisés à la même date**



**Nombre de logements en 2040 dans les espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF-E** **+ X %**



© L'INSTITUT PARIS REGION 2024  
Source : L'Institut Paris Region

L'accroissement du parc de logements au sein des espaces urbanisés doit être significatif. Il peut s'appuyer, par exemple, sur la construction de nouveaux logements en renouvellement urbain (recyclage de friches ou de bâtiments obsolètes, mutation des quartiers de gare, mobilisation des dents creuses, surélévation des bâtiments, densification douce, etc.) ou par la transformation de bureaux en logements.

Pour enrayer le phénomène de concentration de logements sociaux dans certains territoires qui tendent à se paupériser, il convient néanmoins de limiter le développement de l'offre très sociale en PLAI dans les communes où elle est très présente, et d'en soutenir le développement dans les autres communes. Dans les communes ayant plus de 30 % de logements locatifs sociaux dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUS-PLAI, il s'agit de donner la priorité à la diversification des produits favorisant les parcours résidentiels ascendants (PLS, accession sociale à la propriété, logement intermédiaire, logement libre) et répondant à l'évolution des besoins des ménages. N'est pas concernée par cette orientation la reconstitution de l'offre très sociale en PLAI pour compenser certaines démolitions liées au nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU). Les logements étudiants et les foyers jeunes actifs ne sont pas non plus concernés par cette orientation.

### Remobiliser les logements existants

**OR 60** Parallèlement à l'effort de construction de logements neufs, il convient de préserver et remobiliser le parc résidentiel existant au bénéfice des habitants de la région, notamment en encadrant la croissance du parc exclusivement consacré aux locations en tant que meublés de tourisme dans les zones où l'offre en logement est particulièrement tendue. En ce sens, l'hypercentre et le cœur de d'agglomération font l'objet d'une vigilance accrue.

### Performance énergétique et environnementale des bâtiments

**OR 61** Les documents d'urbanisme définissent les conditions permettant aux nouveaux logements construits – en extension, comme en renouvellement – de contribuer à la réduction de l'empreinte carbone du bâtiment.

Ils favorisent une amélioration de la performance énergétique et environnementale du cadre bâti (en permettant notamment le recours à des matériaux biosourcés, géosourcés ou issus du réemploi ou du recyclage, en prévoyant une organisation spatiale des bâtiments induisant une moindre consommation énergétique, etc.), et en favorisant les dispositifs de production d'énergie renouvelable intégrés au bâti.

**OR 62** Les documents d'urbanisme favorisent, en outre, le confort d'été dans la conception des bâtiments (implantation, isolation, orientation, ombrage, volets, peinture blanche, toitures végétalisées, géothermie...) et en s'appuyant notamment sur les solutions fondées sur la nature (espaces de pleine terre, plantés ou/et en eau à proximité du bâti, limitation de l'imperméabilisation, respect des couloirs de vent...), au regard de l'augmentation prévisible des épisodes de chaleur en fréquence et en intensité.

**OR 63** Les documents d'urbanisme ne doivent pas obérer la mise en œuvre d'actions visant la rénovation énergétique du parc immobilier existant, dans le respect de la qualité patrimoniale et architecturale du

bâti et des qualités paysagères des sites. Les quartiers où la population est davantage exposée à une situation de précarité énergétique constituent des cibles prioritaires pour la rénovation énergétique des bâtiments.

### DÉVELOPPER L'ACTIVITÉ ET L'EMPLOI

Voir chapitre « 4. Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions », p. 52.

### RENFORCER LA MIXITÉ ET CONFORTER LES CENTRALITÉS

Au regard des enjeux de production de logements et de diversification des tissus économiques, les centralités urbaines sont l'objet d'une pression foncière qu'il convient de maîtriser. Le maintien et le renforcement de ces centralités reposent sur une mixité fonctionnelle à préserver, voire à développer, en veillant notamment à conforter les équipements et services existants, et en étendant l'offre en fonction des besoins locaux.

**OR 64** Les documents d'urbanisme doivent renforcer la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement de l'espace, afin d'éviter une logique de zonage monofonctionnel. Il peut toutefois y être fait exception, s'agissant de l'accueil d'équipements et installations générateurs de risques ou nuisances.

Les projets urbains, notamment en renouvellement urbain, favorisent des opérations d'ensemble en intégrant les besoins

en équipements collectifs et services, et des locaux d'activités de proximité aptes à recevoir les entreprises artisanales, des commerces et PME-PMI.

**OR 65** Les documents d'urbanisme visent à renforcer les centres-villes existants et leur armature urbaine (transports collectifs, commerces, artisanat, services, loisirs, espaces verts, espaces publics, etc.), ainsi que leur hiérarchisation aux différentes échelles (des centres-villes aux centres de quartiers), ce qui favorisera la diversité des fonctions et la densification des secteurs avoisinants. ■

## 3.2 AMÉLIORER LES CADRES DE VIE

L'effort de construction pour répondre aux besoins des Franciliens, dans le cadre de l'aménagement d'une région polycentrique, doit s'articuler avec une diversité de cadres de vie qui répondent à des aspirations différenciées. Les Franciliens doivent pouvoir accéder à toute la gamme des équipements et services qui répondent à leurs besoins et bénéficier d'un environnement sain. Élément important pour la qualité des cadres de vie, le patrimoine bâti et paysager, doit en outre être protégé, valorisé et rendu accessible à tous. En complément, les politiques d'aménagement doivent dès à présent intégrer les outils favorisant la recréation d'espaces de nature.

### RENFORCER L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET SERVICES, AMÉLIORER LES ESPACES PUBLICS

Malgré une offre d'équipements et de services diversifiée à l'échelle régionale, des disparités subsistent dans et entre les territoires. Il convient de maintenir et de conforter l'offre existante et de résorber les carences de celle-ci au regard des besoins des résidents et des usagers (voir Projet d'aménagement régional, notamment cartes, p. 85 et s.). La réponse aux besoins en équipements et services doit intégrer leur accessibilité et prendre en compte, pour leur conception, les populations vulnérables.

**OR 66** La production de nouveaux logements et de nouveaux espaces d'activités doit être accompagnée d'une offre en

équipements collectifs et services permettant de répondre aux besoins des nouveaux habitants et usagers, mais aussi de résorber les carences. L'amélioration de cette offre s'appuie :

- sur la requalification et la densification des équipements existants ;
- lorsque ces dernières ne suffisent pas à répondre aux besoins des habitants et des usagers, sur la production de nouveaux équipements prioritairement dans l'espace urbain existant. Les documents d'urbanisme doivent réserver des espaces à cette fin.

Les équipements collectifs favorisent la mixité d'usages et la réversibilité des bâtiments.

*Voir également : « 4.3. Commerce », p. 54.*

**OR 67** Les documents d'urbanisme doivent privilégier l'implantation des nouveaux équipements collectifs et services en fonction de leur accessibilité par les transports collectifs et les modes actifs, en intégrant un objectif de renforcement des centres-villes.

**OR 68** L'intégration environnementale des grands équipements doit être assurée afin de minimiser les impacts sur l'eau, l'air (émissions sonores et de polluants atmosphériques engendrés par un surcroît de déplacements motorisés), l'espace, l'énergie ainsi que la production de déchets, et

afin de réduire leur impact écologique et visuel sur le paysage, conformément aux dispositions régissant les études d'impact.

**OR 69** Les espaces publics doivent améliorer les services offerts aux populations riveraines, en y permettant des usages multiples (sport et loisirs, autres services). Ils doivent être végétalisés dès lors que leur configuration s'y prête. Leur accessibilité à tous types d'usagers (personnes à mobilité réduite, personnes en situation de handicap, parents avec enfants en bas âge, personnes âgées, etc.) doit être, le cas échéant, améliorée.

Les modes actifs doivent être développés dans le respect des orientations réglementaires définies dans le sous-chapitre « 5.4 Développer les mobilités actives » (p. 63).

### RÉDUIRE L'EXPOSITION DE LA POPULATION AUX RISQUES, POLLUTIONS ET NUISANCES

**OR 70** L'Île-de-France, en particulier en cœur d'agglomération et dans l'hypercentre, est exposée à divers risques (voir **OR 30 et s.**), pollutions et nuisances (principalement le bruit, la pollution de l'air ou des sols). Les évolutions urbaines permises par les documents d'urbanisme ne doivent pas accentuer l'exposition des populations à ceux-ci. La planification d'opérations de renouvellement urbain doit être l'occasion d'améliorer la situation des populations déjà exposées, en réduisant durablement leur exposition, les secteurs de cumul de

plusieurs nuisances devant faire l'objet d'une attention particulière : création d'espaces verts, végétalisation, implantation du bâti pour assurer la dispersion des polluants et limiter la propagation du bruit, limitation de l'imperméabilisation, etc.

**OR71** Des zones calmes doivent être développées. Les espaces naturels ou boisés ouverts au public, les espaces verts, ainsi que des zones piétonnes ou à la circulation apaisée, peuvent en être les supports.

Les « zones calmes » s'entendent au sens de l'article L.572-6 du code de l'environnement comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan de prévention du bruit dans l'environnement souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte-tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Voir également, s'agissant des nuisances générées spécifiquement par les transports, **OR 138, 139 et 148**.

## VALORISER LES PAYSAGES ET LE PATRIMOINE BÂTI

Les paysages urbains, périurbains et ruraux sont des éléments essentiels des cadres de vie des Franciliens. Leur préservation et l'amélioration de la qualité paysagère de certains territoires dégradés constituent des enjeux majeurs. Sont visés les grands paysages d'Île-de-France, mais aussi les éléments de paysage plus locaux, ainsi que le bâti patrimonial (architecture vernaculaire, sites industriels, quartiers pavillonnaires remarquables...).

**OR72** Les documents d'urbanisme préservent, restaurent et valorisent les grands paysages structurants, notamment les vallées de la Seine et ses affluents, leurs berges, les coteaux, les grands plateaux agricoles et boisés. Les belvédères devront être préservés sous forme d'espaces accessibles, aménagés, et leur vue protégée.

Voir également : **OR 1** « La grande armature paysagère ».

Voir carte des belvédères, *Évaluation environnementale*, p.72.

**OR73** Pour valoriser les paysages urbains de l'agglomération parisienne, les documents d'urbanisme favorisent la requalification :

- des centralités urbaines dégradées,
- des grands boulevards urbains et des entrées de ville (voir *infra*),
- des zones commerciales et les zones d'activité économique en voie d'obsolescence (voir aussi **OR 112 et 113** relatives au commerce et **OR 102 et s.**, concernant les sites d'activité économique).

**OR74** L'accès aux éléments paysagers et patrimoniaux franciliens par les transports collectifs et les modes actifs doit être facilité. La structuration d'un réseau maillé de liaisons pédestres et cyclables contribue à cet objectif. Ces liaisons peuvent s'articuler avec les liaisons identifiées sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional », lorsqu'elles s'inscrivent dans le respect des continuités écologiques à conforter ou à restaurer (voir **OR4** « Liaisons »).

**OR75** La qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville et des espaces en périphérie des villes, doit être améliorée (ex : désimperméabilisation, végétalisation, intégration des circulations douces). La restructuration de ces espaces participe au développement d'opérations mixtes et à la limitation de l'étalement urbain.

Les documents d'urbanisme assurent la cohérence d'ensemble de l'urbanisation dans ces secteurs, rationalisent l'occupation du sol et harmonisent les formes urbaines.

**OR76** Les développements urbains et l'intensification des espaces urbanisés existants doivent prendre en compte les caractéristiques paysagères, les éléments patrimoniaux d'urbanisation traditionnelle et le patrimoine vernaculaire. Dans le cadre du renouvellement urbain, la reconversion et la réhabilitation du bâti existant présentant un intérêt patrimonial ou architectural doit être privilégiée à la démolition.

## METTRE EN ŒUVRE DES ACTIONS DE RENATURATION

**OR77** Les documents d'urbanisme prévoient les dispositions permettant les actions de renaturation dans les secteurs contribuant à la reconquête de la biodiversité, à l'adaptation au changement climatique, ainsi qu'à l'amélioration de la santé et des cadres de vie.

Ces dispositifs s'articulent, le cas échéant, avec :

- la création ou le renforcement des liaisons vertes assurant la fonctionnalité

des continuités écologiques ou paysagères (**OR 4**),

- l'amélioration des espaces de transition entre les espaces boisés et les espaces urbanisés (**OR 20**),
- la réouverture des rivières et la renaturation des berges (**OR 21 et 22**),
- la reconquête des espaces de pleine terre (**OR 28 et 29**) et la constitution d'une trame brune (**OR 11**),
- la création de nouveaux espaces verts ou de loisirs, en particulier dans les secteurs carencés (**OR 26 et 27**),
- la reconquête des zones d'expansion des crues (**OR 32**). ■

## 3.3 MAÎTRISER LES DÉVELOPPEMENTS URBAINS

Les capacités d'urbanisation calculées à l'horizon 2040 sont définies dans le présent sous-chapitre de façon à respecter la trajectoire régionale suivante :

- une réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers de 23 % pour la période 2021-2031, par rapport à la consommation d'espaces observée entre 2011 et 2021 ;
- une réduction de l'artificialisation nette de 29 % pour la période 2031-2041, par rapport à l'artificialisation observée lors de la décennie précédente ;
- une réduction de l'artificialisation nette de 42 % pour la période 2041-2050, par rapport à l'artificialisation observée lors de la décennie précédente ;
- une absence d'artificialisation nette à compter de 2050.

Cette trajectoire tient compte des projets portés par les opérateurs de l'État, déduction faite des projets d'envergure nationale ou européenne comptabilisés à l'échelle nationale pour la décennie 2021-2031, tels qu'ils ont été définis par arrêté du 31 mai 2024. Ces projets sont mentionnés dans l'annexe 2 du présent document.

La consommation d'espace emportée par ces projets est intégrée aux capacités d'urbanisation présentées ci-après.

L'objectif d'une plus grande sobriété foncière, que traduit cette trajectoire, s'articule avec la stratégie régionale de

renaturation déclinée dans les objectifs et orientations du SDRIF-E, exprimés notamment dans le chapitre 1 et à l'**OR 77**.

Ces capacités d'urbanisation comprennent :

- des capacités d'urbanisation cartographiées (**OR 83 à 85**),
- des capacités d'urbanisation non cartographiées (**OR 86 à 98**) :
  - pour la réalisation de projets d'infrastructures de transports de niveau régional et/ou suprarégional, d'une part, et dans le cadre de la mise en œuvre de la transition environnementale d'autre part,
  - au titre du développement à proximité des gares,
  - au titre des polarités,
  - pour les villes moyennes, les petites villes et les communes rurales,
  - dans le cadre de conditions spécifiques, pour la réalisation de logements sociaux.

### ORIENTATIONS COMMUNES

**OR 78** Le développement urbain doit se faire prioritairement par l'intensification des espaces urbains existants. Les documents d'urbanisme peuvent planifier de nouveaux espaces d'urbanisation, dans les conditions définies par l'ensemble des orientations réglementaires du SDRIF-E. Cette nouvelle urbanisation doit :

- être maîtrisée,
- être articulée avec la desserte en transports collectifs,

**La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers** s'entend comme la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné. Sur ce même territoire, la transformation effective d'espaces urbanisés ou construits en espaces naturels, agricoles et forestiers du fait d'une renaturation peut être comptabilisée en déduction de cette consommation.

