

ARRÊTÉ

ADOPTÉ

APPROUVÉ

3 Île-de-France 2030

ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES ET CARTE DE DESTINATION
GÉNÉRALE DES DIFFÉRENTES PARTIES DU TERRITOIRE (1)

SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
ADOPTÉ PAR LE CONSEIL RÉGIONAL LE 18 OCTOBRE 2013



ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES

Orientations
RÉGLEMENTAIRES

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	6
ÉVOLUTION DU CONTEXTE JURIDIQUE ET RÉVISION DU SDRIF	8
LE SDRIF : UN DOCUMENT AU CŒUR D'UN SYSTÈME DE PLANIFICATION	10
COMPOSITION ET GUIDE DE LECTURE DU SDRIF	12

1 RELIER ET STRUCTURER..... **15**

1.1 LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	16
1.2 LES AÉROPORTS ET LES AÉRODROMES	19
1.3 L'ARMATURE LOGISTIQUE	20
1.4 LES RÉSEAUX ET LES ÉQUIPEMENTS LIÉS AUX RESSOURCES	22

2 POLARISER ET ÉQUILIBRER..... **23**

2.1 ORIENTATIONS COMMUNES	24
2.2 LES ESPACES URBANISÉS	27
2.3 LES NOUVEAUX ESPACES D'URBANISATION	29

3 PRÉSERVER ET VALORISER..... **35**

3.1 LES FRONTS URBAINS	37
3.2 LES ESPACES AGRICOLES	38
3.3 LES ESPACES BOISÉS ET LES ESPACES NATURELS	40
3.4 LES ESPACES VERTS ET LES ESPACES DE LOISIRS	42
3.5 LES CONTINUITÉS : ESPACES DE RESPIRATION, LIAISONS AGRICOLES ET FORESTIÈRES, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES, LIAISONS VERTES	44
3.6 LE FLEUVE ET LES ESPACES EN EAU	46

INDEX	49
SIGLES	50
TERMES TECHNIQUES	50

ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES

Orientations
RÉGLEMENTAIRES

PRÉAMBULE

Le principe de l'élaboration d'un Schéma directeur couvrant l'ensemble du territoire régional est inscrit à l'article L. 141-1 du Code de l'urbanisme.

Le 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. 141-1, « Ce schéma détermine notamment la destination générale des 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, artisanales, agricoles, forestières et touristiques. »

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.

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

Le SDRIF offre un cadre, fixe des limites, impose des orientations et laisse 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.

ARTICLE L. 141-1 DU CODE DE L'URBANISME

La région d'Île-de-France élabore en association avec l'État un schéma directeur portant sur l'ensemble de cette région.

Le schéma directeur de la région d'Île-de-France 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. Les dispositions de l'alinéa précédent prennent effet à la première révision du schéma directeur de la région d'Île-de-France selon les modalités prévues au huitième alinéa du présent article suivant la promulgation de la loi n°99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire.

Le schéma directeur de la région d'Île-de-France doit respecter les règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire prévues au présent livre ainsi que 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. Il doit également prendre en compte les orientations des schémas des services collectifs institués à l'article 2 de la loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire et les schémas sectoriels institués par le chapitre V du titre I^{er} de la même loi. Lorsqu'un plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 du Code de l'environnement est approuvé, le schéma directeur de la région d'Île-de-France doit également être compatible avec les objectifs de gestion des risques d'inondation, les orientations fondamentales et les dispositions de ce plan définies en application des 1^o et 3^o du même article L. 566-7. Lorsqu'un plan de gestion des risques d'inondation est approuvé après l'approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans

un délai de trois ans avec les éléments mentionnés à la phrase précédente.

Ce schéma 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, artisanales, agricoles, forestières et touristiques. Pour l'élaboration de ce schéma, le conseil régional recueille les propositions des conseils généraux des départements intéressés, du conseil économique, social et environnemental régional et des chambres consulaires. À l'issue de cette élaboration, le projet leur est soumis pour avis.

Avant son adoption par le conseil régional, le projet de schéma directeur, assorti de l'avis des conseils généraux intéressés, du conseil économique, social et environnemental régional et des chambres consulaires, est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du Code de l'environnement.

Le schéma directeur est approuvé par décret en Conseil d'État. L'initiative de l'élaboration du schéma directeur appartient soit à la région, soit à l'État.

La procédure de révision du schéma directeur est ouverte par un décret en Conseil d'État, qui détermine l'objet de la révision. Cette dernière est effectuée par la région d'Île-de-France, en association avec l'État, selon les règles fixées aux sixième et septième alinéas du présent article. Elle est approuvée par décret en Conseil d'État.

Au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter du décret approuvant le schéma directeur de la région d'Île-de-France, la région procède à une analyse des résultats de son application, notamment du point de vue de l'environnement.

Les schémas de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec le schéma directeur de la région d'Île-de-France. ■

ÉVOLUTION DU CONTEXTE JURIDIQUE ET RÉVISION DU SDRIF

Depuis la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) approuvée par le décret du 26 avril 1994, le cadre juridique de l'aménagement et du développement régional a été profondément réformé :

- la loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire a donné compétence à la Région pour réviser le SDRIF en association avec l'État et a précisé le contenu du SDRIF ;
- la loi n°99-533 du 25 juin 1999 a complété la loi du 4 février 1995 en ajoutant un objectif de développement durable au SDRIF ;
- la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales soumet le SDRIF à enquête publique ;
- la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes transposée par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 prévoit notamment que le SDRIF comporte une évaluation environnementale (article R. 141-1 du Code de l'urbanisme).

Plus récemment, la loi de programmation n°2009-967 du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (dite loi «Grenelle 1»), la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant «engagement national pour l'environnement» (dite loi «Grenelle 2») et la loi n°2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche ont profondément fait évoluer la conception de l'aménagement et le droit de l'urbanisme en affirmant la priorité donnée à la limitation de la consommation d'espace et à la préservation de la biodiversité.

La loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et ses décrets d'application ont instauré de nouvelles dispositions législatives et réglementaires propres à l'aménagement de l'Île-de-France. Enfin, la loi n°2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités

territoriales, qui prévoit notamment la couverture des départements de grande couronne par des établissements publics de coopération intercommunale, aura, à terme, des incidences sur les échelles de planification.

Ces évolutions substantielles, intervenues au cours de la révision du SDRIF de 1994 initiée par la délibération du conseil régional du 24 juin 2004, expliquent que le Conseil d'État n'a pas pu rendre un avis favorable au projet de décret approuvant le projet de SDRIF adopté par délibération du conseil régional du 25 septembre 2008, compte tenu de changements importants «des circonstances de droit et de fait», nécessitant de faire évoluer le SDRIF et de le soumettre de nouveau à la consultation des personnes publiques associées et du public.

Cette situation a entraîné le vote de la loi n°2011-665 du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Île-de-France, qui permet aux communes et à leurs groupements de faire application du projet de SDRIF adopté par le conseil régional en 2008 afin de pouvoir réaliser certaines opérations d'aménagement bloquées par le prolongement de l'application du SDRIF de 1994. Cette application du projet de SDRIF de 2008, par dérogation à l'article L. 141-1, est possible jusqu'au 31 décembre 2013.

La Région et l'État sont convenus de faire aboutir la révision dans des délais permettant de disposer du nouveau SDRIF opposable à cette date. Par dérogation au neuvième alinéa de l'article L. 141-1, la procédure a été relancée par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

La Région a défini les orientations de cette révision dans le cadre de la communication du président du conseil régional en date du 29 septembre 2011. Cette révision s'inscrit dans la continuité des débats et des décisions prises dans le cadre de l'élaboration du projet de SDRIF adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008.

La révision et la mise en œuvre du SDRIF sont des compétences partagées. La Région a conduit les travaux de la révision auxquels l'État a été étroitement associé dans le cadre du comité de pilotage, du comité de pilotage élargi et du comité technique jusqu'à l'adoption du document. Le CESER, les conseils généraux et les chambres consulaires ont été invités à formuler leurs propositions à différentes étapes des travaux. Le projet arrêté leur a ensuite été soumis pour avis, ainsi qu'au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), avant d'être soumis à enquête publique accompagnée des avis des personnes publiques susmentionnées. Il a ensuite été adopté par le conseil régional lors de la séance du 18 octobre 2013,

puis transmis à l'État pour approbation par décret en Conseil d'État. L'État sera garant de la prise en compte du SDRIF au travers du porter à connaissance qu'il adressera aux communes et à leurs groupements lors de l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme locaux, de son association à ces procédures, du contrôle de légalité, et de la délivrance des agréments.

La Région veillera à la prise en compte des orientations du SDRIF par le biais de son association à l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme locaux, notamment de son avis consultatif sur les projets arrêtés, et de ses politiques de mise en œuvre.

▶ LES GRANDES ÉTAPES DE LA RÉVISION DU SDRIF

2004

2004-2005 : bilan du SDRIF de 1994, délibération du conseil régional et décret n° 2005-1082 ouvrant la procédure de révision du SDRIF ;

2005-2006 : démarche de concertation : ateliers thématiques et territoriaux, forums, conférence des intercommunalités, conférence interrégionale, enquête par questionnaire auprès des Franciliens, conférence des citoyens, États généraux du SDRIF ;

2007 : délibération du conseil régional arrêtant le projet de SDRIF, recueil des avis de l'État, des conseils généraux, des chambres consulaires, du CESR, du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, enquête publique ;

2008 : avis favorable unanime de la commission d'enquête, délibération du conseil régional adoptant le projet de SDRIF ;

2010 : loi relative au « Grand Paris », avis du Conseil d'État relatif au SDRIF impliquant une nouvelle phase de révision du SDRIF ;

Été 2011 : décret n° 2011-1011 et communication du président du conseil régional d'Île-de-France ouvrant la nouvelle phase de révision du SDRIF ;

2013

Hiver 2011-2012 : concertation sur les enjeux du futur SDRIF : Conférence territoriale régionale, Rencontre des coopérations territoriales, recueil des propositions des conseils généraux, des chambres consulaires et du CESER ;

Printemps-été 2012 : présentation de l'avant-projet de SDRIF et recueil des observations des partenaires, tables rondes citoyennes ;

Octobre 2012 : délibération du conseil régional arrêtant le nouveau projet de SDRIF ;

Hiver 2012-2013 : recueil des avis de l'État, des conseils généraux, des chambres consulaires, du CESER et du CGEDD, concertation citoyenne ;

Printemps 2013 : enquête publique ;

Automne 2013 : délibération du conseil régional adoptant le projet de SDRIF ;

Hiver 2013-2014 : décret en Conseil d'État approuvant le nouveau SDRIF.

LE SDRIF : UN DOCUMENT AU CŒUR D'UN SYSTÈME DE PLANIFICATION

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 et doit également respecter différentes dispositions.

Les dispositions s'imposant au SDRIF

Le SDRIF doit respecter les principes généraux des articles L. 110 et L. 121-1 du Code de l'urbanisme (principes d'équilibre, de mixité sociale et fonctionnelle, protection et valorisation de l'environnement), 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 septembre 2011, l'État a transmis au conseil régional son projet à connaissance.

Le SDRIF 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. Ce plan n'ayant pas été élaboré à la date d'approbation du SDRIF, ce dernier devra être rendu compatible dans un délai de trois ans à compter de la date d'approbation du PGRI.

Le SDRIF 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.

En vertu de l'article L. 333-1 du Code de l'environnement, les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec les orientations et les mesures des chartes des parcs naturels régionaux. Le Conseil d'État (avis du 21 octobre 1997) a précisé que, étant un document d'urbanisme, le SDRIF était concerné par cette disposition.

Le SDRIF 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 ».

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

- Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), dont la version en vigueur a été élaborée et approuvée par l'État en 2000, et dont la révision a été lancée par le Conseil du STIF le 12 décembre 2007, en vue de son approbation par le conseil régional, doit être compatible avec les SDRIF ;
- le Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT), devra respecter les orientations retenues par le SDRIF et le PDUIF ;
- les schémas de cohérence territoriale (SCoT) et, en leur absence, les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les documents d'urbanisme locaux en tenant lieu, doivent être compatibles avec les dispositions du SDRIF.

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° 349 324 du 5 mars 1991).

