
Fascicule
« Orientations réglementaires »
du projet de Sdrif de 2013

15 juin 2012
Version V1

Document de travail

Sommaire

SOMMAIRE	2
PREAMBULE.....	3
<i>Evolution du contexte juridique</i>	<i>5</i>
<i>Le SDRIF : un document au cœur d'un système de planification.....</i>	<i>6</i>
COMPOSITION ET GUIDE DE LECTURE DU SDRIF	7
1- RELIER ET STRUCTURER	10
1-1 LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	10
1-2 LES AEROPORTS ET AERODROMES	12
1-3 L'ARMATURE LOGISTIQUE	12
1-4 LES RESEAUX ET EQUIPEMENTS LIES AUX RESSOURCES	13
2- POLARISER ET EQUILIBRER	15
2-1 LES ESPACES URBANISES.....	17
2-1-1 <i>Les espaces urbanisés à optimiser.....</i>	<i>18</i>
2-1-2 <i>Les quartiers de gare à densifier</i>	<i>18</i>
2-1-3 <i>Les secteurs de densification préférentielle.....</i>	<i>18</i>
2-2 LES NOUVEAUX ESPACES D'URBANISATION	19
2-2-1 <i>Les secteurs d'urbanisation préférentielle.....</i>	<i>19</i>
2-2-2 <i>Les secteurs d'urbanisation conditionnelle.....</i>	<i>20</i>
2-2-3 <i>Les secteurs de développement à proximité des gares</i>	<i>20</i>
2-2-4 <i>Les agglomérations des pôles de centralité à conforter (hors agglomération centrale).....</i>	<i>20</i>
2-2-5 <i>L'extension modérée des bourgs, villages et hameaux</i>	<i>22</i>
3- PRESERVER ET VALORISER	24
3-1 LES FRONTS URBAINS	24
3-2 LES ESPACES AGRICOLES.....	25
3-3 LES ESPACES BOISES ET ESPACES NATURELS	26
3-4 LES ESPACES VERTS ET ESPACES DE LOISIRS.....	27
3-5 LES CONTINUITES : ESPACES DE RESPIRATION, CONTINUITES AGRICOLES ET FORESTIERES, CONTINUITES ECOLOGIQUES, LIAISONS VERTES	28
3-6 LES ESPACES EN EAU	29

Préambule

Le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. Il détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.

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

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

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

Article L. 141-1 du code de l'urbanisme

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

Le schéma directeur de la région d'Île-de-France a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région.

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

Le schéma directeur de la région d'Île-de-France doit respecter les règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire prévues au présent livre ainsi que les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols et les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de projets d'intérêt général relevant de l'État et d'opérations d'intérêt national. Il doit également prendre en compte les orientations des schémas des services collectifs institués à l'article 2 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire et les schémas sectoriels institués par le chapitre V du titre 1er de la même loi. Lorsqu'un plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 du code de l'environnement est approuvé, le schéma directeur de la région d'Île-de-France doit également être compatible avec les objectifs de gestion des risques d'inondation, les orientations fondamentales et les dispositions de ce plan définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7. Lorsqu'un plan de gestion des risques d'inondation est approuvé après l'approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans avec les éléments mentionnés à la phrase précédente.

Ce schéma détermine notamment la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.

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

Avant son adoption par le conseil régional, le projet de schéma directeur, assorti de l'avis des conseils généraux intéressés, du conseil économique, social et environnemental régional et des chambres consulaires, est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement.

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

La procédure de révision du schéma directeur est ouverte par un décret en Conseil d'État, qui détermine l'objet de la révision. Cette dernière est effectuée par la région d'Île-de-France, en association avec l'État,

selon les règles fixées au sixième et septième alinéa du présent article. Elle est approuvée par décret en Conseil d'État.

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

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

La révision et la mise en œuvre du SDRIF sont des compétences partagées. La Région a défini les orientations de cette révision dans le cadre de la communication du Président du Conseil régional en date du 29 septembre 2011. Cette révision s'inscrit dans la continuité des débats et des décisions prises dans le cadre de l'élaboration du projet de SDRIF adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008. Elle a conduit les travaux de la révision auxquels l'État a été étroitement associé dans le cadre du comité de pilotage, du comité de pilotage élargi et du comité technique jusqu'à l'adoption du document. Le CESER, les Conseils généraux et les Chambres consulaires ont été invités à formuler leurs propositions à différentes étapes des travaux. Le projet arrêté leur a ensuite été soumis pour avis, ainsi qu'au Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD), avant d'être soumis à enquête publique accompagné des avis des personnes publiques susmentionnées. Il a ensuite été adopté par le Conseil régional lors de la séance du xxxxxxxx, puis transmis à l'État pour approbation par décret en Conseil d'État.

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

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

Les grandes étapes

2004-2008 : une première phase jusqu'à l'adoption du SDRIF par le Conseil régional

2004-2005 Bilan du SDRIF de 1994, délibération du Conseil régional pour l'ouverture de la mise en révision et décret n°2005-1082 ouvrant la procédure de révision du SDRIF

2005-2006 La démarche de concertation initiale (ateliers thématiques et territoriaux, forums, conférence des intercommunalités, conférence interrégionale, enquête par questionnaire auprès des Franciliennes et des Franciliens, conférences de citoyens, États généraux du SDRIF)

2006 : « Une Vision régionale pour l'Île-de-France, les orientations de la Région pour la révision du SDRIF »

2007-2008 : délibération du Conseil régional arrêtant le projet de SDRIF, recueil des avis des Conseils généraux, des chambres consulaires, du CESR, du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables sur le projet de SDRIF, enquête publique, délibération du Conseil régional adoptant le projet de SDRIF.

2010 – 2013 : reprise de la révision

Le changement « des circonstances de droit et de fait » (lois Grenelle 1 et 2, loi relative au Grand Paris...) intervenu depuis l'adoption du projet de SDRIF n'a pas permis au Conseil d'État de rendre un avis favorable au décret d'approbation.

2011 : procédure relancée par le décret portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, communication du Président du Conseil régional définissant les orientations de cette révision dont le projet de SDRIF de 2008 constitue le socle.

2011-2012 : Conférence territoriale régionale.

(à compléter en fonction état d'avancement de la procédure)

Evolution du contexte juridique

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

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

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

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

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et ses décrets d'application ont instauré de nouvelles dispositions législatives et réglementaires propres à l'aménagement de l'Île-de-France. Enfin, la loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales, qui prévoit notamment la couverture des départements de grande couronne par des établissements publics de coopération intercommunale, aura, à terme, des incidences sur les échelles de planification.

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

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

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

Le SDRIF : un document au cœur d'un système de planification

Document d'aménagement et d'urbanisme d'échelle régionale, le SDRIF s'inscrit dans la hiérarchie des normes d'urbanisme. Il s'impose donc à certains documents et doit également respecter différentes dispositions.

Les dispositions s'imposant au SDRIF

Le SDRIF doit respecter les principes généraux des articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme (principes d'équilibre, de mixité sociale et fonctionnelle, protection et valorisation de l'environnement), les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols et les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de projets d'intérêt général relevant de l'État et d'opérations d'intérêt national. À cet effet, en septembre 2011, l'État a transmis au Conseil régional son projet de loi portant à connaissance.

Le SDRIF doit être compatible avec les objectifs de gestion des risques d'inondation, les orientations fondamentales et les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) prévu à l'article L. 566-7 du code de l'environnement. Ce plan n'ayant pas été élaboré à la date d'approbation du SDRIF, ce dernier devra être rendu compatible dans un délai de 3 ans à compter de la date d'approbation du PGRI.

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

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

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

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

- le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), dont la version en vigueur a été approuvée par le Conseil régional le xxxxxxxx ;
- le Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT), devra respecter les orientations retenues par le SDRIF et le PDUIF ;
- les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et, en leur absence, les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les documents d'urbanisme locaux en tenant lieu, doivent être compatibles avec les dispositions du SDRIF.

Pour être compatibles, les documents ou décisions concernés doivent « permettre la réalisation des objectifs et options que le SDRIF a retenus pour la période d'application » desdits documents ou décisions et « ne pas compromettre la réalisation des objectifs et 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 05 mars 1991).