Cette consommation d'espaces s'analyse au regard, non pas des secteurs ou zonages définis par les documents d'urbanisme (en comptabilisant, par exemple, dans un PLU, les nouvelles zones urbaines ou à urbaniser), mais de la consommation réelle observée, c'est-à-dire des aménagements, constructions, installations, équipements, etc., réalisés sur des espaces initialement à vocation naturelle, agricole ou forestière.

**L'artificialisation** est définie comme l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage.

**La renaturation d'un sol, ou désartificialisation**, consiste en des actions ou des opérations de restauration ou d'amélioration de la fonctionnalité d'un sol, ayant pour effet de transformer un sol artificialisé en un sol non artificialisé.

**L'artificialisation nette des sols** est définie comme le solde de l'artificialisation et de la renaturation des sols constatées sur un périmètre et sur une période donnés.

**Au sein des documents de planification et d'urbanisme**, lorsque la loi ou le règlement prévoit des objectifs de réduction de l'artificialisation des sols ou de son rythme, ces objectifs sont fixés et évalués en considérant comme :

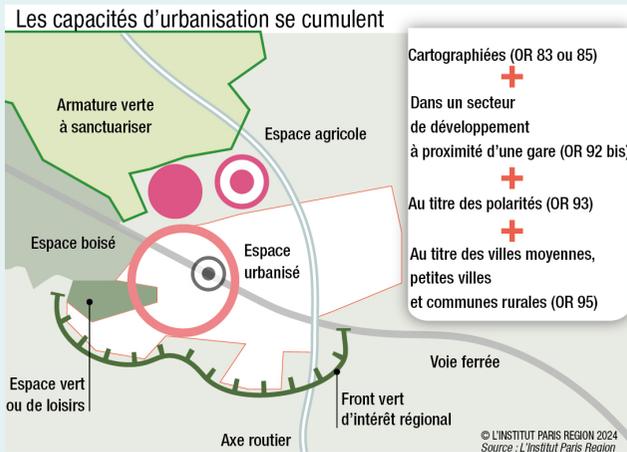
- a. Artificialisée une surface dont les sols sont soit imperméabilisés en raison du bâti ou d'un revêtement, soit stabilisés et compactés, soit constitués de matériaux composites ;
- b. Non artificialisée une surface soit naturelle, nue ou couverte d'eau, soit végétalisée, constituant un habitat naturel ou utilisée à usage de cultures.

L'article R 101-1 du code de l'urbanisme et son annexe précisent la nomenclature de l'artificialisation des sols qui entre en vigueur à compter de 2031. Dans ce contexte, la renaturation (ou désartificialisation), résulte de la transformation d'une surface artificialisée en une surface non artificialisée, au sens de ladite nomenclature.

- favoriser des constructions répondant aux enjeux de performance énergétique et environnementale (dispositifs permettant la production d'énergie renouvelable, dispositifs favorisant l'infiltration ou la valorisation des eaux pluviales intégrée aux aménagements, constructions avec faible impact en termes de gaz à effet de serre, constructions valorisant

### Illustration de la règle

La commune dispose théoriquement de la somme des capacités d'urbanisation au titre de l'ensemble des orientations réglementaires dédiées, comme dans l'exemple ci-contre. Le nombre d'hectares pouvant effectivement être mobilisés peut toutefois être inférieur au regard des orientations du SDRIF-E qui encadrent la localisation des développements urbains. En outre, la commune doit prioriser l'intensification urbaine aux nouvelles urbanisations (OR 78). Le cas échéant, les extensions urbaines projetées doivent être suffisamment denses (OR 80). Peuvent s'ajouter des capacités d'urbanisation non territorialisées, au titre des projets d'intérêt régional (OR 89, 90 et 92).



de la capacité d'urbanisation correspondante dans le respect du principe de continuité n'est manifestement pas possible ;

- le SDRIF-E autorise de façon exceptionnelle certaines installations et constructions dans les espaces naturels, agricoles et forestiers (OR 13 et 17).

**OR 80** Les extensions urbaines doivent être suffisamment denses. Concernant les développements mixtes et résidentiels, une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat est définie à l'OR 84, lorsqu'il s'agit de secteurs d'urbanisation préférentielle, et à l'OR 87, lorsqu'il s'agit de mobiliser des capacités d'urbanisation non cartographiées.

Concernant le développement économique, l'urbanisation doit optimiser les extensions projetées en favorisant la compacité des constructions (faible emprise au sol, élévation des bâtiments), en limitant les espaces de stationnement au sol et de voirie (voir OR 140 et 141) et en mutualisant les services pour les activités qui le permettent.

**OR 81** L'ensemble des capacités d'urbanisation peuvent être cumulées. Jusqu'en 2031, les communes couvertes par un plan local d'urbanisme, un document en tenant lieu ou une carte communale prescrit, arrêté ou approuvé avant le 22 août 2026 bénéficient d'une surface minimale de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers de 1 hectare, si le cumul des capacités d'urbanisation – hors capacités non cartographiées

au titre des projets d'intérêt régional – aboutit à une surface inférieure. Pour les communes nouvelles dont l'arrêté de création a été pris après le 1<sup>er</sup> janvier 2011, une majoration de la surface minimale de 0,5 hectare est appliquée pour chaque commune déléguée. Cette majoration est plafonnée à deux hectares. Une commune peut choisir de mutualiser cette surface minimale à l'échelle intercommunale dans les conditions définies au deuxième alinéa du 3<sup>o</sup> bis du III de l'article 194 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

**OR 82** Les projections de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, puis d'artificialisation sont définies par les documents d'urbanisme selon une approche « nette » :

- sur la période 2021-2031, le solde entre la consommation d'espace et la renaturation des sols projetées, à l'échelle du document d'urbanisme, ne peut excéder les capacités d'urbanisation offertes par le SDRIF-E ;
- à compter de 2031, le solde entre l'artificialisation et la renaturation des sols projetées, à l'échelle du document d'urbanisme, ne peut excéder les capacités d'urbanisation offertes par le SDRIF-E.

Les dispositifs visant à compenser une artificialisation doivent contribuer à la mise en œuvre de l'OR 77 et permettre une renaturation effective à l'horizon 2040.

- les déchets de chantiers, développement d'une gestion circulaire des déchets, etc.) ;
- intégrer des espaces publics de qualité (création d'espaces verts, circulations douces, etc.) ;
- intégrer une offre d'équipements et de services adaptée aux projets développés en extension et contribuant, le cas échéant, à résorber une carence en la matière.

Les espaces naturels, agricoles et forestiers urbanisés entre 2021 et la date d'approbation du SDRIF-E doivent être décomptés des capacités d'urbanisation allouées dans le cadre du présent

chapitre 3.3, au regard de la trajectoire régionale rappelée en introduction de ce dernier.

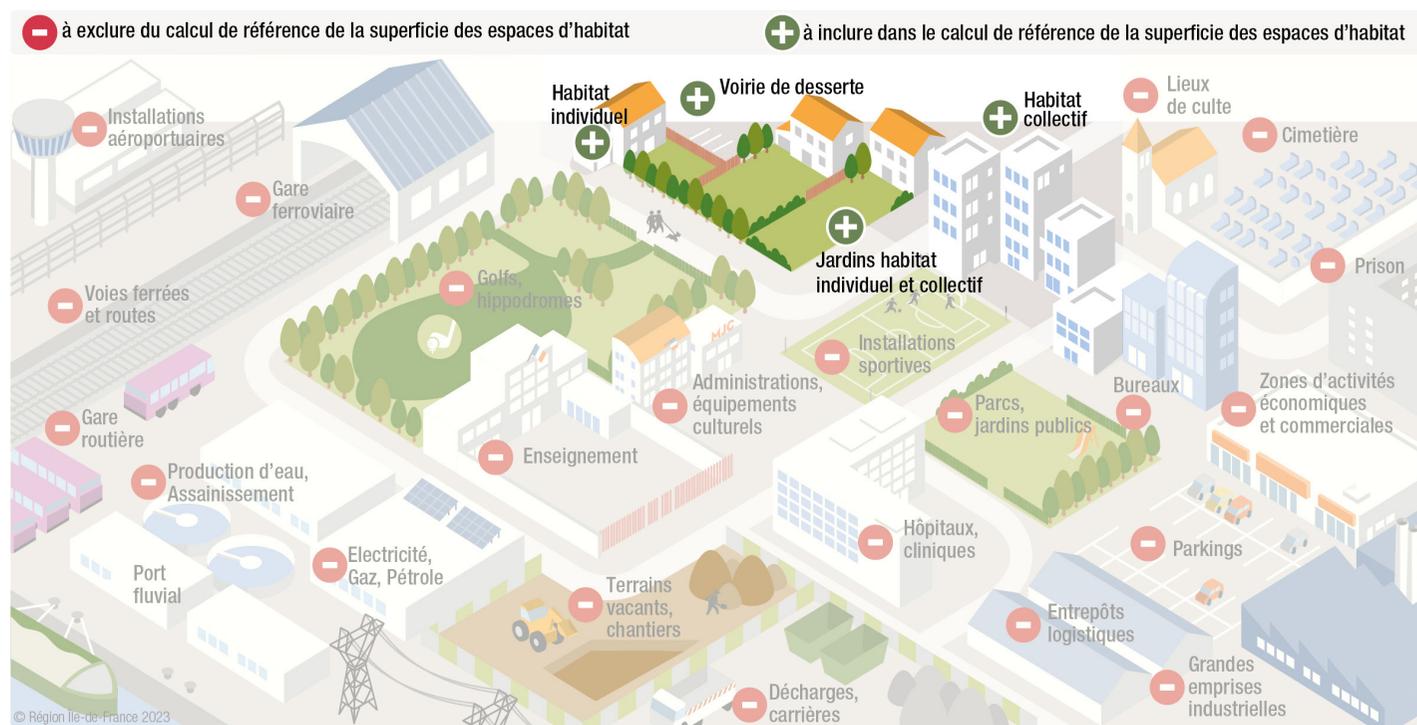
**OR 79** Pour éviter le mitage des espaces agricoles, naturels et boisés, les extensions urbaines s'inscrivent en continuité de l'espace urbanisé existant. Il peut être fait exception à ce principe de continuité urbaine dans les seuls cas où :

- un ou plusieurs secteurs d'urbanisation, représentés sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale » sont détachés de l'enveloppe urbaine existante et pour lesquels la mobilisation



## LES SECTEURS D'URBANISATION PRÉFÉRENTIELLE

**OR 83** Afin de prévoir les extensions nécessaires aux objectifs de construction de logement et de développement de l'emploi tout en limitant la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'artificialisation des sols, le SDRIF-E localise des secteurs d'urbanisation préférentielle. Ces secteurs offrent un potentiel pour la réalisation de projets urbains denses et de qualité, réfléchis à l'échelle de la commune ou du groupement de communes. La desserte par les transports collectifs doit être privilégiée.



Les secteurs d'urbanisation préférentielle sont identifiés sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale ». Chaque pastille « pleine » (symbole 1) indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares que les communes et groupements de communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets. Chaque pastille « semi-pleine » (symbole 2) indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 10 hectares que les communes et groupements de communes peuvent ouvrir

à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets.

**OR 84** L'urbanisation doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat situés en secteur d'urbanisation préférentielle de la commune ou, en cas de SCoT ou de PLU intercommunal, de ceux du groupement de communes :

- au moins égale à 45 logements par hectare ;
- ou au moins égale à la densité moyenne des espaces d'habitat existants à la

date d'approbation du SDRIF-E, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 45 logements par hectare.

La densité des espaces d'habitat résulte du nombre de logements divisé par la superficie des espaces d'habitat. On entend par espaces d'habitat, les surfaces occupées par de l'habitat individuel ou collectif (y compris les espaces privatifs, comme les jardins individuels, et les espaces communs, comme les espaces verts ou de loisirs résidentiels, la voirie de desserte et les places de stationnement).

OR 85



1



2

Secteur de développement industriel  
d'intérêt régional

LÉGENDES DES CARTES  
« MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN »  
ET  
« DÉVELOPPER L'INDÉPENDANCE  
PRODUCTIVE RÉGIONALE »

## LES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL D'INTÉRÊT RÉGIONAL

**OR 85** Le SDRIF-E localise des secteurs de développement industriel d'intérêt régional stratégiques. Ils sont identifiés sur les cartes « Développer l'indépendance productive régionale » et « Maîtriser le développement urbain » et visent à accueillir prioritairement les activités industrielles, leurs fonctions supports (entrepôts, commerce de gros, installations techniques et multimodales, stockage d'énergie, etc.), les grands services urbains et installations d'économie circulaire et les installations portuaires. L'implantation des activités de logistique, bureaux, restaurants, commerces de détail, loisirs, équipements accueillant du public doit être limitée à celles au service des actifs et des entreprises du site d'activité concerné. Les développements résidentiels sont interdits.

Les secteurs de développement industriel d'intérêt régional sont identifiés sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale ».

Chaque pastille « pleine » (symbole ①) indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares que les communes et groupements de communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme, pour développer les projets industriels stratégiques susmentionnés.

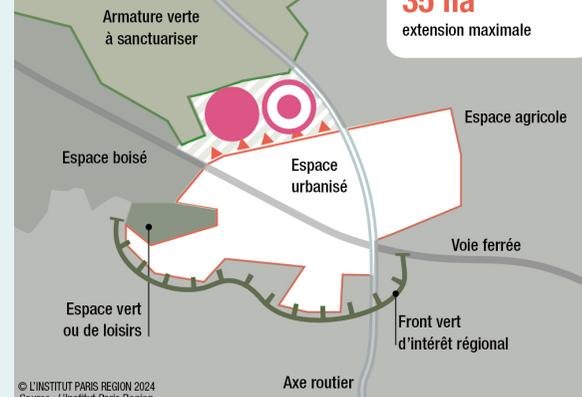


### Illustration de l'orientation

Les OR 83 et 85 définissent à la fois un volume de capacités d'urbanisation et une localisation préférentielle pour d'éventuelles extensions urbaines. Dans l'exemple ci-contre, la commune dispose théoriquement de 35 hectares de capacités d'urbanisation, qu'elle peut mobiliser dans le respect des orientations du SDRIF-E qui encadrent la localisation des développements urbains : principe d'urbanisation en continuité de l'espace urbanisé existant (OR 79), respect des fronts verts (OR 7), protection de l'armature verte à sanctuariser (OR 2), etc.

Capacités d'urbanisation cartographiées (OR 83 ou 85)

**35 ha**  
extension maximale



© L'INSTITUT PARIS REGION 2024  
Source : L'Institut Paris Region



Chaque pastille « semi-pleine » (symbole ②) indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 10 hectares que les communes et groupements de communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme, pour développer les projets industriels stratégiques susmentionnés.

Le potentiel de développement de ces secteurs ne doit pas être compromis, sa mobilisation devant s'inscrire dans un projet d'ensemble, et dans le respect des orientations communes aux nouveaux espaces d'urbanisation.

Lorsqu'un losange chevauche une pastille, la mobilisation des capacités d'urbanisation est conditionnée à la réalisation du port représenté (voir OR 119).

## CAPACITÉS D'URBANISATION NON CARTOGRAPHIÉES

**OR 86** La mobilisation des capacités d'urbanisation non cartographiées est conditionnée à l'impossibilité d'une mobilisation du tissu urbain constitué. Elle doit favoriser les constructions compactes et denses.