L'article L. 111-1-1 du Code de l'urbanisme précise que les SCoT et PLU approuvés avant l'approbation du SDRIF devront être rendus compatibles dans un délai de trois ans à compter de cette approbation.

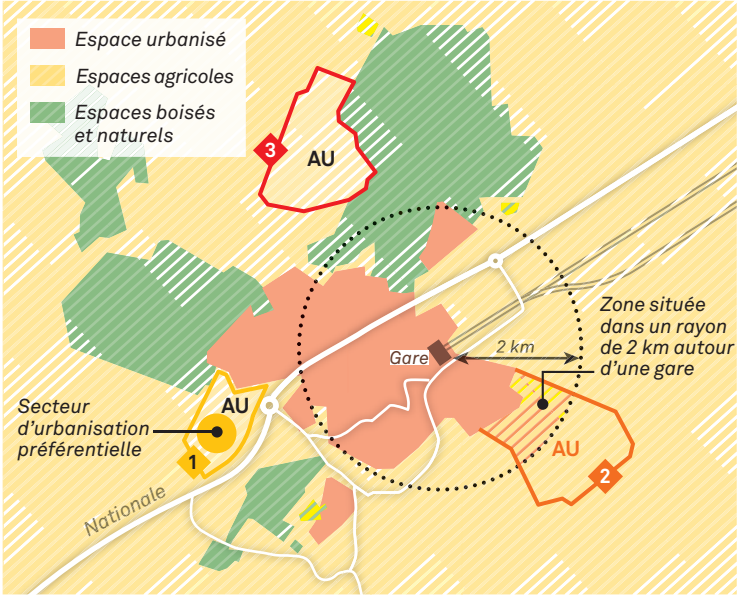
Dans le cadre de l'évaluation environnementale du SDRIF (chapitre 4.2, partie «Analyse des incidences notables prévisibles du SDRIF sur les grands paysages et les espaces ouverts»), a été estimé le volume en hectares représenté par les espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme locaux non repris par les orientations réglementaires du SDRIF mais mobilisables dans le délai de trois ans de mise en compatibilité (cf. infographie ci-contre). Les orientations réglementaires prévoient que la part de ces espaces constituée des zones d'aménagement concerté dont le dossier de création a été approuvé avant l'entrée en vigueur du SDRIF pourra être urbanisée sans condition de délai.

En application de l'article L. 510-1 III du Code de l'urbanisme, les décisions d'agrément pour la construction et l'extension de locaux ou installations affectés à des activités industrielles, commerciales, professionnelles, techniques, d'enseignement ou de recherche, doivent prendre en compte les orientations définies par la politique d'aménagement et de développement du territoire national, et respecter le SDRIF.

En ce qui concerne les déclarations d'utilité publique (DUP) et les déclarations de projet, l'article L. 141-1-2 du Code de l'urbanisme précise que «la déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions du schéma directeur de la région d'Île-de-France ne peut intervenir...» qu'après mise en compatibilité de ce dernier.

En vertu de l'article L. 122-2 du Code de l'urbanisme, le SDRIF a valeur de SCoT pour l'application du principe de constructibilité limitée. Ainsi, en Île-de-France, les communes non couvertes par un SCoT ne sont pas soumises à ce principe. ■

Estimation des espaces naturels destinés à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme locaux non repris par les orientations réglementaires du SDRIF mais mobilisables dans le délai de trois ans de mise en compatibilité



Comptabilisé dans les extensions urbaines prévues par le SDRIF		
OUI	POUR PARTIE	NON
Comptabilisé dans les espaces naturels destinés à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme locaux non repris par les orientations réglementaires du SDRIF		
NON	POUR PARTIE	OUI

© Région Île-de-France 2013

COMPOSITION ET GUIDE DE LECTURE DU SDRIF

ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES



Ce fascicule regroupe l'ensemble des dispositions normatives 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 doit respecter, notamment selon la hiérarchie des normes.

Elles ne font pas obstacle à la prise en compte par les documents d'urbanisme locaux des servitudes d'utilité publique, notamment celles concernant la prévention des risques naturels et technologiques. 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 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.

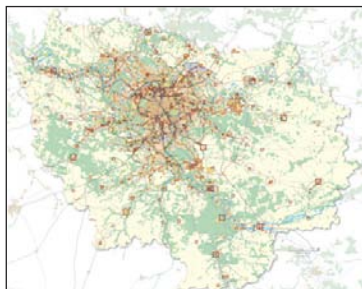
À l'instar du projet spatial, les orientations sont déclinées autour des trois piliers «relier et structurer», «polariser et équilibrer», «préserver et valoriser», afin de mettre en évidence la traduction réglementaire de la stratégie. Un rappel du projet spatial introduit chacun des trois volets.

En vue de la traduction du projet spatial régional (cf. chapitre 2 du fascicule «Défis, projet spatial régional et objectifs») dans les documents d'urbanisme locaux, et en lien avec la carte de destination

générale des différentes parties du territoire, la carte des «Grandes entités géographiques» représentée à la partie 2 du présent fascicule, de portée normative, établit une typologie des communes en fonction des orientations qui les concernent :

- «le cœur de métropole», qui correspond à l'espace urbanisé dense à structurer en continuité avec Paris, ensemble de renouveau démographique, de maillage et d'intensification. Les communes dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logements/hectare en 2008 (soit deux fois la densité moyenne des espaces d'habitat du cœur de métropole - 110 logements/hectare) y sont identifiées pour l'application d'orientations adaptées en matière de densification ;
- «l'agglomération centrale», qui correspond aux grandes polarités urbaines à conforter entre cœur de métropole et espace rural, de manière à ajuster développement urbain et préservation des espaces ouverts ; elle reprend l'unité urbaine de Paris telle que définie par l'INSEE ;
- «les agglomérations des pôles de centralité», qui correspondent au réseau des villes qui ont vocation à mailler l'espace rural ; elles sont définies par la présence du pôle de centralité proprement dit, désignant la commune regroupant les fonctions économiques, les équipements et les services indispensables à la vie quotidienne, et par le reste des communes qui lui sont agglomérées (selon la définition de l'INSEE) ;
- «les bourgs, villages et hameaux», qui correspondent aux communes aux caractéristiques rurales, c'est-à-dire les villages ruraux, les bourgs importants ou les petites communes urbaines comprenant un faible niveau d'emploi et des équipements et services de proximité.

CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DES DIFFÉRENTES PARTIES DU TERRITOIRE



Le champ d'application géographique des orientations figure, pour l'essentiel, dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT), qui donne la traduction cartographique réglementaire du projet spatial régional. Sa légende est également organisée autour des trois piliers «relier et structurer», «polariser et équilibrer», «préserver et valoriser».

Cette carte, à l'échelle du 1/150 000, couvre 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) 2008. De ce fait, les espaces isolés, d'une superficie inférieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale (cf. carte «Grandes entités géographiques»), et d'une superficie inférieure à 15 hectares hors de l'agglomération centrale, ont été en général englobés dans les espaces environnants. Il revient aux documents d'urbanisme locaux de les identifier dans le respect des dispositions énoncées dans le fascicule «Orientations réglementaires». Les limites communales schématiques constituent des éléments indicatifs de repères.

Cette carte indique les vocations des espaces concernés, telles qu'elles résultent des caractéristiques de l'espace en cause et des orientations réglementaires auxquelles elle est étroitement subordonnée, sans que cette représentation puisse être précise eu égard à l'échelle de la carte. Il appartient donc aux documents d'urbanisme locaux de préciser les limites des espaces identifiés, ainsi que celles des éléments représentés symboliquement sur la CDGT du SDRIF, dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité. Toute autre utilisation de la carte méconnaîtrait ces principes.

La représentation des orientations se conforme à l'article L. 141-1 du Code de l'urbanisme :

- définir les espaces agricoles, naturels et boisés à protéger ;
- déterminer la localisation préférentielle des développements urbains, qu'ils s'opèrent par densification ou extension, sans délimiter les surfaces des espaces concernés ;

- représenter les projets d'infrastructures sous forme de tracé ou de principe de liaison.

Les espaces urbanisés sont cartographiés sous forme de «micro-pastilles» pour, à la fois, laisser les marges de précision nécessaires aux documents d'urbanisme locaux et signifier que ces espaces font l'objet d'évolutions par mutation ou densification, lesquelles peuvent être plus importantes en cas de proximité avec une desserte par les transports collectifs structurants.

Les espaces d'intérêt régional appelés à connaître une plus forte évolution urbaine sont cartographiés sous forme de «pastilles» :

- les secteurs à fort potentiel de densification ;
- les secteurs d'urbanisation préférentielle ;
- les secteurs d'urbanisation conditionnelle.

En outre, des capacités d'urbanisation non cartographiées sont offertes au titre :

- des secteurs de développement à proximité des gares ;
- des agglomérations des pôles de centralité à conforter ;
- de l'extension modérée des bourgs, villages et hameaux.

Il appartient aux communes et groupements de communes de définir précisément le lieu, la taille et la délimitation des espaces urbanisables. À cet égard, le présent SDRIF :

- permet l'ouverture à l'urbanisation en fonction des besoins, mais n'y contraint pas ;
- n'impose pas de délai pour cette ouverture à l'urbanisation.

Une planche, qui comprend trois cartes déclinant la légende de la CDGT selon les trois piliers du projet spatial régional et une carte identifiant les communes sur le fond de carte des «Grandes entités géographiques», est jointe aux orientations réglementaires et à la CDGT. Ces cartes sont indicatives et ont été conçues comme aides à la lecture et à la compréhension de ces dispositions normatives. ■



VISION RÉGIONALE - PRÉAMBULE

Ce document accompagne le SDRIF. Il expose le projet de société que la Région souhaite construire avec tous ses partenaires, dans un avenir proche (demain) et plus lointain (2030).

Ce récit sur l'Île-de-France s'organise en quatre chapitres. Le premier chapitre donne la parole aux Franciliens, qui expriment leur perception et leur vision pour l'Île-de-France de demain. Le deuxième chapitre esquisse un portrait du territoire de

l'Île-de-France, donnant un aperçu de sa diversité. Le troisième rappelle les grands temps de l'histoire du territoire francilien et ses évolutions institutionnelles. Le dernier chapitre aborde les différentes thématiques qui fondent le projet Île-de-France 2030. Avec une forte place laissée aux illustrations, ce fascicule propose un regard sensible sur l'Île-de-France porté par ses habitants et les acteurs de l'aménagement.



DÉFIS, PROJET SPATIAL RÉGIONAL ET OBJECTIFS

Ce fascicule exprime les ambitions d'aménagement et de développement durables pour la région Île-de-France. Il permet de répondre aux enjeux soulevés et trouve sa traduction dans les orientations réglementaires du SDRIF et dans les politiques d'accompagnement et partenariales pour sa mise en œuvre (fascicules dédiés). Il a été élaboré en interaction avec l'évaluation environnementale. Ce fascicule est organisé en quatre chapitres. Le premier expose les trois grands défis pour une Île-de-France plus solidaire face aux mutations de son environ-

nement et dans une économie mondiale. Les trois chapitres suivants présentent le modèle de développement et le projet spatial Île-de-France 2030 (chapitre 2) et sa traduction en grands objectifs nécessaires à sa réalisation. Ceux-ci sont déclinés d'abord à l'échelle locale autour du Francilien et son cadre de vie (chapitre 3) puis à l'échelle globale autour du rayonnement de l'Île-de-France (chapitre 4).



ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

En vertu de l'article L. 121-10 du Code de l'urbanisme, le SDRIF doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. Si le choix a été fait de la présenter dans un fascicule dédié, cette évaluation a irrigué le projet tout au long de la réflexion et ainsi participé à la définition de la stratégie d'aménagement et de développement de la région Île-de-France. Elle justifie et expli-

cite 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 du développement durable.



PROPOSITIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE - ANNEXE

Ce fascicule, qui figure en annexe, présente les politiques publiques partenariales et contractuelles nécessaires à la mise en œuvre du SDRIF et explicite le processus de suivi et d'évaluation de cette mise en œuvre. Ces actions sont déclinées dans le même cadre que le projet spatial, les orientations réglementaires du SDRIF et la CDGT, autour des trois dimen-

sions « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ». C'est donc l'ensemble des dispositifs mobilisés qui sont mis en résonance pour garantir la mise en œuvre de la stratégie d'aménagement et de développement régional. Un chapitre présente la logique des territoires d'intérêt métropolitain.