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

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

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

L.141-1-2 du code de l'urbanisme

La déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions du schéma directeur de la région d'Île-de-France ne peut intervenir que si :

1-L'enquête publique, réalisée dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article

L. 141-1, concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du schéma qui en est la conséquence ;

2-La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet est prononcée après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du schéma ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la région d'Île-de-France, du conseil économique, social et environnemental régional, des départements et des chambres consulaires.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du schéma directeur de la région d'Île-de-France. Elle est prise par décret en Conseil d'Etat en cas d'opposition de la région.

La déclaration de projet ne peut intervenir qu'après mise en compatibilité du schéma par l'autorité administrative et, en cas de désaccord de la région, par décret en Conseil d'Etat.

Ainsi, notamment, lorsqu'un projet de contrat de développement territorial précise valoir déclaration de projet pour une action ou une opération qui n'est pas compatible avec le schéma directeur de la région d'Île-de-France, l'enquête publique porte à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité des dispositions du SDRIF incompatibles avec ce projet.

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

Composition et guide de lecture du SDRIF

Le SDRIF est composé de quatre fascicules et de la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Il est accompagné d'un fascicule « Vision régionale ».

Le fascicule « Rapport sur les défis, le projet spatial et les objectifs du SDRIF »

Ce fascicule exprime les ambitions d'aménagement et de développement durable de la région Île-de-France. Il permet de répondre aux enjeux soulevés et trouve sa traduction dans les orientations réglementaires du SDRIF contenues dans le fascicule dédié et des politiques d'accompagnement et partenariales pour sa mise en œuvre. Il a été élaboré en interaction avec l'évaluation environnementale et la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT).

Ce fascicule est organisé en cinq chapitres. Le premier expose les 3 grands défis pour une Île-de-France plus solidaire face aux mutations de son environnement et dans une économie mondiale. Les trois chapitres suivants présentent le modèle de développement et le projet spatial Île-de-France 2030 (chapitre 2) et sa traduction en grands objectifs nécessaires à sa

réalisation. Ceux-ci sont déclinés d'abord à l'échelle locale autour du Francilien et son cadre de vie (chapitre 3) puis à l'échelle globale autour du rayonnement de l'Île-de-France (chapitre 4). Le dernier chapitre présente la logique des territoires d'intérêt métropolitain.

Le fascicule « Orientations réglementaires du SDRIF »

Ce fascicule regroupe l'ensemble des dispositions normatives s'imposant notamment aux SCOT, et en leur absence aux PLU ou documents d'urbanisme en tenant lieu. A l'instar du projet spatial, les orientations sont déclinées autour des trois dimensions « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ». Il s'agit ainsi de montrer le cheminement entre la stratégie et sa traduction réglementaire. Certaines orientations renvoient à la carte relative aux « Grandes entités géographiques » et font référence à un découpage de nature morphologique :

- « le cœur de métropole », qui comprend les communes, en continuité de bâti avec Paris, qui sont urbanisées (au moins 80 % d'espaces urbanisés au MOS 2008) et denses (au moins 80 habitants+emplois à l'hectare d'urbain construit) ;
- « l'agglomération centrale » ;
- « les autres agglomérations »
- « l'espace rural ».

Il est aussi fait référence à la ceinture verte, comprise dans un anneau de 10 à 30 km à partir des portes de Paris.

Le champ d'application géographique des orientations est principalement défini dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) qui accompagne ce fascicule. Sa légende est organisée autour des trois dimensions « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser », dans le souci d'explicitier le passage du projet spatial à sa traduction cartographique réglementaire.

Cette carte, à l'échelle du 1/150 000, couvre la totalité du territoire régional avec une expression graphique adaptée sur un fond de plan établi à partir du mode d'occupation des sols (MOS) 2008. De ce fait, les espaces isolés, d'une superficie inférieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale (cf. carte « Grandes entités géographiques »), et d'une superficie inférieure à 15 hectares hors de l'agglomération centrale, ont été en général englobés dans les espaces environnants. Les limites communales schématisées constituent des éléments indicatifs de repères.

La CDGT est de portée normative. Elle doit faire l'objet d'une application combinée avec le fascicule « orientations réglementaires » auquel elle est étroitement subordonnée. La mise en œuvre des principes de subsidiarité et de compatibilité implique que la carte doit se lire au 1/150 000.

Toute autre lecture et interprétation, et notamment toute lecture à une échelle différente, irait à l'encontre de ces principes.

Le mode de représentation des orientations repose sur des choix conformes à l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme et au principe de subsidiarité :

- définir les espaces agricoles, naturels et boisés à protéger ;
- déterminer la localisation préférentielle des développements urbains, qu'ils s'opèrent par densification ou extension, sans délimiter les surfaces des espaces concernés ;
- représenter les projets d'infrastructures sous forme de tracé ou de principe de liaison.

L'appréciation de ces représentations cartographiques est fondée sur la notion de compatibilité et non de conformité.

Certains espaces appelés à connaître une plus forte évolution urbaine sont cartographiés spécifiquement sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, sous forme de pastilles :

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

Concernant les secteurs de densification préférentielle, les pastilles indiquent un potentiel à ne pas compromettre et un objectif renforcé en matière de densification. Celle-ci ne porte pas nécessairement sur l'intégralité de l'espace concerné, mais concerne tout particulièrement les parties mutables qu'il comprend.

Concernant les secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares. Les pastilles expriment une localisation et non une délimitation. Il appartient aux communes et groupements de communes de définir précisément la délimitation des espaces urbanisables.

Le SDRIF :

- prévoit qu'ils sont urbanisables en fonction de l'expression des besoins, mais sans obligation ;
- n'impose pas de délai pour leur ouverture à l'urbanisation.

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

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

Le fascicule « Évaluation environnementale du SDRIF »

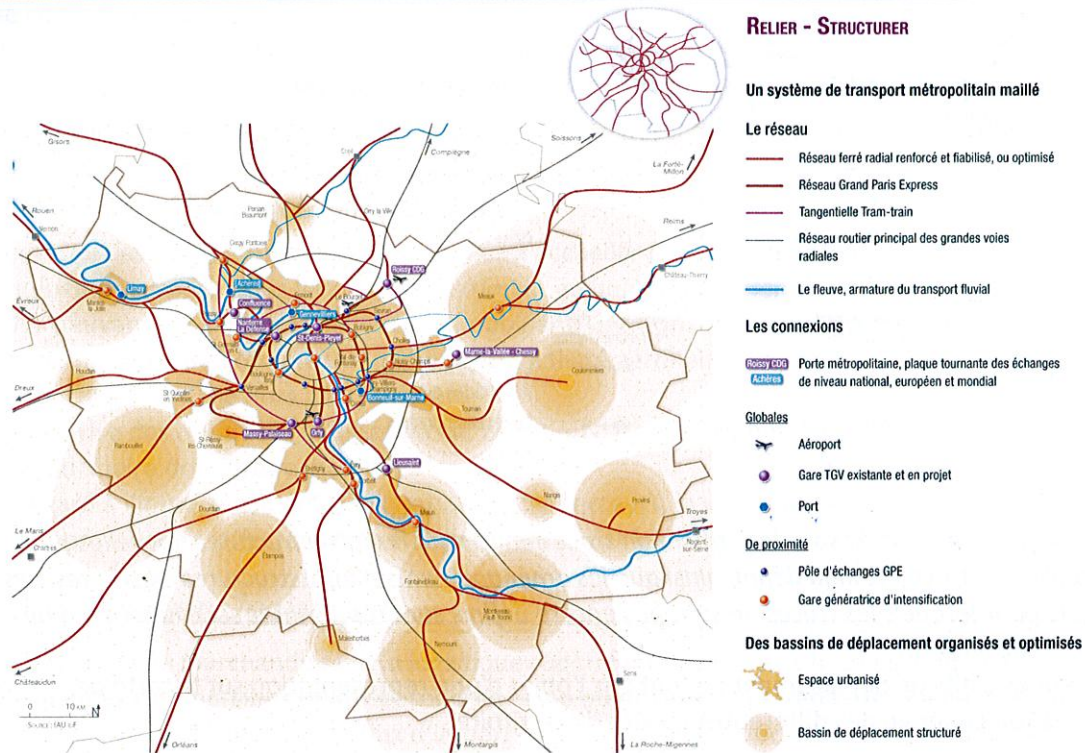
En vertu de l'article L. 121-10 du code de l'urbanisme, le SDRIF doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. Si le choix a été fait de la présenter dans un fascicule dédié, cette évaluation a irrigué le projet tout au long de la réflexion et ainsi participé à la définition de la stratégie d'aménagement et de développement de la région Île-de-France. Elle justifie et explicite les choix d'aménagement retenus et les éléments prescriptifs. Elle a contribué à mettre le cadre de vie et l'environnement au cœur des réflexions, et constitue un outil pédagogique pour sensibiliser chacun aux défis du développement durable.