**OR 87** La mobilisation des capacités d'urbanisation non cartographiées doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat à l'échelle de la commune :

- au moins égale à 20 logements par hectare ;
- ou au moins égale à la densité moyenne des espaces d'habitat existants à la

date d'approbation du SDRIF-E, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 20 logements par hectare.

La densité des espaces d'habitat résulte du nombre de logements divisé par la superficie des espaces d'habitat. On entend par espaces d'habitat, les surfaces occupées par de l'habitat individuel ou collectif (y compris les espaces privatifs, comme les jardins individuels, et les espaces communs, comme les espaces verts ou de loisirs résidentiels, la voirie de desserte et les places de stationnement).

**OR 88** Dans le cadre de l'élaboration, de la révision ou de la modification d'un SCoT, d'une charte de parc naturel régional tenant lieu de SCoT au sens de l'article L144-1 du code de l'urbanisme ou d'un PLU intercommunal, et sans préjudice de l'**OR 81**, les capacités d'urbanisation non cartographiées régies par les **OR 93 à 97** peuvent être mutualisées pour permettre de répondre au mieux aux objectifs d'aménagement du territoire, notamment ceux de production de logements.

### Capacités d'urbanisation au titre des projets d'intérêt régional

**OR 89** Des capacités d'urbanisation sont dédiées à la réalisation des projets d'infrastructures de transports de niveau régional et/ou suprarégional représentés sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale » et/ou listés à l'annexe 3. Les besoins pour la

réalisation de ces projets sont estimés à 830 hectares à la date d'adoption du SDRIF-E.

**OR 90** Une enveloppe de capacités d'urbanisation non cartographiées est prévue pour les projets permettant la mise en œuvre de la transition environnementale, d'intérêt régional. Les capacités d'urbanisation dans ce cadre sont estimées à 1 291 ha à la date d'adoption du SDRIF-E.

Les projets pour lesquels l'enveloppe de capacités d'urbanisation dédiée à la transition environnementale peut être mobilisée sont les suivants :

- ouvrages et installations de production d'énergies renouvelables (méthaniseurs, éoliennes, installations photovoltaïques, puits géothermiques, chaufferies biomasse et unités locales de production d'hydrogène renouvelable complémentaire aux ENR&R) ;
- équipements et installations associés à la production et à la distribution d'énergie (centrales électriques bas-carbone, postes électriques, réseaux) et à la distribution d'eau et à l'assainissement (réseaux, stations d'épuration, etc.) ;
- installations dédiées à l'économie circulaire suivantes :
  - les équipements de collecte ou de tri favorisant la réduction des déchets ou leur recyclage (déchèteries, centres de tri ou installations de démantèlement),
  - les installations de valorisation matière et énergétique (concassage,

compostage, recyclage, combustion),  
- les installations de stockage des déchets (ISDI, ISDND, ISDD).

- ouvrages de rétablissement de continuités écologiques pour la faune (barrages hydrauliques incluant une passe à poissons, passages faune installés sur les infrastructures routières ou ferroviaires...).

Ces projets ne consomment pas les capacités d'urbanisation non cartographiées visées par les **OR 92 bis à 98**.

**OR 91** Lorsque le projet d'installation de production d'énergies renouvelables constitue une installation accessoire au bâti, les capacités d'urbanisation sont mobilisées au titre du bâti principal, et non au titre des projets d'intérêt régional dans le cadre la transition environnementale (par exemple, un entrepôt qui comprendrait des panneaux photovoltaïques en toiture).

**OR 92** Des capacités d'urbanisation non cartographiées sont dédiées aux grands complexes sportifs d'intérêt régional\*.

La mobilisation de ces capacités d'urbanisation est conditionnée à :

- l'inscription du projet dans une polarité desservie par les transports en commun ;
- l'incapacité à accueillir le projet dans les espaces déjà urbanisés.

Les besoins pour la réalisation de ces projets sont estimés à 60 ha.

**OR92bis**



1

1  
Limiter la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare dans un rayon de 2 km



2

2  
Projet de gare

LÉGENDES DES CARTES  
« MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN »  
ET  
« DÉVELOPPER L'INDÉPENDANCE PRODUCTIVE RÉGIONALE »

**Les secteurs de développement à proximité des gares**

**OR92bis** Il s'agit de valoriser les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs, ou devant l'être à terme. Sont concernés les secteurs situés dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres autour d'une gare existante représentée de façon indicative sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale » par le figuré 1.

À l'horizon 2040, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 1 % de la superficie de l'espace urbanisé communal de référence (cf. définition et calcul de la superficie de l'espace urbanisé de référence, p. 45) est possible dans ces secteurs.

Ces extensions doivent être en continuité de l'espace urbanisé existant au sein duquel la gare est implantée, et sont mobilisables dans le respect des orientations communes.

Ces capacités d'urbanisation sont mobilisables, dans les mêmes conditions, autour de futures gares, à compter du prononcé de la déclaration d'utilité publique se rapportant au projet (projets de gares GPE représentés ci-contre 2).

En présence de deux gares dont le rayonnement de 2 kilomètres se chevauche, les capacités d'urbanisation au titre des gares ne se cumulent pas.

**Capacités d'urbanisation au titre des polarités**

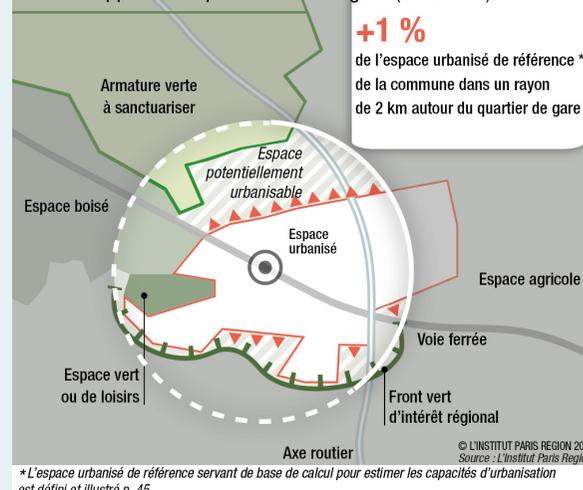
Le développement de la région Île-de-France repose notamment sur le



**Illustration de l'orientation**

La commune dispose théoriquement de capacités d'urbanisation à hauteur de 1 % de l'espace urbanisé de référence (défini p.45), dans un rayon de 2 kilomètres de la gare (symbolisé ici par le cercle blanc), en continuité de l'espace urbanisé autour de la gare. Le nombre d'hectares pouvant effectivement être mobilisés peut toutefois être inférieur au regard des orientations du SDRIF-E qui encadrent la localisation des développements urbains : respect des fronts verts (OR 7), protection de l'armature verte à sanctuariser (OR 2) et des espaces naturels ou boisés (OR 17), pérennisation des espaces verts ou espaces de loisirs (OR 25), etc.

**Capacités d'urbanisation dans un secteur de développement à proximité d'une gare (OR 92 bis)**



\* L'espace urbanisé de référence servant de base de calcul pour estimer les capacités d'urbanisation est défini et illustré p. 45



renforcement des polarités. Les polarités identifiées dans le SDRIF-E, qui réunissent pour certaines d'entre elles plusieurs communes, répondent à trois critères : centralité, emploi et desserte. Lorsque ce n'est pas déjà le cas, il est attendu des polarités identifiées qu'elles remplissent ces fonctions à l'horizon 2040. Il s'agit donc à la fois de polarités existantes et de polarités en devenir. Ces polarités doivent répondre aux objectifs d'intensification urbaine déclinés notamment aux OR 57 et suivantes. Elles bénéficient, en outre, de capacités d'urbanisation qui leur sont propres.

**OR93** À l'horizon 2040, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 2 % de la superficie de l'espace urbanisé communal de référence est possible pour chaque commune des polarités (cf. définition et calcul de la superficie de l'espace urbanisé de référence, p. 45). Ces capacités d'urbanisation contribuent à renforcer les polarités. Les communes des polarités sont identifiées sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » par le figuré 3. Un figuré représente une ou plusieurs communes, précisées et listées p. 46. La méthode d'identification de ces polarités

est présentée dans le guide de lecture, p. 8.

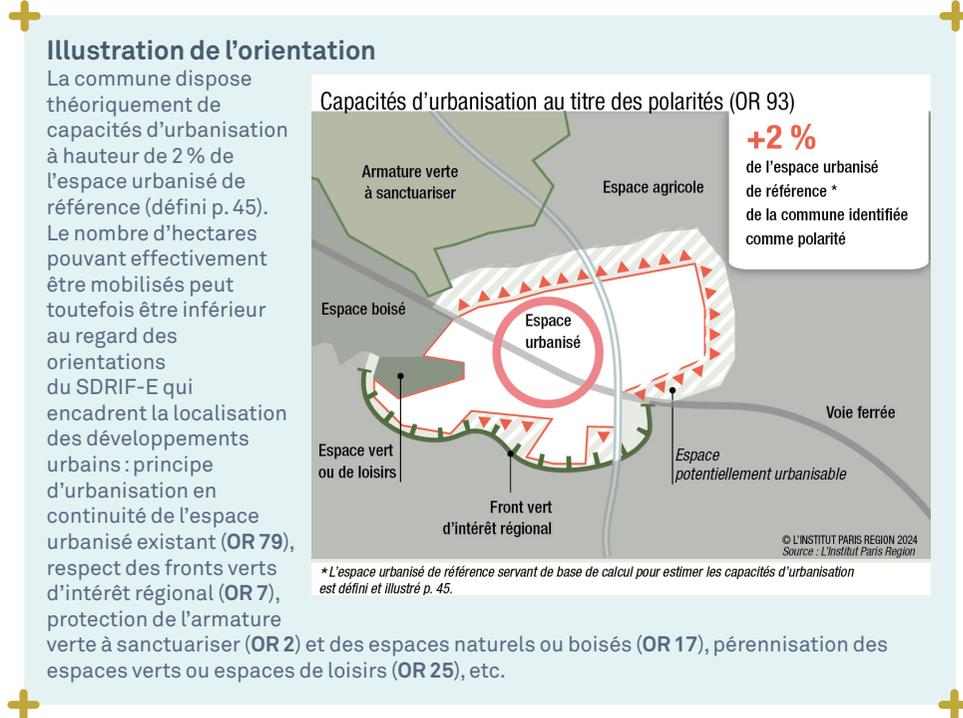
**OR 94** Les polarités doivent être renforcées en :

- développant l'accueil de logements, favorisant la mixité de l'habitat et des autres fonctions urbaines de centralité ;
- valorisant le potentiel de mutation et de densification ;
- favorisant le développement de l'emploi ;
- implantant en priorité les équipements, les services et les services publics de rayonnement intercommunal ;
- confortant les transports collectifs.

Les polarités de l'hypercentre sont identifiées sur la carte réglementaire au titre de leur caractère structurant compte-tenu de leur niveau d'équipement, de desserte et de leur attractivité économique. Au regard de leur densité, la priorité est à leur adaptation aux effets du dérèglement climatique. Ainsi, elles participent à la production de logements en privilégiant la transformation des bâtiments existants plutôt que de nouvelles constructions (reconversion, surélévation, etc.). Les développements urbains doivent permettre de réduire la vulnérabilité du territoire particulièrement exposé à l'effet d'îlot de chaleur urbain : désimperméabilisation, végétalisation, renaturation, création d'espaces verts, etc.

Les bassins de vie doivent être structurés autour de ces polarités en :

- hiérarchisant les fonctions urbaines par le renforcement des pôles structurants et le développement modéré des autres communes ;
- implantant, autant que possible, les



- fonctions de centralité au sein des espaces déjà bâtis de ces pôles et en greffe des centralités existantes ;
- organisant le bassin de transports collectifs et le rabattement vers les pôles.

### Capacités d'urbanisation pour les villes moyennes, les petites villes et les communes rurales

**OR 95** À l'horizon 2040, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 2 % de l'espace urbanisé communal de référence des villes moyennes, des petites villes et des communes rurales est possible (cf. définition et calcul de la superficie de l'espace urbanisé

de référence, p. 45). Les communes concernées sont identifiées sur la carte des grandes entités territoriales, p. 46.

**OR 96** Les documents d'urbanisme doivent permettre de :

- répondre en priorité aux besoins locaux liés à la décohabitation, aux obligations de mixité sociale et au renouvellement du parc de logements dégradés ;
- maintenir et valoriser l'économie locale ;
- maintenir et assurer la qualité de services et d'équipements de proximité ;
- intégrer les développements dans leur

**OR 93**

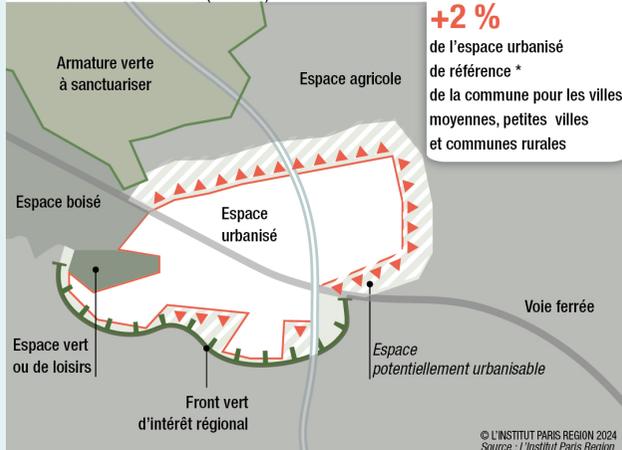
**3** Polarité constituée d'une ou plusieurs communes

LÉGENDES DES CARTES  
« MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN »  
ET  
« DÉVELOPPER L'INDÉPENDANCE PRODUCTIVE RÉGIONALE »

### Illustration de l'orientation

La commune dispose théoriquement de capacités d'urbanisation à hauteur de 2 % de l'espace urbanisé de référence (défini p. 45). Le nombre d'hectares pouvant effectivement être mobilisés peut toutefois être inférieur au regard des orientations du SDRIF-E qui encadrent la localisation des développements urbains : principe d'urbanisation en continuité de l'espace urbanisé existant (OR 79), respect des fronts verts d'intérêt régional (OR 7), protection de l'armature verte à sanctuariser (OR 2) et des espaces naturels ou boisés (OR 17), pérennisation des espaces verts ou espaces de loisirs (OR 25), etc.

#### Capacités d'urbanisation au titre des villes moyennes, petites villes et communes rurales (OR 95)



\* L'espace urbanisé de référence servant de base de calcul pour estimer les capacités d'urbanisation est défini et illustré p. 45.

environnement naturel sans le détruire et notamment en préservant la circulation des engins agricoles ;

- respecter l'échelle et la morphologie des ensembles bâtis, ainsi que les logiques d'implantation traditionnelles.

**OR 97** Les projets d'infrastructures, tout particulièrement les déviations des bourgs et villages, doivent être conçus de manière à éviter les délaissés qui conduiraient, à long terme, à un étalement urbain. Ces projets d'infrastructures n'entrent pas dans la catégorie des projets d'infrastructures de transports de niveau régional et suprarégional visés par l'**OR 89** et dont la liste est précisée à l'annexe 3. L'urbanisation à leur titre doit ainsi être imputée sur les capacités d'urbanisation définies au titre des villes moyennes, des petites villes et des communes rurales, auxquelles s'ajoutent, le cas échéant, les capacités d'urbanisation au titre des polarités et du développement des gares.

