

ÎLE-DE-FRANCE 2030
LA RÉGION SE TRANSFORME

LES **ORIENTATIONS** RÉGLEMENTAIRES



LES CARNETS PRATIQUES DU SDRIF N° 7
DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME - ÎLE-DE-FRANCE

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Fouad Awada

COORDINATION

Muriel Naudin-Adam

RÉDACTION

Sandrine Barreiro, Alexandra Cocquièrre,
Muriel Naudin-Adam

DIRECTION ARTISTIQUE

Olivier Cransac

MAQUETTE

Agnès Charles

INFOGRAPHIE, CARTOGRAPHIE

Dorothée Palayan

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Claire Galopin, Julie Sarris

FABRICATION

Sylvie Coulomb

CORRECTION

Marie-Anne Portier

RELATION PRESSE

Sandrine Kocki,
sandrine.kocki@iau-idf.fr

IMPRESSION

Frazier

IAU île-de-France

15, rue Falguière
75740 Paris Cedex 15
01 77 49 77 49



www.iau-idf.fr



ISSN ressource en ligne 2267-3571

© IAU île-de-France

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés. Les copies, reproductions, citations intégrales ou partielles, pour utilisation autre que strictement privée et individuelle, sont illicites sans autorisation formelle de l'auteur ou de l'éditeur.

La contrefaçon sera sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal (loi du 11-3-1957, art. 40 et 41).

Dépôt légal : 3^e trimestre 2016.

PRÉAMBULE

Les *Carnets pratiques du Sdrif*, illustratifs de la mise en œuvre concrète des grands objectifs du schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif)

À travers la série des *Carnets pratiques du Sdrif*, l'IAU Île-de-France souhaite illustrer la mise en œuvre du schéma régional Île-de-France 2030. Ils ont pour but de faciliter la déclinaison des objectifs et orientations réglementaires du Sdrif dans les documents d'urbanisme locaux, mais aussi dans l'ensemble des réflexions d'aménagement. Loin d'être des guides d'application juridique, ils dressent un état des lieux des questionnements pour sensibiliser aux grands objectifs du schéma Île-de-France 2030. Ces carnets sont destinés aux responsables publiques de l'aménagement, notamment aux élus et aux techniciens des intercommunalités et des communes, mais aussi aux aménageurs, aux urbanistes et architectes, aux acteurs de la chaîne de production de la ville et de la préservation des espaces ouverts.

Cette nouvelle édition des carnets pratiques, « Les orientations réglementaires du Sdrif », s'inscrit dans la dynamique de mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux. Elle est entièrement consacrée au volet réglementaire du schéma régional qui permet la traduction du projet spatial et de ses objectifs dans les documents d'urbanisme locaux. La notion de compatibilité de ces documents avec le Sdrif y est explicitée. Une sélection d'orientations réglementaires à décliner est présentée de manière pédagogique pour en faciliter la lecture et son application.

Ce carnet n'identifie pas de bonnes pratiques, mais les outils pouvant être mobilisés dans les schémas de cohérence territoriale (Scot) et les plans locaux d'urbanisme (PLU) afin de répondre aux objectifs du Sdrif et de construire une Île-de-France durable, alliant développement et qualité de vie.

SOMMAIRE

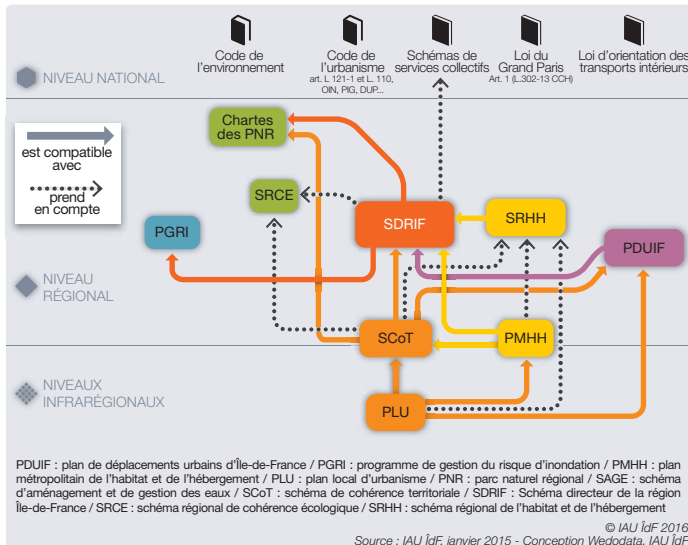
1• LE SDRIF À L'ARTICULATION DES ÉVOLUTIONS LÉGISLATIVES	5
2• GUIDE DE LECTURE DU SDRIF	9
La logique de construction	10
Le rapport de compatibilité et la subsidiarité « qualitative »	11
Une représentation cartographique symbolique et indicative: la CDGT	11
Mode d'emploi des fiches	13
3• INTERPRÉTER LES ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES DU SDRIF, LES FICHES	15
Relier et structurer	17
Les infrastructures de transport	20
Les aéroports et les aérodromes	26
L'armature logistique	28
Les réseaux et équipements liés aux ressources	30
Polariser et équilibrer	33
Les orientations communes	38
Les espaces urbanisés	40
Les nouveaux espaces d'urbanisation	46
Préserver et valoriser	61
Les fronts urbains	64
Les espaces agricoles	66
Les espaces boisés et les espaces naturels	68
Les espaces verts et les espaces de loisirs	70
Les continuités	72
Le fleuve et les espaces en eau	74
4• OÙ TROUVER LES DISPOSITIONS PERTINENTES SUR LE CONTENU DES SCOT ET PLU ?	77
SIGLES	79



1 | LE SDRIF À L'ARTICULATION DES ÉVOLUTIONS LÉGISLATIVES

Le schéma directeur Île-de-France 2030, élaboré par la Région en association avec l'État, a été approuvé le 27 décembre 2013. Le Sdrif s'inscrit dans la hiérarchie des normes d'urbanisme.

Le Sdrif et les autres documents sectoriels



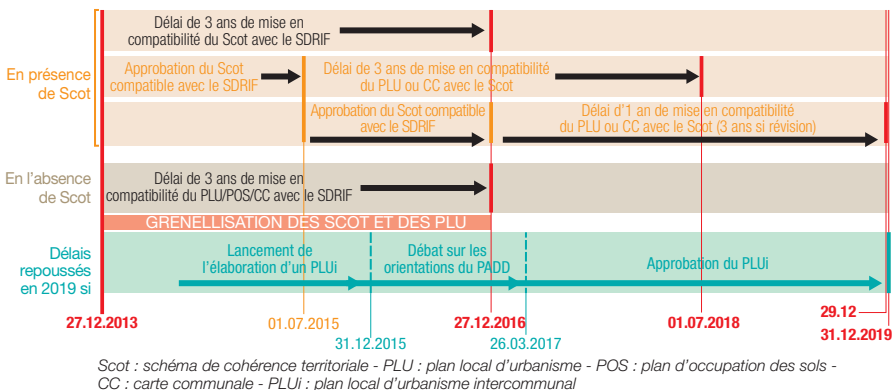
Il doit respecter les règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire définies au livre 1^{er} du code de l'urbanisme, dont les servitudes d'utilité publique (comme les plans de prévention des risques ou les plans d'exposition au bruit par exemple), ainsi que les dispositions nécessaires à la mise en œuvre des projets d'intérêt général de l'État et les opérations d'intérêt national (OIN). Il doit également prendre en compte les orientations des schémas des services collectifs et être compatible avec le plan de gestion des risques d'inondation.

Le Sdrif s'impose aux documents d'urbanisme locaux dans un rapport de compatibilité, à savoir :

- le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) ;
- le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement en Île-de-France (SRHH) ;
- le plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement (PMHH) ;
- les schémas de cohérence territoriale (Scot) et, en leur absence, les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les documents d'urbanisme locaux en tenant lieu.

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).

Les articles L. 131-3 et L. 131-7 (ancien art. L. 111-1-1) du code de l'urbanisme précisent que les Scot et, en l'absence de Scot, les PLU approuvés avant l'approbation du Sdrif devront être rendus compatibles dans un délai de trois ans à compter de cette approbation, c'est-à-dire le 27 décembre 2016 au plus tard.



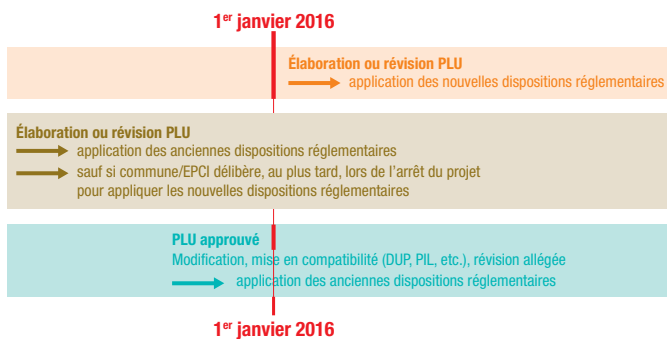
© IAU idF 2016 - Source : IAU idF

Le délai de mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec le Sdrif

Au-delà des échéances propres au Sdrif, la loi Alur (Accès au logement et urbanisme rénové) a programmé la disparition des plans d'occupation des sols (Pos). La révision de ces derniers, pour devenir des PLU, devait être engagée avant le 31 décembre 2015 et doit être achevée avant le 27 mars 2017. Par ailleurs, le contenu des Scot et PLU doit être rendu conforme aux dispositions du code de l'urbanisme issues de la loi Grenelle avant le 1^{er} janvier 2017. Toutes ces échéances sont néanmoins repoussées dans l'hypothèse où l'élaboration d'un PLU intercommunal a été engagée avant le 13 décembre 2015 et qu'elle respecte le calendrier ci-dessus.

Le livre 1^{er} du code de l'urbanisme a récemment fait l'objet d'une refonte. L'ordonnance du 23 septembre 2015 a procédé à une réécriture plus accessible des dispositions législatives concernant notamment les Scot, les PLU et les Pos, sans changements de fond. En miroir, deux décrets du 28 décembre 2015 ont repris les dispositions du livre 1^{er} dans la partie réglementaire du code, dont l'un a remanié les dispositions relatives au contenu du PLU. L'objectif était de moderniser celui-ci, en clarifiant les différents outils disponibles et en en créant de nouveaux, pour permettre à la commune ou l'intercommunalité compétente d'élaborer un PLU « à la carte », mieux adapté aux enjeux de son territoire. Ces évolutions bénéficient aux PLU engagés à partir du 1^{er} janvier 2016, mais aussi à ceux engagés avant cette date à condition que la commune ou l'établissement public de coopération intercommunal (EPCI) compétent ait délibéré pour acter cette volonté de s'inscrire dans le nouveau moule réglementaire. Cette réforme offre par la même occasion de nouvelles options dans le cadre d'une mise en compatibilité avec le Sdrif.

Ce carnet pratique en tient compte et fait référence aux dispositions du code de l'urbanisme dans leurs nouvelle et ancienne versions, pour une identification facilitée.



L'entrée en vigueur des dispositions réglementaires relatives au PLU



2 | GUIDE DE LECTURE DU SDRIF

Les fascicules « Défis, projet spatial régional et objectifs » et « Orientations réglementaires » sont complémentaires dans la mesure où les orientations trouvent leur sens dans les grands objectifs à mettre en œuvre.

Six fascicules complémentaires de portée différenciée



Vision régionale – préambule



Défis, projet spatial régional et objectifs (DPSO)



Orientations réglementaires



Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT)

Ensemble
des dispositions
normatives



Evaluation environnementale



Propositions pour la mise en œuvre - Annexe



La synthèse - Annexe

Fascicules à télécharger sur : <http://bit.ly/idf2030>

LA LOGIQUE DE CONSTRUCTION

Le projet spatial régional traduit l'organisation des développements pour l'Île-de-France de manière équilibrée et cohérente afin de favoriser un vivre ensemble harmonieux. Les orientations réglementaires permettent de le réaliser. C'est pour cette raison qu'elles sont organisées selon les trois piliers qui composent ce même projet spatial régional :

- 1 • Relier et structurer
- 2 • Polariser et équilibrer
- 3 • Préserver et valoriser

Du projet spatial régional à la CDGT

LE PROJET SPATIAL RÉGIONAL



ET SES 3 PILIERS



RELIER
STRUCTURER



POLARISER
EQUILIBRER



PRÉSERVER
VALORISER



CARTE DE DESTINATION
GÉNÉRALE DU TERRITOIRE

LE RAPPORT DE COMPATIBILITÉ ET LA SUBSIDIARITÉ «QUALITATIVE»

Les documents d'urbanisme locaux entretiennent un rapport de compatibilité avec le Sdrif, et non de conformité. La partie normative du Sdrif ne se substitue pas aux compétences communales en matière d'urbanisme. Autrement dit, le schéma est conçu dans le respect du principe de subsidiarité « qualitative » :

- il appartient à la collectivité locale de décider de l'usage du sol, à l'échelle de la parcelle, dans le respect des conditions édictées par le Sdrif ; la vocation des potentiels d'extension urbaine offerts par le Sdrif n'est pas spécifiée et leur ouverture n'est pas obligatoire ;
- la carte de destination générale des différentes parties du territoire est construite schématiquement selon une vocation de repérage dont les principes de lecture et d'interprétation sont donnés par les règles écrites ;
- les règles écrites du Sdrif sont rédigées de sorte à laisser volontairement une marge d'appréciation à la collectivité locale, comme par le biais de formulations de type « de l'ordre de » et « notamment ».

Ainsi, si cette marge de manœuvre permet à la commune ou l'intercommunalité de conserver la responsabilité de l'aménagement de son territoire, il lui appartient de démontrer qu'elle le fait dans le respect des principes de l'intérêt régional en compatibilité avec le Sdrif.

UNE REPRÉSENTATION CARTOGRAPHIQUE SYMBOLIQUE ET INDICATIVE: LA CDGT

Le schéma directeur de la région Île-de-France regroupe dans ses fascicules plus de 80 cartes. Les cartes thématiques du projet spatial régional, ses trois piliers et la géographie stratégique régionale fournissent des éléments de diagnostic et expriment la vision de l'aménagement et du développement de l'Île-de-France à l'horizon 2030.

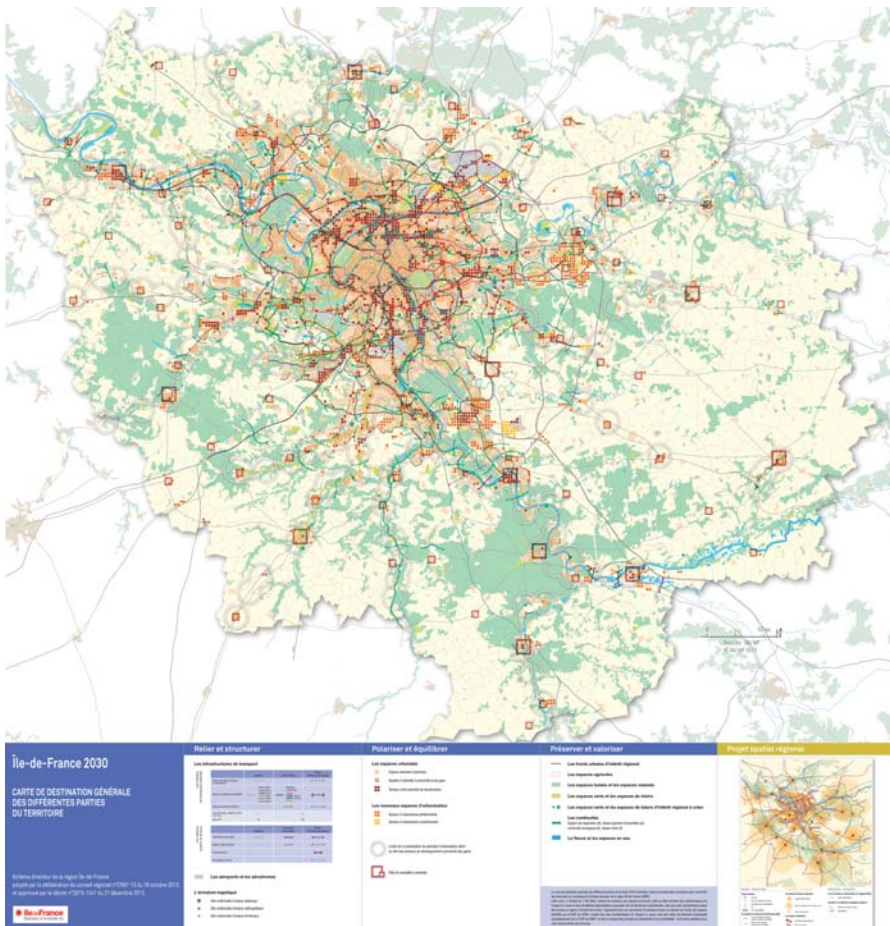
La carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) est la seule carte de portée normative. La CDGT « couvre la totalité du territoire régional avec une expression graphique adaptée... ». Elle doit se lire selon le rapport de compatibilité. Le choix d'une représentation cartographique symbolique et indicative a été fait pour appuyer la notion de subsidiarité et de compatibilité.