Le fascicule « Rapport sur la mise en œuvre du SDRIF »

Ce fascicule présente les politiques publiques partenariales et contractuelles nécessaires à la mise en œuvre du SDRIF et explicite le processus de suivi et d'évaluation de cette mise en œuvre. Ces actions sont déclinées dans le même cadre que le projet spatial, les orientations réglementaires du SDRIF et la CDGT, autour des trois dimensions « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ». C'est donc l'ensemble des dispositifs mobilisés qui sont mis en résonance pour garantir la mise en œuvre de la stratégie d'aménagement et de développement régional.

[Le SDRIF est accompagné d'un fascicule « Vision régionale » qui participe de la compréhension des ambitions régionales. Il expose le projet de société, l'avenir proche (demain) et plus lointain (2030) que la Région souhaite dessiner avec tous ses partenaires].

1- Relier et structurer



1-1 Les infrastructures de transport

Dans le cadre d'un développement durable et solidaire de la métropole francilienne et des bassins de vie qui la constituent, ainsi qu'en cohérence avec ses objectifs de compacité urbaine et de mixité des fonctions, le réseau de transport francilien doit être conçu et développé pour porter une mobilité quotidienne des personnes fondée sur un développement massif du recours aux transports collectifs et aux modes actifs (marche et vélo). Le réseau doit gagner en fluidité et en fiabilité si nécessaire au détriment de la vitesse et permettre un meilleur fonctionnement des circulations mais aussi un meilleur partage multimodal de la voirie. Il doit également gagner en intégration urbaine en renforçant les liens urbanisme-transport et en atténuant les coupures que constituent souvent les grandes infrastructures.

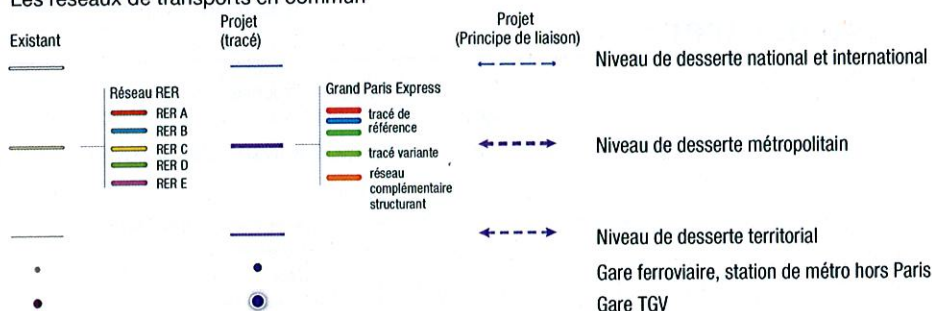
Sont concernés les projets relatifs

- au réseau routier magistral d'autoroutes et de voies rapides dit « réseau magistral » ;
- au réseau routier principal dont les nouveaux franchissements dit « réseau principal » ;
- aux réseaux de transports collectifs de niveau national ;
- aux réseaux de transports collectifs de niveau métropolitain ;
- aux réseaux de transports collectifs de niveau territorial.

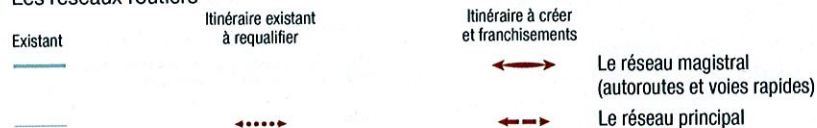
Ils sont figurés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

Les infrastructures de transport

Les réseaux de transports en commun



Les réseaux routiers



[Les projets représentés sous la forme d'un tracé concernent les infrastructures nouvelles pour lesquelles un tracé est déjà défini, ainsi que les aménagements d'infrastructures existantes. Les projets pour lesquels les tracés ne sont pas encore définis sont représentés sous la forme d'un principe de liaison.]

Les modes actifs de déplacement ne font pas l'objet d'une représentation sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

Orientations

Les emplacements nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructure de transport inscrits sous la forme de tracés doivent faire l'objet de réserves ou de mesures de sauvegarde. La réalisation des projets inscrits sous la forme de principe de liaison et des nouveaux franchissements ne doit pas être obérée. Les dispositions d'urbanisme ne doivent pas compromettre ou rendre plus difficile la réalisation de ces projets.

Les aménagements de voirie du réseau magistral doivent intégrer progressivement des voies réservées aux modes alternatifs, en fonction des études de trafic.

Les aménagements de voiries du réseau principal, dont les nouveaux franchissements, doivent intégrer la circulation des transports collectifs ainsi que l'insertion de modes actifs et la continuité de leurs itinéraires.


Les itinéraires pour les modes actifs doivent être développés à l'occasion des opérations d'aménagement. Ils doivent notamment relier, pour la mobilité quotidienne, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités, les établissements scolaires. En outre, ils doivent permettre et favoriser l'accès aux espaces ouverts et équipements de loisirs.

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

La fragmentation des espaces agricoles et des espaces boisés ou naturels par les infrastructures de transport doit être évitée lors de leur création. Si elle ne peut pas être évitée, les continuités doivent être rétablies (cf. Les continuités : espaces de respiration, continuités agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes).

1-2 Les aéroports et aérodromes

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

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

Orientations

Les emprises aéroportuaires sont destinées à accueillir prioritairement des activités et équipements spécifiques liés à l'exploitation et au bon fonctionnement des aéroports. Elles peuvent accueillir des activités (immobilier d'entreprises et services) dès lors que cela ne contrevient pas au bon fonctionnement de l'activité aéronautique et est en cohérence avec la planification spatiale hors plate-forme.



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


Eu égard à l'importance et la localisation de ces secteurs, la vocation des emprises aéroportuaires désaffectées doit être déterminée par le SDRIF.

1-3 L'armature logistique

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

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

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

L'optimisation du fonctionnement de la logistique francilienne devra s'appuyer sur des sites ferroviaires et fluviaux implantés en zone urbaine dense représentés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par le symbole .

Orientations

Les grands sites et équipements multimodaux que sont les ports de Gennevilliers, Bonneuil, Montereau, Limay et Bruyères sur Oise doivent être préservés et développés. Par ailleurs, pour accompagner la montée en puissance du trafic de conteneurs au port du Havre et le trafic fluvial généré par le futur canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, une grande plate-forme trimodale (Port Seine-Métropole) devra être créée sur les communes d'Achères, Andrésy, Conflans-Sainte-Honorine et Saint-Germain-en-Laye. Enfin, des possibilités de développement d'une offre multimodale devront être prévues dans les secteurs de Triel sur Seine, Saint Ouen l'Aumône, et Evry-Corbeil.

Dans les départements de grande couronne, les capacités portuaires devront être préservées sur les sites existants ou réaménagés sur des sites à proximité présentant des caractéristiques comparables.

Les ports doivent veiller à assurer une meilleure mixité des usages (intégration d'itinéraires de promenades, haltes fluviales pour le transport des passagers...)

Dans le domaine ferroviaire, développer le potentiel de fonctionnement multimodal nécessite de préserver les capacités fret sur les radiales d'accès à la grande ceinture, en particulier sur l'axe le Havre-Mantes-Paris. La vocation fret de la grande ceinture devra être maintenue pour garantir la fluidité du système.

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

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

Afin de réduire les nuisances générées par les livraisons du dernier kilomètre et les enlèvements, les grands équipements et sites multimodaux doivent être relayés par des plates-formes et centres de distribution urbains situés dans les zones urbaines denses. Dédiés aux marchandises mais aussi aux matériaux de construction et aux déchets, ces sites soumis à de fortes pressions, sont d'autant plus stratégiques qu'ils sont embranchés fer ou bord à voie d'eau.