### Capacités d'urbanisation conditionnée à la réalisation de logements sociaux

**OR 98** Les communes n'atteignant pas le taux de logements sociaux requis par l'article L.302-5 du code de la construction et de l'habitation et disposant de moins de

3 hectares de capacités d'urbanisation bénéficient d'un complément de capacités d'urbanisation de 1 hectare, dans la limite de ce seuil de 3 hectares. Il doit être tenu compte de la somme des secteurs d'urbanisation préférentielle (**OR 83**) et des capacités d'urbanisation au titre des secteurs de développement à proximité des gares (**OR 92 bis**), au titre des polarités (**OR 93**), de celles allouées aux villes moyennes, aux petites villes et aux communes rurales (**OR 95**) et de la surface minimale prévue à l'**OR 81**.

La mobilisation de ce complément de capacités d'urbanisation est conditionnée à :

- la justification que le potentiel de densification et les capacités d'urbanisation allouées par ailleurs par le SDRIF-E sont insuffisants pour répondre aux objectifs de l'article L.302-5 susmentionné,
- une programmation de logements locatifs sociaux significative, dans le secteur d'urbanisation projeté, contribuant à atteindre les objectifs de l'article L.302-5 précité.

Ces capacités d'urbanisation sont mobilisées dans le respect des orientations communes relatives aux développements urbains (**OR 78 à 82**) et des **OR 86 à 87**. ■

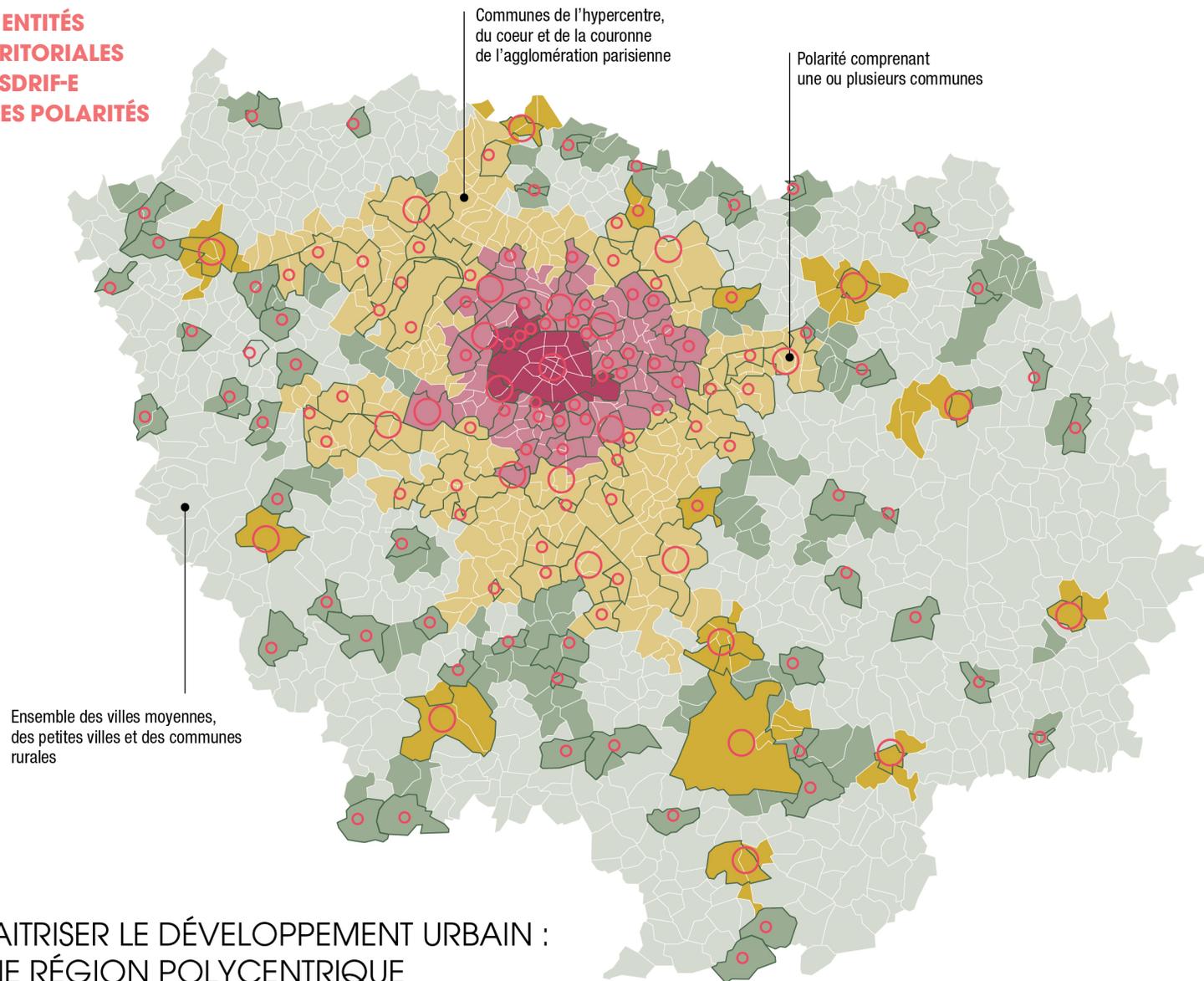
## ESPACE URBANISÉ DE RÉFÉRENCE POUR L'ESTIMATION DES CAPACITÉS D'URBANISATION NON CARTOGRAPHIÉES (OR 92BIS, 93 ET 95)

La superficie des espaces urbanisés de référence pour le calcul des capacités d'urbanisation est celle observée en 2021. Pour le calcul de celle-ci doivent être exclus :

- les espaces à dominante imperméabilisée que sont les grands services urbains (ex : centrales électriques, usines d'eau potable, installations de production, de raffinage et de stockage d'hydrocarbures, installations radioélectriques) et les infrastructures de transport suivantes : installations aéroportuaires, ports, emprises ferroviaires et autoroutières;
- les espaces à dominante non imperméabilisée ou « espaces ouverts urbains » (parcs d'attractions, parcs animaliers, grands parcs et jardins, terrains de camping-caravaning, golfs, grands stades, hippodromes, autodromes, etc.).



**LES ENTITÉS  
TERRITORIALES  
DU SDRIF-E  
ET LES POLARITÉS**



**MAITRISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN :  
UNE RÉGION POLYCENTRIQUE**





## Liste des communes par polarité

### Ablis

Ablis

### Achères

Achères

### Angerville

Angerville

### Antony

Antony

### Arcueil-Bagneux-Cachan

Arcueil

Bagneux

Cachan

### Argenteuil

Argenteuil

### Arpajon

Arpajon

### Aubervilliers

Aubervilliers

### Aulnay

Aulnay-sous-Bois

### Ballancourt

Ballancourt-sur-Essonne

Itteville

### Beynes

Beynes

### Bezons-Sartrouville

Bezons

Sartrouville

### Bobigny

Bobigny

### Bonneuil

Bonneuil-sur-Marne

### Bonnières-Freneuse

Bonnières-sur-Seine

Freneuse

### Bray-sur-Seine

Bray-sur-Seine

Mousseaux-lès-Bray

### Brétigny-Plessis

Brétigny-sur-Orge

Le Plessis-Pâté

### Bréval

Bréval

### Brie-Comte-Robert

Brie-Comte-Robert

### Cergy-Pontoise

Cergy

Osny

Pontoise

Saint-Ouen-l'Aumône

### Champagne-sur-Seine

Champagne-sur-Seine

### Champigny-Chennevières

Champigny-sur-Marne

Chennevières-sur-Marne

### Château-Landon

Château-Landon

### Chelles

Chelles

### Clamart

Clamart

### Claye-Souilly

Claye-Souilly

### Clichy

Clichy

### Clichy-Montfermeil

Clichy-sous-Bois

Montfermeil

### Conflans

Conflans-Sainte-Honorine

### Corbeil-Essonnes

Corbeil-Essonnes

### Coulommiers

Coulommiers

### Crécy-la-Chapelle

Crécy-la-Chapelle

### Créteil

Créteil

### Dammartin-en-Goële

Dammartin-en-Goële

### Donnemarie-Dontilly

Donnemarie-Dontilly

### Dourdan

Dourdan

### Épône-Mézières

Épône

Mézières-sur-Seine

### Ermont-Eaubonne

Eaubonne

Ermont

Sannois

### Esbly

Esbly

### Étampes

Étampes

Morigny-Champigny

### Étréchy

Étréchy

### Evry

Bondoufle

Evry-Courcouronnes

Lisses

Ris-Orangis

### Flins-Aubergenville

Aubergenville

Flins-sur-Seine

### Fontainebleau

Avon

Fontainebleau

### Fontenay

Fontenay-sous-Bois

### Fontenay-Trésigny

Fontenay-Trésigny

### Fosses

Fosses

### Garancières-La Queue

Garancières

La Queue-les-Yvelines

### Gennevilliers

Gennevilliers

### Gonesse

Gonesse

### Goussainville

Goussainville

### Herblay-Cormeilles

Cormeilles-en-Parisis

Herblay-sur-Seine

La Frette-sur-Seine

### Houdan

Houdan

Maulette

### Ivry

Ivry-sur-Seine

### Jouars-Pontchartrain

Jouars-Pontchartrain

### Juvisy

Juvisy-sur-Orge

### La Chapelle-la-Reine

La Chapelle-la-Reine

### La Courneuve-Le Bourget

La Courneuve

Le Bourget

### La Ferté-Alais

La Ferté-Alais

### La Ferté-Gaucher

La Ferté-Gaucher

### La Ferté-sous-Jouarre

La Ferté-sous-Jouarre

Lagny

Lagny-sur-Marne  
Saint-Thibault-des-Vignes

Lardy

Lardy

Le Châtelet-en-Brie

Le Châtelet-en-Brie

Le Mérévillois

Le Mérévillois

Le Perray

Le Perray-en-Yvelines

Les Mureaux

Les Mureaux  
Meulan-en-Yvelines

Les Ulis-Courtaboeuf

Les Ulis

Levallois

Levallois-Perret

Limours

Limours

L'Isle-Adam

L'Isle-Adam

Lizy-sur-Ourcq

Lizy-sur-Ourcq

Louvres-Puiseux

Louvres  
Puiseux-en-France

Magny-en-Vexin

Magny-en-Vexin

Maisse

Maisse

Mantes

Limay  
Mantes-la-Jolie  
Mantes-la-Ville

Marines

Marines

Massy

Massy

Maule

Maule

Meaux

Meaux

Melun

Dammarie-les-Lys  
Le Mée-sur-Seine  
Melun  
Vaux-le-Pénil

Mennecy-Ormoy

Mennecy  
Ormoy

Milly-la-Forêt

Milly-la-Forêt

Montereau

Montereau-Fault-Yonne

Montfort-Méré

Méré  
Montfort-l'Amaury

Montgeron

Montgeron

Montreuil

Montreuil

Montrouge

Montrouge

Montsault

Montsault

Moret Loing et Orvanne

Moret Loing et Orvanne

Mormant

Mormant

Nangis

Nangis

Nanterre-La Défense

Courbevoie

Nanterre

Puteaux

Nemours

Nemours  
Saint-Pierre-lès-Nemours

Neuilly-sur-Seine

Neuilly-sur-Seine

Neuilly-sur-Marne

Neuilly-sur-Marne

Noisy-Champs

Champs-sur-Marne  
Noisy-le-Grand

Orly

Athis-Mons  
Chilly-Mazarin  
Morangis  
Orly  
Paray-Vieille-Poste  
Villeneuve-le-Roi  
Wissous

Ozoir-la-Ferrière

Ozoir-la-Ferrière

Pantin

Pantin

Paris

Paris

Persan-Beaumont

Beaumont-sur-Oise  
Persan

Plateau de Saclay

Gif-sur-Yvette  
Orsay  
Palaiseau  
Saclay  
Saint-Aubin

Poissy

Poissy

**Pontault-Combault**

Pontault-Combault  
Roissy-en-Brie

**Provins**

Provins

**Rambouillet**

Rambouillet

**Rebais**

Rebais

**Roissy**

Compans  
Le Mesnil-Amelot  
Mitry-Mory  
Roissy-en-France  
Tremblay-en-France

**Rosny-sous-Bois**

Rosny-sous-Bois

**Rosny-sur-Seine**

Rosny-sur-Seine

**Rozay-en-Brie**

Rozay-en-Brie

**Rueil-Malmaison**

Rueil-Malmaison

**Rungis**

Chevilly-Larue  
Rungis  
Thiais

**Saint-Arnoult**

Saint-Arnoult-en-Yvelines

**Saint-Chéron**

Saint-Chéron

**Saint-Denis**

Saint-Denis

**Sainte-Geneviève-des-Bois**

Sainte-Geneviève-des-Bois  
Saint-Michel-sur-Orge  
Fleury-Mérogis

**Saint-Germain-en-Laye**

Saint-Germain-en-Laye

**Saint-Ouen**

Saint-Ouen

**Saint-Pathus**

Saint-Pathus

**Saint-Quentin-Centre**

Guyancourt  
Montigny-le-Bretonneux

**Saint-Quentin-Nord**

Les Clayes-sous-Bois  
Plaisir

**Saint-Quentin-Ouest**

Coignières  
Élancourt  
La Verrière  
Maurepas  
Trappes

**Saint-Rémy-lès-Chevreuse**

Saint-Rémy-lès-Chevreuse

**Sarcelles**

Sarcelles

**Sénart**

Combs-la-Ville  
Lieu-saint  
Moissy-Cramayel  
Savigny-le-Temple

**Septeuil**

Septeuil

**Sevran**

Sevran

**Souppes-sur-Loing**

Souppes-sur-Loing

**Thoiry**

Thoiry

**Val de Bussy**

Bussy-Saint-Georges  
Collégien  
Ferrières-en-Brie

**Val d'Europe**

Bailly-Romainvilliers  
Chessy  
Coupvray  
Magny-le-Hongre  
Montévrain  
Serris

**Val Maubuée**

Émerainville  
Lognes  
Torcy

**Val-de-Seine**

Boulogne-Billancourt  
Issy-les-Moulineaux

**Valenton**

Valenton

**Vélizy**

Vélizy-Villacoublay

**Verneuil-Vernouillet-Triel**

Verneuil-sur-Seine  
Vernouillet  
Triel-sur-Seine

**Versailles**

Versailles

**Viarmes**

Viarmes

**Villejuif**

Villejuif

**Villepinte**

Villepinte

**Vincennes**

Vincennes

**Vitry**

Vitry-sur-Seine



# CHAPITRE 4



## CONFORTER UNE ÉCONOMIE COMPÉTITIVE ET SOUVERAINE, ENGAGÉE DANS LES GRANDES TRANSITIONS

4.1 SITES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE .....	<b>53</b>
4.2 IMMOBILIER DE BUREAUX .....	<b>54</b>
4.3 COMMERCE .....	<b>54</b>
4.4 LOGISTIQUE .....	<b>56</b>
4.5 TRANSITION NUMÉRIQUE .....	<b>57</b>

*Réindustrialiser la région Île-de-France pour conforter la compétitivité des filières stratégiques régionales et accélérer leur transformation écologique implique de favoriser l'accueil de nouvelles activités industrielles en priorité au sein des sites économiques existants et pour certains projets aussi en extension. Outre ces activités stratégiques, l'attractivité économique de la région repose sur un ensemble d'activités diversifiées (bureaux, commerce, logistique), avec des logiques d'implantation propres et des enjeux d'aménagement spécifiques. L'enjeu est d'assurer leur ancrage territorial équilibré, au sein d'une région mixte.*

**OR 99** Les documents d'urbanisme doivent permettre la modernisation des espaces dédiés au développement économique, et notamment :

- d'améliorer les performances énergétique et environnementale du bâti (rénovation énergétique, dispositifs permettant la production d'énergie renouvelable, dispositifs favorisant l'infiltration ou la valorisation des eaux pluviales intégrée aux aménagements, constructions avec faible impact en termes de gaz à effet de serre, constructions valorisant les déchets de chantiers, développement d'une gestion circulaire des déchets, etc.) ;
- d'améliorer la qualité des espaces publics (création d'espaces verts, circulations douces, etc.) ;
- de développer les services inter-entreprises ;
- de faciliter l'économie circulaire à l'échelle globale du site d'activités.