La traduction des grands principes d'aménagement prescrits dans le Sdrif se réalise au travers de plusieurs modes graphiques : des aplats et des symboles. Ils sont hiérarchisés et font écho aux orientations.

L'échelle choisie est le 1/150 000 et la carte ne doit pas être lue à une autre échelle. Elle permet de représenter clairement l'ensemble de la région avec le souci de garantir le respect du domaine des compétences de chaque échelle de gouvernance. Le degré de précision est de 5 hectares en agglomération centrale et 15 hectares hors agglomération centrale. En deçà, les espaces ne sont donc pas représentés, mais ils font cependant l'objet d'orientations.

Le fond de carte est réalisé sur la base du mode d'occupation du sol (Mos) de 2008 développé par l'IAU îdF. Il représente l'existant à cette date. Les aplats identifient les espaces

Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT), Sdrif 2013



Carte consultable sur : <http://bit.ly/idf2030>

« à préserver », c'est-à-dire les espaces naturels, boisés, agricoles qui sont soumis à des règles de protection. Les contours de ces espaces ont été délibérément simplifiés pour favoriser leur repérage selon leur vocation. Cette vocation est définie dans le texte des « Orientations réglementaires » pour aider à l'application conjuguée de la carte et du texte. En effet, il revient aux collectivités d'identifier précisément les contours tels qu'ils répondent aux définitions. Le texte prime sur la carte, la « réalité du terrain » prime sur la carte.

Les aplats de la CDGT

La carte identifie les espaces urbains existants ou à urbaniser sous forme de pastilles de différentes tailles et couleurs. Leur positionnement régulier selon une trame permet leur localisation, mais pas leur délimitation. Les collectivités doivent préciser ces espaces dans leur document d'urbanisme. De plus, une part des espaces à urbaniser n'est pas cartographiée : la collectivité se réfère alors au texte des orientations afin de les définir.



Des figurés linéaires pour les infrastructures, des symboles « marguerites », des formes géométriques, des flèches ou des lignes à redents pour les fronts urbains répondent également à la nécessité pour la collectivité de s'appuyer sur leur géographie afin de positionner et traduire les orientations illustrées par ces symboles.



Ces représentations symboliques peuvent donner lieu à des superpositions. La nécessaire combinaison des orientations réglementaires et de la CDGT laisse une « marge de manœuvre » d'interprétation par les collectivités afin qu'elles s'approprient le document et qu'elles le déclinent à l'échelle locale, en fonction de leur réalité.

MODE D'EMPLOI DES FICHES

Ce carnet pratique consacré au volet réglementaire du schéma régional présente sous forme de fiches une sélection d'orientations.

Pourquoi	Légende	Scot et PLU	Outils
Cette rubrique justifie l'orientation par les grands objectifs du Sdrif.	Le champ d'application géographique de l'orientation figure pour l'essentiel dans la CDGT. Cette rubrique décrit le poste de légende ou indique la carte thématique sur laquelle il est possible de trouver des éléments illustratifs.	Cette rubrique expose les dispositifs réglementaires des Scot et des PLU sur lesquels s'appuyer pour la mise en œuvre du Sdrif. Les références au code de l'urbanisme sont indiquées dans leur version en vigueur depuis le 1 ^{er} janvier 2016 et dans leur ancienne version.	Cette rubrique présente une liste non exhaustive des outils mis à disposition du public pour aider à la mise en œuvre du schéma. On y trouve également les explications des modes de calcul nécessaires à l'application de certaines orientations.



3 | INTERPRÉTER LES ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES DU SDRIF, LES FICHES

RELIER ET STRUCTURER

- Les infrastructures de transport
- Les aéroports et les aérodromes
- L'armature logistique
- Les réseaux et équipements liés aux ressources

POLARISER ET ÉQUILIBRER

- Les orientations communes
- Les espaces urbanisés
- Les nouveaux espaces d'urbanisation

PRÉSERVER ET VALORISER

- Les fronts urbains
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- Les continuités
- Le fleuve et les espaces en eau



RELIER ET STRUCTURER



Le projet spatial régional affirme le lien transport et développement urbain. Le premier pilier « Relier et structurer » vise à construire une région plus connectée et plus durable. Il prend appui sur un système de transport maillé qui structure le territoire. Pour notamment améliorer les déplacements domicile, travail, souvent subis, il tend à articuler le développement autour de polarités intenses, mixtes et animées.

Nécessaire au fonctionnement urbain, le transport des marchandises est aussi au cœur de ce pilier. Le système logistique s'organise à toutes les échelles, celle de la proximité et des circuits courts, celle des connexions ferrées et fluviales aux plates-formes régionales.


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 train-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

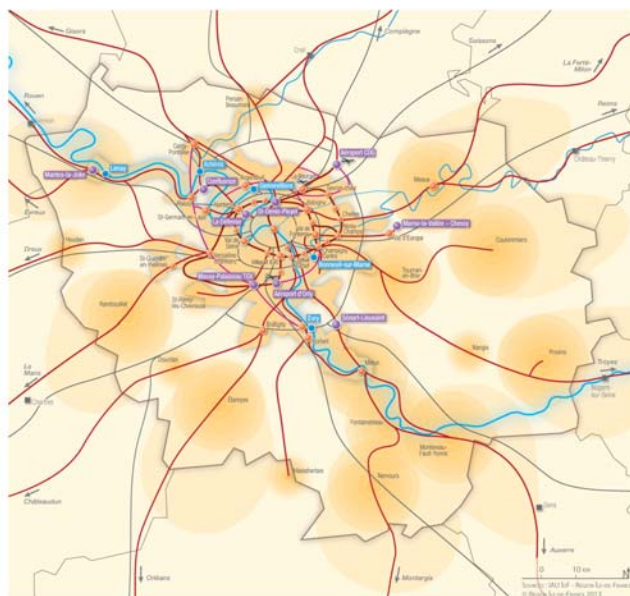
-  Aéroport
-  Gare TGV existante et en projet
-  Port

De proximité

-  Pôle d'échange du réseau métropolitain

Des bassins de déplacement organisés et optimisés

-  Agglomération centrale
-  Bassin de déplacement structuré

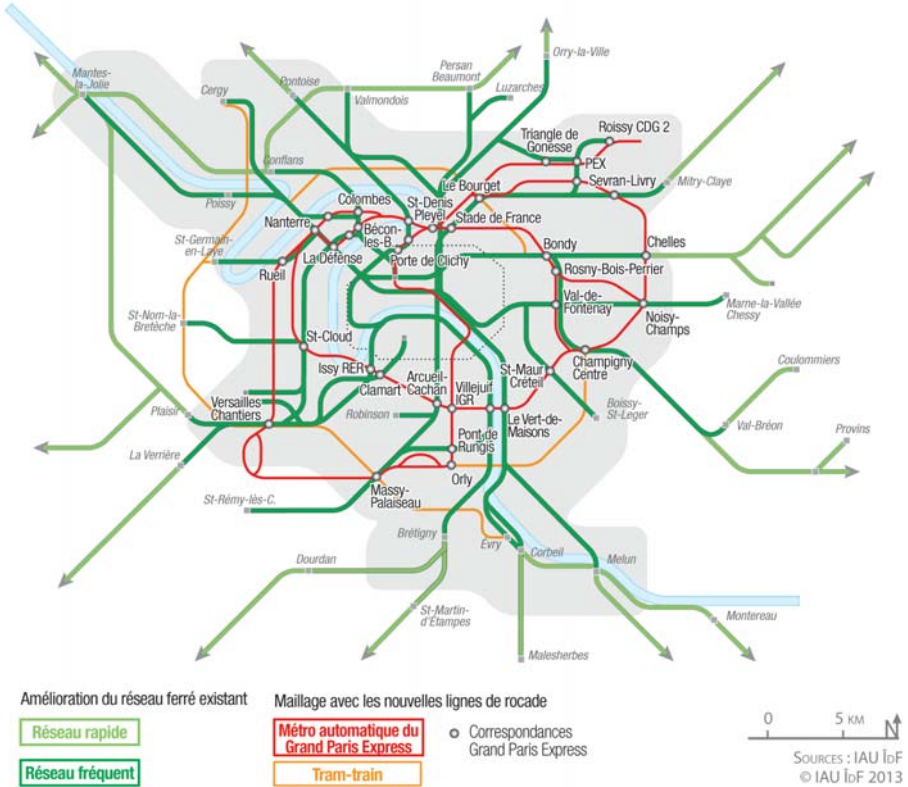


Adapter le système de transports collectifs dense aux nouveaux besoins de déplacements

Le réseau ferré régional a permis de rapprocher, en termes de temps de parcours, la grande couronne des lieux de vie et d'emplois du cœur de métropole. Le métro automatique du Grand Paris Express, en correspondance avec les lignes de train et de RER, renforce le réseau existant en facilitant les déplacements de banlieue à banlieue. L'effet conjoint de la densification et du développement du nouveau système de transport répondra à l'enjeu des déplacements quotidiens facilités. Les orientations concernant les quartiers de gare et les incidences sur les développements urbains attendants sont à regarder en lien avec le pilier « Polariser et équilibrer ».

Dans le document d'urbanisme local, la prise en compte concomitante des questions de mobilité et d'habitat permet la cohérence entre les actions de diversification des modes de transports, la limitation des déplacements automobiles et l'intensification de la ville, notamment dans les secteurs situés à proximité des transports collectifs.

Fiabilisation et optimisation du réseau ferré existant, fascicule DPSO, p. 103



Décongestionner et mieux partager un réseau viaire achevé

La région bénéficie d'un réseau viaire dense et maillé. Mais sa congestion, en particulier du réseau à caractère magistral, est aujourd'hui récurrente aux heures de pointe. Elle est source de nuisances environnementales importantes, pénalise l'attractivité économique ainsi que la qualité de vie de ceux qui sont contraints d'utiliser leur voiture pour leurs déplacements. Pour répondre aux défis environnementaux et minimiser les impacts des infrastructures dans le paysage urbain, il est nécessaire de conduire une approche globale des déplacements associant le partage de la voirie et le report vers les transports collectifs. L'achèvement du réseau viaire, la constitution d'un réseau de voies rapides apaisées et multimodales sont envisagés comme vecteurs pour de nouvelles pratiques.

Il accueillera l'ensemble des modes de déplacement, y compris les liaisons douces et de nouveaux quartiers pourront se créer en accompagnement de ces voies.

Favoriser l'attractivité du territoire en développant l'accès à la grande vitesse ferrée

Le nombre toujours plus important de voyageurs transitant par ou à destination de Paris et le besoin de déplacement des Franciliens entraînent une saturation des gares parisiennes qui constituent le principal point d'accès au réseau TGV. Le réseau de transport inscrit au schéma directeur s'appuie sur la mise en place d'une rocade à grande vitesse et la création de nouvelles gares TGV en grande couronne.

Ce développement fournira l'opportunité de déployer de nouveaux services aux usagers, favorisera l'accès et la mise en relation des pôles économiques et zones d'emplois, grâce aux liens avec les transports collectifs et à la complémentarité entre les différents modes.

Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain

Le transport des matériaux et des marchandises est indispensable au développement de la région métropolitaine. L'optimisation du système logistique francilien est nécessaire à partir des principales composantes de la chaîne de transport. Elle s'appuie sur les grandes plates-formes logistiques multimodales que le Sdrif maintient. La trame des centres de distribution urbains est préservée au plus près des consommateurs. Les grands équipements nécessaires au fonctionnement de la région, souvent considérés comme des nuisances, devront être maintenus et de nouveaux sites d'implantations prévus.

Les orientations relatives à ce pilier concernent principalement les transports de personnes ou de marchandises ainsi que les réseaux et les équipements liés aux ressources. Elles sont développées dans les pages 16 à 22 du fascicule « Orientations réglementaires » du Sdrif et sont déclinées de la manière suivante :

- les infrastructures de transport ;
- les aéroports et les aérodromes ;
- l'armature logistique ;
- les réseaux et équipements liés aux ressources.

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Préserver les espaces nécessaires à la réalisation des infrastructures

Pourquoi

Proposer une offre de mobilité plurielle alternative au recours à l'automobile est un objectif fort du Sdrif. Il s'agit de répondre à la réalité des besoins de déplacements, d'optimiser le réseau existant, d'organiser l'offre en transport collectif et de le renforcer. Pour permettre la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express, le prolongement des lignes de métro, du RER et la création de nouvelles gares sont indiqués sur la CDGT.

Le Sdrif prévoit de compléter le réseau routier par des tronçons indispensables, mais également d'engager le principe du partage multimodal de la voirie. Il s'agit d'aménager des voies rapides apaisées. Pour ce faire, des tracés sont inscrits sur la CDGT.

Légende

Les infrastructures de transport

	Existant	Projet (études)	Projet (Prévoir en 2030)
Les réseaux de transports collectifs	Réseau de desserte national et internationale	Tracés TGV	Tracés TGV
	Réseau de desserte métropolitain	Tracés RER A, RER B, RER C, RER D, RER E	Tracés Grand Paris Express, RER D, RER E
	Réseau de desserte territoriale	Tracés Transilien	Tracés Transilien
	Tracés de desserte, station de métro, tramway, Gare TGV		
Les réseaux routiers et fluviaux	Autoroute et voie rapide		Tracés à prévoir en 2030
	Réseau routier principal		Tracés à prévoir en 2030
	Franchissements		Tracés à prévoir en 2030
	Aménagement fluvial		Tracés à prévoir en 2030

Que ce soit pour les transports collectifs ou pour les transports routiers, la CDGT distingue les tracés des infrastructures avec deux représentations différentes correspondant à deux orientations réglementaires :

- les traits continus concernent des tracés connus, existants ou en projet ;
- les traits discontinus sont des principes de liaison et concernent les projets dont le tracé n'est pas encore défini.

Les transports collectifs sont hiérarchisés en fonction de leur niveau de desserte :

- niveau de desserte national et international (TGV, aéroports) ;
- niveau de desserte métropolitain (RER, Transilien, métro RGPE) ;
- niveau de desserte territorial (tramway, TCSP).

Pour le mode routier, deux représentations différentes correspondent à deux orientations réglementaires distinctes :

- autoroutes et voies rapides représentées par un trait épais ;
- réseau routier principal représenté par un trait d'épaisseur moyenne.

Les projets de franchissements sont indiqués par des flèches en trait plein.

Scot et PLU

Pour les infrastructures représentées sous forme de tracés, les documents d'urbanisme doivent prévoir des réserves ou des mesures de sauvegarde sur les espaces nécessaires à leur réalisation, y compris pour les gares et installations afférentes.

Dans le Scot, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) fixe les objectifs des politiques publiques de transport et de déplacement. Il appartient au document d'orientation et d'objectifs (DOO) d'en définir les grandes orientations.

L. 141-4 (ANCIEN L. 122-1-3),
L. 141-13 (ANCIEN L. 122-1-8, AL. 1)

Dans le PLU, les tracés de la CDGT sont à retranscrire sur les documents graphiques du règlement avec des emplacements réservés. Ils indiqueront les élargissements ou créations prévues pour les voiries, pour des parcs relais.

En cas de recours à des orientations d'aménagement et de programmation (OAP), ces dernières devront définir les dispositions visant à ne pas compromettre le projet de transport. Les OAP peuvent prévoir des actions à l'échelle d'un quartier/secteur en précisant les caractéristiques de l'espace public, la réalisation de voies spécifiques aux modes actifs, de l'offre de stationnement, etc.

L. 151-6 ET -7 (ANCIEN L. 123-1-4), R. 151-8 ;
L. 151-38 ET S. (ANCIEN L. 123-1-5, AL. 24)
ET R. 151-34 (ANCIEN R. 123-11)

Concernant les principes de liaison, les dispositions d'urbanisme ne doivent pas en compromettre la réalisation, ni celle des gares et installations afférentes, ou la rendre plus difficile et coûteuse. Ces principes de liaison devront être au moins évoqués dans le PADD de chaque document d'urbanisme.

Outils

Les PLU d'Île-de-France doivent se mettre en compatibilité avec le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) dans un délai de trois ans à compter de l'approbation de ce dernier, c'est-à-dire d'ici le 19 juin 2017.