L'accessibilité routière, et le cas échéant ferroviaire, de ces sites bord à voie d'eau ou ferroviaires devra être garantie et l'urbanisation dans leur environnement immédiat devra être compatible avec leur activité.

L'aménagement de grands sites multimodaux permettant la massification des flux doit être prévu aux carrefours des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux. L'étalement de l'activité logistique le long des axes routiers doit être évité. Les implantations des activités logistiques doivent être compactes afin de limiter la consommation d'espace, dans le respect des orientations relatives aux espaces urbanisés à optimiser et aux nouveaux espaces d'urbanisation.

1-4 Les réseaux et équipements liés aux ressources

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

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

Orientations

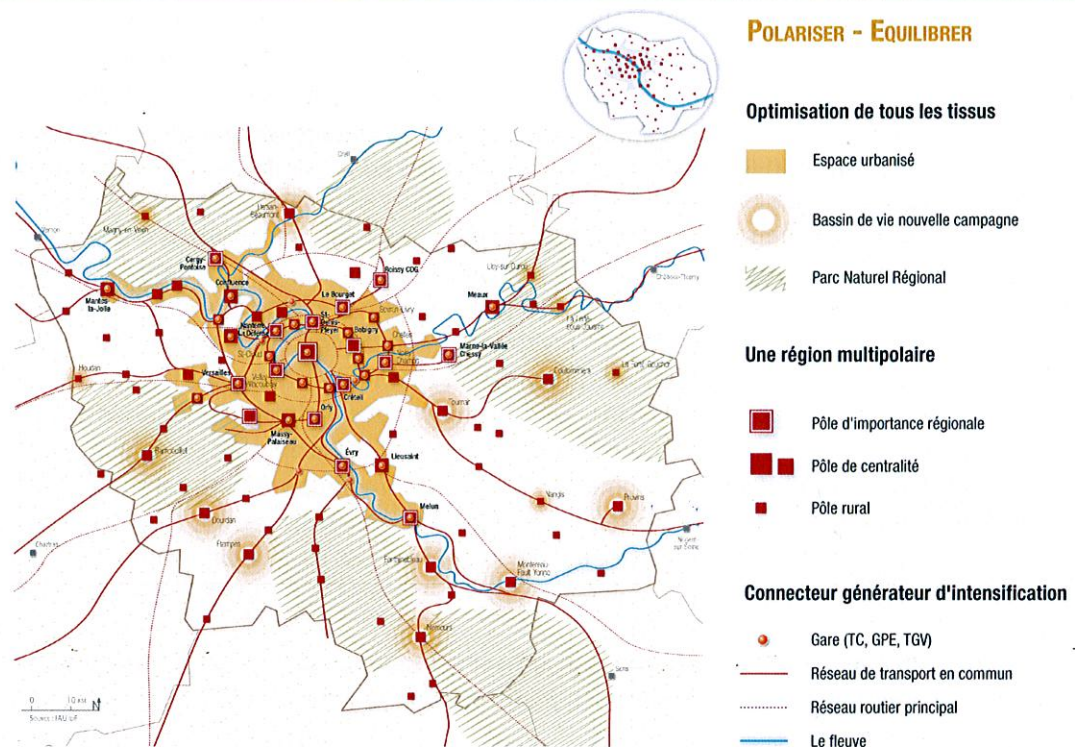
Les emprises nécessaires au développement des équipements liés à la production locale d'énergies renouvelables et de récupération, ainsi qu'à leur distribution, en particulier par des réseaux de chaleur, doivent être réservées.

Les terrains d'emprise affectés aux équipements de services urbains (dépôts pétroliers actuels et canalisations d'hydrocarbures liquides associés, stockages et canalisations de gaz naturels, lignes stratégiques du réseau de transport électrique THT, 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 espaces souterrains pour les déchets...) doivent être conservés à ces usages, sauf si une

relocalisation s'avère absolument nécessaire ou plus efficace par rapport au service rendu, au bilan écologique et à la protection des populations. Il est nécessaire de maintenir leur accès (routier, ferré, fluvial) et de pérenniser un voisinage compatible avec ces activités. Il faut prévoir, en fonction des besoins, les réserves foncières pour l'extension des installations ou l'implantation d'équipements complémentaires permettant d'en accroître les performances au profit d'un meilleur fonctionnement des unités.

L'absence d'équipements structurants nécessaires au stockage et à la transformation des ressources agricoles et forestières, aux industries agro-alimentaires, à l'assainissement et au traitement des déchets doit être palliée afin d'assurer un rééquilibrage territorial (centre de stockage des déchets dans l'ouest et le sud de l'Île-de-France) ou le bon fonctionnement de filières économiques.

2- Polariser et équilibrer



Orientations communes

Les documents d'urbanisme doivent viser à :

- favoriser la mutabilité et la densification des terrains dans les tissus urbains existants (exploitation des friches et des enclaves urbaines...);
- accroître les capacités d'accueil de l'espace urbanisé en matière d'habitat et d'emploi. Ceci peut être appréhendé par la densité humaine de l'espace urbanisé, étant entendue comme la somme de la population et de l'emploi divisée par la superficie de l'espace urbanisé;
- favoriser le développement de grandes opérations en zones urbaines;
- renforcer la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement de l'espace afin d'éviter une logique de zonage.

La priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espace et donc au développement par la densification du tissu existant. Les documents d'urbanisme doivent planifier des espaces d'extension urbaine maîtrisée, dense, en lien avec la desserte et l'offre d'équipements.

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

L'importance et la continuité des espaces imperméabilisés doivent être limitées, la surface des espaces imperméabilisés par habitant ne devant pas être accrue. Il est nécessaire de maximiser la surface d'espaces publics non imperméabilisée, et de privilégier dans ces espaces une gestion alternative des eaux pluviales (noues, ...), offrant des opportunités pour la création d'un paysage urbain.

La rétention de l'eau à la source doit être privilégiée et une mutualisation des aménagements de rétention doit être envisagée afin d'optimiser la maîtrise du ruissellement et de limiter le rejet dans les réseaux de collecte.

Le développement et le maillage des espaces ouverts doivent contribuer à structurer l'espace, à mettre en valeur l'environnement naturel et urbain, et à améliorer la qualité urbaine. Dans les secteurs déficitaires en espaces verts, l'offre doit être développée afin de tendre vers 10 m² d'espaces verts publics de proximité par habitant.

Dans les communes disposant de moins de 10% en superficie d'espaces verts et naturels, les espaces à potentiel écologiques sont à reconquérir, afin de rétablir un réseau écologique (zones réservoirs, zones tampons, continuités écologiques).

L'accès aux ressources en matériaux, y compris celles des gisements franciliens de matériaux de substitution aux granulats (calcaires, chailles, sablons, matériaux recyclés), et leur exploitabilité future doivent être préservés. Les gisements des bassins d'exploitation identifiés par le SDRIF comme étant d'enjeu régional, doivent être préservés de l'urbanisation.

L'urbanisation nouvelle, en particulier l'aménagement urbain renouvelé, doit être maîtrisée afin de réduire la vulnérabilité aux risques naturels et technologiques.

Les réflexions sur les formes urbaines doivent permettre de préserver les caractéristiques paysagères et de valoriser les éléments d'urbanisation traditionnelle.

Les belvédères devront être préservés sous forme d'espaces accessibles, aménagés, et leur vue protégée. Les coteaux non bâtis devront être préservés.

En matière de logement :

Chaque territoire doit pourvoir à ses besoins locaux en matière de logement, mais aussi participer à la réponse des besoins régionaux et à la réduction des inégalités sociales et territoriales au sein de l'espace francilien. L'offre locative sociale et intermédiaire, essentielle au fonctionnement de la région métropolitaine, doit être développée, ainsi que l'offre d'habitat spécifique (logements pour étudiants, logements adaptés aux personnes âgées et personnes handicapées, hébergement d'urgence...).

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

En matière d'activité et d'emploi :

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

Les conditions propices à la modernisation du parc de bureaux ou à la reconversion de bureaux destinés à d'autres usages, du fait notamment de leur localisation ou de leur obsolescence, doivent être définies. La localisation de la construction de bureaux doit être guidée par la recherche d'une accessibilité optimale et en lien avec le principe de mixité fonctionnelle et sociale.