LA SYNTHÈSE - ANNEXE

Ce document, en annexe du SDRIF, a été élaboré en vue d'informer le grand public sur les messages portés par le SDRIF en réponse aux enjeux et préoccupations des Franciliens, sa composition, et son calendrier d'élaboration. Elle présente

également une explication simplifiée et illustrée de la portée normative du document. Distribuée pendant l'enquête publique, cette synthèse offre une lecture accessible et pédagogique du SDRIF à tous les acteurs du territoire francilien.

1

RELIER ET STRUCTURER

1.1	Les infrastructures de transport	16
1.2	Les aéroports et les aérodromes.....	19
1.3	L'armature logistique	20
1.4	Les réseaux et les équipements liés aux ressources	22

RELIER — STRUCTURER : UNE RÉGION PLUS CONNECTÉE ET PLUS DURABLE

Un système de transport métropolitain maillé

Le réseau

- Réseau ferré radial renforcé et fiabilisé, ou optimisé
- Réseau Grand Paris Express
- Tangentielle tram-train
- Réseau routier principal des grandes voies radiales
- Le fleuve, armature du transport fluvial

Les connexions

- Porte métropolitaine, plaque tournante des échanges de niveau national, européen et mondial

Globales

- Aéroport
- Gare TGV existante et en projet
- Port

De proximité

- Pôle d'échange du réseau métropolitain

Des bassins de déplacement organisés et optimisés

- Agglomération centrale
- Bassin de déplacement structuré



1.1 LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Dans le cadre d'un développement durable et solidaire de la métropole francilienne et des bassins de vie qui la constituent, ainsi qu'en cohérence avec ses objectifs de « compacité » urbaine et de mixité des fonctions, le réseau de transport francilien doit permettre la mobilité quotidienne des personnes fondée sur un développement massif du recours aux transports collectifs et aux modes actifs (marche et vélo). Le réseau doit gagner en fluidité et en fiabilité si nécessaire au détriment de la vitesse et permettre un meilleur fonc-

tionnement des circulations mais aussi un meilleur partage multimodal de la voirie. Il doit également mieux s'intégrer dans la ville en renforçant les liens urbanisme-transport et en atténuant les coupures que constituent souvent les grandes infrastructures.

Les infrastructures en cause sont celles :

- du réseau routier à caractère magistral d'autoroutes et de voies rapides ;
- du réseau routier principal dit « réseau principal » ;
- des nouveaux franchissements ;

- des réseaux de transports collectifs de niveau national et international;
- des réseaux de transports collectifs de niveau métropolitain;
- des réseaux de transports collectifs de niveau territorial.

Elles sont figurées sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Les gares en projet sont représentées sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

Les projets représentés sous la forme d'un tracé concernent les infrastructures nouvelles pour lesquelles un tracé est déjà défini, ainsi que les aménagements d'infrastructures existantes. Les projets pour lesquels les tracés ne sont pas encore définis sont représentés sous la forme d'un principe de liaison. Les projets d'aménagement fluvial sont représentés sous la forme d'un principe de liaison. Les modes actifs de déplacement ne font pas l'objet d'une représentation sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

ORIENTATIONS

Les espaces nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructure de transport dont les tracés sont représentés font l'objet de réserves ou de mesures de sauvegarde, y compris pour les gares et installations y afférent.

Lorsque de tels projets ne sont prévus que sous la forme de principe de liaison, les dispositions d'urbanisme ne doivent pas compromettre la réalisation, ni celle des gares et installations y afférent, ou la rendre plus dif-

ficile et coûteuse, notamment en obérant la possibilité de nouveaux franchissements.

Les dispositions d'urbanisme ne doivent pas compromettre la réalisation des projets d'aménagement fluvial ou la rendre plus difficile et coûteuse.

L'insertion des infrastructures doit veiller à maîtriser les impacts induits en termes de bruit, de pollution et de fragmentation des espaces. Il convient d'éviter d'implanter les constructions accueillant les populations les plus sensibles (équipements de santé, établissements scolaires, installations sportives de plein air) à proximité des grandes infrastructures routières ou ferroviaires.

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 3.5 (chapitre « Les continuités : espaces de respiration, continuités écologiques, liaisons agricoles et forestières, liaisons vertes »), par exemple en reconstituant un relais avec un massif voisin).

Les aménagements de voirie du réseau à caractère magistral (cf. carte du chapitre 3.4 du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs »), en règle générale, doivent intégrer progressivement des voies réservées aux

Les infrastructures de transport

Les réseaux de transports collectifs	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
	Réseau RER RER B RER C RER D RER E	Nouveau Grand Paris tracé de référence	
	Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris) Gare TGV		
Les réseaux routiers et fluviaux	Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)

Légende de la CDGT

transports collectifs (lignes de bus, lignes express exploitées par bus ou par cars) en fonction des études de trafic.

Les aménagements de voiries du réseau principal et les nouveaux franchissements doivent 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 itinéraires pour les modes actifs seront développés à l'occasion des opérations d'aménagement. Ils doivent notamment relier, pour la mobilité quotidienne, 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 et équipements de loisirs. ■

1.2 LES AÉROPORTS ET LES AÉRODROMES

Pour une région métropolitaine internationale, un système aéroportuaire performant est un facteur essentiel d'accessibilité et d'attractivité, un outil au service du développement économique et touristique. Au niveau local, les plateformes aéroportuaires sont des sites où se concentrent de nombreuses activités liées directement ou non au transport aérien et générant un nombre important d'emplois mais aussi de nuisances à traiter.

Sont concernées les emprises des aéroports et aérodromes de toutes catégories, représentées par l'aplat ❶ sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

ORIENTATIONS

Les emprises aéroportuaires sont destinées à accueillir prioritairement des activités et équipements spécifiques liés à l'exploitation et au bon fonctionnement des aéroports.

Elles peuvent accueillir des activités (notamment immobilier d'entreprises et services) dès lors que cela ne contrevient pas au bon fonctionnement de l'activité aéronautique et s'inscrit dans la cohérence de la planification spatiale locale.

La maîtrise des nuisances induites (bruit, pollutions, fragmentation des espaces...) par l'activité aéroportuaire doit être recherchée.

Lorsque des installations aéroportuaires viennent à être désaffectées, leur vocation nouvelle est déterminée par le SDRIF, eu égard à l'importance et la localisation des emprises en cause. ■

❶

Les aéroports
et les aérodromes

Légende de la CDGT

1.3 L'ARMATURE LOGISTIQUE

Le transport de marchandises et la logistique répondent à la fois aux besoins industriels et d'échanges commerciaux et aux besoins de la vie quotidienne des habitants. En Île-de-France, l'ampleur de ces besoins et les flux d'import-export nationaux, locaux et de transit générés rendent nécessaire l'optimisation du fonctionnement logistique régional. Il s'agit donc d'organiser l'armature logistique francilienne en préservant et en développant le potentiel de fonctionnement multimodal du transport de marchandises et de la logistique.

Afin de maintenir les possibilités de report modal, sont concernés :

- les grands sites et les équipements multimodaux d'envergure nationale et internationale que sont les plateformes portuaires, les chantiers combinés, représentés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par le symbole ❷ ;
- les sites d'intérêt régional que sont les grands sites logistiques, les triages, les grandes installations terminales embranchées représentés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par le symbole ❸.

L'optimisation du fonctionnement de la logistique francilienne devra s'appuyer sur des

sites ferroviaires et fluviaux implantés en zone urbaine dense représentés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par le symbole ❹.

ORIENTATIONS

Les ports

Les grands sites et les équipements multimodaux que sont les ports de Gennevilliers, Bonneuil, Montereau, Limay et Bruyères-sur-Oise doivent être préservés et développés.

Pour accompagner la montée en puissance du trafic de conteneurs au port du Havre et le trafic fluvial qui pourrait être généré par le futur canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, une grande plateforme trimodale (Port Seine-Métropole) devra être créée sur les communes d'Achères, Andrésy, Conflans-Sainte-Honorine et Saint-Germain-en-Laye. Enfin, des possibilités de développement d'une offre multimodale devront être prévues dans les secteurs de Triel-sur-Seine, Saint-Ouen-l'Aumône, et Évry-Corbeil.

Les ports doivent veiller à assurer une meilleure mixité des usages (intégration d'itinéraires de promenades, haltes fluviales pour le transport des passagers, etc.), une meilleure intégration de l'équipement dans son environnement et une prise en compte des continuités écologiques.

L'armature logistique

- ❷  Site multimodal d'enjeux nationaux
- ❸  Site multimodal d'enjeux métropolitains
- ❹  Site multimodal d'enjeux territoriaux

Légende de la CDGT

Les infrastructures ferroviaires

Dans le domaine ferroviaire, développer le potentiel de fonctionnement multimodal nécessite que les propriétaires et les gestionnaires préservent les capacités fret sur les radiales d'accès à la grande ceinture, en particulier sur l'axe Le Havre-Mantes-Paris, et sur la grande ceinture.

En outre, pour accompagner le développement ferroviaire envisagé, en particulier rail-route, du transport combiné et des autoroutes ferroviaires, les équipements d'interface entre le rail et la route devront être maintenus, notamment : Valenton, Noisy-le-Sec, La Chapelle, Le Bourget, Villeneuve-Saint-Georges, Brétigny-sur-Orge. Par ailleurs, les sites de Tremblay et de Goussainville accueillant le projet Carex pourront être développés et la création d'un ou deux nouveaux chantiers combinés être envisagée.

Afin de favoriser l'approvisionnement de l'Île-de-France en matériaux de construction par le mode ferroviaire, les emprises des installations terminales embranchées (ITE) seront préservées.

Les sites multimodaux

L'aménagement de grands sites multimodaux permettant la massification des flux doit être prévu aux carrefours des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux.

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 terrains d'emprise affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, 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.

Afin de réduire les nuisances générées par les livraisons du dernier kilomètre et les enlèvements, les grands équipements et sites multimodaux doivent être relayés par des plates-formes et centres de distribution urbains qui devront être créés dans les zones urbaines denses.

L'étalement de l'activité logistique le long des axes routiers doit être évité. Les implantations des activités logistiques doivent être compactes afin de limiter la consommation d'espace, dans le respect des orientations relatives aux espaces urbanisés et aux nouveaux espaces d'urbanisation. ■

1.4 LES RÉSEAUX ET LES ÉQUIPEMENTS LIÉS AUX RESSOURCES

Les réseaux de transport d'énergie, les réseaux d'approvisionnement en eau potable et de traitement des rejets, ainsi que tous les grands équipements associés à la production, à la distribution et au stockage de ces ressources (énergie, eau, matériaux, alimentation, etc.), ainsi qu'au traitement et à la valorisation des rejets (eau, déchets, etc.) constituent des « organes vitaux » de l'Île-de-France.

L'approvisionnement en énergie, son stockage et son transport, s'avèrent stratégiques dans

le contexte de forte dépendance de l'Île-de-France vis-à-vis des autres régions sur le plan énergétique.

ORIENTATIONS

Les équipements de services urbains sont les dépôts pétroliers actuels et les canalisations d'hydrocarbures liquides associées, les stockages et les canalisations de gaz naturels, les lignes stratégiques du réseau de transport électrique THT, les équipements d'assainissement, de production et d'alimentation en eau potable, de stockage et de transformation de matériaux et de denrées alimentaires, de valorisation, de recyclage et/ou d'élimination des déchets, ou les espaces souterrains pour les déchets, etc. Les terrains d'emprise qui y sont affectés 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.

Il est nécessaire de maintenir leur accès (routier, ferré, fluvial) et de pérenniser un voi-

sinage compatible avec ces activités. Il faut prévoir, en fonction des besoins, les réserves foncières pour l'extension des installations ou l'implantation d'équipements complémentaires permettant d'en accroître les performances au profit d'un meilleur fonctionnement des unités.

Les emprises nécessaires au développement des équipements liés à la production locale d'énergies renouvelables et de récupération, ainsi qu'à leur distribution, en particulier par des réseaux de chaleur, doivent être réservées.