Le PDUIF porte sur l'ensemble du territoire régional, il n'a pas vocation à détailler l'ensemble des mesures à prendre à l'échelle locale. Il est ainsi prévu qu'il puisse être complété par des plans locaux de déplacements (PLD) qui en détaillent et précisent le contenu. Le PLD, spécificité prévue par le code des transports en Île-de-France, est élaboré à l'initiative d'un EPCI ou d'un syndicat mixte qui ont ainsi la possibilité de développer une politique globale concernant la mobilité sur leur territoire. Un guide pratique pour l'élaboration d'un PLD a été rédigé par le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) afin d'accompagner les collectivités dans la réalisation de leur PLD. Il est disponible sur le site du PDUIF.

Pour accompagner les collectivités dans la rédaction de leur PLU, le Stif réalise des fiches méthodologiques « Bonnes pratiques en Île-de-France », portant chacune sur une thématique différente du PDUIF qui doit être prise en compte dans les PLU.

Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) propose un partage d'expériences et de pratiques des collectivités territoriales sur des sujets innovants ou complexes dans le domaine des déplacements. Une analyse de Scot « Grenelle », présentée à l'aide de fiches est disponible sur son site.

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Veiller à maîtriser les nuisances **Éviter la fragmentation des espaces**

Pourquoi

Le renouvellement du modèle de transport attendu dans le Sdrif vise à répondre à l'ensemble des besoins de mobilité des Franciliens.

La pollution atmosphérique, les nuisances sonores liées aux infrastructures de transports ont des impacts sur la santé. En les réduisant, le Sdrif ambitionne d'atteindre des objectifs d'amélioration de la qualité de vie des Franciliens.

L'insertion des infrastructures de transport doit donc veiller à maîtriser les impacts induits en termes de bruit, de pollution et de fragmentation des espaces, en particulier des espaces agricoles, boisés et naturels. Une attention toute particulière doit alors être portée au rétablissement des continuités lorsqu'une infrastructure fractionne des espaces ouverts.

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.

Scot et PLU

Concernant la problématique du bruit et en fonction des enjeux et des sources de nuisances sur la commune, l'état initial de l'environnement présente des niveaux de précisions pouvant aller jusqu'à l'élaboration d'une cartographie sonore.

Le PLU peut fixer des marges de recul différentes de celles prévues à l'art. L. 111-6 du code de l'urbanisme, en fonction des spécificités locales, dès lors que ces règles sont compatibles avec la prise en compte, notamment, des nuisances sonores.

Les annexes du PLU comportent le classement sonore des voies et, le cas échéant, des règles de construction spécifiques (isolation des bâtiments).

En matière de lutte contre le réchauffement climatique, les Scot et PLU doivent déterminer les conditions permettant d'assurer la réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment dans leur volet déplacements.

En matière de lutte contre les nuisances, le règlement du PLU peut définir des secteurs dans lesquels il impose aux constructions et aménagements de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées.

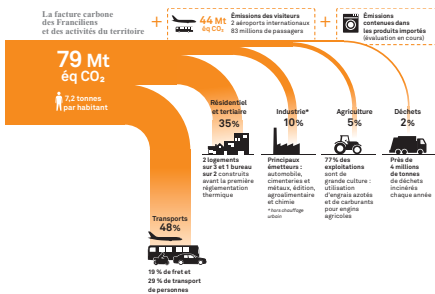
Contre la fragmentation des espaces par les infrastructures, le règlement du PLU peut identifier et localiser des secteurs à protéger pour le maintien ou la remise en état des continuités écologiques (cf. orientations du Sdrif relatives à la préservation des espaces

agricoles et aux continuités).
 L. 151-23 (ANCIEN L. 123-1-5, AL. 18 ET 21), R. 151-43
 (ANCIENR. 123-11)

Outils

Bruitparif propose sur son site des actions pour lutter contre le bruit. Un guide « PLU et bruit » destiné aux élus et techniciens afin d'intégrer la dimension acoustique dans leurs projets a également été édité.

Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) propose un partage d'expériences et de pratiques des collectivités territoriales sur des sujets innovants ou complexes dans le domaine des déplacements. Une analyse de Scot « Grenelle », présentée à l'aide de fiches est disponible sur son site.



La facture carbone des Franciliens et des activités du territoire, fascicule DPSO, p. 29

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Intégrer progressivement des voies réservées aux transports collectifs Promouvoir les modes actifs

Pourquoi

Le principe de partage multimodal de la voirie, initié par le PDUIF, se traduit dans le Sdrif par l'objectif d'offrir des modes alternatifs à l'automobile. Il s'agit de libérer de l'espace de circulation au profit des transports collectifs. Cet espace libéré, conjugué à une limitation des vitesses, conduira à une régulation du trafic et à l'amélioration de la performance du réseau. La sécurité sera renforcée.

Les aménagements de voirie du réseau à caractère magistral doivent intégrer progressivement des voies réservées aux transports collectifs (lignes de bus, lignes express exploitées par bus ou par cars) en fonction des études de trafic.

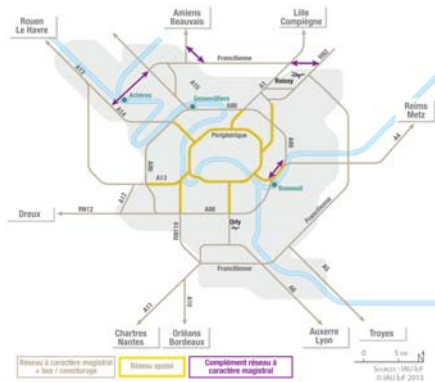
Les aménagements de voirie du réseau principal et les nouveaux franchissements doivent également intégrer la circulation des transports collectifs en fonction des études de trafic.

La promotion des modes actifs, leur insertion et la continuité de leurs itinéraires s'inscrivent dans ces politiques renouvelées d'aménagement et de requalification de l'espace public.

Légende



Les boulevards et avenues métropolitains, fascicule DPSO, p. 106



Vers un réseau de voies rapides apaisées et multimodales, fascicule DPSO, p. 107

Scot et PLU

Pour le Scot, le PADD fixe les objectifs des politiques publiques de transport et de déplacement. Il appartient au document d'orientation et d'objectifs (DOO) de définir les grandes orientations de ces politiques.

L. 141-4 (ANCIEN L. 122-1-3),
L. 141-13 (ANCIEN L. 122-1-8, AL. 1)/PARTIE R : ANCIEN XX

Pour le PLU, le principe de liaison apparaîtra dans le PADD. En revanche, pour le tracé, l'emplacement réservé dans le règlement est l'outil adapté.

L. 151-6 ET -7 (ANCIEN L. 123-1-4), R. 151-8;
L. 151-38 ET S. (ANCIEN L. 123-1-5, AL. 24) ET R. 151-34
(ANCIEN R. 123-1-1, AL. 6)



Outils

« Transformer une voie rapide en avenue urbaine : une bonne idée ? » L'IAU îdF publie une première série d'études de cas sur ce thème, disponible sur son site à la rubrique « Savoir-faire ».

Pour accompagner les collectivités dans la rédaction de leur PLU, le Stif réalise des fiches méthodologiques « Bonnes pratiques en Île-de-France », portant chacune sur une thématique différente du PDUiF qui doit être prise en compte dans les PLU. La fiche « Les modes actifs et les espaces publics dans les PLU » aborde la notion du nouveau partage multimodal de l'espace public.

Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) propose un partage d'expériences et de pratiques des collectivités territoriales sur des sujets innovants ou complexes dans le domaine des déplacements. Une analyse de Scot « Grenelle », présentée à l'aide de fiches est disponible sur son site.

LES AÉROPORTS ET LES AÉRODROMES

Maîtriser le développement du transport aérien

Pourquoi

Les emprises aéroportuaires sont à pérenniser. 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 doit être recherchée.

L'attractivité de la région Île-de-France doit être maintenue. La région dispose d'un rayonnement international, dont les aéroports sont les principales portes d'entrée. Le Sdrif prévoit le maintien maîtrisé du développement du transport aérien. Il s'agit de trouver l'équilibre entre la valorisation de ses impacts économiques sur l'attractivité francilienne et la réduction de ses impacts environnementaux : réduire et compenser les nuisances et pollutions, préserver les conditions de bon fonctionnement et la capacité d'accueil du trafic, maîtriser la construction de logements et l'augmentation de population dans les zones de nuisances, améliorer la qualité de vie des riverains.

Légende



Les emprises des aéroports et aérodrômes sont représentées par des aplats gris.

Scot et PLU

Le plan d'exposition au bruit (PEB), servitude d'utilité publique, définit les règles de constructibilité et d'urbanisme afin de limiter les populations soumises aux nuisances aéroportuaires. Il s'impose aux documents d'urbanisme locaux.

Le PADD du Scot ou du PLU fixera des objectifs visant à prévenir et réduire les nuisances dues à la présence des aéroports et aérodromes.

La prise en compte des aéroports et aérodrome est signifiée :

- dans les documents graphiques du Scot, à titre d'information ;
- dans le PLU (règlement et zonage) avec la précision des emprises (art. R. 151-34 1° sur le zonage/nuisances).

Dans le PLU, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) peuvent prévoir des aménagements spécifiques pour limiter les nuisances autour des zones concernées.

L. 151-7 (ANCIEN L. 123-1-4), R. 151-8



L'ARMATURE LOGISTIQUE

Maintenir les emprises logistiques

Pourquoi

Le transport de marchandises et de matériaux est indispensable au bon fonctionnement métropolitain. Il répond à la fois aux besoins industriels, aux échanges commerciaux mais aussi à la vie quotidienne des habitants. Le Sdrif vise à optimiser ce fonctionnement logistique et à le structurer.

L'enjeu est d'assurer l'efficacité du transport des marchandises et la cohabitation avec les transports des voyageurs dans le respect de l'environnement. Il faut également valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire.

Pour cela, le Sdrif identifie les plates-formes portuaires, les grands sites logistiques à préserver. Le maintien et le développement du potentiel de fonctionnement multimodal doivent être garantis.

La relocalisation est éventuellement 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 dans un souci de compacité.

Légende



La hiérarchisation des niveaux d'enjeu pour les sites logistiques est cartographiée avec distinction par trois tailles de pictogrammes en losanges bleus :

- site multimodal d'importance nationale (plates-formes aéroportuaires, chantiers combinés) ;
- site multimodal d'importance métropolitaine (grands sites logistiques, triages) ;
- site multimodal d'importance territoriale (sites implantés en zone urbaine dense, logistique du dernier km).

Scot et PLU

Le rapport de présentation du Scot ou PLU, qui explique les choix retenus dans ces documents, intègre une évaluation environnementale. Elle doit justifier la relocalisation au regard d'un bilan qui reste positif quant au service rendu à la population et en termes de nuisances.

C. URB. ART. L. 104-4 (ANCIENS L. 121-11 AL. 1), R. 104-18 (ANCIEN R. 121-18)

Le PADD du Scot, comme du PLU – qui fixe notamment les objectifs des politiques des transports, d'équipements structurants, et de développement économique – traitera, le cas échéant, de la question de l'organisation de l'armature logistique.

Le DOO du Scot détermine, au besoin, les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands projets d'équipements et de services.

C. URB. ART. L. 141-4, (ANCIENS L. 122-1-3), L. 141-20 (ANCIENS L. 122-1-5 AL. 16)

Il revient au règlement du PLU d'utiliser les différents outils à sa disposition (hauteur, implantation...) pour privilégier la densification des zones déjà existantes avant d'envisager l'ouverture de nouvelles zones dédiées à cette fonction.

C. URB. ART. L. 151-6 ET -7 (ANCIENS L. 123-1-4), L. 151-41 (ANCIENS L. 123-1-5)

Au sein du PLU, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) peuvent viser, par exemple, la modernisation ou la rénovation de plates-formes logistiques existantes. Le règlement et la cartographie peuvent délimiter des terrains sur lesquels sont institués des emplacements réservés aux installations d'intérêt général à créer ou à modifier et, le cas échéant, à leur fonctionnement multimodal.

Outils

Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) propose un partage d'expériences et de pratiques des collectivités territoriales sur des sujets innovants ou complexes dans le domaine des déplacements. Une analyse de Scot « Grenelle », présentée à l'aide de fiches est disponible sur son site.



T. Pettit/AU idF

LES RÉSEAUX ET ÉQUIPEMENTS LIÉS AUX RESSOURCES

Maintenir les emprises affectées aux services urbains

Pourquoi

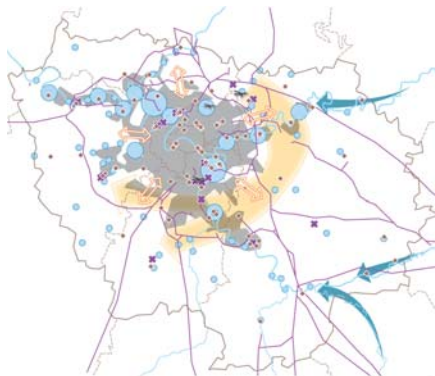
Les grands équipements techniques sont essentiels au fonctionnement métropolitain. Ils interviennent dans la gestion de l'eau, les pratiques de recyclage, les pollutions, l'assainissement. Les grandes stations d'épuration, les centres de traitement, le stockage des déchets sont souvent considérés comme des nuisances et rejetés hors de la zone dense. Il faut veiller à les maintenir à proximité des lieux de vie tout en veillant à une meilleure intégration paysagère. Il est nécessaire de les compléter par un maillage fin d'équipements de proximité insérés dans le tissu urbain.

Les terrains d'emprise qui sont affectés à ces usages doivent être conservés. 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.

Leur intégration environnementale est attendue afin de minimiser leurs impacts écologiques et visuels.

Quand l'espace urbain ne peut pas accueillir les nouvelles implantations, il faut répondre aux conditions d'implantation précisées dans les orientations relatives aux espaces agricoles.

Légende



Les réseaux et équipements liés à la gestion des ressources, fascicule DPSO, p.161

Les grands équipements ne sont pas représentés sur la CDGT. La carte illustrative ci-dessus en donne la lecture.

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.

Scot et PLU

Le rapport de présentation du Scot ou PLU, qui explique les choix retenus dans ces documents, intègre une évaluation environnementale. Elle doit justifier la relocalisation au regard d'un bilan qui reste positif quant au service rendu à la population et en termes de nuisances.

L. 104-4 (ANCIENS L. 121-11 AL. 1),
R. 104-18 (ANCIEN R. 121-18)

Le DOO du Scot définit les grands projets d'équipements et de services.

L. 141-20 (ANCIENS L. 122-1-5 AL. 16)

Le règlement peut délimiter les zones d'assainissement et de traitement des eaux pluviales mentionnées à l'art. L. 2224-10 CGCT.

L. 151-24 (ANCIENS L. 123-1-5 AL. 25)

Le règlement et les documents graphiques du PLU peuvent délimiter des emplacements réservés aux installations d'intérêt général à créer ou à modifier. Les documents graphiques font également apparaître, s'il y a lieu, les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, de l'hygiène, de la protection contre les nuisances et de la préservation des ressources naturelles justifient que les constructions et installations de toute nature soient soumises à des conditions spéciales.

L. 151-41 (ANCIENS L. 123-1-5),
R. 151-34 (ANCIEN R. 123-11)

Outils

Le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer propose sur son site le guide « L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme ».

Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) propose des fiches explicatives sur l'évaluation environnementale.



2

POLARISER ET ÉQUILIBRER


Le second pilier « Polariser et équilibrer » définit les principes de l'organisation territoriale pour une région plus diverse et plus attractive, soucieuse de la qualité de vie, en s'appuyant sur l'optimisation de tous les tissus franciliens et limitant la consommation d'espaces.

POLARISER – ÉQUILIBRER : UNE RÉGION PLUS DIVERSE ET ATTRACTIVE

Optimisation de tous les tissus

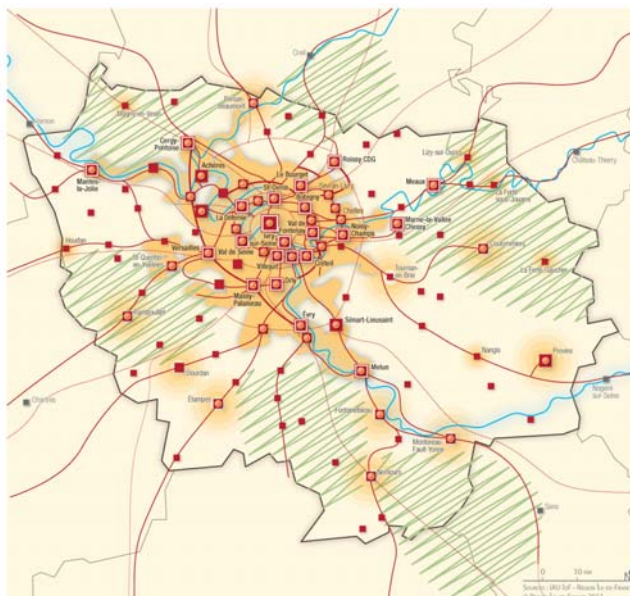
-  Agglomération centrale
-  Bassin de vie de l'espace rural
-  Parc naturel régional

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



Réussir une mobilisation solidaire de tous les territoires

Le développement francilien s'appuie sur le cœur de métropole et se structure autour de polarités de différents niveaux, du bassin de vie au niveau régional. Tous les territoires y contribuent par leurs richesses, leurs spécificités, leur histoire et tous les territoires doivent participer aux efforts à produire en termes de logements, d'emplois, d'accueil d'équipements, de services, etc.