La localisation de nouvelles zones d'activités, notamment logistiques, doit privilégier les sites bénéficiant d'une desserte multimodale. Les nouvelles zones d'activités doivent minimiser la consommation d'espaces naturels et agricoles ainsi que leur impact environnemental et paysager.

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

La vocation « activités », notamment industrielles, de certaines grandes emprises doit être privilégiée, notamment en améliorant leur accessibilité et en les modernisant pour en faire des parcs de qualité, attractifs auprès des entreprises et des investisseurs. Sont notamment concernées les anciennes zones industrielles ou les sites d'activités dont la localisation, à environ 10 km du centre de Paris et proche de l'A86, en fait des sites stratégiques pour le maintien d'un tissu de PME-PMI dans l'agglomération.

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

La densification de l'existant est à privilégier par rapport à des extensions nouvelles. La requalification des équipements, sous réserve que leur insertion et leur localisation soient adaptées, doit être préférée à la réalisation d'une opération nouvelle, ceci afin d'empêcher le développement de friches.

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

L'intégration environnementale des grands équipements doit être assurée afin de minimiser les impacts sur l'eau, l'air (émissions sonores et de polluants atmosphériques engendrés par un surcroît de déplacements motorisés), l'espace, l'énergie ainsi que la production de déchets, et afin de réduire leur impact écologique et visuel sur le paysage.




L'offre commerciale de proximité, destinée à satisfaire prioritairement les besoins quotidiens, doit être créée, maintenue et développée dans les espaces résidentiels, mais aussi dans les zones d'emplois et éventuellement dans les lieux de transit des populations. Elle doit être adaptée à la nature et à l'importance de la chalandise ou des flux à desservir. Si une réponse ne peut être donnée sur place, les transports collectifs et modes doux pour accéder à cette offre doivent être développés.

Les implantations commerciales diffuses, en particulier le long des axes routiers doivent être évitées et la multiplication des zones commerciales enrayée. Les implantations nouvelles seront donc orientées vers les zones existantes et déjà dédiées aux commerces. Les nouvelles implantations dont la nature ou l'importance viendraient nuire au bon fonctionnement d'un pôle urbain limitrophe (dévitalisation commerciale par exemple) doivent être évitées.

2-1 Les espaces urbanisés

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

- des espaces à dominante bâtie dédiés à l'habitat, à l'activité économique et aux équipements ;
- des espaces ouverts urbains.


Trois types d'espaces urbanisés sont différenciés sur la CDGT. Les espaces urbanisés à optimiser sont schématiquement figurés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par le symbole . Parmi ces espaces, certains font l'objet de dispositions particulières compte tenu de leur desserte ou de leur potentiel foncier. Les quartiers de gare à densifier, espaces urbanisés d'ores et déjà bien desservis ou devant l'être à terme, sont figurés de manière indicative par le symbole  sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Les espaces urbanisés peuvent comprendre des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation, qui sont identifiés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par le symbole  comme secteurs de densification préférentielle. Les espaces urbanisés obéissent à des orientations communes et à des orientations complémentaires spécifiques en fonction de la densification attendue et de la capacité de ces espaces à y répondre.

Orientations communes

Le renforcement et la hiérarchisation des centralités doivent favoriser la diversité des fonctions et la densification des secteurs avoisinants. Il convient de renforcer les centres de villes existants et leur armature (transports collectifs, commerces, espaces publics, etc.) et d'organiser un système cohérent des centralités aux différentes échelles, des centres de villes aux centres de quartiers.

Les documents d'urbanisme doivent accroître les capacités d'accueil de l'espace urbanisé communal ou intercommunal en matière d'habitat et d'emploi entre 2008 et 2030. Ceci peut être appréhendé par la densité humaine de l'espace urbanisé, étant entendue comme la somme de la population et de l'emploi divisée par la superficie de l'espace urbanisé.


2-1-1 Les espaces urbanisés à optimiser

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

Orientations

En matière de logement, une augmentation de l'ordre de [10 %] (taux de base) de la densité moyenne des espaces d'habitat à l'échelle communale ou intercommunale est attendue à l'horizon 2030. Les communes, dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à [220 logements/hectare en 2008 (soit deux fois la densité moyenne des espaces d'habitat du coeur de métropole-110 logements/hectare)] doivent participer à l'effort de densification mais ne sont pas soumises au seuil fixé.

2-1-2 Les quartiers de gare à densifier

Les quartiers de gare sont définis par un rayon de l'ordre de 1 000 mètres autour d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro, existante ou à venir, ou de l'ordre de 500 mètres d'une station de transport collectif en site propre existante ou à venir. Les quartiers desservis d'ores et déjà ou devant l'être à terme par les projets retenus par le SDRIF sont figurés de manière indicative par le symbole  sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

Orientations

Les quartiers de gare doivent être des lieux privilégiés de la densification, tant en termes d'offre d'habitat que d'emploi, afin de favoriser la mobilité par les transports collectifs. A l'horizon 2030, ils justifient en matière de logement une augmentation de l'ordre de [15 %] de la densité moyenne des espaces d'habitat communaux (soit un seuil de densification de [5 %] supérieur au taux de base). Les communes, dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à [220 logements/hectare en 2008 (soit deux fois la densité moyenne des espaces d'habitat du coeur de métropole-110 logements/hectare)] doivent participer à l'effort de densification mais ne sont pas soumises au seuil fixé.

[On entend par espaces d'habitat les zones principalement à usage d'habitation dans les documents locaux d'urbanisme.]

2-1-3 Les secteurs de densification préférentielle

Il s'agit de secteurs comprenant des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation. Ils sont identifiés sur la carte de destination générale des

différentes parties du territoire par le symbole  comme secteurs de densification préférentielle.

Orientations

Ces secteurs offrent un potentiel de mutation majeur et doivent être le support d'efforts particulièrement accrus en matière de densification du tissu, y compris dans les secteurs réservés aux activités.

Ils doivent contribuer de façon significative à l'augmentation et la diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins locaux et participer à la réponse des besoins régionaux. Le potentiel de mutation et de valorisation de ces sites ne doit pas être compromis.

2-2 Les nouveaux espaces d'urbanisation

Le SDRIF prévoit des capacités d'urbanisation dont certaines sont cartographiées et d'autres non. Elles obéissent à des orientations communes et à des orientations complémentaires spécifiques.

Orientations communes

La priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espace et donc au développement par la densification du tissu existant. Les documents d'urbanisme doivent planifier des espaces d'extension urbaine maîtrisée en lien avec la desserte et l'offre d'équipements. Les capacités d'urbanisation ont été calculées à l'horizon 2030. Elles doivent donc être consommées de façon raisonnée en lien étroit avec l'expression des besoins afin de préserver la réponse aux besoins futurs. L'évolution de l'espace urbanisé doit être inférieure à l'évolution projetée de population + emploi prévue dans les documents locaux d'urbanisme.

L'urbanisation doit se faire en continuité du bâti existant, sous réserve de ne pas porter atteinte à une continuité écologique, une coupure d'urbanisation, une continuité agricole, une liaison verte, une lisière d'un espace boisé, ou un front urbain d'intérêt régional représentés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (cf. orientations correspondantes).


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

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

La trame foncière des espaces naturels doit être prise en compte.

2-2-1 Les secteurs d'urbanisation préférentielle

Afin de répondre au double enjeu de prévoir les extensions nécessaires aux objectifs de construction de logement et de développement de l'emploi, tout en limitant la consommation d'espaces, le SDRIF a localisé les secteurs d'urbanisation préférentielle. Il privilégie ainsi les secteurs offrant un potentiel de création de quartiers, et susceptibles de permettre une plus grande qualité urbaine et une plus grande densité, grâce notamment à leur desserte en transports collectifs et à l'accessibilité aux équipements et services.

Les secteurs d'urbanisation préférentielle sont identifiés par le symbole  sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Chaque pastille indique une capacité

d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares que les communes et les groupements de communes peuvent urbaniser en fonction de leurs besoins.

