



Cette fiche présente un aperçu des orientations réglementaires du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), adopté par la délibération du Conseil régional n°CR97-13 du 18 octobre 2013 et approuvé par le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013.

## Qu'est-ce que le SDRIF ?

Le SDRIF est le projet d'aménagement et de développement durables pour l'Île-de-France. Il est composé de six fascicules de natures et de portées différentes :



1- La *Vision régionale – Préambule* expose le projet de société que la Région souhaite construire avec les Franciliens ;



2- Les *Défis, projet spatial régional et objectifs* expriment les ambitions d'aménagement et de développement durables de la Région sur le territoire francilien ;



3- Les *Orientations réglementaires* et la *Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT)* sont la traduction normative du projet spatial régional ;



4- L'*Évaluation environnementale* justifie les choix d'aménagement retenus dans le projet spatial régional au regard de leurs incidences sur l'environnement ;



5- Les *Propositions pour la mise en œuvre – Annexe* présentent les politiques partenariales et contractuelles nécessaires à la mise en œuvre du SDRIF ;



6- La *Synthèse – Annexe*.

# Île-de-France 2030 - Les orientations réglementaires du SDRIF

septembre 2015

## Où lire les orientations réglementaires du SDRIF qui s'imposent aux documents d'urbanisme locaux ?

Le SDRIF est un document d'urbanisme de niveau régional. À ce titre, il s'impose juridiquement aux schémas de cohérence territoriale (SCoT), et en leur absence aux plans locaux d'urbanisme (PLU) ou documents en tenant lieu.

Seules les orientations réglementaires contenues dans le fascicule qui leur est dédié, associées à la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT), ont une portée normative. C'est au regard de ces deux composantes du SDRIF que doit être appréciée la compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec ce dernier.

Les orientations réglementaires et la CDGT permettent la traduction du projet spatial régional et sont présentées selon les trois piliers qui structurent celui-ci :

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

## Comment faut-il lire la CDGT, en lien avec les orientations réglementaires ?

La lecture des *Orientations réglementaires* doit se faire de manière combinée avec la CDGT qui permet une expression graphique de certaines d'entre elles.

Le mode de représentation de la CDGT laisse des marges d'appréciation aux documents d'urbanisme locaux pour traduire localement les orientations réglementaires du SDRIF, dans un rapport de compatibilité. À l'échelle du 1/150 000, **la CDGT couvre la totalité du territoire régional, représenté de manière indicative** par un fond de plan établi à partir du mode d'occupation du sol (MOS) de l'IAU îdF. Les espaces isolés d'une superficie inférieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale et 15 hectares hors de l'agglomération centrale ont été, en général, englobés dans les espaces environnants.

Il appartient aux collectivités d'identifier dans leur document d'urbanisme les limites précises des différents types

d'espaces (espaces urbanisés, espaces agricoles, espaces boisés et naturels, verts et de loisirs) selon les définitions contenues dans les *Orientations réglementaires*, et non pas en se référant uniquement à la représentation donnée sur la CDGT. On dit que « le texte prime sur la carte » et que « le terrain prime sur la carte ».

La présentation qui suit ne constitue qu'un **aperçu des**

## EN PRATIQUE

### Relier et structurer

### Les règles relatives aux réseaux et aux infrastructures de transport en Île-de-France

#### Le renforcement du réseau de transport francilien

Les documents d'urbanisme locaux :

- doivent prévoir des réserves ou des mesures de sauvegarde pour les projets d'infrastructures inscrits sur la CDGT sous la forme de tracés ;
- ne doivent pas empêcher la réalisation des projets d'infrastructures inscrits sur la CDGT sous la forme de principes de liaison.

La fragmentation des espaces agricoles, boisés et naturels par les infrastructures de transport doit être évitée.

Le SDRIF préconise un usage accru des modes actifs et un partage de la voirie au profit des transports collectifs, afin de favoriser la mobilité quotidienne des Franciliens (aménagement de voirie, amélioration de l'accès aux espaces ouverts...).