Réaliser un effort de construction sans précédent et améliorer les équilibres habitat/emploi

Viser la construction de 70 000 logements par an pour répondre aux besoins actuels de logement des ménages et anticiper leurs demandes futures est une urgence absolue, sociale et économique. C'est l'objectif premier du schéma directeur. Pour améliorer la vie quotidienne de tous les Franciliens, il faut diversifier le parc tout en garantissant une offre de logements accessible financièrement. La construction doit donc permettre le déve-

l'offre locative, sociale, étudiante ou d'habitat spécifique. Cette pluralité indispensable à l'échelle locale répond à l'objectif de rééquilibrage des territoires à l'échelle régionale.

Construire la ville sur la ville, renforcer les centralités

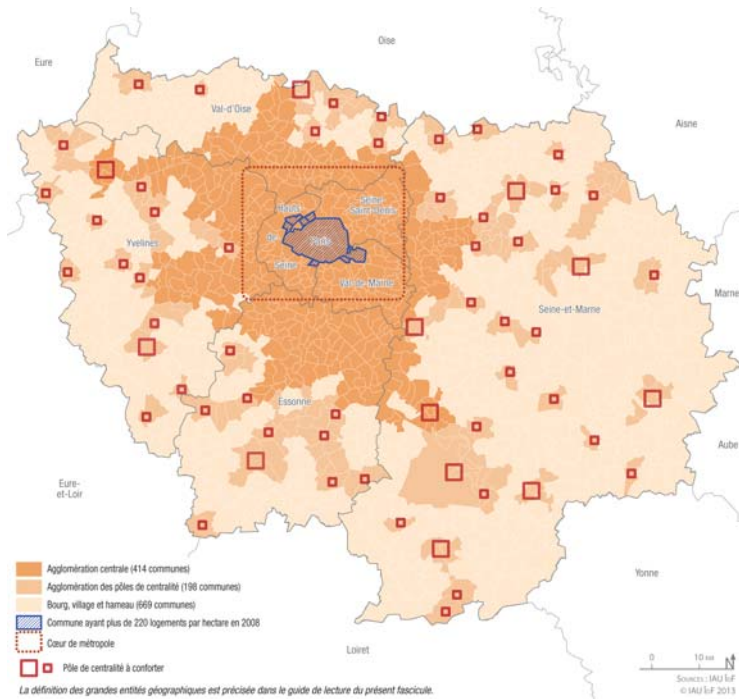
Les gares et les réseaux de transport collectif seront des points d'accroches essentiels au développement de nouvelles centralités et des polarités existantes. Il s'agit désormais de réfléchir à la ville intense, mixte, accessible, pour limiter l'étalement urbain au profit d'une région durable. L'accueil de logements et d'immobiliers d'entreprise dans ces polarités est une condition pour réduire les déplacements domicile-travail, limiter le recours à l'automobile, faciliter l'accès à l'emploi et renforcer les équilibres régionaux par la mixité.

Les grandes entités géographiques

En vue de la traduction du projet spatial régional dans les documents d'urbanisme locaux, la carte des grandes entités géographiques établit une typologie des communes relevant d'objectifs et d'orientations différentes :

- « le cœur de métropole » correspond à l'espace urbanisé dense à structurer en continuité avec Paris, ensemble de renouveau démographique, de maillage et d'intensification ;
- « l'agglomération centrale » correspond aux grandes polarités urbaines à conforter entre

Les grandes entités géographiques, fascicule « Orientations réglementaires », p. 32



le cœur de métropole et l'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 » 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 » 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.

Identifier l'espace urbanisé

Le schéma directeur encourage le développement de quartiers denses et mixtes, dans des tissus urbanisés existants ou futurs. La priorité donnée à la densification est favorisée au profit de la limitation de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels. La démonstration de l'effort en termes d'accueil de nouvelles populations et d'emplois et de densification doit apparaître dans les documents d'urbanisme locaux, notamment à l'aide de données chiffrées. Le Sdrif énonce les objectifs attendus et définit les modalités de calcul à partir d'une appréciation de l'espace urbanisé favorable à la densification. Cette définition plus restreinte de la base de calcul vise à exclure les espaces urbains peu denses.

On exclut du calcul de l'espace urbanisé les espaces à dominante non bâtie de niveau supracommunal, régional ou national :



Les espaces urbanisés se définissent par opposition aux espaces agricoles, boisés naturels, en eau. Ce sont les espaces accueillant de l'habitat, de l'activité économique, les équipements ainsi que les espaces ouverts urbains tels que les espaces verts publics, jardins privés, jardins familiaux, friches urbaines, etc.

Sur le schéma de la page 34 du fascicule des orientations, l'espace urbanisé d'une commune est représenté. Les postes rouges sont à conserver et les postes bleus sont à exclure

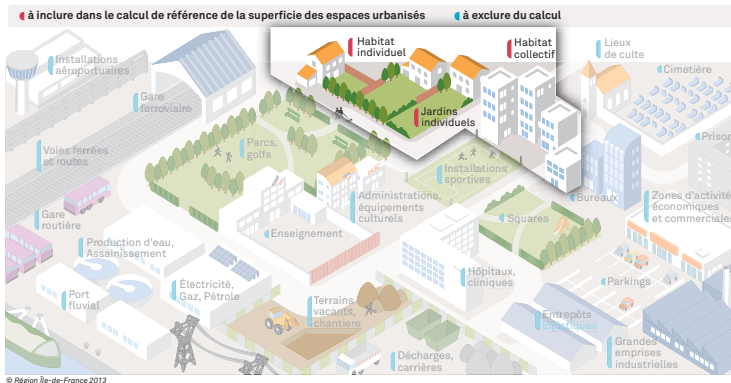
de la superficie des espaces urbanisés pour établir la base de calcul. Les postes identifiés sont illustratifs.

L'identification de l'espace urbanisé communal est nécessaire pour répondre aux orientations suivantes :

- orientations communes pour le calcul de l'augmentation de la capacité d'accueil ;
- orientations relatives aux espaces urbanisés à optimiser pour le calcul de l'augmentation minimale de 10 % de la densité humaine ;
- orientations relatives aux quartiers à densifier à proximité des gares pour le calcul de l'augmentation minimale de 15 % de la densité humaine ;
- orientations relatives aux extensions des secteurs de développement à proximité des gares, aux agglomérations des pôles de centralité à conforter et à l'extension des bourgs, villages et hameaux pour le calcul de l'extension de l'urbanisation de l'ordre de 5 % de l'espace urbanisé communal.

Identifier l'espace d'habitat

Le schéma directeur vise à accroître progressivement l'offre de logements dans les espaces d'habitat. La démonstration de cet accroissement pourrait utilement apparaître dans les documents d'urbanisme locaux, notamment à l'aide de données chiffrées.



Pour identifier l'espace d'habitat, il ne faut retenir que l'espace urbanisé occupé par de l'habitat individuel ou collectif, dans lequel on tient compte des espaces privatifs et des espaces communs.

L'identification de l'espace d'habitat est nécessaire pour répondre aux orientations suivantes :

- les orientations relatives aux espaces urbanisés à optimiser pour le calcul de l'augmentation minimale de 10 % de la densité moyenne des espaces d'habitat ;
- les orientations relatives aux quartiers à densifier à proximité des gares pour le calcul

- de l'augmentation minimale de 15 % de la densité moyenne des espaces d'habitat ;
- les orientations relatives aux secteurs d'urbanisation préférentielle pour le calcul de la densité moyenne des espaces d'habitat.

Les orientations relatives à ce pilier sont développées dans les pages 24 à 34 du fascicule « Orientations réglementaires » du Sdrif. Elles sont déclinées de la manière suivante :

- les orientations communes ;
- les espaces urbanisés ;
- les nouveaux espaces d'urbanisation.

LES ORIENTATIONS COMMUNES

Orientations communes

Pourquoi

En matière d'urbanisation, que l'on intervienne sur les tissus urbanisés existants ou futurs, une série d'orientations communes est à respecter.

La priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels. Dans les espaces déjà urbanisés, le développement doit se faire en densification. Dans le même esprit, une certaine densité est attendue dans les extensions nouvelles. Elles doivent être maîtrisées, denses, en lien avec la desserte et l'offre d'équipements. L'objectif est également de répondre aux besoins en logements et de favoriser le rééquilibrage habitat-emploi.

Afin de répondre aux objectifs de maintenir une région durable, l'urbanisation nouvelle doit être maîtrisée de façon à réduire la vulnérabilité aux risques naturels et technologiques. Une attention particulière doit être portée sur la limitation des espaces imperméabilisés.

Pour accompagner l'intensification et maintenir la place de la nature en ville, des dispositions particulières sont prises pour la reconquête des espaces naturels en milieu urbain, notamment en prévoyant une offre d'espaces verts publics tendant vers 10 m²/hab.

Le calcul de la densité humaine « pour la densification » s'obtient 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 la date d'approbation du Sdrif en 2013. Cf. Schéma « Outils ».

Légende

Les orientations communes des pages 24, 25 et 26 du fascicule des orientations réglementaires sont détaillées :

- En matière de logement, une attention particulière sera portée à l'offre diversifiée de logements et à la recherche d'un équilibre entre offre de logement et développement économique riche en emplois.
- En matière d'activité et d'emploi, la densification des emprises existantes devra être une priorité. Les nouvelles zones seront économes en espace et accessibles. Le tissu PME-PMI sera maintenu 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 sera privilégiée. Les nouvelles implantations devront être bien desservies en transport collectif. L'intégration environnementale des grands équipements devra être assurée.

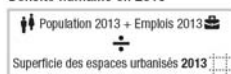
En prévoyant des développements urbains sur leur territoire, les documents d'urbanisme doivent accroître, à l'horizon 2030, les capacités d'accueil en matière de population et d'emploi, de l'espace urbanisé et des nouveaux espaces d'urbanisation.

L'accroissement des capacités d'accueil se mesure par l'augmentation de la densité humaine à l'horizon 2030. Ce calcul permet la comparaison de la densité sur l'espace urbanisé à terme. À l'aune des extensions à l'horizon 2030, il ne faut pas constater une dédensification de l'espace urbanisé.

L'estimation de la densité humaine en 2013 sera réalisée à l'occasion du diagnostic figurant dans le rapport de présentation du Scot ou du PLU. Le rapport de présentation, par ailleurs, justifiera que les dispositions inscrites dans le DOO du Scot ou le règlement et/ou les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du PLU permettent d'atteindre la densité attendue à l'horizon 2030.

L. 141-3 (ANCIENS L. 122-1-2),
R. 141-2 (ANCIENS R. 122-2);
L. 151-4 (ANCIENS L. 123-1-2),
R. 151-1 ET S. (ANCIENS R. 123-2)

Densité humaine en 2013



Densité humaine à l'horizon 2030



Calcul de la densité humaine

Pour vous aider à identifier ces espaces, l'IAU met des outils à votre disposition :

- Le référentiel territorial du Sdrif, vous permet de prendre connaissance des dispositions du Sdrif ainsi que des données de cadrage spécifiques à votre territoire ;
- Le mode d'occupation du sol (Mos) 2012 permet de partager des données relatives à l'occupation du sol.

Le carnet pratique du Sdrif « Comment encourager l'intensification urbaine ? » est consultable et en vente sur le site de l'IAU à la rubrique « L'IAU et vous » « Nos éditions ».

Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) propose un partage d'expériences et de pratiques des collectivités territoriales sur des sujets innovants ou complexes dans le domaine de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers dans les Scot.

La Région Île-de-France propose différents supports pédagogiques sur le site infosdrif dédié à la mise en œuvre du Sdrif.

LES ESPACES URBANISÉS

Les espaces urbanisés à optimiser

Pourquoi

L'objectif de construction de logements est une urgence absolue. L'ensemble des territoires doit participer à cet effort et certains territoires sont appelés à en prendre une part plus importante pour respecter les principes d'intensification urbaine. La densification prioritaire sur l'urbanisation nouvelle doit être prévue à court et moyen terme pour ne pas compromettre la réalisation des objectifs fixés du Sdrif à l'horizon 2030.

Dans le but de limiter la consommation d'espaces agricoles, naturels et boisés, ces espaces urbanisés existants sont soumis à des règles de densification. Leur application ne peut contrevenir au respect des servitudes d'utilité publique (R.126-1).

Entre outre, certaines communes franciliennes du cœur de métropole ont déjà une densité moyenne des espaces d'habitat supérieure à 220 logts/ha. Elles doivent participer à l'effort de densification, mais ne sont pas soumises au seuil fixé. Au cours des années d'application du Sdrif, les communes qui atteindront ce seuil de 220 logts/ha seront à leur tour concernées par cette exemption.

On obtient la densité des espaces d'habitat en divisant le nombre de logements construits en 2013 ou attendus en 2030 par la superficie des espaces d'habitat à la date d'approbation du Sdrif en 2013.

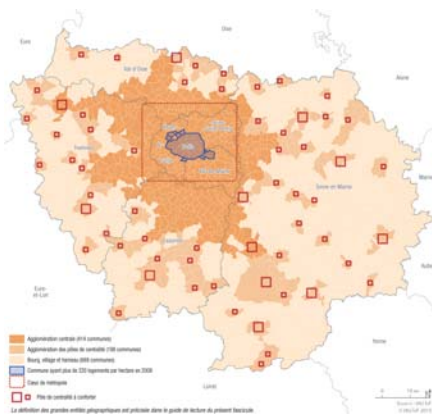
Le calcul de la densité humaine « pour la densification » s'obtient en divisant la somme de la population et de l'emploi, accueillis ou susceptibles de l'être, par la superficie de l'espace urbanisé en 2013.

Cf. Schéma « Outils ».

Légende



Les espaces urbanisés à optimiser sont représentés par des « micropastilles » de couleur claire. Ils correspondent aux espaces urbains du Mos 2008



Les grandes entités géographiques, fascicule « Orientations réglementaires », p. 32

Les communes dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logts/ha ont été identifiées à la date d'approbation du Sdrif en 2013 par un cerné bleu sur la carte des grandes entités géographiques.

Au cours des années d'application du Sdrif, d'autres communes sont susceptibles d'atteindre cette densité.

Pour les espaces urbanisés à optimiser, afin que l'effort de densification de la commune ne repose pas uniquement sur le développement des zones d'activités, et pour répondre aux importants besoins en logements, le Sdrif prévoit un objectif d'accroissement minimal de 10 % de la densité humaine et de la densité des espaces d'habitat. Les documents d'urbanisme doivent permettre cet accroissement minimal dans les espaces urbanisés existant à la date d'approbation du Sdrif et à l'échelle communale (cf. micropastilles claires).

Les documents de planification doivent démontrer l'effort réalisé en matière de densification. Le rapport de présentation du Scot ou du PLU identifie et analyse les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis.

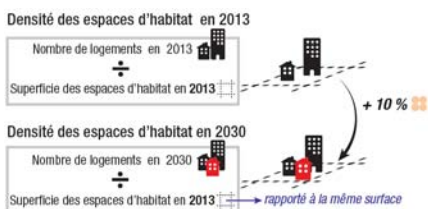
L. 141-3 (ANCIENS L. 122-1-2), R. 141-2 (ANCIENS R. 122-2); L. 151-4 (ANCIENS L. 123-1-2), R. 151-1 ET S. (ANCIENS R. 123-2)

Le règlement du PLU peut prévoir des secteurs bénéficiant d'une majoration de constructibilité pour permettre l'agrandissement ou la construction de bâtiments à usage d'habitation, ou la réalisation de logements sociaux ou intermédiaires. Par ailleurs, il peut prévoir, sous réserve de justification, des règles minima d'emprise au sol et de hauteur.

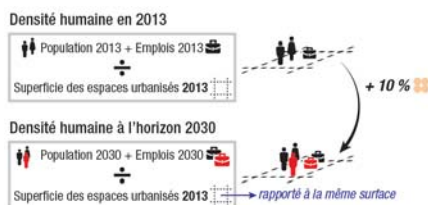
L. 151-28 (ANCIENS L. 123-1-11 ; L. 127-1 ; L. 127-2), R. 151-37, R. 151-39

Le règlement du PLU peut être complété par des OAP. Depuis le 1^{er} janvier 2016, il est possible de recourir à des OAP secteur d'aménagement sans règlement, sous réserve qu'elles garantissent la cohérence des projets avec le PADD. Les OAP devront prévoir des dispositions favorisant une utilisation optimale du potentiel de densification du secteur concerné.