Orientations

L'urbanisation doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat situés en secteurs d'urbanisation préférentielle de la commune (et, le cas échéant, de ceux du groupement de communes) :


-au moins égale à 35 logements par hectare ;

-au moins égale à la densité moyenne des espaces d'habitat existants en 2008, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 35 logements par hectare.

La densité des espaces d'habitat étant entendue comme le rapport entre le nombre de logements et la superficie des espaces dédiés à l'habitat (y compris les espaces privés et les espaces communs).

2-2-2 Les secteurs d'urbanisation conditionnelle

Le SDRIF distingue certains secteurs qui, par leur localisation, leurs caractéristiques, et la place qu'ils occupent dans le projet spatial régional, sont porteurs de potentialités de développement urbain à terme, qu'il convient de ne pas obérer. Leur ouverture à l'urbanisation est donc subordonnée, en plus des orientations communes aux espaces d'urbanisation et des orientations relatives aux urbanisations préférentielles, au respect de conditions spécifiques.

Les secteurs d'urbanisation conditionnelle sont identifiés par le symbole  sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares que les communes et les groupements de communes peuvent choisir d'urbaniser ou non.

Orientations

Les conditions d'urbanisation sont de deux sortes :

- [La création d'une desserte en transports collectifs] ;
- L'utilisation économe de l'espace répondant à la stricte expression des besoins.

2-2-3 Les secteurs de développement à proximité des gares

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

carte de destination générale des différentes parties du territoire par le figuré .

Orientations

À l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation, de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal (cf. définition et calcul de référence de la superficie de l'espace urbanisé) est possible dans ces secteurs.

2-2-4 Les agglomérations des pôles de centralité à conforter (hors agglomération centrale)

Les communes identifiées par un carré rouge sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire constituent le pôle de centralité d'agglomérations, bassin de vie ou aire d'attractivité élargie pour les plus importantes. La carte de destination générale des différentes parties du territoire représente les pôles de centralité à conforter hors agglomération centrale (cf. carte « Grandes entités géographiques ») selon une hiérarchie en

deux niveaux exprimée par les symboles . Sont également considérés comme pôles de centralité Mantes et Melun.

Orientations

Les pôles doivent être renforcés en :

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

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

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

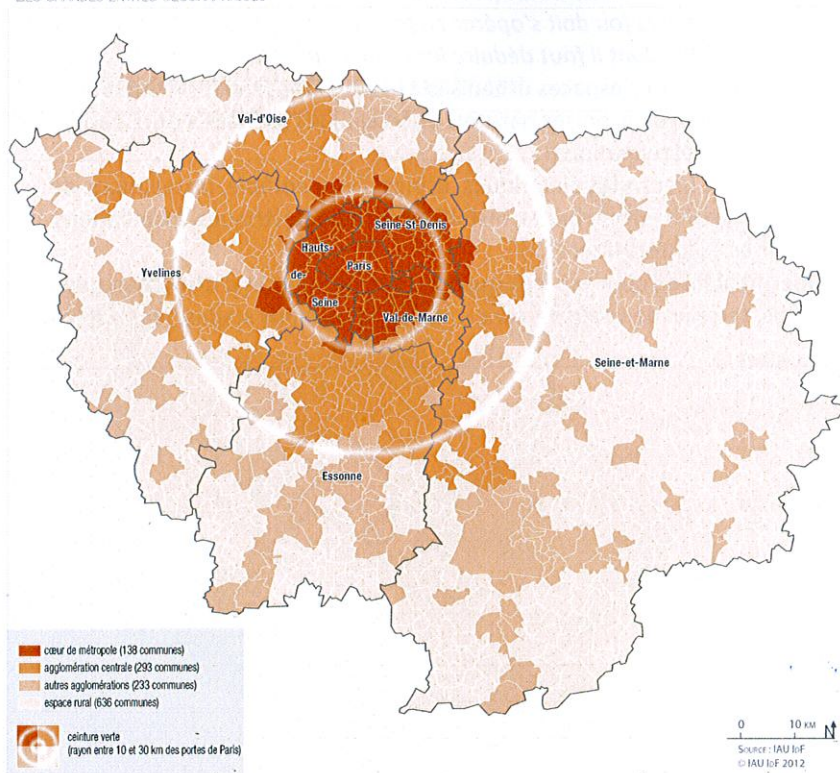
L'urbanisation doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat de la commune (et, le cas échéant, de ceux du groupement de communes) :

- au moins égale à 35 logements par hectare ;
- au moins égale à la densité moyenne des espaces d'habitat existants en 2008, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 35 logements par hectare.

La densité des espaces d'habitat étant entendue comme le rapport entre le nombre de logements et la superficie des espaces dédiés à l'habitat (y compris les espaces privés et les espaces communs).

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

- hiérarchisant les fonctions urbaines par le renforcement des pôles structurants et le développement modéré des autres communes ;
- implantant, autant que possible, les fonctions de centralité au sein des espaces déjà bâtis de ces pôles et en greffe des centralités existantes ;
- organisant le bassin de transports collectifs et le rabattement vers les pôles ;
- organisant un système des espaces ouverts, qui participent à la structuration du bassin de vie.



2-2-5 L'extension modérée des bourgs, villages et hameaux

Sont concernées les communes de l'espace rural (cf. carte « Grandes entités géographiques »). Les objectifs poursuivis sont d'éviter l'étalement urbain, de limiter la consommation et le morcellement d'espace naturel et agricole et d'éviter l'accroissement des déplacements.

Orientations

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

Les documents d'urbanisme doivent permettre de :

- répondre en priorité aux besoins locaux liés à la décohabitation, à l'équilibre social et au renouvellement du parc de logements dégradés ;
- maintenir et valoriser l'économie locale ;
- maintenir et assurer une qualité de services et d'équipements ;
- intégrer les développements dans leur environnement naturel sans le déstructurer et notamment en préservant la circulation des engins agricoles ;
- respecter l'échelle et la morphologie des ensembles bâtis.

Les extensions doivent être limitées, en recherchant la plus grande compacité possible autour de l'urbanisation existante.

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

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

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

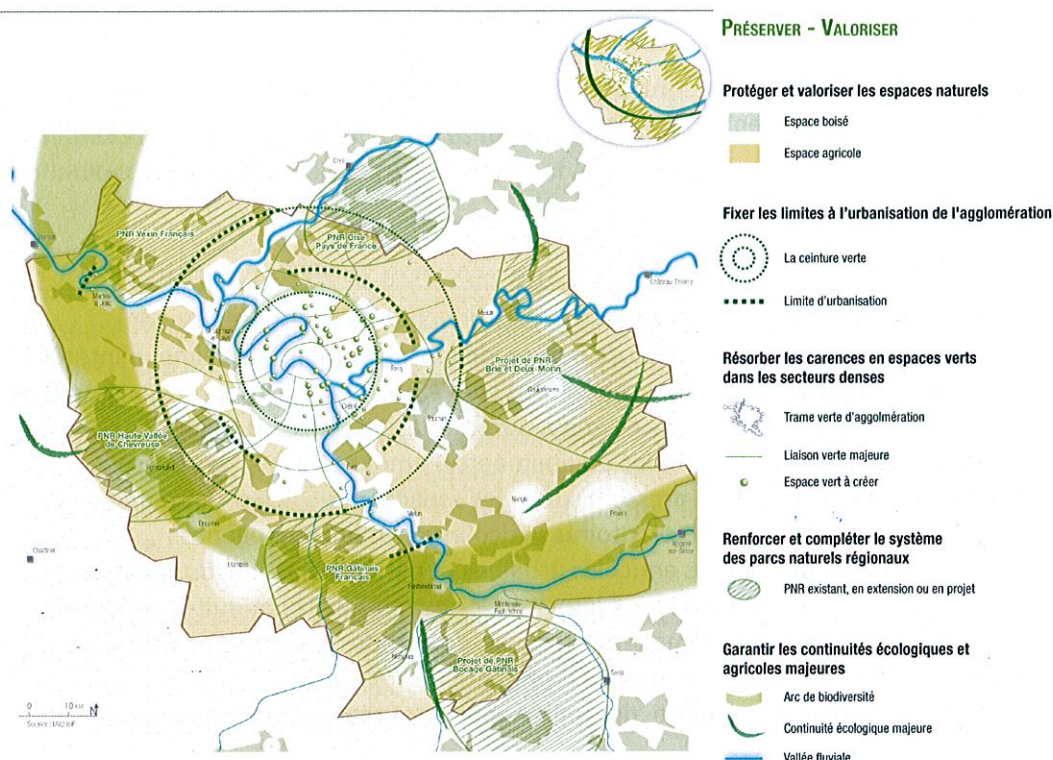
Les coupures entre bourgs, villages et hameaux doivent être respectées et confortées.