**OR 100** Les documents d'urbanisme permettent la densification des espaces dédiés au développement économique en favorisant la compacité des constructions (faible emprise au sol, élévation des bâtiments), et en limitant les espaces de stationnement au sol (voir **OR 140 et 141**).

**OR 101** Le développement des activités économiques se fait prioritairement dans les espaces urbains existants. Les friches industrielles seront mobilisées prioritairement pour y redéployer des activités industrielles. Des extensions urbaines sont envisageables dans le respect des orientations réglementaires définies dans la partie « Maîtriser les développements urbains », par les **OR 78** et suivantes.

## 4.1 SITES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Les sites d'activité économique regroupent les zones et parcs d'activités dont l'activité dominante est industrielle, artisanale, commerciale, tertiaire ou logistique, ou sans activité dominante (activité mixte). Stratégiques pour conforter l'attractivité économique de la région, notamment en vue de sa réindustrialisation, ils le sont également pour le maintien des grands services urbains et pour le développement des installations de production d'énergies renouvelables pouvant être intégrées au tissu urbain. Menacés d'éviction dans le tissu urbain dense, mais parfois également hors agglomération parisienne, la préservation des sites d'activités économiques est une priorité. Compte tenu des objectifs de réduction de l'artificialisation et de production énergétique, les sites d'activité économique (existants ou en projets) doivent s'inscrire dans une perspective d'une plus grande qualité urbaine et environnementale.

**OR 102** Les sites d'activité d'intérêt régional doivent être sanctuarisés et leur attractivité, renforcée.

Les sites d'activité d'intérêt régional d'une superficie de plus de 5 ha sont identifiés par un aplat **1** sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ».

Les documents d'urbanisme doivent préserver ces sites prioritairement pour l'accueil des activités industrielles, leurs fonctions supports (entrepôts, commerce de gros, installations techniques et multimodales, stockage d'énergie, etc.), des grands services urbains et installations d'économie circulaire.

Des développements résidentiels limités sont admis sous réserve de ne pas remettre en cause la vocation économique de l'ensemble du site concerné et de ne pas compromettre le fonctionnement, la maintenance et la sécurité des services urbains implantés sur le site d'activité.

**OR 103** Les documents d'urbanisme favorisent le maintien de l'activité économique effective des autres sites d'activités économiques existants et prévoient les conditions d'un environnement compatible avec leur activité, ainsi que le maintien de leur accessibilité, le cas échéant en préservant les embranchements ferroviaires et les accès bords à voie d'eau. Le cœur d'agglomération représente une zone de vigilance pour le maintien de ces sites, compte tenu de sa densité et du contexte urbain particulièrement contraint.

Les sites d'activités économiques d'une superficie de 5 hectares et plus sont

représentés par un aplat **2** sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ». Dans le cœur d'agglomération, si le maintien sur un tel site de tout ou partie de l'activité économique n'est pas possible, sa suppression doit être compensée, sur le territoire couvert par le document d'urbanisme, par la création d'un autre site à vocation équivalente ou par la création, sur un autre site, de capacités équivalentes d'accueil d'activités économiques.

**OR 104** De façon à garantir la fonctionnalité des sites d'activités économiques, les projets urbains planifiés à proximité ne doivent pas compromettre leur accessibilité routière (cf. transport de marchandises). Une attention particulière sera portée pour les sites multimodaux en fonction des gabarits des véhicules et des flux générés.

**OR 105** Outre la prise en compte des orientations réglementaires relatives au stationnement (**OR 140 et 141**), des espaces de stationnement pour les véhicules utilitaires, légers et lourds, doivent être intégrés dans des espaces mutualisés et le cas échéant dans les emprises privées. ■

**OR 102**



**1** Sanctuariser le site d'activité d'intérêt régional

**OR 103**



**2** Requalifier/moderniser le site économique existant

LÉGENDE DE LA CARTE  
« DÉVELOPPER L'INDÉPENDANCE  
PRODUCTIVE RÉGIONALE »

## 4.2 IMMOBILIER DE BUREAUX

Compte tenu de l'évolution du mode d'organisation des entreprises et des administrations (télétravail, flex-office), la priorité pour répondre aux besoins des entreprises en immobilier de bureaux repose sur le renouvellement et la rénovation de l'existant.

**OR 106** Les opérations de renouvellement et de rénovation de l'immobilier de bureaux doivent être privilégiées à la création de nouveaux bureaux, de façon à ne pas créer ou entretenir la vacance des immeubles tertiaires.

Pour parer à l'installation éventuelle d'une vacance durable de cet immobilier, les documents d'urbanisme ne doivent pas obérer la transformation de bureaux vers d'autres usages, pour répondre notamment aux besoins en logements.

**OR 107** Dans l'ensemble des polarités de bureaux existantes, ou à venir, il convient de concilier les développements tertiaires avec d'autres usages.

Dans les territoires comprenant de grandes polarités de bureaux, le cas échéant, les développements tertiaires doivent être accompagnés d'un rééquilibrage au profit des fonctions résidentielles, avec une augmentation de l'offre de logements (qui peut s'appuyer notamment sur des opérations de transformation de bureaux en logements), mais aussi de services et

équipements à destination des habitants. Le cas échéant, les nouveaux parcs de bureaux s'implantent prioritairement dans les quartiers de gare concourant au rééquilibrage territorial de l'offre, dans les centres-villes des polarités et sont exclus des secteurs de développement industriels d'intérêt régional (**OR 85**) et des sites d'activités d'intérêt régional (**OR 102**). L'implantation de nouveaux parcs de bureaux en extension urbaine est conditionnée à la desserte du site par les transports en commun.

**OR 108** Pour maintenir leur compétitivité internationale, Paris La Défense et le Quartier central des affaires de Paris (représentés sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » par le figuré ❶ ci-contre) doivent s'inscrire dans une stratégie de renouvellement de leur parc pour répondre aux exigences environnementales, d'amélioration et d'adaptation des cadres urbains.

Dans le quartier Paris La Défense, la mixité d'usages doit être encouragée, particulièrement à ses franges proches des secteurs résidentiels des villes de Courbevoie, La Garenne-Colombes et Puteaux, afin de mieux relier le quartier d'affaires à la ville.■

## 4.3 COMMERCE

L'armature commerciale régionale repose sur une variété d'équipements commerciaux (centres commerciaux et grandes surfaces, zones et linéaires commerciaux, rez-de-chaussée commerciaux en ville), qui doivent contribuer au renforcement des centralités urbaines et veiller à ne pas concurrencer l'offre commerciale de proximité existante ou les autres activités économiques, telles que l'industrie ou la logistique. La loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets a acté la fin du développement des grands équipements commerciaux en extension urbaine (pour les surfaces de vente supérieures à 10 000 m<sup>2</sup>) et conditionné les créations et extensions des plus petites surfaces commerciales (surfaces de vente comprises entre 1 000 et 10 000 m<sup>2</sup>). Ce nouveau cadre implique que l'offre commerciale se développe prioritairement dans le tissu urbain constitué. Certaines zones ou linéaires commerciaux existants évolueront vers plus de mixité, mais d'autres seront à maintenir et à moderniser pour lutter contre la vacance commerciale et limiter le risque d'éviction des activités économiques productives dans les sites d'activités économiques par la création de nouveaux équipements commerciaux à leur endroit.

**OR 108**



❶ Maintenir la compétitivité des quartiers d'affaires internationaux

LÉGENDE DE LA CARTE  
« DÉVELOPPER L'INDÉPENDANCE  
PRODUCTIVE RÉGIONALE »

**OR 109** Les documents d'urbanisme doivent permettre d'assurer la cohérence du développement de l'offre commerciale avec l'armature urbaine régionale :

- en tenant compte des bassins de chalandise concernés situés à l'intérieur de la région Île-de-France, mais aussi aux franges extérieures,
- selon une organisation hiérarchisée des pôles commerciaux (achats quotidiens, occasionnels ou exceptionnels),
- en préservant les polarités commerciales urbaines existantes.

**OR 110** Les emplacements destinés aux commerces de proximité, voués à satisfaire prioritairement les besoins quotidiens, doivent être maintenus dans les espaces résidentiels, mais aussi dans les zones d'emplois et éventuellement dans les lieux de transit des populations.

**OR 111** Le développement d'une nouvelle offre commerciale se fera prioritairement dans les espaces urbanisés, et plus particulièrement dans les centralités urbaines, les centres villes et les quartiers de gare. L'offre commerciale nouvelle devra être dimensionnée aux besoins des habitants qu'elle est censée desservir en prenant en compte, d'une part, les zones carencées, et d'autre part, les zones devant accueillir des habitants supplémentaires. Elle ne doit pas compromettre la préservation ou la revitalisation du tissu commercial des centralités sus-énumérées.

Par ailleurs, le développement d'une nouvelle offre commerciale dans les sites d'activités économiques à vocation autre que commerciale doit être limité. L'offre de commerces et de services dans ces sites d'activités doit viser prioritairement à répondre aux besoins des salariés travaillant sur site.

**OR 112** La requalification et l'intensification des sites commerciaux existants, y compris s'agissant de sites non cartographiés, doit être privilégiée à toute nouvelle extension urbaine pour du développement commercial.

**OR 113** Les sites commerciaux identifiés par un aplat 2 sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » doivent être requalifiés :

- par des actions de désimperméabilisation, notamment dans les parcs de stationnement,
- en améliorant les performances énergétique et environnementale du bâti (rénovation énergétique, dispositifs permettant la production d'énergie renouvelable, dispositifs favorisant l'infiltration ou la valorisation des eaux pluviales intégrée aux aménagements, etc.),
- en développant l'économie circulaire à l'échelle du site,
- en améliorant la qualité des espaces publics (création d'espaces verts, circulations douces, etc.),
- en développant la végétalisation,

- en favorisant la densification,
- en prévoyant le cas échéant une évolution multifonctionnelle intégrant des locaux d'activité.

**OR 114** Les sites commerciaux identifiés par un aplat 3 sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » constituent des secteurs à fort potentiel de mutation qui ne doit pas être compromis. En cas d'évolution vers un usage mixte, les documents d'urbanisme doivent planifier des projets de logements suffisamment denses, en intégrant les équipements et services cohérents avec ce développement. En cas de diversification des usages d'activités (accueil de petites et moyennes entreprises et industries, par exemple), la compacité des constructions doit être une priorité.

**OR 115** Concernant les projets de nouveaux équipements commerciaux d'une surface de vente supérieure à 2 000 m<sup>2</sup> en extension urbaine, la compensation de l'artificialisation induite par le projet est à prévoir, par la désartificialisation des sols sur une surface au moins équivalente, de préférence à proximité, en tenant compte, le cas échéant, des secteurs stratégiques pour la renaturation au regard de la carte « Placer la nature au cœur du développement régional ».



## 4.4 LOGISTIQUE

L'organisation et le fonctionnement de la logistique francilienne devront s'appuyer de manière privilégiée sur une armature multimodale de sites fluviaux et ferroviaires, d'échelle régionale et territoriale, articulée avec le réseau routier principal et en cohérence avec celle des régions voisines. Cette armature comprend des sites existants et des sites à créer, notamment dans les secteurs denses en activités économiques et présentant un potentiel important de report modal.

Voir *Projet d'aménagement régional, carte « Fret et logistique en Île-de-France »* et schéma « Armature logistique de l'Île-de-France », p. 126 et 127.

**OR 116** Les terrains d'emprise affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, aéroports, sites multimodaux) doivent être conservés à ces usages. Une relocalisation est possible à condition que son bilan soit aussi avantageux en termes de service rendu, de préservation de l'environnement et de protection des populations.

**OR 117** La densification des emprises logistiques existantes doit être privilégiée afin de permettre de contenir l'étalement des zones logistiques, notamment le long des axes routiers. Les implantations d'immobilier logistique doivent être compactes, dans le respect des orientations relatives aux espaces urbanisés et aux nouveaux espaces d'urbanisation.

La création de nouvelles zones logistiques exclusivement routières est à éviter. Elle doit prioritairement s'intégrer dans des sites d'activité économique.

### LES SITES MULTIMODAUX

**OR 118** Les sites multimodaux existants doivent être maintenus et leur emprise préservée pour ne pas obérer le développement plus durable à venir.

La localisation des sites multimodaux à préserver est indiquée par les figurés ① et ② sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ».

Sont représentés :

- ① les plateformes portuaires, chantiers de transport combiné et les triages ;
- ② les autres sites ferroviaires ou fluviaux implantés majoritairement en zone urbaine dense.

**OR 119** L'aménagement de grands sites multimodaux permettant la massification des flux doit être prévu aux carrefours des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux. La multimodalité est un prérequis pour l'implantation des grandes plateformes logistiques régionales\*.

La localisation préférentielle des sites multimodaux à créer ou dont le potentiel multimodal est à renforcer est représentée par les figurés ③ et ④ sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ».

- Il s'agit de :
- ③ plateformes portuaires, chantiers de transport combiné et triages ;
  - ④ autres sites ferroviaires ou fluviaux.

**OR 120** L'accessibilité routière, et le cas échéant ferroviaire, des sites bord à voie d'eau ou ferroviaires dédiés aux marchandises, aux matériaux de construction et aux déchets, qui sont soumis à de fortes pressions, devra être garantie. L'urbanisation dans leur environnement immédiat devra être compatible avec leur activité.

### LES PORTS

**OR 121** Les ports doivent veiller à assurer une meilleure intégration de l'équipement dans son environnement, notamment urbain, et une prise en compte des continuités écologiques.

**OR 122** Au regard des installations portuaires actuelles approchant de la saturation, de nouvelles emprises en bord de voie d'eau doivent être recherchées. Elles doivent disposer d'accès routiers adaptés, être capables d'accueillir des capacités logistiques significatives et intégrer l'objectif de sobriété foncière. Les plateformes portuaires, au sens des **OR 118 et 119**, doivent disposer d'embranchements ferrés ou pouvoir être embranchées. Ces embranchements seront, autant que possible, favorisés pour les autres sites fluviaux visés aux OR précitées.

### LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

**OR 123** Pour développer le potentiel de fonctionnement multimodal des infrastructures ferroviaires, les capacités fret sur les radiales d'accès à la grande ceinture et sur la grande ceinture doivent être préservées, tout en garantissant la



LÉGENDE DE LA CARTE  
« DÉVELOPPER L'INDÉPENDANCE  
PRODUCTIVE RÉGIONALE »

fiabilité de la desserte voyageurs actuelle des RER et trains de banlieue et en permettant son développement.

**OR 124** Pour accompagner le développement ferroviaire envisagé, en particulier du transport combiné, les équipements d'interface entre le rail et la route devront être maintenus.

Afin de favoriser l'approvisionnement de l'Île-de-France et l'acheminement des biens sortants par le mode ferroviaire, les emprises des installations terminales embranchées (ITE) existantes ou potentiellement exploitables doivent être préservées, en particulier au sein de l'hypercentre et du cœur d'agglomération. Leur accès au réseau ferroviaire fret et mixte doit être maintenu.

### LA LOGISTIQUE URBAINE

**OR 125** Avec la perspective de constituer un réseau d'espaces logistiques à toutes les échelles et afin de réduire les nuisances générées par les livraisons et les enlèvements du dernier kilomètre, les grands équipements et sites multimodaux doivent être relayés par des platesformes, centres de distribution urbains et des espaces urbains de livraison qui devront être créés dans les zones urbaines denses.

Les besoins logistiques doivent être anticipés et intégrés dans les projets d'aménagement, y compris en renouvellement, notamment dans les zones commerciales. L'optimisation de l'immobilier logistique urbain doit être recherchée, en développant par exemple en toiture des

équipements sportifs, la végétalisation, l'agriculture urbaine, ou des installations photovoltaïques.

## 4.5 TRANSITION NUMÉRIQUE

**OR 126** Les nouvelles implantations de data centers se feront prioritairement dans les sites d'activités économiques existants, en veillant à ne pas compromettre le maintien et l'implantation des activités industrielles dans les sites d'activités d'intérêt régional visés à l'**OR 102**. Les projets ne pourront se faire en extension urbaine qu'en l'absence d'alternative au sein d'espaces déjà urbanisés. La compacité des constructions sera alors recherchée de façon à limiter l'artificialisation des sols.

Les nouvelles implantations de data centers :

- viseront à en limiter les impacts environnementaux, notamment en visant l'exemplarité énergétique et en maîtrisant la pression exercée sur les capacités de ressource en eau ;
- devront tenir compte des capacités du réseau électrique local ;
- valoriseront leur chaleur fatale.

Il convient en outre de veiller à la bonne insertion urbaine, architecturale, ou le cas échéant, paysagère, des data centers.

**OR 127** Le réseau numérique terrestre doit être complété, en tenant compte des équipements relais à développer et à mutualiser. ■



# CHAPITRE 5



## AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES FRANCILIENS GRÂCE À DES MODES DE TRANSPORTS ROBUSTES, DÉCARBONÉS ET DE PROXIMITÉ

5.1 CONFORTER LE RÉSEAU DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS .....	<b>60</b>
5.2 LIMITER LES IMPACTS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT .....	<b>62</b>
5.3 RATIONNALISER LE STATIONNEMENT .....	<b>63</b>
5.4 DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ACTIVES .....	<b>63</b>
5.5 ASSURER LA FONCTIONNALITÉ DES PLACES AÉROPORTUAIRES .....	<b>64</b>

À des fins d'amélioration de qualité environnementale (lutte contre les gaz à effet de serre, contre la pollution et le bruit), et en cohérence avec les objectifs de sobriété foncière et de mixité des fonctions définis par le SDRIF-E, le réseau de transport francilien doit permettre la mobilité quotidienne des personnes en favorisant le recours aux transports collectifs et aux modes actifs. Au-delà d'une offre de transports en commun structurante à conforter, la desserte par une offre complémentaire (bus, transport à la demande) doit être assurée à l'intérieur du bassin d'emplois francilien et au sein des bassins de vie, en cohérence avec les besoins de la population et le développement du territoire. Le transport routier s'inscrit également dans une perspective de décarbonation, en s'appuyant notamment sur le développement de l'intermodalité et le déploiement des infrastructures d'avitaillement multi-énergies. Les aéroports concourent fortement à l'attractivité régionale en tant que portes d'entrée du territoire national et inscrivent la France et l'Île-de-France dans les échanges internationaux. La réduction de leur empreinte environnementale est impérative.

## 5.1 CONFORTER LE RÉSEAU DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

**OR 128** Font l'objet de réserves ou de mesures de sauvegarde les espaces nécessaires à la réalisation :

- des projets d'infrastructure de transport dont les tracés sont représentés sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale », y compris pour les gares et installations y afférent ;
- des diffuseurs ou échangeurs et bretelles d'accès listés à l'annexe 3.

Les dispositions d'urbanisme ne doivent pas compromettre ou rendre plus difficile et coûteuse :

- la réalisation des projets prévus sous la forme de principes de liaison, dès lors qu'ils font l'objet d'études d'avant-projet sommaire\*, ni celle des gares et installations y afférent, notamment en obérant la possibilité de nouveaux franchissements ;
- la réalisation des projets d'aménagement fluvial cartographiés.

	<b>OR 128</b>		
	Tracé	Principe de liaison	Franchissement
Réseau ferré	—		
Métro	—	---	
Transport en site propre, câble, navette fluviale	—	---	
- Transport routier			
Opération sur le réseau national	—		
Opération sur un axe d'envergure régionale	—	----	==
- Projet Vélo Île-de-France	—	---	
- Aménagement fluvial		.....	

LÉGENDE DES CARTES  
« MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN »  
ET  
« DÉVELOPPER L'INDÉPENDANCE PRODUCTIVE RÉGIONALE »



En outre, les dispositions d'urbanisme doivent prendre en compte les décisions de l'État relatives au projet de ligne nouvelle Paris-Normandie.

Les extensions urbaines pour la réalisation des projets d'infrastructure de transports figurant à l'annexe 3 sont imputées sur les capacités d'urbanisation définies par l'**OR 89**.

**OR 129** L'interconnexion entre le réseau du métro et le réseau du Grand Paris Express est considérée comme un critère important pour renforcer la résilience du réseau ferré francilien. Une attention particulière est portée aux prolongements du réseau de métro historique listés en annexe 3 des présentes orientations réglementaires. En complément du réseau de transport en commun lourd, le réseau de transport collectif de surface doit être complété, pour faciliter les mobilités au sein des bassins de vie et pour désenclaver les quartiers vers des pôles d'échanges multimodaux. À cette fin, et notamment pour renforcer la capacité des axes bus saturés, les documents d'urbanisme doivent permettre de développer les transports collectifs de surface, le cas échéant en site propre (tramway et bus à haut niveau de service).

### LES TRANSPORTS COLLECTIFS

**OR 130** Afin de faciliter les correspondances avec les autres réseaux de transports, des espaces doivent être réservés autour des gares du Grand Paris Express et de celles comprises dans les polarités. Ces

espaces, qui devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, ont vocation à intégrer les gares routières ou stations de bus, un stationnement sécurisé pour les vélos, des espaces piétons apaisés, des espaces de stationnement permettant d'accueillir les nouvelles mobilités (aires de covoiturage, bornes de recharge électrique, transport à la demande, etc.).

Afin d'améliorer les relations ferroviaires interrégionales et pour une meilleure interconnexion avec le réseau francilien, les documents de planification doivent inscrire les réserves ou mesures de sauvegarde permettant la poursuite de la déconcentration des gares TGV parisiennes vers des gares périphériques (voir liste en annexe 3) ;

Les emprises réservées pour les besoins en sillons ferroviaires pour les flux nationaux (TGV) et régionaux (RER, trains fret) doivent permettre la séparation des flux.

**OR 131** Afin de faciliter le développement du transport de voyageurs et le tourisme fluvial, les dispositions d'urbanisme ne doivent pas compromettre la réalisation des projets d'aménagement de haltes fluviales.

### LE RÉSEAU ROUTIER

**OR 132** En fonction des études de trafic, les documents d'urbanisme doivent permettre d'accroître la multimodalité du réseau routier structurant\*, en favorisant :

- le développement ou la création de nouvelles offres de transport partagé, et

de voies réservées (bus, car express, covoiturage),

- la création de pôles d'échanges multimodaux routiers à l'interface entre réseau structurant et réseaux locaux (rabattements marche, vélo, bus et aires de covoiturage),
- la réduction des nuisances pour les riverains, en cohérence avec l'**OR 138**.

Ces aménagements ne doivent pas aggraver la congestion du réseau magistral.

**OR 133** Le réseau magistral\* doit être conforté en augmentant sa capacité sur certains axes, notamment sur les rocades existantes, pour répondre à un trafic à haute intensité, le cas échéant par des aménagements nécessaires sur les sections particulièrement congestionnées.

**OR 134** Les documents d'urbanisme doivent prévoir les espaces nécessaires au déploiement des bornes de rechargement et points d'avitaillement multi-énergies (électricité, hydrogène, gaz naturel pour les véhicules). Les sites anciennement à usage de stations-service, notamment, peuvent servir de support à cet usage. ■

## 5.2 LIMITER LES IMPACTS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Si la création et le renforcement des infrastructures de transports ont pour finalité d'améliorer la mobilité quotidienne des personnes, elles ont un impact sur l'environnement et sur le cadre de vie. Limiter cet impact et veiller à une meilleure insertion de ces infrastructures constituent une priorité. Réciproquement, l'intensification urbaine à proximité de ces infrastructures doit tenir compte des nuisances et pollutions induites de façon à préserver la santé des populations riveraines.

**OR 135**



1 Les projets de franchissement prioritaires

LÉGENDE DES CARTES  
« MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN »  
ET  
« DÉVELOPPER L'INDÉPENDANCE  
PRODUCTIVE RÉGIONALE »

### RÉSORBER LES COUPURES URBAINES

**OR 135** Les documents d'urbanisme doivent prévoir les franchissements visant à résorber la fragmentation des espaces induite par les infrastructures de transports ou les cours d'eau. Dans les espaces urbains, ces nouveaux franchissements permettent notamment d'intégrer la circulation des transports collectifs ainsi que l'insertion de modes actifs et la continuité de leurs itinéraires, en fonction des études de trafic.

Les projets de franchissement prioritaires pour l'application de la présente orientation sont représentés par le figuré 1 sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale ».

### ÉVITER LA FRAGMENTATION DES ESPACES AGRICOLES, NATURELS ET FORESTIERS

**OR 136** La fragmentation des espaces agricoles, boisés et naturels par les infrastructures de transport doit être évitée lors de leur création. Si aucune autre solution n'est techniquement possible à un coût raisonnable, l'impact du passage de l'infrastructure de transport doit être limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement et par le rétablissement des continuités conformément au chapitre 1.1 « Composer l'armature verte de la région-nature de demain », par exemple à travers la création d'un passage à faune ou en reconstituant un relais avec un massif voisin.

**OR 137** S'agissant des voies existantes fragmentant les entités d'espaces ouverts, les documents d'urbanisme doivent prévoir les franchissements permettant d'assurer la fonctionnalité de ces espaces, en application de l'OR 6.

### LIMITER LES POLLUTIONS ET NUISANCES

**OR 138** Les nouvelles infrastructures doivent répondre à des exigences élevées de qualité environnementale. Leurs impacts, en termes de bruit et de pollution, doivent être maîtrisés. L'aménagement des infrastructures existantes doit permettre de réduire les impacts précités (ex : couverture des ouvrages, enrobés phoniques, etc.). Il convient de ne pas implanter de nouvelles constructions – accueillant les populations les plus sensibles (équipements de santé, équipements médico-sociaux, établissements scolaires, installations sportives de plein air) à proximité des infrastructures routières où un dépassement des valeurs limites annuelles pour les polluants atmosphériques est constaté (notamment dioxyde d'azote et particules fines).

**OR 139** Les projets d'aménagement à proximité des axes de transports induisant des nuisances sonores et des pollutions doivent limiter les effets de l'exposition à ces dernières et être l'occasion d'améliorer l'existant (repositionner les habitations et les constructions accueillant les populations les plus sensibles pour mettre des activités en premier rideau, prévoir des espaces tampons végétalisés, travailler la ventilation du tissu urbain en tenant compte des émissions polluantes, etc.).

Voir également orientation réglementaire relative au développement des zones calmes, **OR 71**. ■

## 5.3 RATIONNALISER LE STATIONNEMENT

Le stationnement occupe une grande proportion des espaces publics urbains et une place non négligeable au sein des sites d'activités économiques. Compte tenu des objectifs de réduction de l'artificialisation et de l'optimisation du tissu urbain existant pour d'autres usages, la rationalisation et la mutualisation des parcs de stationnement est une priorité.

**OR 140** La création de nouveaux parcs de stationnement doit être limitée en cohérence avec la desserte de transport en commun existante et en projet. Le cas échéant, la nouvelle offre de stationnement doit prioritairement s'intégrer au bâti et, en cas d'impossibilité technique ou à défaut de conditions économiquement acceptables, elle doit limiter son emprise au sol.

**OR 141** Les documents d'urbanisme doivent favoriser l'aménagement et le

réaménagement de parcs de stationnement de qualité d'un point de vue environnemental, en vue de :

- limiter l'imperméabilisation dans les nouveaux parcs de stationnement et développer la désimperméabilisation des parcs existants ;
- développer la végétalisation ;
- faciliter l'infiltration des eaux pluviales ;
- favoriser la réversibilité des parcs de stationnement ;
- permettre l'accueil de bornes de recharge et points d'avitaillement multi-énergies (électricité, hydrogène, biogaz, etc.) ;
- développer la production d'énergies renouvelables en ombrières ou par d'autres dispositifs équivalents ;
- intégrer le stationnement sécurisé des vélos.

*Voir également, s'agissant du stationnement dans les sites d'activité économique :*

**OR 105.** ■

## 5.4 DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ACTIVES

**OR 142** En complément des aménagements nécessaires aux transports en commun, les documents d'urbanisme doivent prévoir les mesures de sauvegarde et aménagements nécessaires à la réalisation d'itinéraires cyclables structurants, continus, capacitaires et sécurisés, de niveau régional et supra-régional (Projet Vélo Île-de-France, schéma « Eurovélo », schéma national des véloroutes).

**OR 143** Les itinéraires pour les modes actifs (marche, vélo, trottinette...) seront développés de façon à relier, pour la mobilité quotidienne, les zones d'habitat, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités, les établissements scolaires. En outre, ils doivent permettre et favoriser l'accès aux espaces ouverts, sites touristiques et équipements de loisirs.

Les documents d'urbanisme doivent définir des obligations suffisantes pour permettre

le stationnement sécurisé des vélos en ville, en particulier à proximité des transports collectifs, dans les zones d'habitat, dans les zones d'emplois et à proximité des commerces et équipements publics.

**OR 144** Les conditions de marchabilité et d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap des espaces publics doivent être assurées. ■

## 5.5 ASSURER LA FONCTIONNALITÉ DES PLACES AÉROPORTUAIRES

En tant que portes d'entrées internationales, les places aéroportuaires de Paris Charles-de-Gaulle, Paris Le Bourget et Paris Orly doivent être préservées et leur connexion au réseau ferré, améliorée. S'y pose de façon prégnante l'enjeu de l'évolution des activités liées à cette connexion internationale (transport, logistique, activités hôtelières et touristiques liées aux événements d'entreprises, sécurité-sûreté, etc.) et de leur capacité à répondre au défi de la décarbonation du transport aérien. Ces zones doivent concilier trafic aérien et développement des activités en leur sein avec l'objectif de réduction de leur impact environnemental.