L. 151-6, L. 151-7, R. 151-6 (ANCIEN XX), R. 151-8



Calcul de la densité des espaces d'habitat



Calcul de la densité humaine

Pour vous aider à identifier ces espaces l'IAU met des outils à votre disposition :

- Le référentiel territorial du Sdrif vous permet de prendre connaissance des dispositions du Sdrif ainsi que des données de cadrage spécifiques à votre territoire.
- Le mode d'occupation du sol (Mos) 2012 permet de partager des données relatives à l'occupation du sol.

Le Carnet pratique du Sdrif « Comment encourager l'intensification urbaine ? » est consultable et en vente sur le site de l'IAU.

Le Gridauh a mis en place des séminaires sur l'écriture des Scot et des PLU et rend public les résultats de ses travaux. Pour exemple, des fiches sur « Scot, économie d'espace et densité » ou « Écriture du rapport de présentation » sont disponibles sur son site.

La Région Île-de-France propose différents supports pédagogiques sur le site infosdrif dédié à la mise en œuvre du Sdrif.

LES ESPACES URBANISÉS

Les quartiers à densifier à proximité des gares

Pourquoi

L'objectif de construction de logements est une urgence absolue. L'ensemble des territoires doit participer à cet effort de construction et certains territoires sont appelés à en prendre une part plus importante pour respecter les principes d'intensification urbaine. Le lien urbanisme-transport se concrétise par la volonté de densifier les quartiers lorsque ceux-ci sont proches d'une gare existante ou à venir.

La densification prioritaire sur l'urbanisation nouvelle doit être prévue à court et moyen terme pour ne pas compromettre les objectifs du Sdrif à l'horizon 2030. L'application des règles de densification ne peut contrevenir au respect des servitudes d'utilité publique (R.126-1).

En outre, certaines communes franciliennes du cœur de métropole ont déjà une densité moyenne des espaces d'habitat supérieure à 220 logts/ha. Elles doivent participer à l'effort de densification, mais ne sont pas soumises au seuil fixé. Au cours des années d'application du Sdrif, les communes qui atteindront ce seuil de densité de 220 logts/ha seront à leur tour concernées par cette exemption.

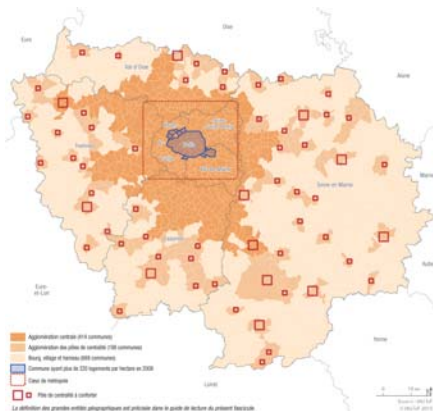
On obtient la densité des espaces d'habitat en divisant le nombre de logements construits en 2013 ou attendus en 2030 par la superficie des espaces d'habitat à la date d'approbation du Sdrif en 2013.

On obtient la densité humaine en divisant la somme de la population et de l'emploi, accueillis ou susceptibles de l'être, par la superficie de l'espace urbanisé en 2013.

Légende



Les quartiers à densifier à proximité des gares sont représentés par des « micro-pastilles » de couleur foncée. Ils ont été définis dans un périmètre de l'ordre de 500 m ou 1 km autour d'une station TCSP ou d'une gare existante ou en projet.



Les grandes entités géographiques, fascicule « Orientations réglementaires », p. 32

Les communes dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logts/ha ont été identifiées à la date d'approbation du Sdrif en 2013 par un cerné bleu sur la carte des grandes entités géographiques.

Au cours des années d'application du Sdrif, d'autres communes sont susceptibles d'atteindre cette densité.

Scot et PLU

Dans les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, afin que l'effort de densification communal ne repose pas uniquement sur le développement des zones d'activités, et compte tenu de la nécessité absolue de répondre aux importants besoins en logements, le Sdrif prévoit un objectif d'accroissement minimal de 15 % de la densité humaine et de la densité des espaces d'habitat. Les documents d'urbanisme doivent permettre cet accroissement minimal dans les espaces urbanisés existants à la date d'approbation du Sdrif et à l'échelle communale.

Afin de démontrer l'effort de densification réalisé, le rapport de présentation du Scot ou du PLU identifie et analyse les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis.

L. 141-3 (ANCIEN L. 122-1-2), R. 141-2 (ANCIENS R. 122-1-2);
L. 151-4 (ANCIEN L. 123-1-2), R. 151-1 ET S. (ANCIENS R. 123-2)

Le DOO du Scot précise les conditions permettant notamment de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs (TC).

L. 141-14 (ANCIENS L. 122-1-5)

Le DOO du Scot peut « inciter » le PLU à densifier autour des gares. En prenant en compte la desserte par les TC, il peut déterminer un seuil plancher à la densité maximale de construction résultant de l'application des règles définies par le PLU. Il peut aussi, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs à proximité des TC, existants ou programmés, dans lesquels le PLU doit imposer une densité minimale de construction.

L. 141-7 ET L. 141-8 (ANCIENS L. 122-1-5) ET R. 141-6 (ANCIEN R. 122-3)

Le règlement du PLU peut imposer, dans des secteurs qu'il délimite à proximité des TC, existants ou programmés, une densité minimale de constructions.

L. 151-26, R. 151-39

Outils

Densité des espaces d'habitat en 2013



Densité des espaces d'habitat en 2030



Calcul de la densité des espaces d'habitat

Densité humaine en 2013



Densité humaine à l'horizon 2030



Calcul de la densité humaine

Pour vous aider à identifier ces espaces, l'IAU met des outils à votre disposition :

- Le référentiel territorial du Sdrif vous permet de prendre connaissance des dispositions du Sdrif ainsi que des données de cadrage spécifiques à votre territoire.
- Le mode d'occupation du sol (Mos) 2012 permet de partager des données relatives à l'occupation du sol.

Le Gridauh a mis en place des séminaires sur l'écriture des Scot et des PLU et rend public les résultats de ses travaux. Pour exemple, une fiche sur le thème « Scot, économie d'espace et densité » est disponible sur son site.

LES ESPACES URBANISÉS

Les secteurs à fort potentiel de densification

Pourquoi

La nécessité de construire des logements et de limiter la consommation d'espace conduit à encourager la densification de l'existant. Des secteurs à fort potentiels de densification ont été repérés comme des secteurs comprenant des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation. La vocation de ces futures emprises n'est pas définie dans le Sdrif.

Ces secteurs répondent aux orientations communes.

Légende



Les secteurs à fort potentiel de densification sont représentés symboliquement sur la CDGT par des pastilles rouges.

Scot et PLU

Le document d'urbanisme doit préserver ces espaces localisés symboliquement afin de ne pas compromettre leur valorisation et y appliquer des règles de densification importantes. L'objectif de densité n'y est pas « chiffré ». De plus, la localisation indiquée sur la CDGT doit être respectée dans un principe de subsidiarité.

Le DOO du Scot arrête, par secteur géographique, des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain et décrit, pour chacun d'eux, les enjeux qui lui sont propres.

L. 141-6 (ANCIENS L. 122-1-5)

Dans le cas où le secteur à fort potentiel de densification représenté sur la CDGT correspond à une friche urbaine, le règlement du PLU peut l'inscrire en zone à urbaniser

(AU) dans la perspective d'un projet d'envergure à cet emplacement. En effet, depuis la recodification intervenue au 1^{er} janvier 2016, les zones AU ne sont plus nécessairement à l'origine des secteurs naturels.

R. 151-20 (ANCIENS R. 123-6)

Le règlement du PLU peut être complété par des orientations d'aménagement programmé (OAP). De plus, depuis 1^{er} janvier 2016, il est possible de recourir à des OAP secteur d'aménagement sans règlement, sous réserve qu'elles garantissent la cohérence des projets avec le PADD. Outre les conditions définies par le code de l'urbanisme, les OAP devront prévoir des dispositions favorisant une utilisation optimale du potentiel de densification du secteur concerné.

L. 151-6, L. 151-7 (ANCIENS L. 123-1-4),

R. 151-6, R. 151-8



Les documents d'urbanisme doivent démontrer la nécessité de mobiliser les capacités d'extension prévue dans le Sdrif à l'horizon 2030. Des objectifs chiffrés sont attendus pour chaque capacité d'extension possible.

Ces objectifs et justifications attendus au regard du Sdrif s'inscrivent dans le prolongement des exigences légales en matière de limitation de l'étalement urbain. En effet, le rapport de présentation du Scot et du PLU doit, selon le code de l'urbanisme, présenter une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation ou la révision du schéma ou du plan. Il justifie également les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris respectivement dans le DOO du Scot et dans le PADD du PLU.

L. 141-3 (ANCIENS L. 122-1-2), R. 141-2 (ANCIENS R. 122-2);
L. 151-4, L. 151-5 ET R. 151-1 ET S. (ANCIENS L. 123-1-3)

Le DOO du Scot détermine notamment les conditions d'un développement urbain maîtrisé. En ce sens, il arrête, par secteur géographique, des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain et décrit, pour chacun d'eux, les enjeux qui lui sont propres.

L. 141-5 ET L. 141-6 (ANCIENS L. 122-1-5)

Le DOO du Scot peut, en fonction des circonstances locales, imposer préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau :

- l'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les réseaux d'eau, d'assainissement et d'électricité ;
- la réalisation d'une étude d'impact ;
- la réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées.

L. 141-9 (ANCIEN L. 122-1-5)

Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) propose un partage d'expériences et de pratiques des collectivités territoriales sur des sujets innovants ou complexes dans le domaine de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers dans les Scot.

Le ministère du Logement et de l'Habitat durable présente « la Boîte à outils du PLU(i) » dans des fiches sur la maîtrise de la consommation foncière et la lutte contre l'artificialisation des sols.

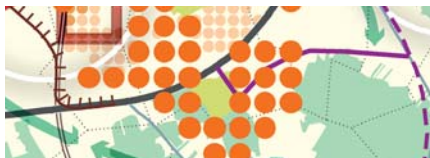
LES NOUVEAUX ESPACES D'URBANISATION

Les secteurs d'urbanisation préférentielle

Pourquoi

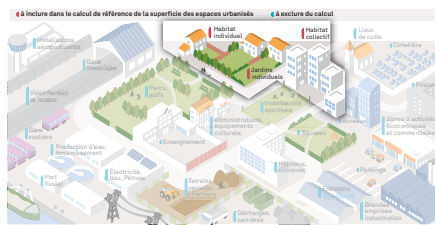
Afin de prévoir les extensions nécessaires aux objectifs de construction de logements et de développement de l'emploi, le Sdrif localise des secteurs d'urbanisation préférentielle. Ces secteurs ont été choisis pour leur capacité de recevoir de nouveaux quartiers avec une forte densité. Ils bénéficient déjà d'une desserte en transport collectif et d'une accessibilité aux équipements et services ou seront amenés à l'être au regard des projets de transport projetés dans le schéma. Ces extensions seront ouvertes en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets à horizon 2030.

Légende



Les secteurs d'urbanisation préférentielle sont représentés symboliquement sur la CDGT par des pastilles de couleur orange.

La « pastille » offre un potentiel d'environ 25 ha.



Rappel du calcul de l'espace d'habitat

Pour identifier les espaces d'habitat, il ne faut retenir que les espaces urbanisés occupés par de l'habitat individuel ou collectif, dans lesquels on tient compte des espaces privés et des espaces communs.

Scot et PLU

Les documents d'urbanisme doivent préciser la surface des extensions attendues à l'horizon 2030. Leur localisation doit se faire en compatibilité avec la position des pastilles sur la CDGT (1 pastille = potentiel). Et pour éviter tout mitage, elles doivent se faire en continuité de l'espace urbanisé existant.

Une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat situés en secteurs « préférentiels » de la commune doit être :

- au moins égale à 35 logts/ha ;
- 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 logts/ha.

L'objectif de 35 logts/ha est une obligation de moyen et non de résultat, en fonction des leviers d'action que détient le PLU sur la construction réelle

En cas de Scot ou de PLU intercommunal, la densité est calculée sur le groupement de communes.

Le DOO du Scot précise les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les EPCI ou par commune. Par ailleurs, le DOO définit les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

L. 141-12 (ANCIENS L. 122-1-7),

L. 141-14 (ANCIENS L. 122-1-5)

Dans le PLU, les OAP peuvent préciser la programmation et l'organisation notamment de secteurs en extension. Plusieurs outils existent aussi via le règlement qui peut prévoir :

- dans des secteurs à proximité des transports collectifs, existants ou programmés,

une densité minimale de construction ;

- des secteurs bénéficiant d'une majoration de constructibilité, dans les conditions prévues par le code de l'urbanisme, pour permettre notamment la construction de bâtiments à usage d'habitation, ou la réalisation de logements sociaux ou intermédiaires.

L. 151-26 (ANCIENS L. 122-1-5),

L. 151-28 (ANCIENS L. 123-1-11), R. 151-37

Par ailleurs, les documents graphiques du règlement peuvent délimiter, dans les zones U et AU, des emplacements réservés en vue de la réalisation, dans le respect des objectifs de mixité sociale, de programmes de logements en précisant la nature de ces programmes.

L. 151-41 (ANCIENS L. 123-2),

R. 151-38 (ANCIENS R. 123-12)

Dans le cas où le PLU intercommunal tient lieu de PLH, le POA indique notamment les objectifs quantifiés et la localisation de l'offre nouvelle de logement et d'hébergement dans chaque commune et, le cas échéant, secteur géographique.

R. 151-54

Outils

Le Carnet pratique du Sdrif « Comment concevoir des extensions urbaines denses ? » est consultable et en vente sur le site de l'IAU à la rubrique « L'IAU et vous » > « Nos éditions ».

LES NOUVEAUX ESPACES D'URBANISATION

Les secteurs d'urbanisation conditionnelle

Pourquoi

Certains secteurs, 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, compte tenu de leur superficie et/ou de leur vocation envisagée. Leur ouverture à l'urbanisation est subordonnée au respect d'une condition de desserte et de conditions spécifiques. Ce sont les secteurs d'urbanisation conditionnelle.

Outre les règles s'appliquant aux secteurs d'urbanisation préférentielle, les secteurs d'urbanisation conditionnelle doivent respecter une condition de desserte par les transports collectifs. La date de référence pour constater la réalisation du secteur d'urbanisation conditionnelle est la déclaration d'utilité publique pour les projets de transport de niveau métropolitain représentés sur la CDGT.

Des conditions spécifiques existent pour :

- La réalisation des plates-formes de fret sur les ports d'Achères-Seine Métropole et de Vigneux-sur-Seine, est liée à leur desserte intermodale fer/fleuve/route et au respect des continuités écologiques.
- L'ouverture à l'urbanisation des secteurs de Goussainville et de Tremblay-France est conditionnée à la réalisation de plates-formes de fret intermodales embranchées fer.

Légende



Les secteurs d'urbanisation conditionnelle sont représentés symboliquement sur la CDGT par des pastilles de couleur jaune.

La « pastille » offre un potentiel d'environ 25 ha.

Scot et PLU

La localisation de ces secteurs d'urbanisation conditionnelle doit se faire en compatibilité avec la position des pastilles sur la CDGT (1 pastille = potentiel). Et pour éviter tout mitage, elles doivent se faire en continuité de l'espace urbanisé existant.

Pour mobiliser ces orientations, le rapport de présentation des documents d'urbanisme devra comprendre une analyse des territoires en fonction de la desserte en transports collectifs et préciser la surface des extensions attendues à l'horizon 2030.

Dans le Scot, le DOO précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire en lien avec la desserte par les transports collectifs. Il peut, à ce titre, déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à celle-ci.

L. 141-14 (ANCIEN L. 122-1-5)

Il est à noter que dans le cadre d'un PLU comprenant des OAP sectorielles sans règlement (zones U ou AU), celles-ci devront porter notamment sur la desserte par les transports en commun.

R. 151-8

Outils

Dans les recommandations du PDUIF pour « Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs », des actions sont proposées pour les différentes pièces composant les documents d'urbanisme locaux, notamment p. 71. Ces fiches sont consultables sur le site du PDUIF.

LES NOUVEAUX ESPACES D'URBANISATION

Les secteurs de développement à proximité des gares

Pourquoi

La priorité est donnée aux transports collectifs. Ce réseau maillé, aussi bien en cœur de métropole que dans les territoires ruraux, participera à améliorer la vie quotidienne des Franciliens. Ces nouvelles lignes de transport auront également un impact sur l'urbanisation : chaque infrastructure de transport, que ce soit un arrêt, une station, ou une gare, verra sa création ou son évolution s'accompagner d'un développement urbain dense. Ainsi, les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs, ou devant l'être à terme, sont traités de manière spécifique dans le Sdrif.