Des emplacements nécessaires aux équipements structurants destinés au stockage et à la transformation des ressources agricoles et forestières, aux industries agroalimentaires, à l'assainissement et au traitement des déchets seront réservés dans les espaces où leur création peut être autorisée, à proximité des activités concernées, afin d'assurer un rééquilibrage territorial (centres de stockage des déchets dans l'ouest et le sud de l'Île-de-France) ou le bon fonctionnement de filières économiques. ■

2

POLARISER ET ÉQUILIBRER

2.1	Orientations communes	24
2.2	Les espaces urbanisés	27
2.3	Les nouveaux espaces d'urbanisation	29

POLARISER – ÉQUILIBRER : UNE RÉGION PLUS DIVERSE ET ATTRACTIVE

Optimisation de tous les tissus

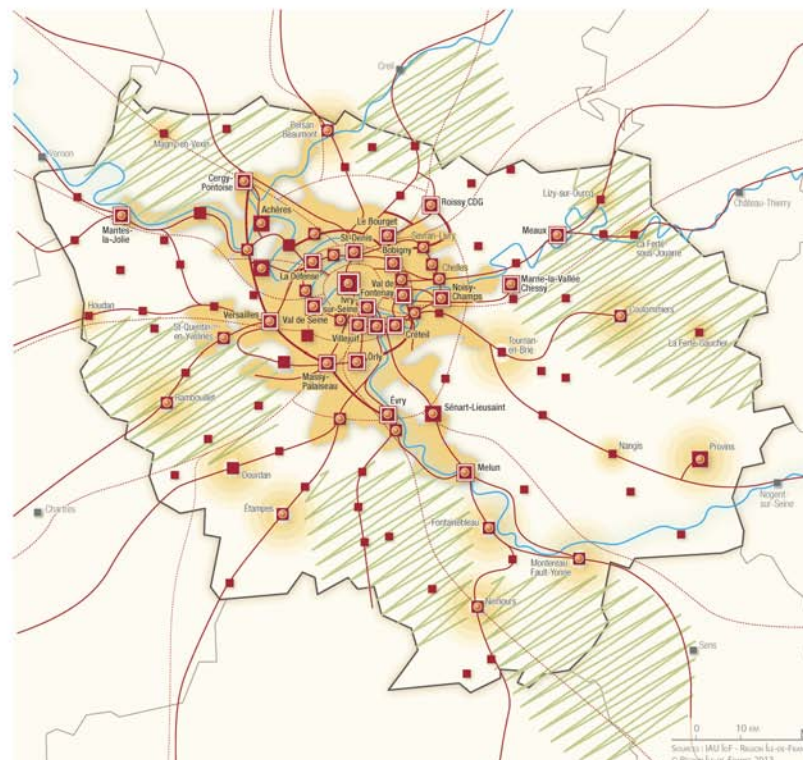
-  Agglomération centrale
-  Bassin de vie de l'espace rural
-  Parc naturel régional

Une région multipolaire

-  Pôle d'importance régionale
-  Pôle de centralité

Connecteur générateur d'intensification

-  Gare (TC, GPE, TGV)
-  Réseau de transports collectifs
-  Réseau routier principal
-  Le fleuve



2.1 ORIENTATIONS COMMUNES

La priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels, et donc au développement urbain par la densification des espaces déjà urbanisés. Les documents d'urbanisme peuvent planifier de nouveaux espaces d'urbanisation qui doivent être maîtrisés, denses, en lien avec la desserte et l'offre d'équipements. Les documents d'urbanisme doivent accroître de façon significative, à l'horizon 2030, les capacités d'accueil, en matière de population et d'emploi, de l'espace urbanisé et des nouveaux

espaces d'urbanisation de leur territoire. Cet accroissement des capacités d'accueil se mesure par l'augmentation de la densité humaine à l'horizon 2030, obtenue en divisant la somme de la population et de l'emploi, accueillis ou susceptibles de l'être, par la superficie de l'espace urbanisé à laquelle s'ajoute, le cas échéant, la superficie des nouveaux espaces d'urbanisation.

Il conviendra de :

- favoriser la mutabilité des terrains et la densification des constructions dans les tissus

- urbains existants, notamment en exploitant des friches et des enclaves urbaines, etc. ;
- favoriser le développement de grandes opérations en zones urbaines ;
- renforcer la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement de l'espace afin d'éviter une logique de zonage ;
- renforcer les centres de villes existants et leur armature (transports collectifs, commerces, artisanat, espaces publics, etc.) ainsi que leur hiérarchisation aux différentes échelles (des centres de villes aux centres de quartiers), ce qui favorisera la diversité des fonctions et la densification des secteurs avoisinants.

Les formes urbaines nouvelles, tout en répondant aux objectifs de densification, doivent prendre en compte les caractéristiques paysagères et les éléments d'urbanisation traditionnelle.

La densification et l'extension urbaines doivent être coordonnées avec les possibilités d'alimentation par les réseaux (eau et énergie) et de gestion des déchets et des rejets, en limitant les impacts quantitatifs et qualitatifs.

L'urbanisation nouvelle et l'aménagement urbain renouvelé doivent être maîtrisés afin de réduire la vulnérabilité aux risques naturels et technologiques.

La surface et la continuité des espaces imperméabilisés doivent être limitées. Il est nécessaire de faire progresser la surface d'espaces publics non imperméabilisée. On visera une

gestion des eaux pluviales intégrée à l'aménagement urbain (toiture végétale, récupération, noues, etc.). L'infiltration (des eaux non polluées) et la rétention de l'eau à la source doivent être privilégiées. La gestion alternative des eaux pluviales visera à optimiser la maîtrise du ruissellement et à limiter les rejets dans les réseaux de collecte. Ainsi on favorisera une mutualisation des aménagements et, à défaut de dispositions spécifiques, notamment celles prévues par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, on visera, dans les espaces urbanisés, à l'occasion du renouvellement urbain, et dans les espaces d'urbanisation nouvelle, un débit de fuite gravitaire limité à 2 l/s/ha pour une pluie décennale.

Le développement et le maillage des espaces ouverts doivent contribuer à structurer l'espace, à mettre en valeur l'environnement naturel et urbain, et à améliorer la qualité urbaine. Dans les communes comprenant des secteurs déficitaires en espaces verts (cf. carte du chapitre 3.3 du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs »), l'offre d'espaces verts publics de proximité doit être développée afin de tendre vers 10 m² par habitant.

Dans les communes disposant de moins de 10% en superficie d'espaces agricoles, boisés, naturels et d'espaces ouverts urbains, des espaces sont à reconquérir afin de rétablir un réseau écologique (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques).

L'accès aux ressources en matériaux, y compris celles des gisements franciliens de matériaux de substitution aux granulats (calcaires, chailles, sablons, matériaux recyclés), et leur exploitation future doivent être préservés.

Les belvédères devront être préservés sous forme d'espaces accessibles, aménagés, et leur vue protégée. L'urbanisation des coteaux non bâtis présentant un intérêt paysager ne sera possible que lorsque les autres secteurs de la commune ne permettent pas de répondre aux nécessités d'implantation de logements ou d'activités. Elle s'effectuera dans le respect de la qualité paysagère du site, tout comme l'extension de l'urbanisation des mêmes coteaux lorsqu'ils sont déjà partiellement bâtis.

En matière de logement

Chaque territoire doit pourvoir à ses besoins locaux en matière de logement, notamment social, mais aussi participer à la réponse des besoins régionaux et à la réduction des inégalités sociales et territoriales au sein de l'espace francilien, dans le respect des objectifs annuels de production de nouveaux logements qui sont assignés aux communes et à leurs groupements.

Dans les territoires porteurs d'un développement économique riche en emplois, la croissance de l'offre de locaux destinés à l'activité doit être accompagnée d'une augmentation proportionnelle de l'offre de logements.

L'offre locative sociale et intermédiaire, 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.).

En matière d'activité et d'emploi

La densification de l'existant est à privilégier par rapport à des extensions nouvelles. Les conditions propices à la modernisation du parc de bureaux ou à la reconversion de bureaux destinés à d'autres usages, du fait notamment de leur localisation ou de leur obsolescence, doivent être définies.

La localisation des espaces de construction de bureaux doit être guidée par la recherche d'une accessibilité optimale et en lien avec le principe de mixité fonctionnelle et sociale. La localisation de nouvelles zones d'activités, notamment logistiques, doit privilégier les sites bénéficiant d'une desserte multimodale. Les nouvelles zones d'activités doivent minimiser la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels ainsi que leur impact environnemental et paysager.

Les projets urbains doivent intégrer des locaux d'activités de proximité aptes à recevoir les entreprises artisanales et de services, PME-PMI, accessibles et n'induisant pas de nuisances incompatibles avec la proximité de l'habitat.

La vocation «activités», notamment industrielles, de certaines grandes emprises doit être privilégiée, notamment en améliorant leur accessibilité et en les modernisant pour en faire des parcs de qualité, attractifs. Sont notamment concernées les anciennes zones industrielles ou les sites d'activités dont la localisation, à environ 10 km du centre de Paris et proche de l'A 86, en fait des sites stratégiques pour le maintien d'un tissu de PME-PMI dans l'agglomération.

En matière d'équipements et de services à la population (commerce, culture, éducation, santé, sport, tourisme, etc.)

La densification de l'existant est à privilégier par rapport à des extensions nouvelles.

La requalification des équipements, sous réserve que leur insertion et leur localisation soient adaptées, doit être préférée à la réalisation d'une opération nouvelle, ceci afin d'empêcher le développement de friches.

Les nouvelles implantations s'effectueront prioritairement sur des sites bien desservis en transports collectifs et en circulations douces. Les grands équipements, fortement générateurs de déplacements de personnes, doivent se localiser de manière préférentielle à proximité d'une gare du réseau de transport en commun de niveau métropolitain (tel que figuré sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire).

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.

Les emplacements destinés aux commerces de proximité, voués à satisfaire prioritairement les besoins quotidiens, doivent être créés, maintenus et développés dans les espaces résidentiels, mais aussi dans les zones d'emplois et éventuellement dans les lieux de transit des populations. Ils seront adaptés à la nature et à l'importance de la chalandise ou des flux à desservir. Si une réponse ne peut être donnée sur place, les transports collectifs et modes doux pour accéder à cette offre doivent être développés.

Les nouvelles implantations commerciales diffuses, en particulier le long des axes routiers, doivent être évitées et la multiplication des zones commerciales enrayée. Les implantations nouvelles seront donc orientées vers les zones existantes et déjà dédiées aux commerces. Les nouvelles implantations de surface importante doivent s'inscrire dans un projet urbain mixte. Elles ne doivent pas nuire au bon fonctionnement d'un pôle urbain limitrophe (dévitalisation commerciale par exemple). ■

2.2 LES ESPACES URBANISÉS

Les espaces urbanisés, à la date d'approbation du SDRIF, sont constitués :

- des espaces accueillant de l'habitat, de l'activité économique et des équipements ;
- des espaces ouverts urbains, tels que les espaces verts publics, les jardins privés, les jardins familiaux, les friches urbaines, etc.

Les espaces urbanisés sont représentés selon la typologie suivante :

- les **espaces urbanisés à optimiser** sont schématiquement figurés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par le symbole ⑤ ;
- les **quartiers à densifier à proximité des gares**, espaces urbanisés d'ores et déjà bien desservis ou devant l'être à terme, sont figurés de manière indicative par le symbole ⑥ sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire ;
- les **secteurs à fort potentiel de densification**, espaces urbanisés comprenant des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation, sont identifiés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par le symbole ⑦.

Ils obéissent à des orientations spécifiques en fonction de la densification attendue et de leur capacité à y répondre.

La densification, prioritaire sur l'urbanisation nouvelle, doit être prévue à court et moyen terme de manière à ne pas compromettre la réalisation des objectifs fixés en la matière par le SDRIF à l'horizon 2030.

LES ESPACES URBANISÉS À OPTIMISER

Ces espaces sont schématiquement figurés par le symbole ⑤ sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

ORIENTATIONS

A l'horizon 2030, à l'échelle communale, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 10 % :

- de la densité humaine (cf. 2.1 « Orientations communes ») ;
- de la densité moyenne des espaces d'habitat.