#### Le maintien d'un système aéroportuaire performant

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

Les nuisances induites par l'activité aéroportuaire doivent être maîtrisées au mieux.

#### L'optimisation du fonctionnement de la logistique francilienne

Les grands équipements dédiés à la logistique doivent être maintenus :

- les grands sites et équipements multimodaux ;
- les capacités portuaires sur les sites existants ;
- les capacités fret sur les radiales d'accès à la grande ceinture et sur la petite ceinture ;
- les équipements d'interface rail/route.

L'usage des terrains réservés à la logistique doit être conservé. L'étalement de l'activité logistique le long des axes routiers doit être évité.

De grands sites multimodaux doivent être aménagés prioritairement aux carrefours des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux, et relayés par des centres de distribution à créer dans les zones urbaines denses.

**principales orientations réglementaires du SDRIF**, destiné à faciliter la lecture et la compréhension du document. La compatibilité des SCoT et des PLU avec le SDRIF devra s'apprécier au regard de l'ensemble des orientations réglementaires du fascicule et de la CDGT. Il reste indispensable de s'y référer pour appréhender finement le corpus normatif du SDRIF.

Légende des infrastructures de transport sur la CDGT

Les réseaux collectifs de transports	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
	Niveau de desserte national et international	←→	
Niveau de desserte métropolitain			←---→
Niveau de desserte territoriale	—	—	←---→
Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris) Gare TGV	• •	• •	• •
Les réseaux routiers et fluviaux	Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)
	Autoroute et voie rapide	—	←---→
	Réseau routier principal	—	←---→
	Franchissement		←---→
	Aménagement fluvial		←---→

© Région Île-de-France

#### La pérennisation des réseaux et équipements liés aux ressources

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

L'accès à ces grands équipements doit être maintenu, et des réserves foncières doivent pouvoir permettre leur extension si nécessaire.

Un voisinage compatible avec leurs activités doit être pérennisé.

Des emprises doivent tout particulièrement être réservées pour le développement de la production locale d'énergies renouvelables.

## Polariser et équilibrer

# Les règles relatives à l'intensification de la ville existante et à la maîtrise des extensions urbaines

## Des orientations réglementaires communes aux espaces urbanisés et aux nouveaux espaces d'urbanisation

Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre d'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, en privilégiant la densification de l'existant, en maîtrisant l'urbanisation nouvelle et en intégrant l'ensemble des aménités.

## Des objectifs forts de densification pour les 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 efforts sont à échelonner à partir de la date d'approbation du schéma directeur et jusqu'en 2030.

### Les espaces urbanisés à optimiser

Un effort général de densification est attendu sur tous les espaces déjà urbanisés.

### Les quartiers à densifier à proximité d'une gare

Un effort accru de densification est attendu sur le territoire des communes desservies par une gare ou une station de transport collectif en site propre (TCSP). Cet effort doit être localisé prioritairement autour des gares et stations.

### Les secteurs à fort potentiel de densification

Le fort potentiel de densification sur ces secteurs, où des emprises mutables importantes ont été identifiées, doit être valorisé par une approche globale et cohérente, pour répondre aux besoins locaux et participer à la satisfaction des besoins régionaux.

## Des capacités d'urbanisation nouvelle maîtrisées à l'horizon 2030

Le SDRIF permet l'ouverture à l'urbanisation mais n'y contraint pas. L'urbanisation doit se faire en continuité de l'espace urbanisé existant.

Les différentes capacités d'urbanisation nouvelle sont régies par des orientations accompagnées d'une localisation cartographiée sur la CDGT, ou par les seules orientations. Ces capacités d'urbanisation nouvelle cartographiées et non cartographiées peuvent se cumuler, sous réserve de respecter les conditions spécifiques qui concernent leur localisation.

