

6 Île-de-France 2030

LA SYNTHÈSE / Annexe

SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
ADOPTÉ PAR LA DÉLIBÉRATION DU CONSEIL RÉGIONAL N°CR97-13 DU 18 OCTOBRE 2013
ET APPROUVÉ PAR LE DÉCRET N°2013-1241 DU 27 DÉCEMBRE 2013

ÎLE-DE-FRANCE 2030

SOMMAIRE

QU'EST-CE QUE LE SDRIF ? **4**

UN PROJET DE SOCIÉTÉ **6**

UN DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT PARTAGÉ **8**

ORGANISER LE VIVRE ENSEMBLE SUR LE LONG TERME **12**

LA PORTÉE NORMATIVE **18**

LA COMPOSITION DU SDRIF **21**

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET **23**

Le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), un projet d'aménagement durable qui vous concerne

À quoi ressemblera l'Île-de-France en 2030 ? Population, construction de logements, création d'emplois, développement économique, nouveaux transports collectifs, partage de la voirie, protection et valorisation des espaces naturels, réduction des inégalités spatiales, sociales, économiques et environnementales... sont autant de préoccupations qui touchent tous les acteurs de la région à toutes les échelles de vie. Pour se préparer aux défis du XXI^e siècle et faire de l'Île-de-France une région solidaire, dynamique, attractive et durable où le Francilien est au cœur des projets, le Schéma directeur Île-de-France 2030 apporte une vision stratégique à long terme sur ces sujets majeurs pour préparer dès aujourd'hui l'Île-de-France de demain.

« Le SDRIF est le projet d'aménagement et de développement de l'Île-de-France à l'horizon 2030. »

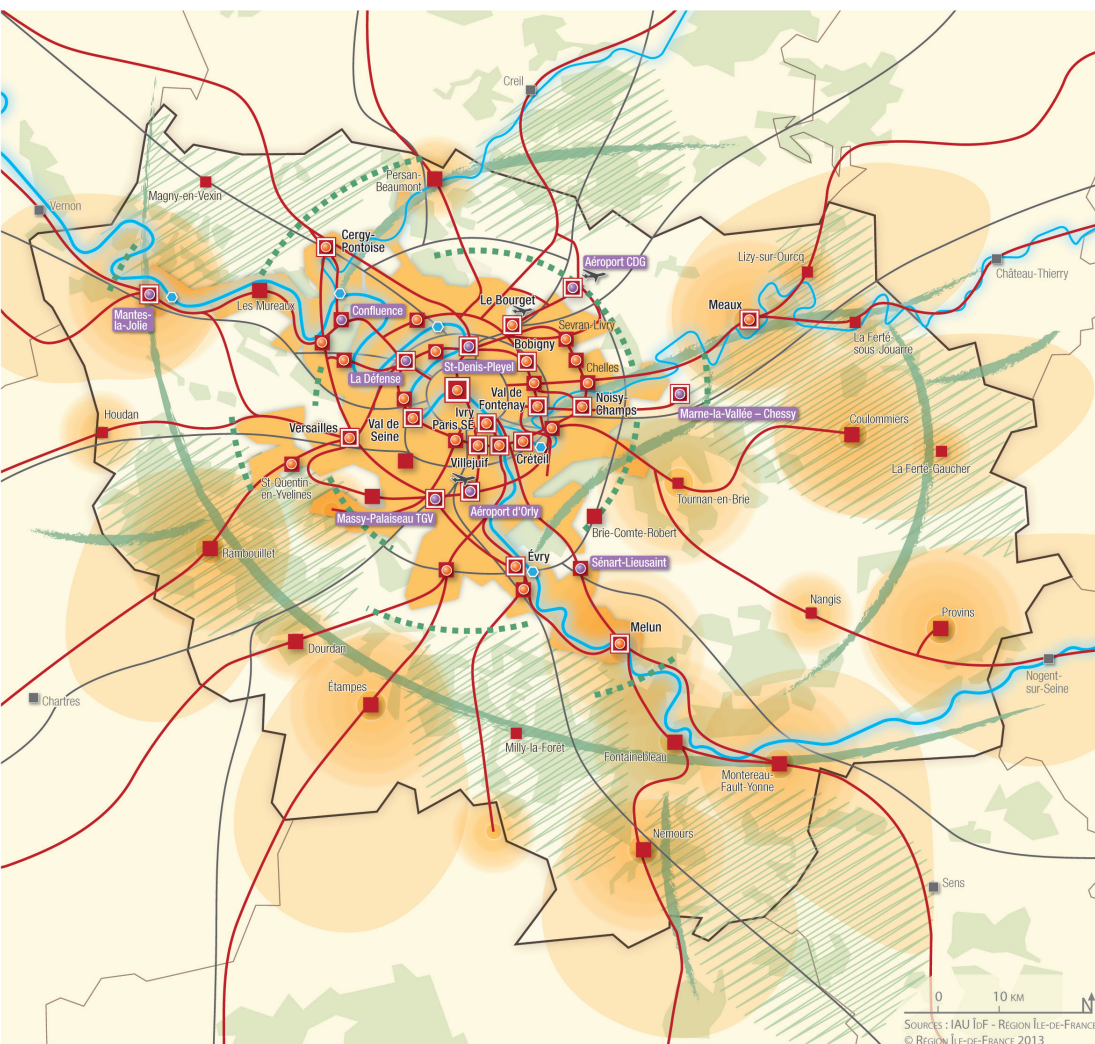
QU'EST-CE QUE LE SDRIF ? ÎLE-DE-FRANCE 2030