Les communes dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logements/hectare (soit deux fois la densité moyenne des espaces d'habitat du cœur de métropole-110 logements/hectare) doivent participer à l'effort de densification mais ne sont pas soumises au seuil fixé.

Les espaces urbanisés

- ⑤  Espace urbanisé à optimiser
- ⑥  Quartier à densifier à proximité d'une gare
- ⑦  Secteur à fort potentiel de densification

Légende de la CDGT

LES QUARTIERS À DENSIFIER À PROXIMITÉ DES GARES

Ces quartiers sont définis par un rayon de l'ordre de 1 000 mètres autour d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro, existante ou à venir, ou de l'ordre de 500 mètres d'une station de transport collectif en site propre existante ou à venir.

Les quartiers desservis d'ores et déjà ou devant l'être à terme par les projets identifiés par le SDRIF sont figurés de manière indicative par le symbole ⑥ sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

ORIENTATIONS

Dans les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, à l'horizon 2030, à l'échelle communale, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 15% :

- de la densité humaine (cf. 2.1 «Orientations communes»);
- de la densité moyenne des espaces d'habitat.

Les communes dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logements/hectare (soit deux fois la densité moyenne des espaces d'habitat du cœur de métropole-110 logements/hectare) doivent participer à l'effort de densification mais ne sont pas soumises au seuil fixé.

LES SECTEURS À FORT POTENTIEL DE DENSIFICATION

Il s'agit de secteurs comprenant des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation. Ils sont identifiés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par le symbole ⑦.

ORIENTATIONS

Ces secteurs offrent un potentiel de mutation majeur qui ne doit pas être compromis. Ils doivent être le lieu d'efforts accrus en matière de densification du tissu urbain, tant dans les secteurs réservés aux activités que dans les secteurs d'habitat, ces derniers devant contribuer de façon significative à l'augmentation et la diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins locaux et participer à la satisfaction des besoins régionaux. ■

ON ENTEND :

- par espaces d'habitat, les surfaces occupées par de l'habitat individuel ou collectif (y compris les espaces privatifs et les espaces communs);
- par densité des espaces d'habitat, le rapport entre le nombre de logements et la superficie des espaces d'habitat. ■

2.3 LES NOUVEAUX ESPACES D'URBANISATION

Le SDRIF prévoit des capacités d'urbanisation qui obéissent à des orientations communes et à des orientations complémentaires spécifiques. Certaines sont figurées sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire lorsqu'elles concernent des espaces appelés à connaître une plus forte évolution urbaine. L'absence de représentation cartographique ne compromet donc pas les possibilités d'urbanisation, dès lors qu'elles sont prévues par les orientations du présent chapitre.

ORIENTATIONS COMMUNES

La priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espace et donc au développement par la densification du tissu existant.

Les documents d'urbanisme peuvent planifier des espaces d'extensions urbaines qui doivent être maîtrisées, denses, en lien avec la desserte et l'offre d'équipements.

Ces capacités d'urbanisation, évaluées compte tenu des besoins prévisibles à l'horizon 2030, seront donc consommées en fonction des besoins à court et moyen terme afin de préserver les espaces nécessaires aux besoins futurs. Pour éviter le mitage des espaces agricoles,

boisés et naturels, l'urbanisation doit se faire en continuité de l'espace urbanisé existant. Elle ne peut pas porter atteinte à une continuité écologique, un espace de respiration, une liaison agricole et forestière, une liaison verte, une lisière d'un espace boisé, ou un front urbain d'intérêt régional représentés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (cf. orientations correspondantes). Il peut être fait exception à ce principe de continuité urbaine dans les seuls cas où la représentation d'un secteur d'urbanisation préférentielle, sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, ne rend manifestement pas possible la mobilisation de la capacité d'extension correspondante dans le respect du principe de compatibilité.

Les capacités d'urbanisation non cartographiées offertes au titre des secteurs de développement à proximité des gares, des agglomérations des pôles de centralité à conforter et de l'extension modérée des bourgs, des villages et des hameaux peuvent être cumulées. Elles peuvent s'ajouter aux capacités cartographiées offertes par les pastilles des secteurs d'urbanisation préférentielle et conditionnelle.

La limite de l'urbanisation est à déterminer en fonction des orientations relatives aux fronts urbains.

Les zones d'aménagement concerté dont le dossier de création a été approuvé avant la date d'approbation du SDRIF et qui, par leurs caractéristiques, excèdent les capacités d'urbanisation prévues par celui-ci, sont réputées compatibles avec ces capacités dès lors qu'elles respectent les orientations générales applicables aux nouveaux espaces d'urbanisation et les orientations spécifiques applicables aux secteurs d'urbanisation préférentielle.

LES SECTEURS D'URBANISATION PRÉFÉRENTIELLE

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, le SDRIF localise les secteurs d'urbanisation préférentielle. Il privilégie les secteurs offrant un potentiel de création de quartiers urbains de qualité et une forte densité, grâce notamment à leur desserte en transports collectifs et à l'accessibilité aux équipements et services. Les secteurs d'urbanisation préférentielle sont identifiés par le symbole ⑧ sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

ORIENTATIONS

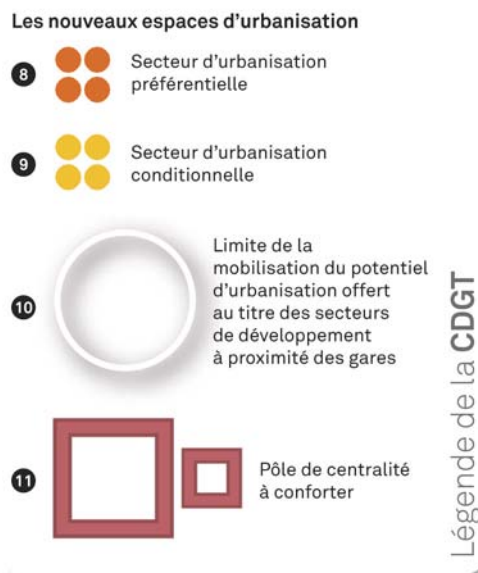
Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares que les communes et les groupements de communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets.

L'urbanisation doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat situés en secteurs 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 35 logements par hectare ;
- au moins égale à la densité moyenne des espaces d'habitat existants à la date d'approbation du SDRIF, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 35 logements par hectare.

LES SECTEURS D'URBANISATION CONDITIONNELLE

Le SDRIF distingue certains secteurs qui, par leur localisation, leurs caractéristiques, et la place qu'ils occupent dans le projet spatial régional, sont porteurs de potentialités de développement urbain à terme, qu'il convient de ne pas obérer. Leur ouverture à l'urbanisation est subordonnée au respect d'une condition de desserte et de conditions spécifiques pour les ports d'Achères-Seine-Métropole et de Vigneux-sur-Seine ainsi que les plateformes de fret intermodales



de Goussainville et Tremblay-en-France. Les secteurs d'urbanisation conditionnelle sont identifiés par le symbole ⑨ sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

ORIENTATIONS

Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares que les communes et les groupements de communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets, et dans le respect des orientations communes aux nouveaux espaces d'urbanisation et des orientations relatives aux secteurs d'urbanisation préférentielle.

L'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs est conditionnée à la création d'une desserte adaptée en transports collectifs. Dans les cas des secteurs desservis par un projet d'infrastructure de transport de niveau métropolitain représenté sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, la date de référence pour constater la réalisation de cette condition est celle de l'acte de déclaration d'utilité publique.

En ce qui concerne les ports d'Achères - Seine Métropole et de Vigneux-sur-Seine, la réalisation de ces plateformes de fret est conditionnée à leur desserte intermodale fer/ fleuve/route et au respect des continuités écologiques.

En ce qui concerne les secteurs de Goussainville et Tremblay-en-France, l'ouverture à l'ur-

banisation est conditionnée à la réalisation de plateformes de fret intermodales embranchées fer.

LES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT À PROXIMITÉ DES GARES

Il s'agit de valoriser les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs, ou devant l'être à terme, conformément aux objectifs du SDRIF. Sont concernés les secteurs situés dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres autour d'une gare représentés de façon indicative sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par le figuré ⑩.

ORIENTATIONS

À l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5% de la superficie de l'espace urbanisé communal (cf. définition et calcul de référence de la superficie de l'espace urbanisé) est possible dans ces secteurs. Ces extensions doivent être en continuité de l'espace urbanisé existant au sein duquel la gare est implantée.

LES AGGLOMÉRATIONS DES PÔLES DE CENTRALITÉ À CONFORTER

Les communes concernées sont identifiées sur la carte des «Grandes entités géographiques».

Les communes identifiées par un carré rouge sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire constituent le pôle de centralité des agglomérations, bassins de vie ou aires d'attractivité élargies pour les plus importantes. L'objectif est d'éviter l'accroissement des déplacements en polarisant l'espace rural. La carte de destination générale des différentes parties du territoire et la carte des «Grandes entités géographiques» représentent les pôles de centralité à conforter selon une hiérarchie en deux niveaux exprimée par les symboles ⑪.

ORIENTATIONS

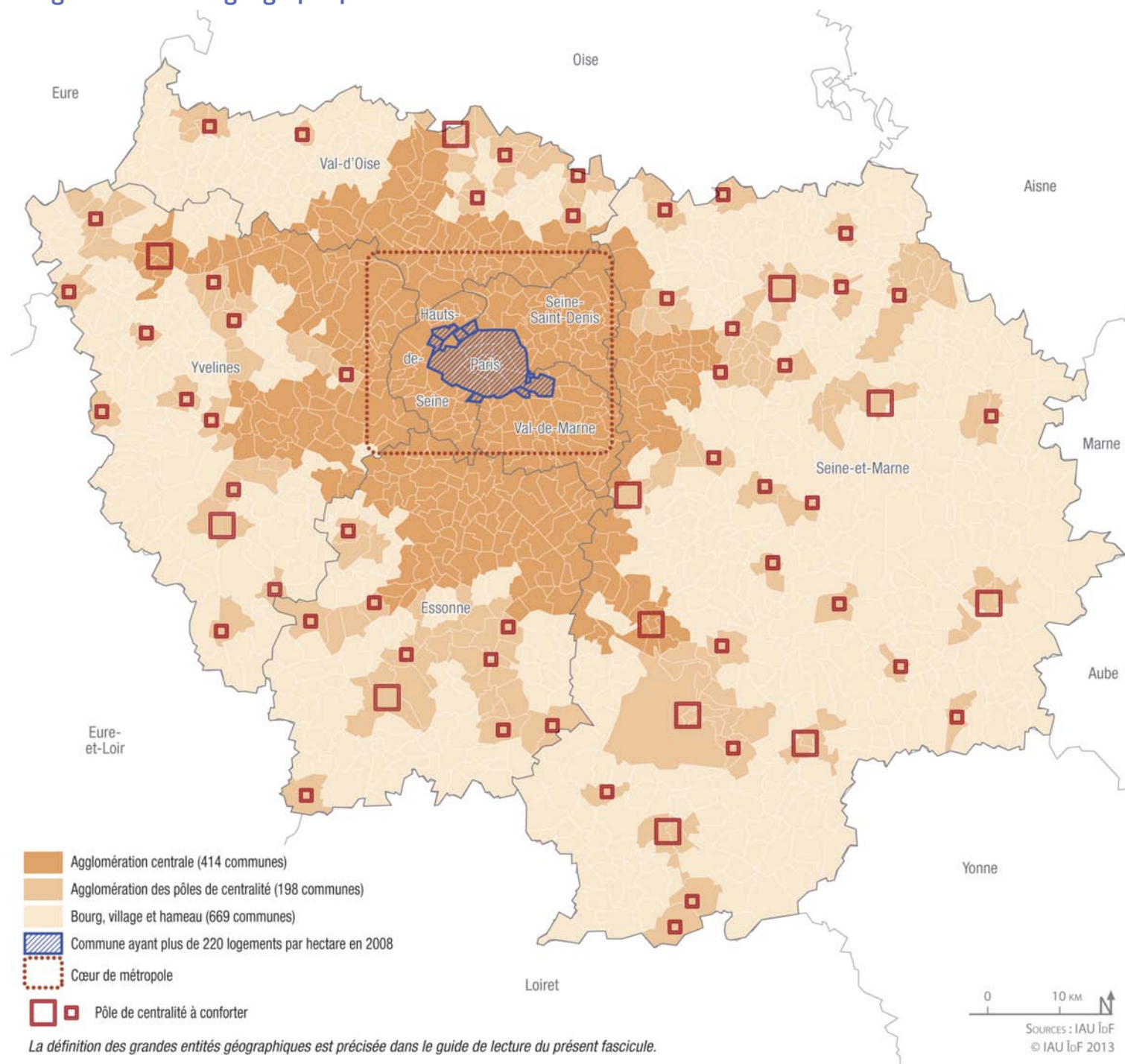
Les pôles doivent être renforcés en :

- 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 bassins de vie doivent être structurés autour de ces pôles en :

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

Les grandes entités géographiques



tions 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 ;
- organisant un système des espaces ouverts, qui participent à la structuration du bassin de vie.