Une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal est possible dans ces secteurs. Cette localisation est déterminée dans un rayon de 2 km autour de la gare (buffer) et en continuité de l'espace urbanisé existant au sein duquel la gare est implantée. Le buffer représente symboliquement la limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert.

Si, pour ces capacités non cartographiées, aucune règle quantifiée de densification n'est prévue par le Sdrif, la règle dans les orientations communes sur les « capacités d'accueil » impose de ne pas « dé-densifier » à l'horizon 2030.

Légende



Les secteurs de développement à proximité des gares sont représentés sur la CDGT par un buffer de rayon de 2 km et de couleur blanche.

Les extensions attendues dans ces secteurs ne sont pas cartographiées mais représentées symboliquement.

On exclut du calcul de l'espace urbanisé, les espaces à dominante non bâtie de niveau supracommunal, régional ou national :



Rappel du calcul de l'espace urbanisé communal, fascicule « Orientations réglementaires », p. 34

Scot et PLU

Les documents d'urbanisme doivent, dans le rapport de présentation, comprendre l'état des lieux des espaces urbains au sens du Sdrif, à la date d'approbation de ce dernier en décembre 2013, et préciser la surface des extensions attendues à l'horizon 2030.

Dans le Scot, le DOO précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire en lien avec la desserte par les transports collectifs.

L. 141-14 (ANCIEN L. 122-1-5)



Une extension de l'urbanisation en continuité de l'espace urbanisé existant

Le Carnet pratique du Sdrif « Comment concevoir des extensions urbaines denses ? » est consultable et en vente sur le site de l'IAU à la rubrique « L'IAU et vous » > « Nos éditions ».



La Région Île-de-France propose différents supports pédagogiques sur le site infosdrif dédié à la mise en œuvre du Sdrif.

LES NOUVEAUX ESPACES D'URBANISATION

Les agglomérations des pôles de centralité à conforter

Pourquoi

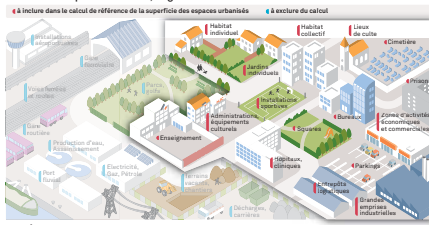
Les agglomérations et les pôles de centralités sont des concentrations d'intensité urbaine à affirmer. Les polarités existantes ou émergentes doivent structurer l'offre urbaine afin de renforcer le polycentrisme régional, en lien avec la desserte des territoires et l'organisation des déplacements. En accueillant, en priorité dans son tissu urbanisé, de la construction de logements et en veillant à maintenir un équilibre habitat-emploi, les déplacements domicile-travail seront réduits.

Le cas échéant, l'extension doit se réaliser dans le respect de la continuité de l'espace urbanisé existant. Cette notion de continuité répond à l'objectif majeur d'éviter le mitage. L'espace urbanisé existant doit présenter des caractéristiques suffisamment qualitatives pour justifier de l'accroche d'extensions nouvelles.

Le volume déterminé par le Sdrif est de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal existant à la date d'approbation du Sdrif.

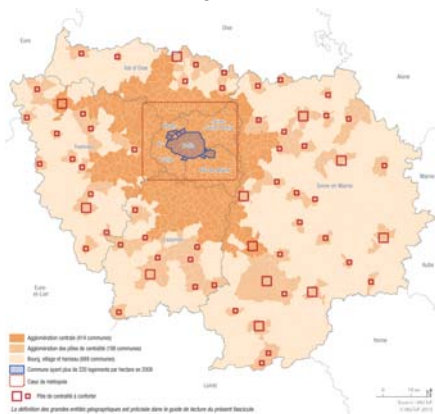
Si, pour ces capacités non cartographiées, aucune règle quantifiée de densification n'est prévue par le Sdrif, la règle dans les orientations communes sur les « capacités d'accueil » impose de ne pas « dé-densifier » à l'horizon 2030.

On exclut du calcul de l'espace urbanisé, les espaces à dominante non bâtie de niveau supracommunal, régional ou national :



Rappel du calcul de l'espace urbanisé communal, fascicule « Orientations réglementaires », p. 34

Légende



Les grandes entités géographiques, fascicule « Orientations réglementaires », p. 32

Les agglomérations des pôles de centralité sont identifiées sur la carte des grandes entités géographiques par un aplat de couleur beige.



Les pôles de centralités à conforter sont représentés symboliquement sur la CDGT et sur la carte des grandes entités géographiques par un carré de couleur rouge. Les capacités d'extension ne sont pas localisées.

Scot et PLU

Les documents d'urbanisme doivent, dans le rapport de présentation, comprendre l'état des lieux des espaces urbains au sens du Sdrif, à la date d'approbation de ce dernier (décembre 2013), et préciser la surface des extensions attendues à l'horizon 2030.

En cas de Scot et de PLU intercommunal, il est possible de mutualiser les capacités d'extension. La mutualisation des espaces concernés doit être explicitée dans le document d'urbanisme et doit mettre en évidence l'intérêt de cette démarche pour répondre au mieux aux objectifs intercommunaux.

LES NOUVEAUX ESPACES D'URBANISATION

L'extension modérée des bourgs, villages et hameaux

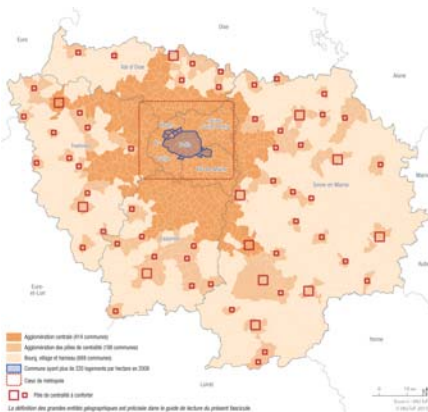
Pourquoi

Un effort d'intensification urbaine est attendu au sein des bourgs, villages et hameaux des espaces ruraux afin de limiter leur étalement urbain. L'enjeu est de répondre aux besoins existants avec une offre de logements adaptée, la valorisation d'une économie locale, des services de proximité. Il s'agit également de rapprocher lieux de vie et d'emplois dans ces secteurs particulièrement contraints par les déplacements automobiles. Les zones d'activités économiques seront densifiées et revitalisées.

À l'horizon 2030, le volume déterminé par le Sdrif est de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal existant à la date d'approbation du Sdrif. Pour ces capacités non cartographiées, aucune règle quantifiée de densification n'est prévue par le Sdrif. Pour autant, leur mise en œuvre ne doit pas conduire à « dé-densifier » à l'horizon 2030. Pour éviter le mitage, l'extension offerte doit se réaliser dans le respect de la continuité de l'espace urbanisé existant, qui doit présenter des caractéristiques suffisamment qualitatives pour justifier de l'accroche d'extensions nouvelles.

Une attention particulière sera portée aux projets d'infrastructures comme les déviations des bourgs et villages qui sont susceptibles de conduire à des extensions d'urbanisation le long de leurs emprises.

Légende



Les grandes entités géographiques, fascicule « Orientations réglementaires », p. 32

Les bourgs, villages et hameaux sont identifiés sur la carte des grandes entités géographiques par un aplat de couleur beige clair.

On exclut du calcul de l'espace urbanisé, les espaces à dominante non bâtie de niveau supracommunal, régional ou national :



Rappel du calcul de l'espace urbanisé communal, fascicule « Orientations réglementaires » p. 34

Scot et PLU

Les documents d'urbanisme doivent, dans le rapport de présentation, comprendre l'état des lieux des espaces urbains au sens du Sdrif, à la date d'approbation de ce dernier en décembre 2013, et préciser la surface des extensions attendues à l'horizon 2030.

Les orientations d'aménagement de programmation (OAP) peuvent définir des secteurs dans lesquels les qualités architecturales et urbaines peuvent être spécifiées.

En cas de Scot et de PLU intercommunal, il est possible de mutualiser les capacités d'extension. La mutualisation des espaces concernés doit être explicitée dans le document d'urbanisme et doit mettre en évidence l'intérêt de cette démarche pour répondre au mieux aux objectifs intercommunaux.

Outils

Le Carnet pratique du Sdrif « Comment maîtriser le développement des bourgs, villages et hameaux ? » est consultable et en vente sur le site de l'IAU à la rubrique « L'IAU et vous » > « Nos éditions ».



LES NOUVEAUX ESPACES D'URBANISATION

Le cumul des potentialités d'extension

Pourquoi

À l'échelle communale, les capacités d'extension non cartographiées se cumulent. Elles peuvent s'ajouter aux capacités offertes par les pastilles des secteurs d'urbanisation préférentielle.

Le potentiel d'extension obtenu est théorique, car il n'est pas nécessairement mobilisable en raison des caractéristiques et des servitudes locales.

Les différents types de potentiels à l'échelle communale pouvant s'additionner sont :

- les secteurs d'urbanisation préférentielle ;
- les secteurs d'urbanisation conditionnelle ;
- les secteurs de développement à proximité des gares ;
- les potentiels liés aux entités géographiques (agglomération des pôles de centralité/bourgs, villages et hameaux).

Outils



Si une commune est concernée par plusieurs « secteurs de développement à proximité d'une gare », les capacités d'extension se cumulent, mais doivent toujours se faire en continuité de l'espace urbanisé au sein duquel la gare est implantée.

Par exemple: la gare est située à moins de 2 km dans le cœur de bourg de la commune X, en discontinuité de l'espace urbanisé existant de la commune Y. Dans ce cas, il n'y a pas de possibilité de mobiliser les 5 % liés au secteur gare.

LES NOUVEAUX ESPACES D'URBANISATION

La mutualisation des capacités d'extension

Pourquoi

Lors de la réalisation d'un Scot ou d'un PLU intercommunal et afin de favoriser l'émergence de projets plus structurants pour le territoire plutôt que des opérations plus locales, il est possible de mutualiser les capacités d'extension au titre des agglomérations des pôles de centralité et des bourgs, villages, hameaux.

La possibilité de mutualiser les capacités d'extension concerne uniquement les capacités non cartographiées au titre de l'entité géographique (agglomération des pôles de centralité/bourgs, villages et hameaux). En effet, les secteurs d'urbanisation préférentielle, les secteurs d'urbanisation ou les secteurs de développement à proximité des gares sont liés à des conditions de localisation.

La mutualisation des espaces concernés doit être explicitée dans le document d'urbanisme intercommunal et doit mettre en évidence l'intérêt de cette démarche pour répondre au mieux aux objectifs intercommunaux.

Outils



Les communes identifient chacune leur potentiel mutualisable.

Le document d'urbanisme intercommunal peut redistribuer sur l'ensemble du territoire ces potentiels. Il doit détailler les modalités de redistribution de ces potentiels mutualisés.



PRÉSERVER ET VALORISER

Le troisième pilier «Préserver et valoriser» porte l'ambition d'une région vivante, verte et résiliente. Il pérennise un fonctionnement en système des espaces ouverts et maintient l'existence de continuités entre ces espaces. Ces continuités, soumises à de forts enjeux de développement urbain, nécessitent une vigilance pour garantir l'intégrité du système.

PRÉSERVER – VALORISER : UNE RÉGION PLUS VIVANTE ET PLUS VERTE




Protéger et valoriser les espaces naturels

-  Espace boisé
-  Espace agricole

Fixer les limites à l'urbanisation

-  Ceinture verte
-  Limite d'urbanisation
-  Pôle de centralité de l'espace rural

Conforter la trame verte d'agglomération

-  Agglomération centrale
-  Liasion verte majeure
-  Espace vert et de loisirs à créer

Renforcer et compléter le système des parcs naturels régionaux

-  PNR existant, en extension ou en projet

Garantir les continuités écologiques majeures

-  Continuité écologique majeure
-  Vallée fluviale

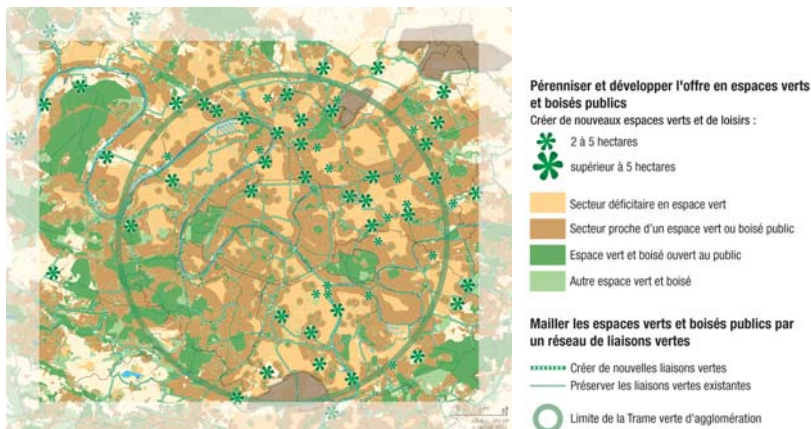


Limiter l'extension urbaine

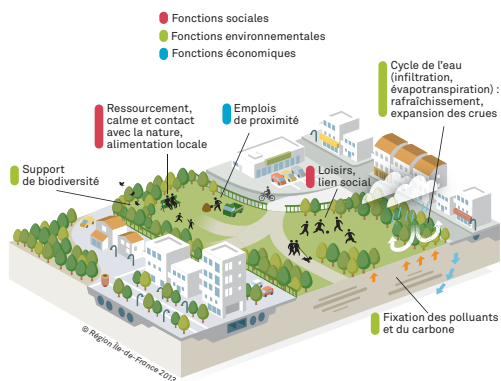
Au-delà de la préservation des espaces agricoles, forestiers et naturels, les fronts urbains, en limite urbaine ou en lisière de bourg, permettent de maîtriser l'étalement urbain au profit de l'intégration paysagère, grâce à de nouvelles formes de bâti mieux adaptées à l'environnement naturel et à de nouvelles activités et fonctions.

Faire entrer la nature dans la ville

Pour une meilleure acceptation de l'intensification, les espaces ouverts urbains doivent trouver davantage de place en ville et en priorité dans les zones de carence. Ce sont les espaces verts et boisés publics, mais aussi les jardins, cœurs d'îlots, mails plantés, friches, etc. Ces espaces assurent de nombreuses fonctions écologiques, comme le stockage de carbone, le rafraîchissement, la lutte contre l'imperméabilisation des sols qui permet de réduire le ruissellement et la pollution des eaux pluviales.



La composante publique de la trame verte d'agglomération, fascicule DPSO, p. 97

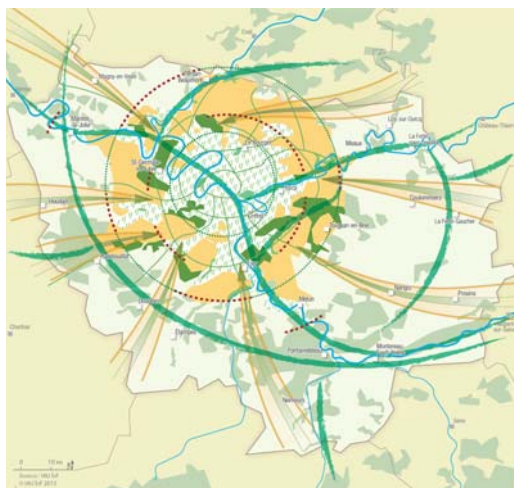


Les fonctions des espaces ouverts urbains, fascicule DPSO, p. 112

En zone dense, les supports de biodiversité se raréfient et se confondent souvent avec des supports de déplacement ou de promenade. Maillons indispensables de la trame verte d'agglomération, initialement à vocation de loisirs, les espaces ouverts urbains sont essentiels pour la qualité de vie des habitants

Prendre en compte le système régional des espaces ouverts

Les grands paysages franciliens des territoires ruraux participent à l'attractivité régionale. La réponse au défi environnemental implique de pérenniser les espaces ouverts et leur multifonctionnalité : fonctions paysagère, de détente, environnementale, sociale et économique. La préservation de ces espaces nécessite de garantir leurs continuités, éléments constitutifs de la trame verte et bleue.



Reconquérir, préserver, valoriser les espaces ouverts

influence urbaine faible

influence urbaine forte

Espace ouvert urbain

Espace agricole

Espace boisé et naturel

Pénétrante agricole et boisée

Continuité écologique

Liaison verte structurante

Rivière principale

Mieux gérer les interfaces ville-campagne

Limite d'urbanisation

La ceinture verte

Pôle de centralité

Le système régional des espaces ouverts, fascicule DPSO, p. 151

Réduire la vulnérabilité de la ville aux risques, aux pollutions et aux nuisances

La densification urbaine est susceptible d'augmenter la vulnérabilité de la ville et de ses habitants par rapport aux risques naturels, notamment d'inondation, et aux effets d'îlots de chaleur urbains. En zone urbaine, les espaces ouverts et la présence d'eau courante (rivières urbaines) atténuent le phénomène d'îlots de chaleur. Les caractéristiques des formes urbaines doivent être adaptées aux risques et aux nuisances, en termes d'architecture, de matériaux, de mode constructif, d'isolation, etc.