Calcul de référence de la superficie des espaces urbanisés pour l'application des orientations relatives à aux capacités d'extension non cartographiées *[ou doit s'opérer en fonction de la superficie des espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF dont il faut déduire les espaces peu denses...]*

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

- espaces à dominante imperméabilisée (centrales électriques, usines d'eau potable, installations de production, de raffinage et de stockage d'hydrocarbures, installations radioélectriques, installations aéroportuaires, emprises ferroviaires et autoroutières...);
- espaces à dominante non imperméabilisée ou « espaces ouverts urbains » (parcs d'attraction, parcs animaliers, grands parcs et jardins, terrains de camping-caravaning, golfs, grands stades, hippodromes, autodromes...).

3- Préserver et valoriser




3-1 Les fronts urbains

Le front urbain représente à la fois une ligne de contact et une épaisseur entre les espaces bâtis et les espaces ouverts. La maîtrise de ces fronts a pour objectifs de :

- fixer une limite à l'urbanisation ;
- préserver les entités agricoles, naturelles et forestières ;
- garantir les continuités et liaisons entre ces entités ;
- participer à la structuration de l'espace urbain en maintenant notamment des espaces de respiration ;
- offrir à la ville vue et accès sur l'espace ouvert ;
- permettre le retour de la nature en ville.

Leur traitement joue un rôle de transition et de valorisation réciproque entre l'espace urbain ou à urbaniser et les espaces ouverts.

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

Orientations

Les limites de l'urbanisation existante, lignes de contact avec les espaces naturels, agricoles ou forestiers, doivent être maîtrisées et traitées afin de constituer un front cohérent.

À l'occasion des projets d'extension, doivent être déterminées :

- d'une part, les limites à terme de ces extensions, pour permettre notamment d'évaluer les espaces nécessaires à ces développements, dans un souci d'équilibre entre les développements urbains, la préservation des espaces ouverts et de l'activité agricole, et

l'économie d'espace. Cette limite ne peut aller au-delà d'une ligne de rupture géographique naturelle ou artificielle, lorsque celle-ci existe ; en l'absence de cette dernière, un front doit être créé et aménagé sur les espaces à vocation urbaine ;

- d'autre part, la gestion des fronts urbains lors des phases successives d'urbanisation, afin de traiter la transition avec les espaces ouverts, et de permettre une meilleure gestion de l'activité agricole par une plus grande lisibilité des développements urbains.


Les fronts urbains d'intérêt régional sont intangibles. Les redents situés entre la limite d'urbanisation et le front peuvent être urbanisés. Aucune urbanisation nouvelle ne peut les franchir.

3-2 Les espaces agricoles

Les espaces agricoles franciliens, supports pour des productions alimentaires ou non alimentaires, sont également des espaces de nature, de ressourcement, de calme, d'intérêt paysager. Des unités d'espaces agricoles cohérentes sont à préserver. Il importe également de maintenir les continuités entre ces espaces et d'assurer les accès entre les sièges d'exploitation, les parcelles agricoles et les équipements d'amont et d'aval des filières.

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

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

Sous réserve des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues, les espaces agricoles sont indiqués par l'aplac  sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

Orientations

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, mais ils sont toutefois à préserver s'ils sont fonctionnels et nécessaires à la viabilité de l'exploitation agricole.

Dans le cas contraire, l'aménagement de ces espaces doit permettre d'en conserver une partie en espace ouvert. Dans les espaces agricoles, sont exclus tous les usages susceptibles de nuire à l'activité agricole, ou de remettre en cause sa pérennité. Toutefois, certains usages sont autorisés sous conditions :

- les aménagements et les constructions nécessaires à l'adaptation de l'appareil productif agricole ;
- les installations nécessaires au captage d'eau potable ;
- certaines installations de collecte, stockage et premier conditionnement des produits agricoles, de manière exceptionnelle si leur proximité est indispensable à l'activité agricole. De manière générale, les installations de stockage, de transit et les industries de transformation des produits agricoles doivent s'implanter dans des zones d'activités ;
- certaines constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif de niveau intercommunal liés notamment à la production d'énergie (stations électriques, grandes éoliennes, plates-formes d'approvisionnement et de conditionnement de la biomasse...) ou au traitement des déchets (solides ou liquides) de manière exceptionnelle dès lors qu'ils ne peuvent être accueillis dans les espaces urbanisés conformément au principe de proximité (cf. Réseaux et équipements liés aux ressources). Les installations photovoltaïques sont interdites au sol dans les espaces agricoles.

Ces aménagements et constructions doivent être localisés en continuité avec le bâti existant, sauf incompatibilité avec l'activité agricole existante ou projetée, ou en cas de risques de nuisances pour le voisinage. Ils doivent respecter la fonctionnalité des espaces et des exploitations agricoles. Ils doivent prendre en compte les données géomorphologiques et hydrographiques du terrain. Ils doivent être économes en espace et veiller à une bonne intégration environnementale et paysagère.

Les continuités agricoles doivent être préservées.


La fragmentation des espaces agricoles doit être évitée. Si elle ne peut pas être évitée, les continuités (cf. Les continuités : espaces de respiration, continuités agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes) doivent être rétablies.

3-3 Les espaces boisés et espaces naturels

Les espaces boisés franciliens permettent une production forestière et sont des espaces essentiels pour la biodiversité, des lieux de ressourcement pour les franciliens, et de rafraîchissement de la métropole. Les espaces naturels, souvent de faible emprise, n'en sont pas moins des espaces fondamentaux, car concentrant une grande biodiversité, et ayant un rôle majeur dans le cycle de l'eau. L'intérêt écologique de certains espaces naturels situés au sein des espaces boisés est lié à leur caractère non boisé. Ils n'ont pas une vocation boisée systématique.

Sont concernés :

- les espaces boisés publics ou privés. Ils sont constitués des massifs forestiers publics ou privés, des boisements isolés et des grands domaines boisés, et comprennent les coupes forestières, les clairières ou les parcelles à boiser ;
- les espaces à caractère naturel ou d'intérêt écologique (prairies, pelouses calcicoles, landes, platières, tourbières, zones humides, etc.).

L'ensemble de ces espaces est indiqué par l'aplac  sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Les espaces naturels non boisés, souvent de superficie trop petite pour être individualisés ont donc été englobés dans les espaces boisés.

Orientations

L'intégrité des bois et forêts doit être assurée pour les massifs boisés de plus de 1 hectare. Dans le cœur de métropole, la protection concerne les bois de plus de 0,5 hectare. Les espaces naturels non boisés intégrés aux espaces boisés doivent être préservés et n'ont pas vocation à être boisés.

Toutefois, certains usages sont autorisés sous conditions :

- les tracés des grandes infrastructures doivent, dans la mesure du possible, éviter les espaces boisés et naturels. Si tel n'est pas le cas, il convient que leur impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement ;
- l'exploitation des carrières est permise dans les espaces boisés et naturels, sous réserve de ne pas engager des destructions irréversibles et de garantir le retour à une vocation naturelle, boisée des sols concernés.

Toute surface forestière ou naturelle désaffectée au titre des projets visés ci-dessus doit être compensée, notamment par le rétablissement de continuités écologiques (cf. Les continuités : espaces de respiration, continuités agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes), par exemple en reconstituant un relais avec un massif voisin.

Les lisières des espaces boisés doivent être protégées : en dehors des sites urbains constitués, à l'exclusion des bâtiments à destination agricole, toute nouvelle urbanisation ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 m des lisières des bois et forêts représentés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

Dans les sites urbains constitués les développements ne peuvent pas s'opérer en direction de la forêt. Un ensemble de constructions éparses ne saurait être regardé comme un site urbain constitué.