Schéma
directeur de la région
Île-de-France :
Île-de-France 2030



Le Schéma directeur de la région Île-de-France est un projet de société pour le territoire régional qui organise l'espace francilien. C'est, en premier lieu, un document d'aménagement qui est organisé autour d'un projet spatial régional répondant à trois grands défis et se déclinant en objectifs de niveaux local et régional. C'est également un document d'urbanisme qui dit le droit des sols à travers des « orientations réglementaires » énoncées dans un fascicule dédié et une « carte de destination générale des différentes parties du territoire ». Les documents d'urbanisme locaux devront le décliner pour permettre la mise en œuvre de ses objectifs. C'est ensuite un document opérationnel qui propose les moyens de sa mise en œuvre par une programma-

tion, des partenariats et des modes de faire. Enfin, c'est un document anticipateur qui évalue les incidences prévisibles du projet d'aménagement sur l'environnement et propose des ajustements afin de les éviter, de les réduire, et si ce n'est pas possible, de les compenser.



Projet spatial régional



RELIER - STRUCTURER



POLARISER - ÉQUILIBRER



PRÉSERVER - VALORISER

PROJET SPATIAL RÉGIONAL

Portes d'entrée

- Aéroport
- Gare TGV existante et en projet
- Gare génératrice d'intensification
- Port
- Porte métropolitaine

Un système de transport métropolitain maillé

- Réseau de transports collectifs renforcé et stabilisé, ou optimisé
- Réseau routier principal des grandes voies radiales

Les grands territoires régionaux

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

Une région multipolaire

- Pôle d'importance régionale
- Pôle de centralité

Fixer les limites à l'urbanisation de l'agglomération

- Limite d'urbanisation

Garantir les continuités écologiques majeures

- Continuité écologique majeure
- Vallées fluviales

SOURCES : IAU ÎdF - REGION ÎLE-DE-FRANCE
© REGION ÎLE-DE-FRANCE 2013

« La Région a souhaité partager son projet de SDRIF avec l'ensemble des acteurs franciliens à travers une vaste concertation engagée depuis 2004. »