À l'horizon 2030, hors agglomération centrale, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal est possible pour chaque commune de l'agglomération du pôle de centralité à conforter (cf. définition et calcul de référence de la superficie de l'espace urbanisé).

En cas de SCoT ou de PLU intercommunal, ces capacités peuvent être mutualisées pour permettre de répondre au mieux aux objectifs intercommunaux.

L'EXTENSION MODÉRÉE DES BOURGS, DES VILLAGES ET DES HAMEAUX

Les communes concernées sont identifiées sur la carte des « Grandes entités géographiques ».

Les objectifs poursuivis sont de contenir l'étalement urbain, de limiter la consommation et le morcellement des espaces agricoles, boisés et naturels et d'éviter l'accroissement des déplacements.

ORIENTATIONS

Le développement doit s'opérer prioritairement à l'intérieur des tissus urbains existants, en cohérence avec l'objectif de densification. 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 environnement naturel sans le déstructurer 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.

Les extensions doivent être limitées, en recherchant la plus grande compacité possible autour de l'urbanisation existante, et doivent être localisées préférentiellement en continuité de l'espace urbanisé des bourgs et villages principaux.

À l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5 % de l'espace urbanisé communal des bourgs, des villages et des hameaux (cf. définition et calcul de référence de l'espace urbanisé) est possible.

En cas de SCoT ou de PLU intercommunal, ces capacités peuvent être mutualisées pour permettre de répondre au mieux aux objectifs intercommunaux.

Les projets d'infrastructures, tout particulièrement les déviations des bourgs et villages, doivent être conçus de manière à éviter les délaissés, qui conduiraient, même à long terme, à une extension des espaces à bâtir et à un développement non modéré.

Les espaces de respiration entre bourgs, villages et hameaux doivent être respectés et confortés.

CALCUL DE RÉFÉRENCE DE LA SUPERFICIE DES ESPACES URBANISÉS POUR L'APPLICATION DES ORIENTATIONS RELATIVES À LA DENSIFICATION DES ESPACES URBANISÉS ET AUX CAPACITÉS D'EXTENSION NON CARTOGRAPHIÉES

Pour le calcul de référence de la superficie des espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF doivent être exclus, outre les espaces agricoles, boisés naturels et en eau, les espaces à dominante non bâtie de niveau supracommunal, régional ou national :

- espaces à dominante imperméabilisée (centrales électriques, usines d'eau potable, installations de production, de raffinage et de stockage d'hydrocarbures, installations radioélectriques, installations aéroportuaires, emprises ferroviaires et autoroutières, etc.) ;
- 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 espaces urbanisés

■ à inclure dans le calcul de référence de la superficie des espaces urbanisés

■ à exclure du calcul



© Région Île-de-France 2013

3

PRÉSERVER ET VALORISER

3.1	Les fronts urbains	37
3.2	Les espaces agricoles	38
3.3	Les espaces boisés et les espaces naturels	40
3.4	Les espaces verts et les espaces de loisirs	42
3.5	Les continuités : espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes	44
3.6	Le fleuve et les espaces en eau	46

3.1 LES FRONTS URBAINS

On entend par front urbain 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 frontière à l'urbanisation ;
- renforcer l'image et l'identité de l'espace urbain ;
- 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 ;
- permettre le retour de la nature en ville.

Leur traitement doit permettre une transition entre l'espace urbain ou à urbaniser et les espaces ouverts et la valorisation réciproque de ces espaces.

Dans la ceinture verte et dans les grandes vallées, où la pression urbaine est particulièrement forte, des fronts urbains d'intérêt régional sont figurés par le symbole 12 sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

ORIENTATIONS

Les fronts urbains d'intérêt régional sont intangibles. Les redents situés entre la limite

d'urbanisation et le front peuvent être urbanisés. Aucune urbanisation nouvelle ne peut les franchir. Il appartient toutefois aux collectivités territoriales d'en fixer les limites précises dans leurs documents d'urbanisme.

Les limites de l'urbanisation existante, lignes de contact avec les espaces agricoles, boisés et naturels, doivent être, le cas échéant, adaptées afin de constituer un front cohérent et maîtrisées et traitées afin d'atteindre les objectifs qui sont assignés aux fronts urbains.

À l'occasion des projets d'extensions, doivent être déterminés :

- d'une part, les espaces nécessaires aux développements urbains et les limites à terme de ces extensions, dans le respect de la préservation des espaces agricoles, boisés et naturels, de l'activité agricole, et l'économie d'espace. Ces limites suivront les lignes de rupture géographique, naturelle ou artificielle, lorsque celles-ci existent ; en leur absence, le front sera créé et aménagé sur les espaces à vocation urbaine ;
- d'autre part, des fronts urbains temporaires lors des phases successives d'urbanisation, afin de traiter la transition avec les espaces agricoles, boisés et naturels, et de permettre une meilleure gestion de l'activité agricole par une plus grande lisibilité des développements urbains. ■

12  Les fronts urbains d'intérêt régional

Légende de la CDGT

3.2 LES ESPACES AGRICOLES

Les espaces agricoles franciliens, supports pour des productions alimentaires ou non alimentaires, sont 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 (les continuités agricoles), ainsi que des ensembles agricoles homogènes formant de grandes pénétrantes dans l'agglomération, en lien avec l'espace rural environnant ;
- en trame verte d'agglomération, des unités agricoles urbaines fonctionnelles malgré leur enclavement.

Les espaces agricoles sont indiqués par l'aplat 13 sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Les espaces agricoles d'une superficie inférieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale et 15 hectares hors agglomération centrale ne figurent pas sur la carte.

ORIENTATIONS

Les unités d'espaces agricoles cohérentes sont à préserver.

Les espaces agricoles qui ne figurent pas sur la carte sont à préserver s'ils sont exploitables et nécessaires à la viabilité de l'exploitation agricole.

Dans le cas contraire, l'aménagement de ces espaces doit permettre d'en conserver une partie en espace ouvert.

Dans les espaces agricoles, hormis lorsque des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées sont prévues, sont exclus tous les installations, ouvrages et travaux autres que les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole.

Peuvent toutefois être autorisés sous condition de ne pas nuire à l'activité agricole ou de ne pas remettre en cause sa pérennité :

- les installations nécessaires au captage d'eau potable ;
- les installations de collecte, stockage et premier conditionnement des produits agricoles dont la proximité est indispensable à l'activité agricole en cause. Hors ces cas, les installations de stockage, de transit et les industries de transformation des

13



Les espaces agricoles

Légende de la CDGT

produits agricoles doivent s'implanter dans des zones d'activités ;

- le passage des infrastructures, à condition qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité ;
- 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 ;
- à titre exceptionnel, lorsqu'ils ne peuvent être accueillis dans les espaces urbanisés, des ouvrages et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif de niveau intercommunal liés notamment au traitement des déchets solides ou liquides ainsi qu' à la production d'énergie (notamment, stations électriques, grandes éoliennes, plateformes d'approvisionnement et de conditionnement de la biomasse). Toutefois, les installations photovoltaïques sont interdites au sol dans les espaces agricoles.

Ces aménagements et ces constructions doivent être économes en espace et veiller à une bonne intégration environnementale et paysagère. Leur localisation doit prendre en compte les risques de nuisances pour le voisinage, ainsi que les données géomorpho-

logiques et hydrographiques du terrain. Ils ne doivent pas favoriser le mitage des espaces agricoles et n'ont donc pas vocation à favoriser une urbanisation future dans leur continuité.

Il importe également de maintenir les continuités entre les espaces et d'assurer les accès entre les sièges d'exploitation, les parcelles agricoles et les équipements d'amont et d'aval des filières. Ainsi qu'il est prescrit dans le chapitre 3.5 (« Les continuités : espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes »), la fragmentation des espaces agricoles doit être évitée et lorsqu'elle ne peut l'être, les continuités doivent être rétablies.

Les éléments, les espaces et les milieux d'intérêt écologique et paysager présents dans les espaces à dominante agricole doivent être identifiés et préservés par les documents d'urbanisme locaux. ■

3.3 LES ESPACES BOISÉS ET LES ESPACES NATURELS

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

Les espaces naturels, souvent de faible emprise, n'en sont pas moins 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.

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, etc.).

Les espaces boisés et naturels sont indiqués par l'aplat 14 sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Les espaces boisés et naturels d'une superficie inférieure à 5 hectares dans l'agglomération

centrale et 15 hectares hors agglomération centrale ne figurent pas sur la carte.

ORIENTATIONS

Sans préjudice des dispositions du code de l'environnement, les espaces naturels représentés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire doivent être préservés. Ils n'ont pas vocation à être systématiquement boisés.

Sans préjudice des dispositions du code forestier en matière de gestion durable, les bois et forêts doivent être préservés.

Lorsque les dispositions législatives et réglementaires applicables à ces espaces permettent de l'envisager, peuvent être autorisés :

- le passage des infrastructures, à condition qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et que son impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement et par le rétablissement de continuités conformément au chapitre 3.5 (« Les continuités : espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes »), par exemple en reconstituant un relais avec un massif voisin ;

14

Les espaces boisés
et les espaces naturels

Légende de la CDGT

- l'exploitation des carrières, sous réserve de ne pas engager des destructions irréversibles et de garantir le retour à une vocation naturelle ou boisée des sols concernés.

D'autres projets peuvent être autorisés à titre exceptionnel par le préfet, sous réserve de compensation, dès lors qu'aucun autre lieu d'implantation n'est possible, notamment dans les espaces urbanisés. Les aménagements et constructions doivent être économes en espace et veiller à une bonne intégration environnementale et paysagère, notamment par le maintien ou la restauration des continuités écologiques. Une attention toute particulière doit être portée à la préservation des espaces boisés et naturels dans les communes comprenant des secteurs déficitaires en espaces verts publics ou disposant de moins de 10 % en superficie d'espaces agricoles, boisés, naturels et d'espaces ouverts urbains. (cf. 2.1 «Orientations communes»).

Les lisières des espaces boisés doivent être protégées. En dehors des sites urbains constitués, à l'exclusion des bâtiments à destination agricole, toute nouvelle urbanisation ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 mètres des lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares. Un ensemble de constructions éparses ne saurait être regardé comme un site urbain constitué.

Peuvent être autorisés les aménagements et les installations assurant la vocation multifonctionnelle de la forêt, à savoir la production forestière, l'accueil du public, les missions écologiques et paysagères, et notamment :

- l'accès pour les besoins de la gestion forestière;
- l'implantation des équipements nécessaires au 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 métropole. ■

3.4 LES ESPACES VERTS ET LES ESPACES DE LOISIRS

Les espaces verts et les espaces de loisirs regroupent des espaces d'emprise variable qui ont eu initialement une vocation sociale (détente, ressourcement, sport, etc.), et dont un grand nombre remplit aujourd'hui au titre d'espaces ouverts des fonctions environnementales importantes, telles que capacité d'expansion des crues, rafraîchissement des quartiers, préservation de la biodiversité en milieu urbain, etc. Ils sont un élément indispensable à la ville vivable et sont constitutifs de son intensité. Ils participent également au développement de l'offre touristique et à l'attractivité régionale.