## Les capacités d'urbanisation cartographiées

Elles sont symbolisées par une pastille sur la CDGT. Chaque pastille symbolise une capacité d'urbanisation **de l'ordre de 25 hectares**, et exprime une **localisation indicative** et non une délimitation.

### Les secteurs d'urbanisation préférentielle

Ils peuvent être ouverts à l'urbanisation en fonction

des besoins à court et moyen terme, sous réserve de permettre un certain seuil de densité en matière d'habitat (35 logements/hectare).

### Les secteurs d'urbanisation conditionnelle

Outre les règles relatives aux secteurs d'urbanisation préférentielle, des conditions renforcées s'appliquent pour l'ouverture à l'urbanisation des secteurs d'urbanisation conditionnelle, notamment en matière de desserte par les transports collectifs.

## Les capacités d'urbanisation non cartographiées

### Les secteurs de développement à proximité des gares

Ils offrent des capacités d'urbanisation correspondant à une croissance de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal, à utiliser dans un rayon de 2 km autour de la gare et en continuité de l'espace urbanisé au sein duquel elle est implantée.

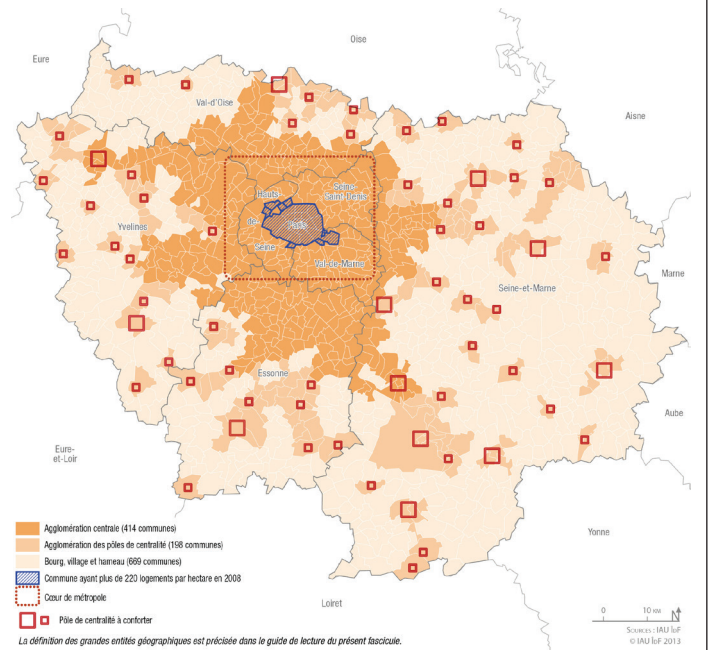
### Les agglomérations des pôles de centralité à conforter et les bourgs, villages et hameaux

Une typologie des communes franciliennes est définie par la carte des « grandes entités géographiques ». Les communes relevant de l'entité géographique « agglomération des pôles de centralité à conforter » ou de l'entité « bourg, village et hameau » bénéficient de capacités d'urbanisation correspondant à une croissance de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal.

Ces capacités sont mutualisables en cas de SCoT ou de PLU intercommunal pour permettre de répondre au mieux aux objectifs intercommunaux.

## Comment identifier les agglomérations des pôles de centralité et les bourgs, villages et hameaux ?

Ils sont représentés sur la carte des *grandes entités géographiques* (p.32 du fascicule).



**Une délimitation claire de l'espace urbain favorisant le maintien de la fonctionnalité agricole**

Les fronts urbains constituent la limite entre les espaces bâtis et les espaces ouverts. À ce titre, ils doivent être bien identifiés et maîtrisés par les collectivités car ils renforcent l'identité de l'espace urbain et permettent de préserver les espaces agricoles, boisés et naturels.