Les orientations relatives à ce pilier sont développées dans les pages 36 à 47 du fascicule « Orientations réglementaires du Sdrif ». Elles sont déclinées de la manière suivante :

- les fronts urbains ;
- les espaces agricoles ;
- les espaces boisés et les espaces naturels ;
- les espaces verts et les espaces de loisirs ;
- les continuités ;
- le fleuve et les espaces en eau.

LES FRONTS URBAINS

Constituer un front urbain

Pourquoi

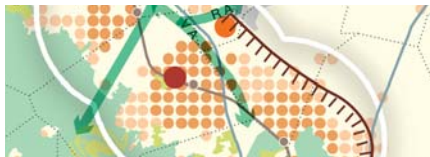
Comme réponse à l'étalement urbain, le Sdrif fait le choix d'une ville compacte. Il favorise la densification et limite les extensions. Une attention particulière est portée aux lignes de contact entre les espaces ouverts et urbains : les fronts urbains. L'ambition est d'établir entre ces deux milieux une articulation, durablement équilibrée, qui contribue à leur valorisation réciproque.

Pour cela, les fronts urbains doivent être bien identifiés et maîtrisés par les collectivités. Il s'agit donc de fixer une limite et son traitement doit permettre une transition entre l'existant, l'urbanisation à venir et les espaces ouverts.

Dans la ceinture verte et dans les grandes vallées, où la pression urbaine est particulièrement forte, des fronts urbains d'intérêt régional (Fuir) sont repérés sur la CDGT. Leurs limites sont intangibles. Les espaces situés côté « redents » peuvent être urbanisés ; au-delà (du tracé marron), aucune urbanisation n'est possible.

Il appartient aux collectivités d'en fixer les limites précises dans leur document d'urbanisme.

Légende



Les fronts urbains d'intérêt régional (Fuir) figurent sur la CDGT par un tracé et des redents de couleur marron.

Scot et PLU

Pour délimiter le front urbain, la collectivité peut s'appuyer sur des lignes de ruptures géographiques ou naturelles, quand elles existent.

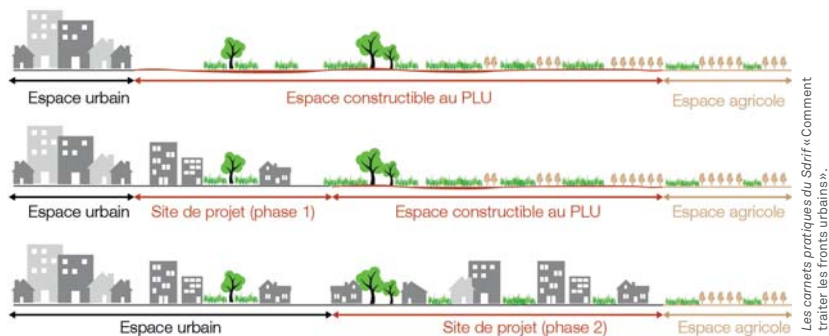
Lignes de contact et d'épaisseur, les fronts urbains vont permettre une transition entre l'existant, les espaces à urbaniser d'ici 2030 et les espaces ouverts. Le cas échéant, des fronts urbains temporaires doivent être déterminés lors des phases d'urbanisation successives.

S'agissant des fronts urbains d'intérêt régional (Fuir), les documents graphiques du Scot, ou à défaut de Scot du PLU, doivent en préciser les limites. Le DOO du Scot ou le règlement du PLU (ou éventuellement les OAP) prévoient les dispositions utiles, de façon à ce qu'aucune urbanisation nouvelle ne franchisse la limite des Fuir.

Dans le PLU, les OAP permettent notamment de qualifier des espaces de transition, par exemple par le biais de plantations linéaires ou diffuses, de haies, de vergers en conservant des continuités visuelles.

Dans le règlement, les emplacements réservés permettent également d'instituer des périmètres « de transition » pour la réalisation d'espaces verts ou de liaisons douces.

Exemple d'évolution d'un front urbain



Outils

Le Carnet pratique du Sdrif « Comment traiter les fronts urbains ? » est consultable et en vente sur le site de l'IAU à la rubrique « L'IAU et vous » > « Nos éditions ».



Le « Guide des bonnes pratiques pour la protection et la gestion des lisières en milieu urbanisé » est édité par l'AEV et le département du Val-de-Marne.

LES ESPACES AGRICOLES

Préserver les espaces agricoles

Pourquoi

Le territoire régional comprend 50 % d'espaces agricoles. Au sein de l'ensemble des espaces ouverts, ils remplissent des fonctions économiques, écologiques et sociales. Le système régional des espaces ouverts du Sdrif prend en compte l'ensemble des espaces et continuités dotés d'une cohérence propre et préserve leurs caractéristiques paysagères, productives, récréatives ou fonctionnelles.

Les dispositions du Sdrif préservent l'ensemble des espaces agricoles. Ainsi, les unités d'espaces agricoles cohérentes sont à préserver. Les espaces agricoles non cartographiés 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. C'est à ce titre que les espaces agricoles franciliens sont protégés tout comme les espaces plus enclavés du cœur de métropole.

Hors potentiels d'extension offerts par le Sdrif, les installations autres qu'agricoles sont proscrites, sauf exceptions listées dans le fascicule « Orientations réglementaires », sous réserve de ne pas nuire à l'activité agricole et à sa pérennité. Sont visés : les installations de captage d'eau, les installations annexes aux activités agricoles, les infrastructures, les carrières et, s'ils ne peuvent être accueillis dans les espaces urbanisés, les ouvrages et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif de niveau intercommunal.

Légende



Les espaces agricoles sont représentés par un aplat jaune sur la CDGT.

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.

Le rapport de présentation des documents d'urbanisme comprend un diagnostic des besoins en matière d'agriculture (et de préservation du potentiel agronomique, pour les Scot). Il comporte une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation ou la révision du document, et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation.

L. 141-3 (ANC. L. 122-1-2) ; L. 151-4 (ANC. L. 123-1-2)

Dans le Scot, le DOO détermine les espaces agricoles à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation. S'ils sont localisés, les documents graphiques doivent permettre d'identifier les terrains situés dans ces secteurs. En présence d'une charte PNR, le DOO transpose les dispositions pertinentes de la charte et leurs délimitations cartographiques à une échelle appropriée, pour permettre leur mise en œuvre dans les PLU et cartes communales.

L. 141-10 ET R. 141-6 (ANC. L. 122-1-5 ET R. 122-3)

Dans les PLU, le classement en zone A vise à préserver les terres agricoles en raison de leur potentiel agronomique, biologique ou économique. Le règlement peut néanmoins y autoriser les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs, dès lors qu'elles sont compatibles avec l'exercice d'une activité agricole sur le terrain concerné et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. Le changement de destination des bâtiments est envisageable, sous réserve de l'avis conforme de la CDPEANF.

L. 151-11 ET -12 ; R. 151-22 ET -23
(ANC. L. 123-1-5 ; R. 123-7)

En complément, les OAP permettent de traiter, par exemple, les espaces de transition entre espaces urbains et agricoles.

Le périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbain (PAEN) est délimité par le département, avec l'accord des communes concernées ou des EPCI compétents en matière de PLU. Un programme d'actions précisant les aménagements et les orientations de gestion de cet espace est établi.

La zone agricole protégée (ZAP) protège les zones présentant un intérêt général en raison soit de la qualité de leur production, soit de leur situation géographique (art. 112-2 du code rural). Ces espaces ne pourront être rendus constructibles que par décision de l'État.

Le Carnet pratique du Sdrif « Comment prendre en compte le fonctionnement des espaces ouverts ? » est consultable et en vente sur le site de l'IAU à la rubrique « L'IAU et vous » > « Nos éditions ».



Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) partage les expériences et pratiques des collectivités territoriales sur « La prise en compte de la dimension agricole dans les PLU*i* en milieu rural », *Club PLU*i*, DGALN-Certu*, 2013.

La DRIAIF ÎdF a publié en juillet 2016 un « Guide des démarches réglementaires en agriculture urbaine ».

La Région Île-de-France propose des supports pédagogiques sur le site infosdrif dédié à la mise en œuvre du Sdrif.

LES ESPACES BOISÉS ET LES ESPACES NATURELS

Préserver les espaces boisés et les espaces naturels

Pourquoi

Les massifs boisés sont reconnus pour leurs rôles social et écologique. Ils permettent également une production forestière. Mais un parcellaire éclaté et des difficultés d'accès en zone périurbaine nuisent à leur bonne exploitation. Au même titre que les espaces agricoles, les espaces boisés et naturels participent du bon fonctionnement des espaces ouverts. L'articulation entre toutes ces entités est indispensable pour leur pérennité. Il faut contenir les pressions subies et préserver des entités cohérentes.

Sans préjudice des dispositions du code forestier et du code de l'environnement, les espaces boisés et les espaces naturels doivent être préservés, sauf exceptions conditionnées concernant les espaces boisés (passage des infrastructures, exploitation des carrières).

Les lisières forestières sont des zones de transitions écologiques qu'il faut préserver de l'urbanisation. Les lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares sont préservées dans une bande de 50 mètres : toute urbanisation y est exclue en dehors des sites urbains constitués, exception faite des bâtiments agricoles.

Légende



Les espaces boisés et les espaces naturels sont représentés par un aplat vert foncé sur la CDGT.

Les espaces boisés et les espaces naturels d'une superficie inférieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale et 15 hectares hors agglomération centrale ne figurent pas sur la carte.

Scot et PLU

Les espaces boisés et les espaces naturels – dont ceux représentés sur la CDGT – feront l’objet d’une protection appropriée dans le cadre des documents d’urbanisme. S’agissant des lisières à protéger, elles devront y être reportées de façon suffisamment précise, et faire l’objet d’une prescription d’interdiction d’urbaniser.

Dans le Scot, le DOO détermine les espaces naturels et forestiers à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation. S’ils sont localisés, les documents graphiques doivent permettre d’identifier les terrains situés dans ces secteurs. En présence d’une charte PNR, le DOO transpose les dispositions pertinentes de celles-ci et leurs délimitations cartographiques à une échelle appropriée, pour permettre leur mise en œuvre dans les PLU et cartes communales.

L. 141-10 ET R. 141-6 (ANC. L. 122-1-5 ET R. 122-3)

Dans le PLU, le classement en zone naturelle (N) et l’identification d’espaces boisés classés sont des outils permettant de préserver les espaces naturels et forestiers. Pour les « petits » espaces, le règlement peut identifier, pour les préserver, des sites et secteurs à protéger pour des motifs d’ordre écologique.

L. 113-1 ET S., L. 151-11 ET S., L. 151-23 ; R. 151-22, -24 ET -34 (ANC. L. 130-1, L. 123-1, L. 123-1-5 ; R. 123-7, -8 ET -11)

À titre complémentaire, le « sous-zonage » peut être utile pour cibler la vocation des espaces sanctuarisés (ex : « Ap » pour des secteurs agricoles à valeur paysagère, « Nce » pour un espace naturel à protéger au titre des continuités écologiques).

Outils

Lors de l’élaboration du document d’urbanisme, l’analyse fonctionnelle des espaces ouverts est une méthode qui aide à la reconnaissance des espaces à préserver et permet d’éviter leur fragmentation.



Réaliser une analyse fonctionnelle des espaces ouverts, IAU et DRIA AF, 2009

D’autres documents régionaux entrent dans le champ des politiques d’aménagement durable et sont à intégrer aux réflexions au moment de l’élaboration/révision des documents d’urbanisme, bien que non directement dans le champ de l’urbanisme : le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) par exemple.

Le Carnet pratique du Sdrif « Comment prendre en compte le fonctionnement des espaces ouverts ? » et la Note rapide « L’analyse fonctionnelle des espaces ouverts : un outil pour les territoires » sont consultables sur le site de l’IAU à la rubrique « L’IAU et vous ».

Le Gridauh a mis en place des séminaires sur l’écriture des Scot et des PLU et rend public les résultats de ses travaux. Pour exemple, une fiche sur le thème « Scot, eau et biodiversité » est disponible sur son site.

La Région Île-de-France propose différents supports pédagogiques sur le site infosdrif dédié à la mise en œuvre du Sdrif.

LES ESPACES VERTS ET LES ESPACES DE LOISIRS

Créer et pérenniser les espaces verts et les espaces de loisirs

Pourquoi

En tant qu'espaces publics de proximité, les espaces verts et de loisirs participent à la qualité urbaine (Cf. liste indicative fascicule « Orientations réglementaires », p. 42). Leur présence est essentielle pour accompagner la densification des espaces urbanisés. Pour répondre aux attentes de tous les Franciliens, ils doivent être accessibles et leur répartition doit être équilibrée. Les deux tiers des communes du cœur de métropole ont une offre inférieure à 10 m² d'espaces verts publics par habitant.

Le Sdrif prévoit donc la préservation et la création de ces espaces afin d'atténuer les inégalités territoriales.

Outre la préservation des espaces verts et espaces de loisirs existants définis par le Sdrif, les communes disposant de moins de 10 % en superficie d'espaces agricoles, boisés, naturels et d'espaces ouverts urbains doivent prévoir des espaces verts à reconquérir afin de rétablir un réseau écologique.

Par ailleurs, les documents d'urbanisme doivent permettre la création ou l'extension des espaces de loisirs d'intérêt régional identifiés sur la CDGT.

Les espaces verts et de loisirs non représentés sur la CDGT peuvent changer de vocation sous réserve de compensation.

Seules les bases de plein air et de loisirs (maintenant nommées « îles de loisirs ») peuvent éventuellement faire l'objet d'aménagements.

Légende



Les espaces verts et les espaces de loisirs sont représentés par un aplat vert clair sur la CDGT.

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.

Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer ou à étendre sont symbolisés par une fleur verte :

- de grande taille pour ceux de plus de 5 hectares, qui correspondent à des équipements verts et des espaces de loisirs de niveau régional ;
- de petite taille pour ceux de 2 à 5 hectares, qui correspondent à un échelon intermédiaire d'espace vert.

Scot et PLU

Le Scot prévoit notamment les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux – ce qui peut inclure la question des espaces verts et des espaces de loisirs.

L. 141-5 (ANC. L. 122-1-4)

Dans le Scot, le DOO peut définir des objectifs à atteindre en matière de maintien ou de création d'espaces verts dans les zones faisant l'objet d'une ouverture à l'urbanisation. Par ailleurs, les grands projets d'équipements et de services – notamment sportifs et de loisirs – sont définis par le DOO du Scot.

L. 141-11 ET L. 141-20 (ANC. L. 122-1-5)

Dans le PLU, les OAP sont au nombre des outils permettant de valoriser les espaces verts et de loisirs.

L. 151-7 (ANC. L. 123-1-4)

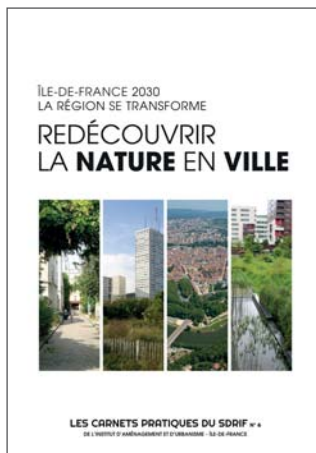
En fonction des caractéristiques des espaces verts et espaces de loisirs à créer ou à maintenir, ils apparaîtront en zone urbaine, à urbaniser ou naturelle (U, AU ou N).

Pour répondre notamment au problème des zones carencées en espaces verts, le PLU peut prévoir des emplacements réservés qui leur sont dédiés, par exemple dans la perspective d'opérations de renouvellement urbain. Le règlement peut, par ailleurs, imposer des obligations en matière de réalisation d'espaces libres et de plantations, d'aires de jeux et de loisirs.

L. 151-41 ET R. 151-43

(ANC. L. 123-1-5, R. 123-9 ET R. 123-11)

Outils



Le Carnet pratique du Sdrif « Redécouvrir la nature en ville » est consultable et en vente sur le site de l'IAU à la rubrique « L'IAU et vous » > « Nos éditions ».

La Région Île-de-France propose différents supports pédagogiques sur le site infosdrif dédié à la mise en œuvre du Sdrif.

LES CONTINUITÉS

Pérenniser les continuités

Pourquoi

Le système régional des espaces ouverts du Sdrif prend en compte l'ensemble des espaces et continuités dotés d'une cohérence propre et préserve leurs caractéristiques paysagères, productives, récréatives ou fonctionnelles.