Sont considérés comme espaces verts et espaces de loisirs :

- les espaces verts publics, les jardins et les grands parcs publics ;
- les jardins familiaux, les jardins partagés et les jardins solidaires ;
- les bases de plein air et de loisirs locales et régionales ;
- les parcs liés aux activités de loisirs, les parcs animaliers, les zoos, les parcs d'attractions ;
- les grands équipements comportant une part importante d'espaces ouverts :

les golfs, les hippodromes, les campings ;

- les terrains de sports de plein air (terrains de football, athlétisme, rugby, tennis, centre équestre, etc.) ;
- certains parcs de châteaux et d'abbayes comportant des enjeux régionaux en matière de patrimoine et de tourisme, notamment les châteaux de Vaux-le-Vicomte, de Champs-sur-Marne, de Fontainebleau, de Breteuil, de Courson, de Thoiry, de la Roche-Guyon, de Villarceaux, d'Écouen, et de Saint-Jean-de-Beauregard, et les domaines des abbayes de Royaumont, Port royal des champs, et des Vaux-de-Cernay.

Les espaces verts et les espaces de loisirs cartographiés sont figurés par l'aplat **15** sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Les espaces verts et les espaces de loisirs d'une superficie inférieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale et 15 hectares hors agglomération centrale ne figurent pas sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer ou à étendre, sur des espaces bâtis, ouverts urbains, voire agricoles, boisés ou naturels, sont symbolisés sur

- 15**  Les espaces verts et les espaces de loisirs
- 16¹**  Les espaces verts et les espaces de loisirs
- 16²**  d'intérêt régional à créer

Légende de la CDGT

la carte de destination générale des différentes parties du territoire :

- par le symbole 16¹ pour ceux de plus de 5 hectares, qui correspondent à des équipements verts et des espaces de loisirs de niveau régional ;
- par le symbole 16² pour ceux de 2 à 5 hectares, qui correspondent à un échelon intermédiaire d'espace vert.

Ces espaces figurent sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire du SDRIF car ils constituent des «équipements verts» destinés à rééquilibrer l'offre des secteurs déficitaires et présentent un enjeu régional. L'indication de ces espaces verts à créer a notamment pour objectif de ne pas obérer leur réalisation. Ils n'excluent pas la création d'autres espaces verts à l'occasion d'opérations urbaines.

ORIENTATIONS

Il convient de pérenniser la vocation des espaces verts publics existants, de valoriser les espaces ouverts privés insérés dans la ville dense, d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent ces espaces.

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.

Des emprises foncières sont à réserver dans les zones carencées en espaces verts, notamment dans les opérations de renouvellement urbain et en valorisant les espaces ouverts encore présents (cf. 2.1 «Orientations communes»).

Il reviendra en conséquence aux collectivités territoriales de s'assurer que leurs documents d'urbanisme permettent notamment :

- de préserver les emprises dédiées aux espaces verts publics existants ;
- d'affirmer prioritairement la vocation d'espaces verts publics et de loisirs des secteurs sous-minés par d'anciennes carrières non encore urbanisés en cœur d'agglomération et dans la ceinture verte, en particulier dans les territoires carencés en espaces verts ;
- de créer les espaces verts d'intérêt régional ;
- d'aménager les bases de plein air et 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.

L'accessibilité des espaces verts publics et des espaces de loisirs (maillage, lien avec les autres espaces publics, etc.) doit être améliorée. ■

3.5 LES CONTINUITÉS : ESPACES DE RESPIRATION, LIAISONS AGRICOLES ET FORESTIÈRES, CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES, LIAISONS VERTES

La préservation d'unités d'espaces ouverts ne suffit pas pour assurer la viabilité des activités agricoles et forestières et la pérennité des écosystèmes. Pour assurer leur fonctionnalité, il importe de pérenniser des continuités entre ces espaces et aussi de garantir leurs accès aux hommes, via des circulations agricoles, forestières ou des liaisons vertes.

Sont considérés par le présent schéma comme continuités :

- les espaces de respiration, qui désignent une continuité large d'espaces agricoles, boisés ou naturels, entre les noyaux urbains. Ils assurent une fonction de coupure d'urbanisation essentielle dans la structuration de l'espace et le paysage ;
- les continuités écologiques, qui désignent des continuités boisées, herbacées, agricoles et humides permettant la circulation des espèces entre des réservoirs de biodiversité ;

- les liaisons agricoles et forestières, qui désignent les liens stratégiques entre les entités agricoles (ou boisées) fonctionnant en réseau. Elles permettent d'assurer les circulations agricoles (ou forestières) entre les sièges d'exploitation, les parcelles et les équipements d'amont et d'aval des filières. Elles constituent, dans la mesure du possible, des continuités spatiales concourant aux paysages et à l'identité des lieux ;
- les liaisons vertes, qui relient des espaces verts du cœur de métropole, des espaces ouverts de la ceinture verte et des grands espaces forestiers et naturels de l'espace rural.

Ces espaces sont à considérer sous l'aspect spatial et sous l'aspect fonctionnel. Ils confortent l'organisation générale et les différentes fonctions des espaces ouverts.

Sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire sont indiqués, de

Les continuités

17



Espace de respiration (R),
liaison agricole et forestière (A),
continuité écologique (E),
liaison verte (V)

Légende de la CDGT

manière schématique, par le symbole ⑰, les espaces de respiration (R), liaisons agricoles et forestières (A), continuités écologiques (E) et liaisons vertes (V).

Ces flèches représentent les segments à enjeux pour pérenniser l'intégralité de la continuité.

Les segments de continuités écologiques représentés sont ceux faisant partie des continuités principales d'intérêt régional ou suprarégional du SRCE, où un conflit potentiel apparaît au regard des projets de changement d'affectation des sols.

ORIENTATIONS

Ces continuités doivent être maintenues ou créées sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement (secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, projets d'infrastructures, etc.). En milieu urbain, s'il n'est pas toujours possible de maintenir une emprise large pour ces continuités, leur caractère multifonctionnel est essentiel à préserver, voire à améliorer (trame verte d'agglomération, corridor fluvial, rivière urbaine, etc.).

Leur rétablissement doit être favorisé à l'occasion d'opérations d'aménagement et de renouvellement urbain.

Ces continuités peuvent être le support de plusieurs fonctions : espaces de respiration

et/ou liaisons agricoles et forestières et/ou continuités écologiques et/ou liaisons vertes. Il faudra alors veiller à la compatibilité de ces fonctions.

L'emplacement, le tracé et l'ampleur des continuités doivent être précisés et adaptés localement à leurs fonctions, y compris en cas de superposition avec des secteurs urbanisés ou d'urbanisation, et ceci en cohérence avec les territoires voisins.

Dans le cadre de la réalisation de projets d'infrastructures, il faudra être particulièrement vigilant à éviter, et le cas échéant à réduire (et à défaut compenser) l'impact des infrastructures sur les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques. ■

3.6 LE FLEUVE ET LES ESPACES EN EAU

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, etc.) qu'il convient de concilier afin :

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

Sont concernés le réseau hydrographique et les plans d'eau, figurés par l'aplat 18 sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, ainsi que les espaces qui leur sont liés. Les espaces en eau d'une superficie inférieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale et 15 hectares hors agglomération centrale ne figurent pas sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, mais obéissent aux mêmes orientations.

ORIENTATIONS

Il est impératif de prendre en compte dans les projets de densification et d'extension de l'urbanisation la préservation des ressources et des milieux en eau à long terme, au premier rang desquels les ressources stratégiques des grandes nappes (Champigny, Beauce, Albien et Néocomien).

L'urbanisation doit d'une part respecter l'écoulement naturel des cours d'eau, en particulier dans les fonds de vallée, et d'autre part permettre la réouverture des rivières urbaines et les soustraire aux réseaux d'assainissement, en réservant une marge de recul suffisante à leur renaturation (en particulier Bièvre, Croult, Morée, Petit-Rosne, Rosne, Sausset, Vieille-Mer-Arthelon, Marivel et Vaucresson).

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, noues) et par l'aménagement d'espaces ouverts et la végétalisation au bord de l'eau.

18  Le fleuve et les espaces en eau

Légende de la CDGT

Les éléments naturels (zones humides, zones naturelles d'expansion des crues, berges naturelles, dépendances et délaissés de rivière et réseaux aquatiques et humides de têtes de bassin) participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau ne doivent pas être dégradés par les aménagements et les constructions.

Les berges non imperméabilisées des cours d'eau doivent être préservées et leur rétablissement favorisé à l'occasion des opérations d'aménagement et de renouvellement urbain.

Si la construction ou l'imperméabilisation des berges ne peut être évitée, pour assurer des fonctions en lien avec la voie d'eau notamment (port, zone de logistique multimodale, base nautique, etc.), la continuité de trame bleue et de trame verte et l'accessibilité du public aux cours d'eau doivent être respectées. ■

ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES

ORIENTATIONS
RÉGLEMENTAIRES

INDEX

Sigles..... 50

Termes techniques 50

SIGLES

CDGT	Carte de destination générale des différentes parties du territoire	PLU	Plan local d'urbanisme
Ceser	Conseil économique, social et environnemental régional	PME	Petite et moyenne entreprise
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable	PMI	Petite et moyenne industrie
DUP	Déclaration d'utilité publique	SCoT	Schéma de cohérence territoriale
ITE	Installation terminale embranchée	SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
MOS	Mode d'occupation du sol	SDRIF	Schéma directeur de la région Île-de-France
PDUIF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France	SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
PGRI	Plan de gestion des risques d'inondation	SRIT	Schéma régional des infrastructures et des transports
		STIF	Syndicat des transports d'Île-de-France
		THT	Très haute tension

TERMES TECHNIQUES

Les abréviations et numéros renvoient aux fascicules et pages où le terme technique fait l'objet d'une définition, d'un développement ou d'une illustration

VR	Vision régionale - Préambule
DPSO	Défis, projet spatial régional et objectifs
OR	Orientations réglementaires

EE	Évaluation environnementale
MO	Propositions pour la mise en œuvre - Annexe

Agenda 21	MO/71	Ceinture verte	DPSO/71, 151, EE/102
Agglomération centrale	DPSO/87, OR/12, 32	Centralité	VR/34
Agrément	MO/79	Charte aménagement-transport	MO/68
Aide à la pierre	MO/33	Cœur de métropole	DPSO/40, OR/12, EE/76
Artificialisation des sols	DPSO/78, 115, EE/91, 103	Compacité régionale	DPSO/30, 55
Atelier international du Grand Paris	MO/74	Compacité urbaine	VR/54, DPSO/30, 54
Ateliers de création urbaine	MO/74	Conférence des présidents de régions du Bassin parisien	MO/61
Autorité organisatrice des transports	MO/76	Conférence régionale des collectivités	MO/143
Bassin de vie	DPSO/27	Consommation d'espace	VR/54, EE/104
Bassin parisien	VR/26, DPSO/44, 72	Continuité écologique	DPSO/154, OR/44, EE/142
Biomasse	DPSO/164, EE/188	Contrat de développement territorial	MO/67
Boulevards métropolitains	DPSO/107, EE/189	Contrat de projet Etat-Région	MO/70
Capacité d'urbanisation	OR/13, EE/112	Contrat de projet interrégional	MO/60
Carence en espaces verts	DPSO/25	Contrat particulier Région-département	MO/62
Carrefour biogéographique	EE/116	Conversion écologique et sociale de l'économie	VR/47, DPSO/126

