

ORIENTATIONS DU SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL D'ILE DE FRANCE (SDRIF) approuvé LE 27 DECEMBRE 2013

PRÉSENTATION DU SDRIF APPROUVÉ LE 27 DÉCEMBRE 2013 :

1/ Statut juridique du SDRIF :

Par décret N°2013-1241 du 27 décembre 2013, le nouveau schéma directeur de la région d'Ile-de-France (SDRIF) est approuvé. Le décret du 26 avril 1994 portant approbation de la révision du SDRIF 1994 est abrogé.

Le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien en application des dispositions de l'article L.141-1 du code de l'urbanisme.

Conformément à cet article, le SDRIF « détermine :

- 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 transports et des grands équipements,
- la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques »

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

Il assure la cohérence des politiques publiques sectorielles des différents acteurs compétents. Il 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.

Les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et en leur absence, les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les documents d'urbanisme en tenant lieu, doivent être compatibles avec les dispositions du SDRIF (cf. schéma relatif à la hiérarchie des normes d'urbanisme en annexe).

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

L'article L.111.1-1 du code de l'urbanisme précise que les SCOT et les PLU approuvés avant l'approbation du SDRIF devront être rendus compatibles dans un délai de trois ans à compter de cette approbation, soit le 27 décembre 2016 au plus tard.

2/ Composition du SDRIF :

Le SDRIF 2013 est composé de six fascicules intitulés :

1. Vision régionale (préambule)
2. Défis, projet spatial régional et objectifs
3. Orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire
4. Évaluation environnementale
5. Propositions pour la mise en œuvre du SDRIF (annexe)
6. Synthèse (annexe)

Seuls les fascicules mentionnés aux 2° et 3° sont opposables. Le fascicule 3° (orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire) est le seul de portée normative.

La carte de destination générale des différentes parties du territoire, 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 ha dans l'agglomération centrale et d'une superficie inférieure à 15 ha 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.

Il appartient donc aux documents d'urbanisme locaux de préciser les limites des espaces identifiés, ainsi que celles des éléments présentés 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 carte est téléchargeable sur les sites :

(www.iledefrance.fr, www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr).

Il appartient aux communes et groupements de communes de définir précisément le lieu, la taille et la délimitation des espaces urbanisables.

3/ Les orientations réglementaires :

Le Schéma directeur Île-de-France 2030 se donne pour ambition l'établissement d'un modèle urbain compact et intense, solidaire, maillé et multipolaire, tenant tout autant compte des identités et des initiatives locales, que du besoin de cohérence de l'intérêt général pour le long terme.

Le projet spatial régional est la réponse spatiale au modèle de développement francilien, qui s'appuie sur trois piliers interdépendants :

- • polariser et équilibrer ;
- • relier et structurer ;
- • préserver et valoriser.

Les orientations réglementaires du SDRIF traduisent la mise en œuvre du projet spatial autour de ces trois piliers.

Le champ d'application géographique des orientations du SDRIF figure, pour l'essentiel, dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) sous la forme d'aplats, de pastilles de couleurs différentes et de symboles.

1) POLARISER ET EQUILIBRER :

Un des objectifs du SDRIF est de conforter la diversité de fonctions de la région ainsi que son attractivité en privilégiant son développement autour de 4 axes :

- Une région plus équilibrée autour de plusieurs bassins de vie ;*
- Une multipolarité plus affirmée, notamment autour des gares RER et du métro automatique du Grand Paris Express ;*
- Un développement de l'emploi dans les territoires en assurant une diversité économique ;*
- Une densification des tissus urbains pour une mixité urbaine renforcée.*

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.*

Orientations communes aux espaces urbanisés et aux nouveaux espaces d'urbanisation :

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.

La priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels par la densification des espaces déjà urbanisés.

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 nouveaux espaces d'urbanisation doivent être maîtrisés, denses, en lien avec la desserte et l'offre d'équipements.

Il conviendra de renforcer la mixité des fonctions.

En matière de logement, 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.

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.

- 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.

Il appartient aux documents d'urbanisme de démontrer que les objectifs fixés par le SDRIF pour les espaces urbanisés sont pris en compte au niveau local et qu'ils se donnent les moyens de les atteindre.

1 – Les espaces urbanisés à optimiser (symbole 5 de la CDGT) :

Orientations

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

- de la densité humaine (cf. définition en annexe 1),
- de la densité moyenne des espaces d'habitat (cf. définition en annexe 1).

2 – Les quartiers à densifier à proximité des gares (symbole 6 de la CDGT) :

Ces quartiers sont définis par un rayon de l'ordre de 1000 mètres autour d'une gare ferroviaire 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'échelle communale, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 15 % à l'horizon 2030 :

- de la densité humaine, et de la densité moyenne des espaces d'habitat (cf. annexe 1).

3 – Les secteurs à fort potentiel de densification (symbole 7 de la CDGT) :

Il s'agit de secteurs comprenant des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation.

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'habitats, 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.

- Nouveaux espaces d'urbanisation :

Orientations communes :

La priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels par la densification des espaces déjà urbanisés.

Les capacités d'urbanisation seront 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. 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.