À l'intérieur de l'emprise des plateformes aéroportuaires ou des aérodromes, la réalisation de projets générant une artificialisation d'espaces agricoles ou semi-naturels est soumise aux règles du SDRIF-E relatives à la maîtrise des développements urbains.

**OR 145** Les capacités d'accueil du trafic des plateformes aéroportuaires doivent être préservées. Il convient en outre de veiller à ne pas développer de fonctions pouvant hypothéquer ces objectifs premiers. Les emprises aéroportuaires sont ainsi destinées à accueillir prioritairement des activités et équipements spécifiques liés à l'exploitation et au bon fonctionnement des aéroports. Elles

accueillent d'autres activités complémentaires de l'activité aéronautique (industrie, production d'énergie, tertiaire, commerce, artisanat, tourisme d'affaires...). Cette complémentarité est recherchée, le cas échéant, dans les espaces urbanisés à leur proximité.

Les capacités fret dans les emprises aéroportuaires doivent être maintenues. Les aéroports existants sont représentés par l'aplat **1** sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale ».

**OR 146** Lorsque la fonction aéroportuaire des aérodromes est abandonnée, les documents d'urbanisme peuvent permettre :

- d'y accueillir prioritairement des industries et des installations de production d'énergies renouvelables,
- ou lorsque l'emprise se trouve en continuité de l'espace urbain constitué, des projets mixtes, dans le respect des orientations relatives à l'intensification de l'espace urbain.

Si l'emprise concernée est peu artificialisée, ils peuvent favoriser un retour à l'activité agricole ou des actions de renaturation.

Les aérodromes existants sont représentés par l'aplat **2** sur les cartes « Maîtriser le développement urbain » et « Développer l'indépendance productive régionale ».

**OR 147** La qualité de la desserte des aéroports par leur connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse et leur desserte par les réseaux structurants de transport collectif doivent être améliorées.

**OR 148** La réduction des nuisances et pollutions induites par l'activité aéroportuaire doit être recherchée. Les mesures de protection des riverains vis-à-vis du bruit doivent être renforcées, notamment la nuit.

**OR 149** La construction de logements et l'augmentation de population dans les zones soumises aux nuisances définies par les plans d'exposition au bruit des aéroports doivent être maîtrisées. Les projets d'aménagement dans les tissus urbains doivent favoriser la réduction de l'exposition de la population aux nuisances aéroportuaires.

**OR 150** Les sous-trames herbacées des plateformes aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget et Paris-Orly doivent être préservées. ■

**OR 145**



**1** Préserver la fonctionnalité de la plateforme aéroportuaire

**OR 146**



**2** Emprise aéroportuaire

LÉGENDE DES CARTES  
« MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN »  
ET  
« DÉVELOPPER L'INDÉPENDANCE  
PRODUCTIVE RÉGIONALE »

# ANNEXES



<b>ANNEXE 1</b> CONNEXIONS ÉCOLOGIQUES D'INTÉRÊT RÉGIONAL .....	<b>66</b>
<b>ANNEXE 2</b> PROJETS PORTÉS PAR LES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT IMPACTANT LES ESPACES AGRICOLES, NATURELS ET FORESTIERS .....	<b>68</b>
<b>ANNEXE 3</b> PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS .....	<b>70</b>

## ANNEXE 1 CONNEXIONS ÉCOLOGIQUES D'INTÉRÊT RÉGIONAL

NOM DE LA CONNEXION ÉCOLOGIQUE D'INTÉRÊT RÉGIONAL	SOUS-TRAME ÉCOLOGIQUE CONCERNÉE			
	ARBORÉE	CALCICOLE	HERBACÉE	HUMIDE
Achères - Conflans-Sainte-Honorine - Saint-Germain-en-Laye	X		X	X
Asnières-sur-Oise - Ouest	X	X	X	X
Asnières-sur-Oise - Est	X	X		X
Beaumont-sur-Oise - Noisy-sur-Oise	X	X		X
Bellefontaine-Fosses	X	X	X	X
Bernes-sur-Oise			X	X
Boissettes	X	X		X
Boissise-la-Bertrand - Boissettes	X	X	X	X
Bourron-Marlotte - La Genevraye - Grez-sur-Loing	X			X
Boutigny-sur-Essonne - Maisse	X		X	X
Bruno-Bonnevaux - Gironville-sur-Essonne	X	X	X	X
Cergy	X			X
Cernay-la-Ville - Auffargis	X		X	X
Cernay-la-Ville - Senlisse - Choisel	X			X
Chambourcy - Saint-Germain-en-Laye	X		X	X
Chevry-Cossigny - Ozoir-la-Ferrière - Gretz-Armainvilliers	X		X	X
Congis-sur-Thérouanne	X	X	X	X
Coulommiers - Boissy-le-Châtel	X		X	X
Dannemois - Soisy-sur-École - Courances	X	X	X	X
Dourdan	X		X	X
Draveil	X			X
Écharcon - Vert-le-Petit - Vert-le-Grand	X		X	X
Epinay-sous-Sénart - Boussy-Saint-Antoine	X			X
Épône - Aubergenville			X	X
Favières	X		X	X
Flins-sur-Seine - Les Mureaux			X	X
Fontainebleau - Samois-sur-Seine	X			X
Fontainebleau - Thomery	X			X
Fontenay-le-Vicomte - Ballancourt-sur-Essonne	X		X	X
Gaillon-sur-Montcient - Tessancourt-sur-Aubette	X	X	X	X
Germigny-l'Évêque	X	X	X	X

NOM DE LA CONNEXION ÉCOLOGIQUE D'INTÉRÊT RÉGIONAL	SOUS-TRAME ÉCOLOGIQUE CONCERNÉE			
	ARBORÉE	CALCICOLE	HERBACÉE	HUMIDE
Gonesse - Le Thillay		X	X	X
Goussainville - Le Thillay		X	X	X
Gretz-Armainvilliers - Tournan-en-Brie	X		X	X
Guérard - La Celle-sur-Morin	X		X	X
Guernes - Follainville-Dennemont	X		X	X
Guigneville-sur-Essonne	X	X		X
Herblay-sur-Seine	X		X	X
Isles-les-Meldeuses - Germigny-l'Évêque	X		X	X
Jablins - Précly-sur-Marne - Trilbardou - Lesches		X	X	X
Jouy-le-Moutier	X	X	X	X
La Rochette - Livry-sur-Seine	X			X
Lassy-Luzarches	X	X	X	X
Le Perray-en-Yvelines - Les Essarts-le-Roi - Auffargis	X		X	X
Le Perray-en-Yvelines - Vieille-Église-en-Yvelines	X		X	X
Le Val-Saint-Germain	X			X
Les Mureaux - Verneuil-sur-Seine	X			X
Lieusaint	X			X
Limetz-Villez	X		X	X
L'Isle-Adam - Nord	X		X	
L'Isle-Adam - Sud	X			X
Lisses	X		X	X
Louvres - Goussainville		X	X	X
Luzarches - Ouest	X	X		X
Luzarches - Est	X	X		X
Mantes-la-Ville - Auffreville-Brasseuil	X	X	X	X
Mareil-sur-Mauldre - Maule - Herbeville	X	X		X
Maurecourt - Neuville-sur-Oise			X	X
Meaux - Crégy-les-Meaux - Chambry			X	X
Melz-sur-Seine - Hermé	X	X	X	X
Méricourt - Freneuse - Rolleboise	X		X	X
Milly-la-Forêt - Moigny-sur-École	X		X	X
Montainville - Mareil-sur-Mauldre - Beynes	X	X	X	X

NOM DE LA CONNEXION ÉCOLOGIQUE D'INTÉRÊT RÉGIONAL	SOUS-TRAME ÉCOLOGIQUE CONCERNÉE			
	ARBORÉE	CALCICOLE	HERBACÉE	HUMIDE
Montesson			X	X
Moret Loing et Orvanne	X		X	X
Morigny-Champigny - Étréchy	X	X	X	X
Morsang-sur-Seine - Nandy	X			X
Moussy-le-Vieux - Longperrier	X			X
Nandy - Seine-Port	X		X	
Nemours - Montcourt-Fromonville	X		X	X
Nemours-Poligny	X			X
Omerville - Hodent - Genainville	X	X	X	X
Ozoir-la-Ferrière	X		X	
Pierrelaye	X		X	
Piscop - Ecoeu - Saint-Brice-sous-Forêt	X		X	X
Poissy - Aigremont	X			X
Presles - Maffliers - Nerville-la-Forêt	X	X	X	X
Presles - Nointel - Mours	X		X	X
Rambouillet - Vieille-Église-en-Yvelines	X		X	X
Rocheft-en-Yvelines - Longvilliers	X		X	X
Roissy-en-Brie - Ozoir-la-Ferrière	X		X	
Saint-Pierre-lès-Nemours - Faÿ-lès-Nemours - Bagneaux-sur-Loing	X	X		X
Samois-sur-Seine - Fontaine-le-Port	X			X
Samoreau	X	X		X
Seine-Port	X		X	X
Survilliers	X		X	
Vémars - Villeron		X		X
Vert-Saint-Denis	X		X	
Viarmes - Seugy	X		X	X
Villeneuve-Saint-Denis	X		X	X
Villeneuve-Saint-Denis - Villeneuve-le-Comte	X		X	X
Villiers-Adam - Béthemont-la-Forêt - Chauvry	X		X	X
Villiers-en-Bière	X		X	X
Villiers-le-Bel	X		X	

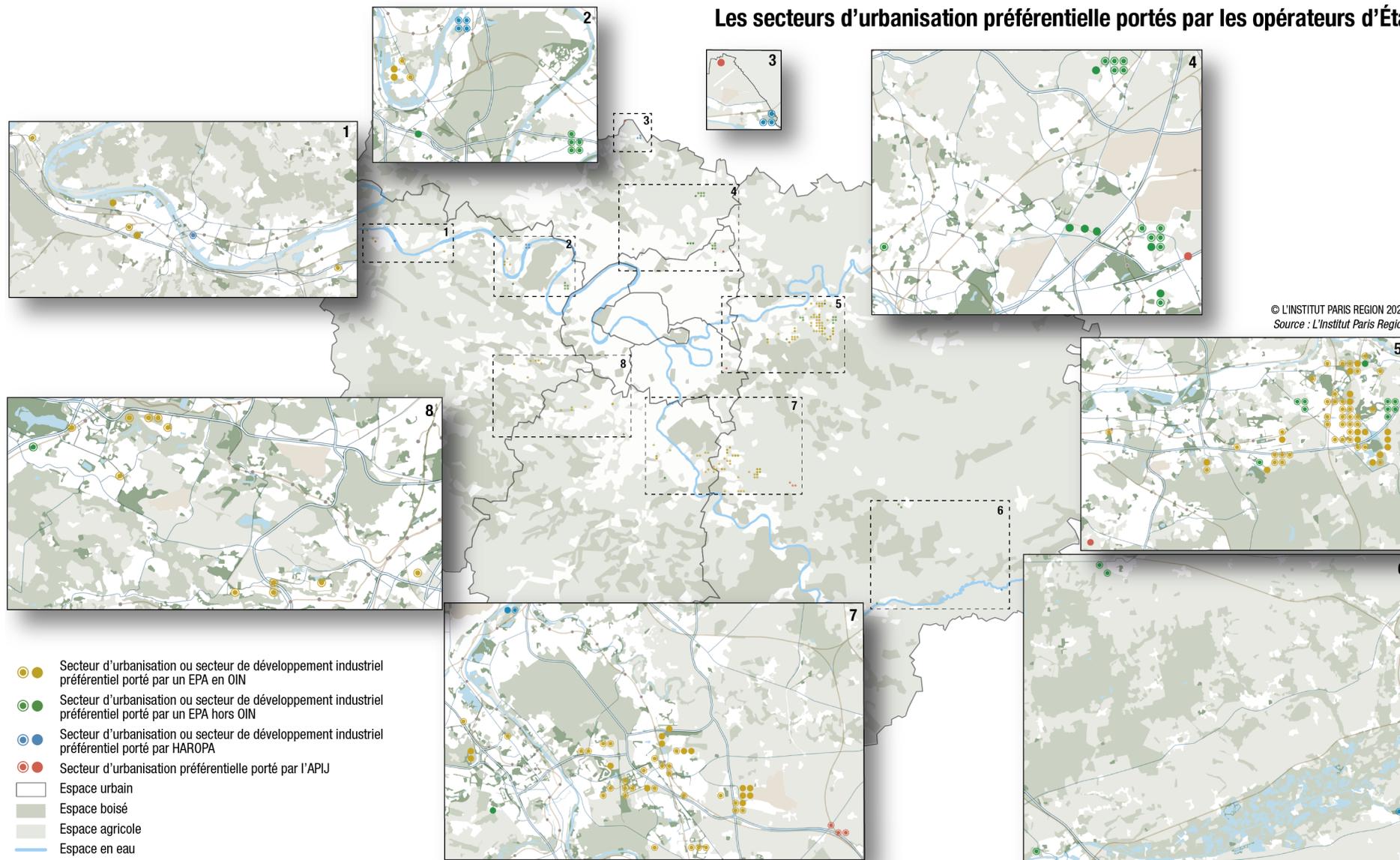
## ANNEXE 2

### PROJETS PORTÉS PAR LES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT IMPACTANT LES ESPACES AGRICOLES, NATURELS ET FORESTIERS

CATÉGORIE DE PROJETS	OPÉRATEUR DE L'ÉTAT PORTEUR	SURFACE ENAF IMPACTÉE (HA)	DONT HECTARES DÉDUITS DE LA TRAJECTOIRE RÉGIONALE AU TITRE DES PENE
Infrastructures de transport	Grand Paris Express	192	135
	Ligne Nouvelle Paris Normandie	180	18
	Liaison Nouvelle Roissy-Picardie	59	21
	Projets routiers DIRIF	120	7
	Canal de Beaulieu	10	3
	<b>Sous-Total transport</b>	<b>561</b>	<b>184</b>
Opérations d'intérêt national (OIN)	EPAFRANCE*	590	242
	EPAMARNE	165	131
	EPAMSA	150	42
	EPAPS	125	65
	EPASENART	560	283
	GPA et EPA ORSA	70	7
<b>Sous-Total OIN</b>	<b>1 660</b>	<b>770</b>	
Autres projets	APIJ	105	70
	EDF	192	
	HAROPA	125	24
	RTE	54	
	VNF	20	
	EPA hors OIN	535	
<b>Sous-Total autres projets</b>	<b>1 031</b>	<b>94</b>	
<b>Total projets d'État</b>	<b>3 252</b>	<b>1 048</b>	

\* À ces estimations s'ajoutent 175 hectares pour la mise en œuvre de la convention Disney au-delà de 2040.