ÎLE-DE-FRANCE 2030

UN PROJET DE SOCIÉTÉ

UN PROJET **CONCERTÉ, PARTAGÉ, NÉGOCIÉ**
ET VOTÉ PAR UNE ASSEMBLÉE D'ÉLUS

Conférence
territoriale régionale,
novembre 2011



Le Schéma directeur de la région Île-de-France est élaboré par la Région Île-de-France en association avec l'État. Il prend également en compte les contributions et les avis des départements franciliens, du conseil économique, social et environnemental régional (CESER), de l'autorité environnementale ainsi que des chambres consulaires (chambres d'agriculture, chambres de commerce et d'industrie, chambres des métiers et de l'artisanat). La Région a souhaité partager son projet de SDRIF avec l'ensemble des acteurs franciliens à travers une vaste concertation engagée depuis 2004. L'ensemble des élus franciliens (maires, présidents d'intercommunalité, conseillers géné-

raux...), des acteurs de l'aménagement, des experts, des enseignants et chercheurs, mais également les Franciliens ont été sollicités aux phases clés de la démarche.



Tables rondes régionales, juin 2012



Assemblée régionale

UN PROJET POUR LES FRANCILIENS, POUR LES AMÉNAGEURS, POUR LES ÉLUS LOCAUX

Le SDRIF est le projet d'aménagement et de développement de l'Île-de-France à l'horizon 2030. Il définit un cadre de vie renouvelé pour les Franciliens en affirmant des objectifs ambitieux en matière de construction de logements, d'amélioration et de réalisation d'infrastructures de transport collectif ou encore en matière de création d'emplois. Pour atteindre ces objectifs, la mobilisation de l'ensemble des acteurs de l'Île-de-France est nécessaire. Ainsi, les élus locaux, par leurs documents d'urbanisme, œuvrent à la réalisation des ambitions régionales et encouragent des projets urbains novateurs répondant aux besoins des populations. Enfin, les citoyens s'impliquent dans la vie locale de leur commune, plébiscitent les transports collectifs, agissent pour préserver et valoriser les richesses de leur lieu de vie, et réalisent des projets personnels et/ou collectifs innovants.



Nouveau quartier urbain Clause-Bois-Badeau,
Brétigny-sur-Orge (91)

« La Région porte à travers le SDRIF, un objectif ambitieux d'atteindre un rythme de construction de 70 000 logements par an d'ici 2030. »

ÎLE-DE-FRANCE 2030

UN DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT PARTAGÉ

SE PROJETER DANS **L'ÎLE-DE-FRANCE**
D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

La Défense (92)



L'Île-de-France est une région aux visages multiples et contrastés, spécifiques et complémentaires à la fois. La région Île-de-France est un territoire chargé d'histoire, de culture, de complexité, de projets, d'activités diverses qui façonnent notre cadre de vie depuis toujours. L'Île-de-France, c'est aussi bien Paris, ses monuments, son métro, que la zone dense et ses espaces d'habitats et d'activité économique, que les villes moyennes qui polarisent notre quotidien, que les grands espaces naturels, forestiers et agricoles. Près de 11,5 millions de Français vivent en Île-de-France. Le SDRIF porte l'ambition d'intégrer ces différentes acceptions pour faire en sorte de construire l'avenir tout en tenant compte du passé et de la situation présente. Il vise ainsi à optimiser une région fortement imprégnée par les

planifications précédentes et à préparer l'avenir en offrant un projet pour l'ensemble des Franciliens sur le long terme.

Belloy en France (95)



PLUS DE LOGEMENTS DANS DES QUARTIERS RENOUVELÉS ET FAMILIERS



La question de l'accès à un logement pour tous est centrale en Île-de-France. Faiblesse de la construction, spéculation foncière, hausse du coût des logements et croissance continue des besoins fragilisent le développement de la région et sa cohésion sociale. Consciente de la complexité de ce contexte, la Région porte, à travers le SDRIF, l'objectif ambitieux d'atteindre un rythme de construction de 70 000 logements par an d'ici 2030. Outre cet aspect quantitatif, le SDRIF vise une amélioration qualitative du parc existant afin d'améliorer les conditions de vie de chaque Francilien. Enfin, la dimension de la proximité et du quotidien inscrite dans le SDRIF implique que ces logements s'intègrent dans un tissu organisé avec les services, les emplois, les équipements, les espaces de détente et les moyens de transport adaptés au mode de vie de chacun.