Corridors écologiques.....	DPSO/154, EE/120
Critérisation.....	MO/67
Densification.....	DPSO/54, OR/16, EE/79
Densité humaine.....	OR/16, EE/106
Effet d'accompagnement.....	EE/37, 73
Effet de masse.....	EE/37, 73
Effet de structure.....	EE/37, 73
Effets escomptables.....	EE/73
Entente territoriale.....	MO/64
Entités géographiques.....	DPSO/17, OR/32, EE/36,111
Équilibre habitat/emploi.....	DPSO/27
Équilibre logements/emploi.....	MO/30
Espace de respiration.....	DPSO/71, 151, OR/44, EE/109
Espace rural.....	DPSO/71
Espace urbanisé communal.....	OR/28
Espaces naturels.....	DPSO/64, OR/40
Espaces ouverts.....	DPSO/32, OR/36, EE/21, 101
Espaces ouverts urbains.....	DPSO/54, 113, EE/101
Extensions urbaines.....	EE/110, MO/31
Facteur 4.....	DPSO/31, EE/47
Fonctionnement des espaces ouverts.....	EE/113
Fonction des espaces ouverts.....	OR/36, 44
Fragmentation des espaces.....	DPSO/152, EE/106
Front urbain (d'intérêt régional).....	DPSO/66, 72, OR/37, EE/114
Gaz à effet de serre.....	DPSO/31, EE/208
Grand projet 3.....	MO/69
Îlot de chaleur urbain.....	DPSO/34, EE/87
Imperméabilisation des sols.....	DPSO/34, EE/127
Incidences notables prévisibles.....	EE/78
Indicateur d'impact spécifique.....	EE/231
Indicateur de réalisation.....	EE/230
Indicateur de résultat.....	EE/231
Indicateur d'impact global.....	EE/231
Innovation.....	VR/58, DPSO/40
Intensification urbaine.....	DPSO/54, EE/71
Intensité urbaine.....	VR/55, DPSO/54
Intérêt régional.....	DPSO/51
Interface ville/nature.....	DPSO/71
Liaison agricole et forestière.....	DPSO/160, OR/44, EE/109
Liaison verte.....	DPSO/71, 158, OR/44, EE/109

Métro automatique du Grand Paris Express.....	VR/54, DPSO/107, MO/22
Mixité sociale.....	VR/55, DPSO/87
Modèle de développement.....	DPSO/51
Multipolaire.....	DPSO/55, 62
Nouveaux quartiers urbains.....	MO/70
Pactes.....	MO/42
Parc naturel régional.....	VR/60, MO/71
Pénétrantes agricoles et boisées.....	DPSO/160, 151
Périmètre de calcul des GES.....	EE/89
Plan d'actions régional pour la mobilité durable.....	MO/19
Plan de déplacement urbain d'Île-de-France.....	MO/18
Plan de mobilisation pour les transports collectifs.....	MO/18
Plan local d'urbanisme.....	OR/10, MO/78
Pôle de centralité.....	DPSO/48, 95, OR/12, 32
Potentiel de densification.....	OR/27, EE/84
Programme local de l'habitat.....	MO/32
Rapport de compatibilité.....	DPSO/14, OR/10, EE/12, MO/12
Renouvellement urbain.....	DPSO/54
Report modal.....	DPSO/110, 135
Réservoir de biodiversité.....	DPSO/154
Ressources naturelles.....	VR/60, DPSO/31, 53, EE/27, 78
Risque de mouvement de terrain.....	DPSO/117, EE/158
Risque technologique.....	DPSO/162, 166, EE/162
Ruissellement.....	EE/127
Schéma de cohérence territorial.....	OR/10, MO/78
Secteur déficitaire en espaces verts.....	OR/25
Site ou zone Natura 2000.....	EE/47, 119
Système régional des espaces ouverts.....	DPSO/152, EE/54
Territoires contributifs.....	VR/57, DPSO/52
Territoires d'intérêt métropolitain.....	DPSO/80, MO/65
Territoires écologiquement prioritaires.....	VR/56, MO/67
Territorialisation des objectifs de logement.....	MO/29
Trame verte d'agglomération.....	DPSO/71, 96, EE/62
Trame verte et bleue.....	DPSO/154, EE/58, MO/45
Unité paysagère.....	DPSO/156, EE/98
Urbanisation au sens strict.....	EE/238
Voies rapides apaisées.....	DPSO/108
Vulnérabilité face aux risques.....	DPSO/164
Zones humides.....	EE/127

Le Schéma directeur de la région Île-de-France a été élaboré sous l'autorité de

- Jean-Paul Huchon, président du Conseil régional d'Île-de-France, président du Comité de pilotage de la révision du Schéma directeur,
- Alain Amédéo, vice-président du Conseil régional en charge de l'aménagement du territoire, de la coopération interrégionale et des contrats ruraux,
- Mireille Ferri, vice-présidente du conseil régional en charge de l'aménagement lors de la précédente mandature (2004-2010).

La révision du SDRIF a été menée en association avec les services de l'État

- Représentés par Jean Daubigny, préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris et par Jean-Claude Ruyschaert, directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France, membres du comité de pilotage,
- Assistés des services de la DRIEA et notamment de Daniel Bazin, directeur adjoint au pilotage des Services, de François Dubois, chef du Service de l'Aménagement, de Sophie Lafenêtre, adjointe au Chef de Service de l'Aménagement et Responsable du Département des Politiques d'aménagement durable, de Annick Auffret, chef du Bureau Planification, et de Sophie Robin, chargée d'études.

En partenariat avec le Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France

- Présidé par Jean-Claude Boucherat, membre du comité de pilotage, avec le concours de Pierre Moulié, rapporteur général, président de la Commission aménagement du territoire et de la Commission spécialisée des infrastructures de transport du CESER,
- Assistés de Catherine Maubert et Bruno Mouglin, directrice et directeur-adjoint du cabinet du Président du CESER, et de Delphine Berling, chargée de mission Aménagement du territoire.

La révision du SDRIF a bénéficié du concours d'Hélène Vestur, Conseillère d'Etat, en qualité de pré-rapporteuse.

La maîtrise d'ouvrage a été assurée par les Services de la Région Île-de-France, sous l'autorité de Jean-Michel Thornary, directeur général des services.

La coordination générale a été assurée par :

- L'Unité Aménagement Durable, dirigée successivement par Jean-Claude Gaillot et Olivier Moulin, directeur général adjoint,
- La Direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines, dirigée par Valérie Mancret-Taylor, directrice, Caroline Bonan-Richard et Nicolas Rolland, sous-directeurs, Léo Fauconnet, chef de la mission juridique.
- L'équipe projet a été conduite par Isabelle Fabre, chef de projet de la révision du SDRIF, accompagnée de Violaine Allais et Jean-Michel Grandchamp. Elle était composée de Fatiha Amrouche, Cédric Aubouin, Christophe Barbara, Romain Bentegeat, Stefan Bove, Gaëlle Bulte-Roger, Patrick Chaimovitch, Estelle Crétois, Thibault De Laleu, Lucie Droulers, Marc Fanchini, Dominique Fèvre, Pascal Hauchecorne, Agnès Henry, Aurelia Jakob, Elodie Lachaud, Jean-Frédéric Laffargue, Céline Laurens, Sandrine Lemire, Evelyne Lestrat, Bruno Louis, Christine Loncle, Séverine Madura, Sophie Manca, Julien Megdoud, Laëtitia Pageot, Marie-Françoise Pineda, Mélanie Pusset, Juliana Ribeiro, Julie Rodriguez, Christine Roma-Facquez, Nicolas Redt, Alexandra Rossi, Joachim Solda.

La maîtrise d'œuvre a été assurée par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France, sous l'autorité de François Dugeny, directeur général.

La coordination générale a été assurée par :

- Le Département Planification et Aménagement durables, dirigé par Vincent Fouchier, directeur général adjoint, directeur délégué au SDRIF, puis placé sous l'autorité directe de François Dugeny, directeur général,
- L'équipe projet conduite par Sandrine Barreiro, chef de projet de la révision du SDRIF, et composée de Emmanuel Blum, Marie Carles, Laurie Gobled, Anne-Claire Davy, Elisabeth Faguer, Ludovic Faytre, Nicolas Laruelle, Corinne Legenne, Julie Missonnier, Muriel Naudin, Laurence Nologues, Dorothée Palayan, Dominique Riou, Anne-Marie Roméra, Florian Soulard, Sophie Tabuteau, Angélique Templier, Marion Tillet, Yann Watkin,
- Avec l'appui technique de Adelaïde Bardon, Karim Ben Meriem, Etienne Berthon, Laure de Biasi, Elisabeth Bordes-Pages, Simon Carrage, Bernard Cauchetier, Valérie Constanty, Erwan Cordeau, Olivier Cransac, Guillemette Crozet, Amélie Darley, Carole Delaporte, Régis Dugué, Anca Dugué, Audrey Gauthier, François Gorrand, Pascale Guery, Sandrine Gueymard, Brigitte Guigou, Sabine Host, Eric Huybrechts, Emilie Jarousseau, Paul Lecroart, Hervé Lerolle, Martine Liotard, Marie-Angèle Lopes, Philippe Louchart, Edouard Massonneau, Cécile Maclair, Philippe Montillet, Lydia Mykolenko, Danièle Navarre,

Claire Peuvergne, Laetitia Pigato, Corinne Praznocy,
Manuel Pruvost-Bouvattier, Corinne Ropital, Victor Said, Jean-François
Saigault, Indira Sivasoubramaniane, Daniel Thépin, Frédéric Theulé,
Pierre-Marie Tricaud, Pauline Zeiger, Gwenaëlle Zunino.

Avec les contributions :

Du Syndicat des Transports d'Île-de-France, de l'Agence des Espaces
Verts, de l'Agence Régionale de Développement, de l'Etablissement Public
Foncier Ile-de-France, des Parcs Naturels Régionaux.

En liaison avec :

- Matthieu Liénard, responsable du pôle Politiques territoriales du Cabinet
du Président, conseiller technique chargé de l'Aménagement et du Grand
Paris auprès du Président du Conseil régional d'Île-de-France,
- Corinne Leroy-Burel, chargée de mission auprès du Vice-président
du Conseil régional en charge de l'aménagement du territoire,
de la coopération interrégionale et des contrats ruraux.

Avec le concours de l'ensemble des services de la Région, notamment :

Au sein de l'Unité aménagement durable :

- La Direction des Transports, dirigée par Sandrine Gourlet, directrice,
- La Direction de l'Environnement, dirigée par Patricia Correze-Lénée,
directrice
- De l'Unité des Affaires juridiques, marchés, qualité, dirigée par
Fleur Jourdan, directrice générale adjointe,
- De l'Unité Communication, dirigée par Xavier Crouan, directeur général
adjoint,
- De l'Unité Développement, dirigée par Suzanne Srodogora, directrice
générale adjointe,
- De l'Unité Lycées, dirigée par Ariane Azéma, directrice générale adjointe,
- De l'Unité Société, dirigée par Etienne Achille, directeur général adjoint,
- De l'Unité du personnel et des ressources humaines, dirigée par
Michel Prudhomme, directeur général adjoint,
- De l'Unité du Patrimoine et des moyens généraux, dirigée par
Daniel Daehn, directeur général adjoint,
- Du Secrétariat Général du Conseil régional, dirigé par Éric Arnaud,
secrétaire général.

Avec le concours de l'ensemble des départements de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France :

- Le Département Démographie habitat équipement et gestion locale,
dirigé par Christine Corbillé puis Catherine Boillot,
- Le Département Economie et développement local, dirigé
par Anne-Marie Roméra,
- Le Département Environnement urbain et rural, dirigé par
Christian Thibault,
- Le Département Mobilité et transport, dirigé par Alain Meyere puis
Elisabeth Gouvelnal,

- Le Département Urbanisme, aménagement et territoires, dirigé
par Jean-Pierre Palisse puis Fouad Awada, directeurs généraux adjoints,
- Le Département Information, documentation, multimédia, dirigé par
Philippe Montillet,
- Le Département Studio, création, édition, dirigé par Frédéric Theulé,
- Le Département du Système d'information géographique régional, dirigé
par Michel Hénin,
- Le département Système d'information, dirigé par Jean-Marie Lesens,
- La Mission Etudes sécurité, dirigée par Sylvie Scherer,
- L'observatoire régional de la santé, dirigé par Nathalie Sénécal-Garnier,
- L'Institut régional de développement du sport en Île-de-France, dirigé
par Gérard Lacoste.

Et de Gérard Lacoste, directeur général adjoint, en charge de la Stratégie
et du développement.

Conception graphique et maquette : Institut d'aménagement
et d'urbanisme de la région d'Île-de-France et OPS2

Conception cartographique et illustrations : Institut d'aménagement
et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, Ville Ouverte, WeDoData
et Readymake

Couvertures : Rampazzo

Imprimeur : Imprimerie de Compiègne

ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES

ORIENTATIONS
RÉGLEMENTAIRES



Conseil régional d'Île-de-France
35, bld des Invalides – 75007 Paris
Tél. : 01 53 85 53 85 – www.iledefrance.fr