## Les secteurs d'urbanisation préférentielle portés par les opérateurs d'État



© L'INSTITUT PARIS REGION 2024  
 Source : L'Institut Paris Region

## ANNEXE 3 PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

### Projets d'infrastructures de transport en commun

N° CARTE PAR, p. 142	NOM DU PROJET	MODE
1	RER E : Prolongement vers l'Ouest à Mantes-la-Jolie	Fer
2	CDG Express	Fer
3	T11 : Prolongement Sartrouville - Epinay-sur-Seine	Tram Express
4	T11 : Prolongement Noisy-le-Sec - Le Bourget	Tram Express
5	T13 : Prolongement Saint-Germain-en-Laye à Achères ville	Tram Express
6	M1 : Prolongement à Val de Fontenay	Métro
7	M10 : Prolongement de Boulogne à Saint-Cloud	Métro
8	M5 : Prolongement sud jusqu'à Place de Rungis	Métro
9	M15 Sud : Pont de Sèvres - Noisy-Champs	Métro
10	Ligne nouvelle Roissy-Picardie	Fer
11	M15 Est : Saint-Denis-Pleyel - Champigny centre	Métro
12	M15 Ouest : Pont de Sèvres - Saint-Denis-Pleyel	Métro
13	TCSP RD 19-RN19 (Créteil - Boissy-Saint-Léger - Brie-Comte-Robert)	BHNS
14	M16 : Saint-Denis-Pleyel - Noisy-Champs	Métro
15	T13 : Prolongement Achères ville à Cergy-le-Haut	Tram Express
16	T10 : Prolongement à Fort d'Issy - Vanves - Clamart	Tramway
17	T3b : Prolongement de la Porte Dauphine au Pont de Garogliano	Tramway
18	T9 : Prolongement d'Orly Ville à l'Aéroport d'Orly	Tramway
19	M18 : Aéroport d'Orly - Versailles-Chantiers	Métro
20	T1 : Prolongement Est jusqu'à Val de Fontenay	Tramway
21	T1 : Prolongement Ouest de Colombes à Nanterre et jusqu'à Rueil-Malmaison	Tramway
22	Bus Altival : Prolongement jusqu'à la gare de Sucy-Bonneuil	BHNS
23	T7 : Prolongement Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge	Tramway
24	T8 : Prolongement Sud Saint-Denis Porte de Paris à Rosa Parks	Tramway
25	TZen 2 Melun-Sénart (Carré)	BHNS
26	Bus Bords de Marne (Val de Fontenay - Chelles-Gournay)	BHNS
27	Bus EVE (Esbly - Chessy - Val d'Europe)	BHNS
28	Bus du Mantois	BHNS
29	TCSP RD4	BHNS
30	TZen 3 Porte de Pantin - Gargan (Les Pavillons-sous-Bois)	BHNS
31	TZen 5 Bibliothèque François Mitterand - Les Ardoines - Choisy	BHNS
32	Bus Altival : Noisy-le-Grand - Chennevières-sur-Marne	BHNS
33	Bus Sénia - Orly	BHNS

## Projets d'infrastructures de transport en commun (suite)

N° CARTE PAR, p. 142	NOM DU PROJET	MODE
34	Câble C1 : Créteil - Villeneuve Saint Georges	Câble
35	Bus Entre Seine (Argenteuil - Bezons - Sartrouville)	BHNS
36	TCSP RN20 Massy - Arpajon	BHNS
37	M17 : Saint-Denis-Pleyel - Le Mesnil Amelot	Métro
38	Bus Aulnay - Sevran - Villepinte - Tremblay	BHNS
39	BHNS Massy - Saint-Quentin-en-Yvelines - Section Ecole Polytechnique	BHNS
40	RER E Est + : Amélioration de l'offre entre Villiers-sur-Marne et Roissy-en-Brie	Fer
41	Electrification de la ligne P sur la section Trilport - La Ferté Milon	Fer
42	BHNS Quais Hauts Rive droite Gare de Lyon - Charenton	BHNS
43	M18 : Versailles-Chantiers - Nanterre La Folie	Métro
44	Nanterre La Folie - Saint-Denis-Pleyel (via Colombes)	Métro
45	Modernisation de la liaison Massy - Valenton	Fer
46	Bus Trappes - La Verrière	BHNS
47	TCSP Carrières - Poissy (RD 190)	BHNS
48	M10 : Prolongement à Ivry et jusqu'aux Ardoines	Métro
49	M11 : Prolongement de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs	Métro
50	M12 : Prolongement sud jusqu'à Sèvres	Métro
51	M7 : Prolongement jusqu'à la Mairie de Drancy	Métro
52	M9 : Prolongement à Montreuil (Hôpital)	Métro
53	M1 : Prolongement à Nanterre La Boule ou à La Garenne-Colombes	Métro
54	M14 Sud : Prolongement de l'aéroport d'Orly à Morangis	Métro
55	BHNS du Grand Roissy (3 lignes)	BHNS
56	M4 : Prolongement de Bagneux à Châtenay-Malabry	Métro
57	M18 : Aéroport d'Orly - Montgeron-Crosne - Boissy-Saint-Léger	Métro
58	M3 : Prolongement de Gallieni à Montreuil	Métro
59	M2 : Prolongement de la Porte Dauphine à Rueil-Suresnes Mont-Valérien	Métro
60	M3 : Prolongement de Pont de Levallois à Bécon - Les Bruyères ou Les Vallées (La Garenne-Colombes)	Métro
61	Câble Vélizy-Villacoublay - Pont de Sèvres	Câble
62	Navette fluviale Ligne 1 : Jaurès - Pont de Bondy	Navette fluviale
63	Navette fluviale Ligne 2 : Jardin des Plantes - Maisons-Alfort	Navette fluviale
64	Navette fluviale Ligne 3 : Beaugrenelle - Suresnes	Navette fluviale
65	Liaison Cergy - Argenteuil	BHNS

### Projets d'infrastructures de transport en commun (suite)

N° CARTE PAR, p. 142	NOM DU PROJET	MODE
66	Liaison Nanterre La Folie - Argenteuil - Triangle de Gonesse	Métro
67	Gare GPE Bry-Villiers-Champigny : interconnexion RER E et ligne P	Interconnexion GPE
68	Gare GPE Saint-Denis-Pleyel : interconnexion ligne H	Interconnexion GPE
69	Gare GPE M18 Camille Claudel	Gare
70	Gare TGV Aéroport d'Orly - Pont de Rungis	Gare TGV
71	Gare Massy-Pileu sur la branche Massy-Versailles du RER C	Gare
72	Bouclage du T4 dans le centre de Montfermeil	Tramway
73	Navette fluviale Ligne 4 : Ivry-sur-Seine – Viry-Chatillon	Navette fluviale
74	Ligne Nouvelle Paris Normandie	Fer
75	Projets de pôles d'échanges multimodaux routiers et aménagements de voies liés aux lignes de cars express	Multimodal

### Projets d'infrastructures de transport routier et fluvial

N° CARTE PAR, p. 148	NOM DU PROJET	TYPE PROJET
1	Liaison A13-RD28 (section A13 - RD 190)	Voie nouvelle
2	Liaison RD30-RD190 - Pont d'Achères	Voie nouvelle
3	Contournement d'Orly déviation de Paray - Itinéraire est-ouest - RD36	Voie nouvelle
4	Franchissement de Seine d'Athis-Mons à Vigneux	Franchissement
5	Prolongement RN406 - Desserte du Port de Bonneuil	Voie nouvelle
6	RD 10 nouveau barreaude liaison A4-RD4 (Altival)	Voie nouvelle
7	Liaison A4 - RN36 (ex RN36) depuis Coutevroult	Voie nouvelle
8	Liaison RN3-RN2 Meaux-Roissy (section RN3 – RN2) et Liaison Meaux-Roissy (section RN3 mise à 2x2 voies)	Voie nouvelle
9	Contournement Est de Roissy - A104	Voie nouvelle
10	Avenue de la Liberté - BUCSO - Boulevard urbain de Clichy-Saint-Ouen	Voie nouvelle
11	Franchissement des voies ferrés à Saint-Denis	Franchissement
12	Aménagement RN10 - Mise à 2x2 voies de la déviation de Rambouillet	Aménagement
13	Aménagement de l'A86 entre l'A14 et l'A15	Aménagement
14	Aménagement de la RD1036-ex RN36 (liaison A4-A5)	Aménagement
15	Poursuite de l'élargissement de la RN104 entre l'A4 et la RD1004 (ex RN4)	Aménagement
16	Requalification et enfouissement de la RN10 à Trappes	Aménagement
17	RD 36 Ouest Châteaufort - Saclay	Aménagement
18	RD7 Aménagement entre Suresnes et Saint-Cloud	Requalification

**Projets d'infrastructures de transport routier et fluvial (suite)**

N° CARTE PAR, p. 148	NOM DU PROJET	TYPE PROJET
19	RD914 mise à double sens	Requalification
20	RD1 entre Clichy-la-Garenne et Levallois-Perret	Requalification
21	Voie interdépartementale / Voie Bokanowski	Voie nouvelle
22	Aménagement de la RD1004 – ex RN4 (Pontault-Combault - Montceaux-lès-Provins)	Aménagement
23	Requalification en boulevard urbain de la RD311 à Argenteuil et Bezons	Requalification
24	Aménagement de la RN20 de Massy à Angerville	Aménagement
25	Aménagement de la RN19 entre Boissy-Saint-Léger et la Francilienne	Aménagement
26	Liaison Sarcelles – Bonneuil-en-France	Voie nouvelle
27	Franchissement de la Seine en aval de Montereau-Fault-Yonne	Franchissement
28	Déviation de Trilport	Voie nouvelle
29	Bretelle de sortie A13 / RD153 à Orgeval (sortie 7)	Aménagement
30	Doublement du Pont de Villedieu - RD58	Franchissement
31	Aménagement de l'A6 à hauteur de Chilly-Mazarin	Aménagement
32	Desserte du Val d'Essonne - Contournement de Chevannes entre la RD74 et la RD153	Voie nouvelle
33	Franchissement des voies ferrées et de la Seine entre Alfortville et Vitry-sur-Seine	Franchissement
34	RD14 déviation de la Chapelle-en-Vexin	Voie nouvelle
35	RD10 prolongement jusqu'à Sucy-Bonneuil (prolongement Altival)	Voie nouvelle
36	Requalification de la RD910 entre Sèvres et Chaville	Aménagement
37	Requalification de la RD920 Nord entre Bourg-la-Reine et Montrouge	Aménagement
38	Transformation de la RN105 en A105 au nord de Melun	Aménagement
39	Mise à 2X3 voies de la RN104 entre A6 et A5	Aménagement
40	RN12 : élargissement à 2X3 voie entre Épi d'Or et Élancourt	Aménagement
41	Aménagement de l'A6 sur la section RN104/RN37	Aménagement
42	Échangeur A104-RN2 sur Compans et environs	Diffuseur
43	A4 : diffuseur autoroutier du Sycomore	Diffuseur
44	RN12/RD91 Aménagement de l'échangeur à proximité de la ZAC Satory Ouest	Diffuseur
45	A86 réalisation d'un nouveau diffuseur sur l'A86 à Vélizy	Diffuseur
46	Bretelle d'accès A12 à Bailly	Diffuseur
47	Bretelle A13/RD30 à Aigremont	Diffuseur
48	RN118 aménagement du ring des Ulis	Diffuseur
49	RN118/RD128 : aménagement de l'échangeur de Corbeville	Diffuseur
50	Barreau des Avernaises	Aménagement
51	Canal de Beaulieu (mise à grand gabarit Seine Bray/Nogent)	Aménagement

## Projets vélo

NOM DU PROJET

TYPE PROJET

Réseau Vélo Île-de-France

Réseau Véloroute

Réseau EuroVélo

**Le SDRIF-Environnemental a été élaboré sous l'autorité de :**

Valérie Pécresse, présidente du Conseil régional d'Île-de-France

Jean-Philippe Dugoin-Clément, vice-président du Conseil régional  
en charge du logement, de l'aménagement durable du territoire et du SDRIF-Environnemental

**L'élaboration du SDRIF-E a été menée en association avec les services de l'État**

Représentés par Marc Guillaume, préfet de la Région d'Île-de-France, préfet de Paris  
et Emmanuelle Gay, directrice régionale et interdépartementale de l'environnement,  
de l'aménagement et des transports d'Île-de-France

Assistés par le service de l'aménagement durable

**Et en partenariat avec le Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France :**

Présidé par Éric Berger puis Valérie Muller

Avec le concours de la commission aménagement du territoire,  
présidée par Sylviane Delmas, assistée de Nicole Sergent, rapporteure pour le SDRIF-E

**La maîtrise d'ouvrage du SDRIF-E a été assurée par les services du Conseil régional d'Île-de-France,**

sous l'autorité de Brice Bohuon puis Xavier Daudin-Clavaud, directeurs généraux délégués.

La coordination générale a été assurée par la mission SDRIF-E, pilotée par Valérie Belrose, déléguée au SDRIF-E et Bastien Recher, délégué adjoint au SDRIF-E

Avec la participation de : Augustin Agabriel, Aurore Bonilla, Romain Bentegeat, Cyril Cholet, Clémentine Guilbaud, Clémence Hubert, Eulalie Lassalle Artus, Christine Loncle, Alice Pezet, Stéphane Tartinville, Léa Van Es

**La maîtrise d'œuvre du SDRIF-E a été assurée par L'Institut Paris Region,**

sous l'autorité de Fouad Awada puis Nicolas Bauquet, directeurs généraux

La coordination générale a été assurée par la mission planification, puis par le département urbanisme, aménagement et planification, tous deux pilotés par Sandrine Barreiro

Avec la participation de : Muriel Adam, Jean Bénét, Alexandra Cocquière, Damien Decelle, Margaux Deschatre, Louise Haran, Agnès Parnaix, Léo Mariasine, Julie Missonnier, Martial Vialleix, Laurie Gobled

**En liaison avec le cabinet de la Présidente du Conseil régional d'Île-de-France, avec le concours de :**

Marion Zalay, directrice adjointe de cabinet

Aymeric Capmarty puis Alexandre Delaunay, conseillers logement et aménagement

Stéphanie Soares, conseillère cohésion territoriale et environnementale

Avec le concours de l'ensemble des services du Conseil régional d'Île-de-France, et notamment :

Le pôle logement, aménagement et transport, dirigé par Kamel Ould-Saïd

Le pôle agriculture, ruralité et transition écologique, dirigé par Fantine Lefevre

Le pôle emplois et entreprises, dirigé par Amael Pilven

**Et le concours de l'ensemble des départements de L'Institut Paris Region, et notamment :**

Le département environnement urbain et rural, dirigé par Christian Thibault

Le département mobilités et transport, dirigé par Dany Nguyen-Luong

Le département habitat et société, dirigé par Martin Omhové puis Léo Fauconnet

Le département économie, dirigé par Vincent Gollain puis Claire Peuvergne

Le département aménagement, urbanisme et territoire dirigé par Cécile Diguët

L'Observatoire régional des déchets d'Île-de-France dirigé par Helder De Oliveira

L'Agence régionale énergie climat d'Île-de-France dirigée par Christelle Insergueix puis Thomas Hemmerdinger

L'Agence régionale de la biodiversité en Île-de-France dirigée par Magalie Gorce puis Jonathan Flandin





**Région Île-de-France**  
2, rue Simone Veil  
93400 Saint-Ouen-sur-Seine

---

**Conception couverture**  
Opixido

**Conception maquette intérieure**  
L'Institut Paris Region - Campus Pleyad -  
Pleyad 4 - 66-68 rue Pleyel - 93200 Saint-Denis

**Impression**  
SAS TECHNICOM  
98 avenue du Général Leclerc  
92100 Boulogne-Billancourt