Les continuités permettent de structurer l'espace, de favoriser les déplacements des espèces animales et végétales, ainsi que les déplacements des hommes, dans le cadre d'activités de production agricole, forestière, ou pour leurs loisirs. Les espaces de respiration et les pénétrantes agricoles ou boisées jouent un rôle clé dans la structuration des espaces et la maîtrise de l'étalement urbain. Ils permettent une continuité d'espaces ouverts, avec des emprises spatiales larges. Les liaisons vertes s'insèrent jusqu'au cœur de la métropole, garantissant le retour de la nature en ville.

L'ensemble des continuités doivent être maintenues ou créées. Les tronçons de continuités soumis à de forts enjeux de développement urbain nécessitent une vigilance pour garantir l'intégrité du système.

Dans cet objectif, le Sdrif s'articule avec le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Légende



Les continuités sont représentées par des flèches vertes sur la CDGT.

Elles peuvent être de quatre natures :

- indice R : elles symbolisent des espaces de respiration ;
- indice A : elles symbolisent des liaisons agricoles et forestières ;
- indice E : elles symbolisent des segments de continuités écologiques principales d'intérêt régional ou suprarégional dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), là où un conflit potentiel apparaît au regard des projets de changement d'affectation des sols ;
- indice V : elles symbolisent des liaisons vertes.



Ex. A :
circulations
agricoles
et
forestières



Ex. AV :
circulations
sylvicoles,
grumiers,
promenades



Ex. E :
liaison
biologique
essentielle
à la survie
de l'espèce



Ex. EV :
liaisons
douces et/
ou
écologique

Source : *Les carnets pratiques du Sdrif*, « Comment prendre en compte le fonctionnement des espaces ouverts ? »

Scot et PLU

À l'occasion du diagnostic du Scot ou du PLU, la question des continuités doit être envisagée (cf. état initial de l'environnement, évaluation environnementale).

Au titre des conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural que le Scot doit déterminer, le DOO peut établir des prescriptions visant à ne pas compromettre la circulation des engins agricoles.

L. 141-5 (ANC. L. 122-1-4)

Par ailleurs, le DOO détermine les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques. Il transpose, le cas échéant, les dispositions pertinentes de la charte PNR en la matière.

L. 141-10 ET R. 141-6 (ANC. L. 122-1-5 ET R. 122-3)

Dans le PLU, le classement en zone N permet de préserver les espaces naturels et forestiers. Le règlement peut identifier des sites et secteurs à protéger pour des motifs d'ordre écologique.

La pratique du « sous-zonage » peut être utile pour cibler la vocation des espaces sanctuarisés (ex : « NCE » pour un espace naturel à protéger au titre des continuités écologiques).

L. 151-11 ET S., L. 151-23 ; R. 151-24

(ANC., L. 123-1, L. 123-1-5 ; R. 123-7, -8 ET -11)

Les OAP peuvent définir des actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques. Cet outil a été récemment complété puisque, dans le cadre des PLU (code de l'urbanisme, 1^{er} janvier 2016), le recours aux OAP visant la protection du patrimoine, notamment écologique, est possible, y compris dans les zones urbaines (application RNU).

L. 151-7 ET R. 151-7 (ANC. L. 123-1-4)

Outils

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France adopté en 2013 est constitué de 4 tomes et d'un résumé non technique. Il propose un inventaire exhaustif des continuités écologiques. Il est consultable sur le site de la DRIEE Île-de-France.

Le centre de ressources pour la mise en œuvre de la trame verte et bleue (TVB) propose des retours d'expériences, des outils techniques et des guides méthodologiques destinés aux acteurs impliqués dans cette thématique.

Le guide « Concilier urbanisme et continuités écologiques dans vos PLU et PLUI » est édité par le département de l'Isère et l'agence d'urbanisme de la région grenobloise.

Une *Note rapide* de l'IAU, « Les continuités écologiques : approches complémentaires du Sdrif et du SRCE », propose de mieux comprendre l'articulation de ces deux documents pour une mise en œuvre efficace des ambitions régionales. Cette *Note rapide*, ainsi que le numéro des *Carnet pratique du Sdrif* « Comment prendre en compte le fonctionnement des espaces ouverts ? » sont consultables sur le site de l'IAU à la rubrique « L'IAU et vous ».

Le Groupement de recherche sur les institutions et le droit de l'aménagement, de l'urbanisme et de l'habitat (Gridauh) a mis en place des séminaires sur l'écriture des Scot et des PLU et rend public les résultats de ses travaux. Pour exemple, une fiche sur le thème « Scot, eau et biodiversité » est disponible sur son site.

La Région Île-de-France propose différents supports pédagogiques sur le site infosdrif dédié à la mise en œuvre du Sdrif.

LE FLEUVE ET LES ESPACES EN EAU

Prendre en compte la préservation des ressources et des milieux en eau

Pourquoi

L'Île-de-France, située à une confluence majeure du réseau hydrographique, possède une richesse écologique. Ce réseau 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.

L'urbanisation doit respecter l'écoulement naturel des cours d'eau, permettre la réouverture des rivières urbaines et les soustraire aux réseaux d'assainissement.

Les éléments naturels 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.

Lorsque des continuités aquatiques ou humides ont été interrompues, leur restauration doit être recherchée.

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

Pour conforter la robustesse de la région, il est nécessaire de réduire la vulnérabilité de l'urbanisation existante et d'adapter l'urbanisation nouvelle. Sur les territoires soumis au risque d'inondation, des réflexions doivent s'engager sur une urbanisation moins génératrice de risques, la gestion des crues et la préservation de la ressource.

Légende



Le réseau hydrographique et les plans d'eau sont représentés par un aplat bleu sur la CDGT.

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 mais obéissent aux mêmes orientations.

Scot et PLU

À l'occasion du diagnostic du Scot ou du PLU, les zones humides doivent être identifiées (cf. état initial de l'environnement, évaluation environnementale).

Dans le Scot, le DOO détermine les espaces à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation. S'ils sont localisés, les documents graphiques doivent permettre d'identifier les terrains situés dans ces secteurs. Par ailleurs, le DOO détermine les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques. Il transpose, le cas échéant, les dispositions pertinentes de la charte PNR en la matière.

L. 141-10 ET R. 141-6 (ANC. L. 122-1-5 ET R. 122-3)

Dans le PLU, le classement en zone naturelle ou agricole (N ou A) permet de préserver les zones humides. La pratique du « sous-zonage » peut être utile pour cibler l'enjeu des espaces en eau, tout particulièrement à l'intérieur de zones urbaines ou à urbaniser, afin de permettre une compatibilité entre urbanisation et préservation des milieux humides. Le règlement peut identifier des sites et secteurs à protéger pour des motifs d'ordre écologique.

L. 151-11 ET S., L. 151-22 ET -23 ; R. 151-24 (ANC., L. 123-1, L. 123-1-5 ; R. 123-7, -8 ET -11)

À titre complémentaire, les OAP peuvent définir des actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques. Cet outil a été récemment complété puisque, dans le cadre des PLU à partir du 1^{er} janvier 2016, le recours aux OAP visant la protection du patrimoine (notamment écologique) est possible, y compris dans les zones urbaines faisant renvoi à l'application du règlement national d'urbanisme (RNU).

L. 151-7 ET R. 151-7 (ANC. L. 123-1-4)

Outils

Le plan de prévention du risque inondation (PPRI), servitude d'utilité publique, définit les règles de constructibilité et d'urbanisme afin de limiter les populations soumises au risque. Il s'impose au document d'urbanisme.

Le centre de ressources pour la mise en œuvre de la trame verte et bleue (TVB) propose des retours d'expériences, des outils techniques et des guides méthodologiques destinés aux acteurs impliqués dans cette thématique.

Les *Note rapide* de l'IAU « Aménagement et risque inondation : une démarche innovante en Seine Amont » et « Urbanisation et zones inondables : les risques encourus » sont consultables sur le site de l'IAU à la rubrique « L'IAU et vous ».

Le groupement de recherche sur les institutions et le droit de l'aménagement, de l'urbanisme et de l'habitat (Gridauh) a mis en place des séminaires sur l'écriture des Scot et des PLU et rend public les résultats de ses travaux. Pour exemple, une fiche sur le thème « Scot, eau et biodiversité » est disponible sur son site.

La Région Île-de-France propose différents supports pédagogiques sur le site infodrifr dédié à la mise en œuvre du Sdrif.



4 | OÙ TROUVER LES **DISPOSITIONS PERTINENTES** SUR LE CONTENU DES **SCOT ET PLU** ?

CODE DE L'URBANISME : NOUVELLE ET ANCIENNE VERSIONS

Contenu du Scot

Pièces/thèmes	Nouveau	Ancien
Chapeau	L. 141-1 et L. 141-2 R. 141-1	L. 122-1-1 R.122-1
Rapport de présentation	L. 141-3 R. 141-2 à R. 141-5	L. 122-1-2 R.122-2
PADD	L. 141-4	L. 122-1-3
DOO	L. 141-5 et s.	L. 122-1-4 et s.
Gestion économe des espaces	L. 141-6 à L. 141-9 R. 141-6	L. 122-1-5, al. 5, 9 à 12, 18 et 21
Protection d'espaces agricoles, naturels et urbains	L. 141-10 à L. 141-11 R. 141-6	L. 122-1-5, al. 3, 4 et 17 R. 122-3, al. 3 à 6
Habitat	L. 141-12	L. 122-1-7
Transports et déplacements	L. 141-13 à L. 141-15	L. 122-1-5, al. 6 et 7 ; L. 122-1-8
Équipement commercial et artisanal	L. 141-16 à L. 141-17	L. 122-1-9
Qualité urbaine, architecturale et paysagère	L. 141-18 à L. 141-19	L. 122-1-5, al. 8 et 22 ; L. 122-1-6
Équipements et services	L. 141-20	L. 122-1-5, al. 16
Infrastructures et réseaux de communications électroniques	L. 141-21	L. 122-1-5, al. 13 et 15
Performances environnementales et énergétiques	L. 141-22	L. 122-1-1, al. 13 et 14

Contenu du PLU

Pièces/thèmes	Nouveau	Ancien
Chapeau	L. 151-1 à L. 151-3	L. 123-1 al. 1 ; L. 123-1-8 ; L. 123-1-1-1
Rapport de présentation	L. 151-4 R. 151-1 à R. 151-5 ; R. 151-54 1°	L. 123-1-2 R. 123-2 ; R. 123-2-1 et R. 123-2-2
PADD	L. 151-5 R. 151-54 2°	L. 123-1-3 R. 123-2-2
OAP	L. 151-6 et L. 151-7 L. 151-46 R. 151-6 à R. 151-8	L. 123-1-4 -
POA	L. 151-45 R. 151-54 3°	L. 123-1 al. 2 -
Règlement	L. 151-8 à L. 151-42 R. 151-9 à R. 151-50	L. 123-1-5 R. 123-4 à R. 123-12
Affectation des sols et destination	L. 151-9 à L. 151-16 R. 151-17 à R. 151-38	L. 123-1-5 I et II R. 123-4 à R. 123-12
Zones naturelles, agricoles ou forestières	L. 151-11 à L. 151-13 R. 151-17 à R. 151-38	L. 123-1-5 al. 8 à 15 R. 123-4 à R. 123-12
Zones urbaines et à urbaniser	R. 151-18 à R. 151-21	R. 123-5 ; R. 123-6 et R. 123-10-1
Destinations	R. 151-27 à R. 151-29	R. 123-9 al. 29
Interdictions et limitations	R. 151-30 à R. 151-35	R. 123-9 à R. 123-12
Mixité sociale et fonctionnelle	L. 151-14 à L. 151-16 R. 151-37 et R. 151-38	L. 123-1-5 al. 5 à 7 R. 123-11 et R. 123-12
Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère	L. 151-17 à L. 151-37 R. 151-39 à R. 151-46	L. 123-1-5 III R. 123-9 à R. 123-12
Qualité du cadre de vie	L. 151-17 à L. 151-25 R. 151-39 à R. 151-43	L. 123-1-5 I, II (1°, 2° et 6°) ; L. 123-1-11 al. 1 ; L. 123-4 R. 123-9 à R. 123-12
Densité	L. 151-26 à L. 151-29 R. 151-39	L. 123-1-5 III 3° ; L. 123-1-11 al. 2 à 4 ; L. 123-3 al. 4 ; L. 127-1 et L. 127-2 ; L. 128-1 à L. 128-3 R. 123-9 al. 7 à 11
Stationnement	L. 151-30 à L. 151-37 R. 151-44 à R. 151-46	L. 111-6-1 ; L. 123-1-12 et L. 123- R. 123-9-1
Équipements, réseaux et emplacements réservés	L. 151-38 à L. 151-42 R. 151-47 à R. 151-50	L. 123-1-5 IV et V ; L. 123-2 et L. 123-1-13 R. 123-9 ; R. 123-11 et R. 123-12
Annexes	L. 151-43 R. 151-51 à R. 151-53	L. 126-1 al. 1 R. 123-13 et R. 123-14

SIGLES

CDGT	Carte de destination générale des différentes parties du territoire
CE	Conseil d'État
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CDPEANF	Commission départementale de la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers
CGCT	Code général des collectivités territoriales
DOO	Document d'orientation et d'objectifs
DPSO	Défis, projet spatial régional et objectifs
DRIEE	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie
DUP	Déclaration d'utilité publique
EE	Évaluation environnementale
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
FUIR	Front urbain d'intérêt régional
GRIDAUH	Groupement de recherche sur les institutions et le droit de l'aménagement, de l'urbanisme et de l'habitat
IAU îdF	Institut d'aménagement et d'urbanisme Île-de-France
MOS	Mode d'occupation du sol
OAP	Orientations d'aménagement et de programmation
OIN	Opération d'intérêt national
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PAEN	Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbain
PDUIF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
PEB	Plan d'exposition au bruit
PLD	Plan local de déplacements
POA	Programme d'orientations et d'actions

POS	Plan d'occupation des sols
PPRI	Plan de prévention du risque inondation
PGRI	Plan de gestion des risques d'inondation
PLH	Programme local de l'habitat
PLU	Plan local d'urbanisme
PME	Petite et moyenne entreprise
PMHH	Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement
PMI	Petite et moyenne industrie
PNR	Parc naturel régional
PPRT	Plan de prévention des risques technologiques
RGPE	Réseau Grand Paris Express
RNU	Règlement national d'urbanisme
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SDRIF	Schéma directeur de la région Île-de-France
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SRHH	Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement
SRIT	Schéma régional des infrastructures et des transports
STIF	Syndicat des transports d'Île-de-France
TCSP	Transport collectif en site propre
TGV	Train à grande vitesse
TVB	Trame verte et bleue
ZAP	Zone agricole protégée
ZAE	Zone d'activités économiques
Zone A	Zone agricole
Zone AU	Zone à urbaniser
Zone N	Zone naturelle
Zone U	Zone urbaine

SITOGRAPHIE

IAU îdf Institut d'aménagement et d'urbanisme Île-de-France
www.iau-idf.fr > Rubrique « L'IAU et vous »

Le référentiel territorial Île-de-France 2030

Une application développée par l'IAU îdF pour favoriser et faciliter l'appropriation et la mise en œuvre du Sdrif
<http://refter.iau-idf.fr>

Région Île-de-France
www.iledefrance.fr

Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)

Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF)
www.pduif.fr > Rubrique « Les actions »

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema)
www.cerema.fr > Rubrique « Aménagement »

Groupe de recherche sur les institutions et le droit de l'aménagement, de l'urbanisme et de l'habitat (GRIDAUH)
www.gridauh.fr > Rubrique « Comptes rendus de travaux »

Trame verte et bleue, Centre de ressource
www.trameverteetbleue.fr > Rubriques « Retours d'expériences » et « Outils »

ÎLE-DE-FRANCE 2030
LA RÉGION SE TRANSFORME

LES **ORIENTATIONS** RÉGLEMENTAIRES

Le Carnet pratique «Les orientations réglementaires du Sdrif» est entièrement consacré au volet réglementaire du schéma directeur Île-de-France 2030 (Sdrif) qui permet la traduction du projet régional et de ses objectifs dans les documents d'urbanisme locaux. Son articulation avec les autres documents sectoriels et la notion de compatibilité de ces documents avec le Sdrif y est explicitée. Une sélection d'orientations réglementaires est présentée suivant la logique de construction du schéma et de manière pédagogique pour en faciliter la lecture et son application. Ce carnet présente ainsi les dispositifs réglementaires des Scot et des PLU sur lesquels s'appuyer. Il identifie également certains outils pouvant être mobilisés afin de répondre aux objectifs régionaux et de construire une Île-de-France durable, alliant développement et qualité de vie.

10 €

N° 7 • SEPTEMBRE 2016

ISSN 2105-4258

ISBN 978-2-7371-1986-6



9 782737 119866



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