**Les fronts urbains d'intérêt régional**

Ils ont été identifiés dans la ceinture verte et dans les grandes vallées, où la pression urbaine est particulièrement forte. Les redents situés entre la limite d'urbanisation et le front, représenté schématiquement sur la CDGT, peuvent être urbanisés, mais aucune urbanisation nouvelle ne peut être franchir. Le tracé et le traitement des fronts urbains d'intérêt régional devront être précisés au niveau local par les collectivités concernées.

**Des orientations fortes en matière de préservation des espaces ouverts****Les espaces agricoles**

Tout aménagement ou construction non nécessaire à l'activité agricole y est interdit, sauf si des capacités d'urbanisation, cartographiées ou non, sont offertes à la commune.

Certaines exceptions sont précisément listées, et admises sous réserve de ne pas nuire à l'activité agricole.

**Les espaces boisés et les espaces naturels**

Sans préjudice des dispositions du code de l'environnement, les espaces naturels représentés sur la CDGT doivent être préservés.

Sans préjudice des dispositions du code forestier, les espaces boisés doivent être préservés. Aucune urbanisation n'y est possible, sauf exceptions précisément listées.

Les lisières des espaces boisés doivent être protégées. En ce qui concerne les massifs boisés de plus de 100 hectares, toute urbanisation nouvelle ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 mètres de leurs lisières.

**Les espaces verts et les espaces de loisirs**

Leur vocation doit être pérennisée par les documents d'urbanisme et leur accessibilité doit être améliorée. Lorsqu'ils ne sont pas cartographiés sur la CDGT, ils doivent

être intégrés dans les politiques d'aménagement du secteur. Tout changement de vocation d'un espace vert et de loisirs doit faire l'objet d'une compensation.

Des emprises foncières sont à réserver dans les zones carencées en espaces verts.

**Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer**

Des espaces verts et des espaces de loisirs d'intérêt régional à créer sont identifiés sur la CDGT. Ils sont destinés à rééquilibrer l'offre des secteurs déficitaires en la matière. Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre leur création.

**Les continuités**

Quatre types de continuités sont représentés par des flèches sur la CDGT :

- les espaces de respiration (R) ;
- les continuités écologiques (E) ;
- les liaisons agricoles et forestières (A) ;
- les liaisons vertes (V).

Elles doivent être maintenues, créées ou rétablies, afin de permettre une conciliation des enjeux de développement urbain et de préservation des espaces ouverts.

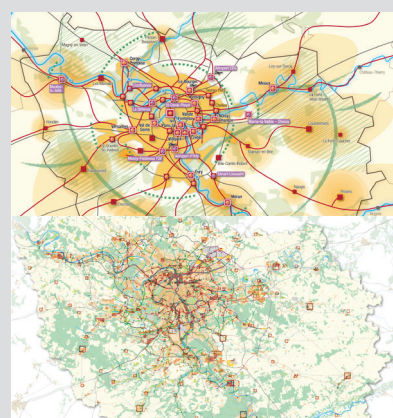
Ces flèches représentent les segments à enjeux pour pérenniser l'intégralité de la continuité.

Leur emplacement, leur tracé et leur ampleur devront être précisés au niveau local par les collectivités concernées, notamment en cas de superposition avec des secteurs urbanisés ou d'urbanisation.

**Le fleuve et les espaces en eau**

La préservation des ressources et des milieux en eau à long terme doit être prise en compte dans les projets d'extension de l'urbanisation, et les continuités écologiques doivent être rétablies lorsqu'elles ont été interrompues.

Les berges non imperméabilisées des cours d'eau doivent être préservées.

**NE PAS CONFONDRE !****Le projet spatial régional**

Cette carte représente graphiquement le projet d'aménagement et de développement durables souhaité pour le territoire francilien (et présenté dans le fascicule *Défis, projet spatial régional et objectifs* du SDRIF).

**La carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT)**

Cette carte doit être lue et appréciée au moyen des dispositions contenues dans le fascicule *Orientations réglementaires* du SDRIF. Elle permet la traduction dans les documents d'urbanisme locaux des grands objectifs d'aménagement et de développement durables du projet spatial régional.