La vocation multifonctionnelle de la forêt (production, accueil du public, fonctions écologiques et paysagères) doit être favorisée :


- l'accès pour les besoins de la gestion forestière doit être facilité ;
- l'implantation des équipements nécessaires au développement économique de la filière bois est autorisée ;
- l'extension du patrimoine forestier ouvert au public, notamment en secteur périurbain et dans les secteurs carencés du cœur d'agglomération, doit être favorisée.



L'accès aux forêts franciliennes, en particulier depuis les gares du réseau régional doit être favorisé.

3-4 Les espaces verts et espaces de loisirs

Les espaces verts et de loisirs regroupent des espaces d'emprise relativement restreints (espaces verts publics, jardins publics...), et des espaces de plus grande emprise (parcs, bases de plein air et de loisirs...). Ayant initialement une vocation sociale (détente, ressourcement, sport...), un grand nombre d'entre eux remplissent au titre d'espaces ouverts des fonctions environnementales importantes, telles que capacité d'expansion des crues, rafraîchissement des quartiers, etc. Ils sont donc essentiels au développement d'une ville intense mais vivable. Ils participent également au développement de l'offre touristique et à l'attractivité régionale. Sont considérés comme espaces verts et espaces de loisirs :

- les espaces verts publics, jardins et grands parcs publics ;
- les bases de plein air et de loisirs locales et régionales ;
- les parcs liés aux activités de loisirs, les parcs animaliers, zoos, parcs d'attraction ;
- les grands équipements comportant une part importante d'espaces ouverts : les golfs, les hippodromes, les campings ;
- les terrains de sports de plein air (terrains de football, athlétisme, rugby, tennis, centre équestre, etc.) ;
- certains parcs de châteaux et d'abbayes comportant des enjeux régionaux en matière de patrimoine et de tourisme, notamment les châteaux de Vaux-le-Vicomte, de Champs-sur-Marne, de Fontainebleau, de Breteuil, de Courson, de Thoiry, de la Roche-Guyon, de Villarceaux, d'Écouen, et les domaines des abbayes de Royaumont, Port royal des champs, de Saint-Jean de Beauregard et des Vaux de Cernay.

Les espaces verts et espaces de loisirs cartographiés sont figurés par l'aplat  sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

Les espaces verts d'intérêt régional à créer, sont symbolisés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par le symbole  pour ceux de plus de 5 hectares, et par le symbole  pour ceux de 2 à 5 hectares.

Les espaces verts de plus de 5 hectares correspondent à des équipements verts de niveau régional. Les espaces verts de 2 à 5 hectares correspondent à un échelon intermédiaire d'espace vert. Ces espaces figurent au SDRIF sur la carte de destination générale des différentes parties des territoires à deux titres : comme ensemble d'équipements verts destinés à rééquilibrer l'offre des secteurs déficitaires, et comme ensemble d'équipements d'enjeu régional. L'indication de ces espaces verts à créer porte sur des espaces non bâtis, voire naturels ou agricoles. Elle a pour objectif de permettre, notamment, leur préservation. Cette indication n'est pas exclusive de la création d'autres espaces verts à l'occasion d'opérations urbaines.

Orientations

Il convient de pérenniser la vocation des espaces verts publics existants, de valoriser les espaces ouverts privés insérés dans la ville dense, d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent les espaces verts, notamment en termes de préservation de la biodiversité en milieu urbain. Les espaces verts et les espaces de loisirs d'une superficie inférieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale et 15 hectares hors agglomération centrale ne figurent pas sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, mais ils sont à considérer et à intégrer dans les politiques d'aménagement du secteur dans lequel ils se situent. Ils peuvent changer de vocation sous réserve de compensation.

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

Les documents d'urbanisme doivent permettre notamment :

- de créer les espaces verts d'intérêt régional ;
- de préserver les emprises dédiées aux espaces verts publics existants ;
- de réaliser les équipements nécessaires au fonctionnement de certains espaces de loisirs (bases de plein air et de loisirs, châteaux et domaines à forts enjeux touristiques, grands équipements comportant une part importante d'espaces ouverts, terrains de sports de plein air), dans le respect du caractère patrimonial et naturel de l'espace concerné et des règles de protection édictées par le SDRIF ;
- d'affirmer prioritairement la vocation d'espaces verts publics et de loisirs des secteurs sous minés par d'anciennes carrières non encore urbanisés en cœur d'agglomération et dans le ceinture verte, en particulier dans les territoires carencés en espaces verts (comme par exemple la Corniche des forts de l'Est parisien).


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

3-5 Les continuités : espaces de respiration, continuités agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes

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

Sont considérés comme continuités :

- les espaces de respiration qui désignent une continuité large d'espaces ouverts, agricoles, forestiers ou naturels, entre les noyaux urbains. Ils assurent une fonction de coupure d'urbanisation essentielle dans la structuration de l'espace et le paysage ;
- les continuités écologiques qui désignent des continuités boisées, herbacées, agricoles et humides permettant la circulation des espèces entre des réservoirs de biodiversité ;
- les continuités agricoles et forestières, qui désignent les liens stratégiques entre les entités agricoles (ou boisées) fonctionnant en réseau. Elles permettent d'assurer les circulations agricoles (ou forestières) entre les sièges d'exploitation, les parcelles et les équipements d'amont et d'aval des filières. Elles constituent, dans la mesure du possible, des continuités spatiales concourant aux paysages et à l'identité des lieux ;
- les liaisons vertes qui relient des espaces verts du cœur de métropole, des espaces ouverts de la ceinture verte et des grands espaces forestiers et naturels de l'espace rural. Ces espaces sont à considérer sous l'aspect spatial et sous l'aspect fonctionnel. Ils confortent l'organisation générale et les différentes fonctions des espaces ouverts urbains, agricoles, forestiers et naturels.

Ces continuités sont différenciées selon le milieu, urbain ou rural. En milieu urbain, il s'agit de composer avec le tissu urbain existant ou de restaurer des continuités dans le cadre de la trame verte d'agglomération, ainsi que le long des corridors fluviaux et des rivières urbaines. En milieu rural, il s'agit de maintenir des continuités existantes et de ne pas les compromettre par des extensions urbaines ou des infrastructures. Dans la ceinture verte, espace d'articulation entre le cœur d'agglomération et l'espace rural, où les espaces bâtis et les espaces ouverts sont imbriqués, le réseau des continuités revêt une importance particulière. Sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire sont indiquées, de manière schématique, par le symbole , les continuités espaces de respiration (R), continuités agricoles et forestières (A), continuités écologiques (E) et liaisons vertes (V). Ces flèches représentent les segments à enjeux pour pérenniser l'intégralité de la continuité.

Orientations

Ces continuités doivent être maintenues ou créées sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement (secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, projets d'infrastructures, etc. En milieu urbain, s'il n'est pas toujours possible de maintenir une emprise large pour ces continuités leur caractère fonctionnel est essentiel à préserver. Pour les liaisons vertes, le caractère vert est également essentiel. Ces continuités peuvent être le support de plusieurs usages : espaces de respiration et/ou continuités agricoles et forestières et/ou continuités écologiques et/ou liaisons vertes. Il faudra alors veiller à la compatibilité de ces usages.


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

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

3-6 Les espaces en eau

Les réseaux hydrographiques et l'ensemble des milieux associés font l'objet d'ambitions multiples (préservation de la biodiversité, développement du transport fluvial, maintien et développement des espaces à vocation économique, gestion et prévention des risques...) qu'il convient de concilier afin :

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

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

Orientations

Il est impératif de prendre en compte la préservation des ressources et des milieux en eau à long terme, au premier rang desquelles les ressources stratégiques des grandes nappes (Champigny, Beauce, Albien et Néocomien).

Les éléments naturels (zones humides, zones naturelles d'expansion des crues, berges naturelles, dépendances et délaissés de rivière et réseaux aquatiques et humides de têtes de

bassin) participants au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau ne doivent pas être dégradés.

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

Les berges non-imperméabilisées des cours d'eau doivent être préservées et leur rétablissement favorisé à l'occasion des opérations d'aménagement et de renouvellement urbain. Si la construction ou l'imperméabilisation ne peut être évitée, pour assurer des fonctions en lien avec la voie d'eau notamment, la multifonctionnalité écologique (continuité de trame bleue et de trame verte) et sociale (accessibilité du public aux cours d'eau) des berges doit être prise en compte.

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