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.

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

Ainsi, l'urbanisation 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.

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.

1 – Les secteurs d'urbanisation préférentielle (symbole 8 de la CDGT) :

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.

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 :

- au moins égale à 35 logements par hectare ;
- au moins égale à la densité moyenne des espaces d'habitat (cf. annexe 1) existants à la date d'approbation du SDRIF, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 35 logements par hectare.

2 - Les secteurs d'urbanisation conditionnelle (symbole 9 de la CDGT) :

Dans l'Essonne, ces secteurs ne concernent que le port de Vigneux-sur-Seine (présence de 4 pastilles 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 de conditions de desserte.

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.

3 - Les secteurs de développement à proximité des gares (symbole 10 de la CDGT) :

Ce sont les secteurs, à valoriser, situés dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres autour d'une gare représentée de façon indicative sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

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 en annexe 1) est possible dans ces secteurs.

Ces extensions doivent être en continuité de l'espace urbanisé existant au sein duquel la gare est implantée.

4 - Les agglomérations des pôles de centralité à conforter (symbole 11 de la CDGT) :

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

Les agglomérations des pôles de centralité, qui correspondent au réseau des villes qui ont vocation à mailler l'espace rural 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) ;

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 fonctions de centralité au sein des espaces déjà bâtis de ces pôles et en greffe des centralités existantes;
- organisant le bassin de transports collectifs et le rabattement vers les pôles;
- 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 (cf. définition en annexe 1) est possible pour chaque commune de l'agglomération du pôle de centralité à conforter.

En cas de SCOT ou de PLU intercommunal, ces capacités peuvent être mutualisées pour permettre de mener à bien des projets d'aménagement d'enjeu intercommunal ou intercommunautaire.

5 – L'extension modérée des bourgs, des villages et des hameaux :

Les bourgs, villages et hameaux», 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.

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 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 (cf. définition en annexe 1) des bourgs, des villages et des hameaux est possible.

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

II) PRESERVER ET VALORISER :

Les espaces ouverts sont :

- *Les espaces agricoles,*
- *Les espaces boisés ou naturels,*
- *Les espaces de loisirs.*

Leur valorisation passe par une définition précise de leur destination et par la reconnaissance des multiples fonctions qu'ils assurent individuellement et surtout collectivement : économiques, environnementales, sociales et de structuration de l'espace régional.

Cet objectif de préservation et de valorisation du projet spatial régional se traduit par les actions suivantes :

- . *Protéger et valoriser les espaces naturels boisés et agricoles*
- . *Fixer les limites à l'urbanisation,*
- . *Conforter la trame verte d'agglomération,*
- . *Renforcer et compléter le système des parcs naturels régionaux (PNR),*
- . *Garantir les continuités écologiques majeures.*

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.

Orientation commune :

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).

- Les fronts urbains d'intérêt régional (symbole 12 de la CDGT) :

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

Orientations :

Les fronts urbains d'intérêt régional sont intangibles : aucune urbanisation nouvelle ne peut les franchir.

Les redents situés entre la limite d'urbanisation et le front peuvent être urbanisés. Il appartient toutefois d'en fixer les limites précises dans le document d'urbanisme local.

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. Elles doivent être 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.

- Les espaces agricoles (aplat 13 de la CDGT) :

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.

Orientations :

Les unités d'espaces agricoles cohérentes sont à préserver.

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 (CDGT). Cependant, ces espaces 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 toutes 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 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, plates-formes d'approvisionnement et de conditionnement de la biomasse). Toutefois, les installations photovoltaïques sont interdites au sol dans les espaces agricoles.

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.

– Les espaces boisés et naturels (aplat 14 de la CDGT) :

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.).

Orientations :

Sans préjudice des dispositions du code de l'environnement, les espaces naturels représentés sur la CDGT 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
- 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 rendus possibles à titre exceptionnel, en l'absence de tout autre lieu d'implantation, notamment dans les espaces urbanisés, sous réserve des compensations prévues pour les espaces boisés.

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.

- Les espaces verts et les espaces de loisirs (aplat 15 de la CDGT) :

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.

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.

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.

Si votre commune comprend des secteurs déficitaires en espaces verts publics ou dispose de moins de 10% en superficie d'espaces agricoles, boisés, naturels et d'espaces ouverts urbains, une attention toute particulière doit être portée à la préservation des espaces boisés et naturels. Dans ce

cas, l'offre d'espaces verts publics de proximité doit être développée afin de tendre vers 10 m² par habitant.

Des emprises foncières sont à réserver dans les zones carencées, notamment dans les opérations de renouvellement urbain et en valorisant les espaces ouverts encore présents.

Votre document d'urbanisme doit permettre :

- 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;
 - d'aménager les bases de plein air et de loisirs;
 - de réaliser les équipements nécessaires au fonctionnement de certains espaces de loisirs,
- L'accessibilité des espaces verts publics et des espaces de loisirs (maillage, lien avec les autres espaces publics, etc.) doit être améliorée.

Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer (symboles 16/1 et 16/2 : étoiles vertes) :

Ces espaces 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.

Sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, votre commune peut être concernée par le symbole identifiant un espace vert et un espace de loisirs d'intérêt régional à créer ou à étendre, sur des espaces bâtis, ouverts urbains, voire agricoles, boisés ou naturels.

- Grande étoile verte : ce symbole correspond à des équipements verts et des espaces de loisirs de niveau régional de plus de 5 hectares,
- Petite étoile verte : ce symbole correspond à un échelon intermédiaire d'espace vert de 2 à 5 hectares.

Orientation :

Il convient de s'assurer que votre document d'urbanisme permette la création de l'espace vert d'intérêt régional identifié sur la CDGT.

- Les continuités (symbole 17 : flèches 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.

Sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, votre commune peut être concernée par :

➤ **Les espaces de respiration (R) :**

Les espaces de respiration 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 (E) :**

Les continuités écologiques désignent des continuités boisées, herbacées, agricoles et humides permettant la circulation des espèces entre des réservoirs de biodiversité ;

➤ **Les liaisons agricoles et forestières (A) :**

Les liaisons agricoles et forestières 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 (V) :**

Les liaisons vertes 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.

Orientations communes à l'ensemble des continuités :

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.

Lorsque ces continuités sont le support de plusieurs fonctions : espaces de respiration et/ou liaisons agricoles et forestières et/ou continuités écologiques et/ou liaisons vertes, il faudra 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.

- Le fleuve et les espaces en eau (aplat 18) :

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.

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.

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.

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.

III) RELIER ET STRUCTURER :

Les conditions d'une région métropolitaine plus connectée et plus durable sont des nouvelles mobilités qui s'appuient sur :

- *une plus grande ouverture au niveau national et régional ;*
- *un système de transport mieux maillé et mieux hiérarchisé ;*
- *des déplacements locaux optimisés ;*
- *une accessibilité numérique généralisée.*

- Les infrastructures de transport :

Les infrastructures concernées 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.

Orientations :

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.

- Concernant les projets d'infrastructure de transport représentés sous la forme d'un tracé sur la CDGT :

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.

- Concernant les projets pour lesquels un tracé n'est pas encore défini et représenté sous la forme d'un principe de liaison sur la CDGT :

Les dispositions d'urbanisme ne doivent pas compromettre la réalisation du projet représenté sur la CDGT, ni celle des gares et installations y afférent, ou la rendre plus difficile et coûteuse, notamment en obérant la possibilité de nouveaux franchissements.

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

- Les aéroports et les aérodromes (aplat 1 de la CDGT):

Les plate-formes 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.

Orientations :

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

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.

- **L'armature logistique (symboles 2, 3, 4) :**

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.

➤ **Orientations communes aux ports, infrastructures ferroviaires et sites multimodaux :**

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.

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.

➤ **Les ports :**

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.

➤ **Les infrastructures ferroviaires :**

Pour accompagner le développement ferroviaire envisagé (en particulier rail-route) du transport combinés et des autoroutes ferroviaires, les équipements d'interface entre le rail et la route devront être maintenus.

➤ **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.

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'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 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'Ile-de-France.

L'approvisionnement en énergie, son stockage et son transport, s'avèrent stratégiques dans le contexte de forte dépendance de l'Ile-de-France vis-à-vis des autres régions sur le plan énergétique.

Orientations :

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 voisinage 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.

Annexe 1 : Définitions

Densité humaine et densité des espaces d'habitats :

On entend :

- par densité humaine, la somme de la population et de l'emploi, accueillis ou susceptibles de l'être, divisée par la superficie de l'espace urbanisé à laquelle s'ajoute, le cas échéant, la superficie des nouveaux espaces d'urbanisation ;
- 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'habitats.

Espace urbanisé communal :

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.).



Annexe 2 : Légende de la CDGT

RELIER ET STRUCTURER

Les infrastructures de transport

		Les réseaux de transports collectifs		
		Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
Les réseaux de transports collectifs	Niveau de desserte national et international			
	Niveau de desserte métropolitain	Réseau RER RER A RER B RER C RER D RER E	Nouveau Grand Paris tracé de référence 	
	Niveau de desserte territorial			
	Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris)			
	Gare TGV			
		Les réseaux routiers et fluviaux		
		Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)
Les réseaux routiers et fluviaux	Autoroute et voie rapide			
	Réseau routier principal			
	Franchissement			
	Aménagement fluvial			

1 Les aéroports et les aérodromes

L'armature logistique

- 2 Site multimodal d'enjeux nationaux
- 3 Site multimodal d'enjeux métropolitains
- 4 Site multimodal d'enjeux territoriaux

POLARISER ET EQUILIBRER

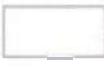
Les espaces urbanisés

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

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- 8  Secteur d'urbanisation préférentielle
- 9  Secteur d'urbanisation conditionnelle
- 10  Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares
- 11  Pôle de centralité à conforter

PRESERVER ET VALORISER

- 12  Les fronts urbains d'intérêt régional
- 13  Les espaces agricoles
- 14  Les espaces boisés et les espaces naturels
- 15  Les espaces verts et les espaces de loisirs
- 16¹  Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- 16² 
- 17  Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- 18  Le fleuve et les espaces en eau