Vue aérienne du nouveau quartier urbain
Carrières-Centralité (78)

PLUS D'ÉQUILIBRE ET DE PLURALITÉ

L'importance des flux de la population francilienne, sa mixité et sa jeunesse contribuent au dynamisme et à l'attractivité de l'Île-de-France. En tant que région-monde, elle joue également un rôle majeur dans les échanges et les migrations internationales. Aussi, la Région porte une attention particulière à la diversité des modes de vie des Franciliens de cette région cosmopolite et plurielle. Document d'aménagement, le projet régional prévoit les conditions d'accueil de nouveaux logements et de nouveaux emplois. La réduction des inégalités sociales portée

par le Schéma directeur de la région Île-de-France passe nécessairement par la création importante d'emplois sur le territoire francilien. À ce titre, un objectif ambitieux de création de 28 000 emplois par an a été fixé. S'inscrivant dans un contexte historique fort de déséquilibre marqué entre des territoires très riches en emplois mais pauvres en logements et inversement, la Région vise le rééquilibrage de ces deux composantes entre l'est et l'ouest de l'Île-de-France et au sein des bassins de vie des Franciliens.

1 Agir pour une Île-de-France plus solidaire

2 Fonctions et territoires selon une logique du Rubik's Cube®

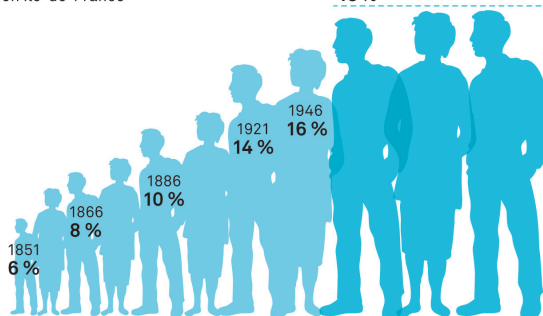


1 Un Français sur cinq vit en Île-de-France

Part de la population française vivant en Île-de-France

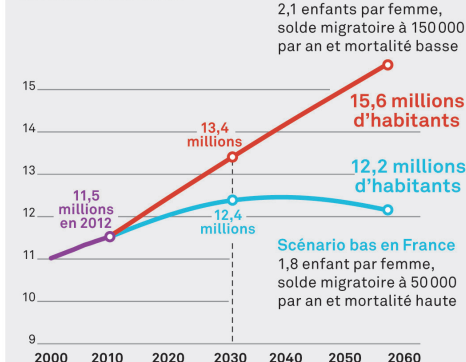
Depuis 50 ans, la part en France de la population francilienne se stabilise

1962	1982	2008
18 %	19 %	19 %



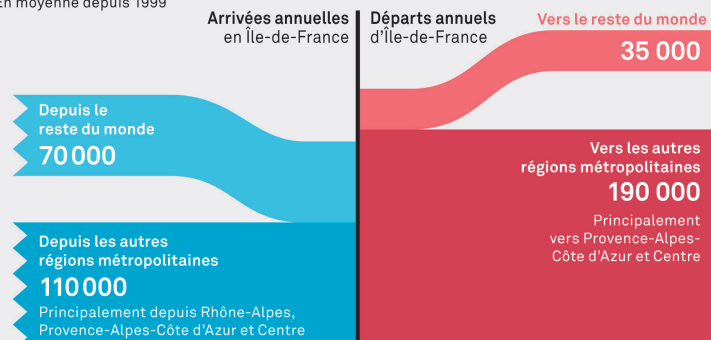
Évolution de sa population d'ici à 2060...

... si son poids démographique en France reste stable



Une région riche en flux de population...

En moyenne depuis 1999



... mais en déficit de logements neufs

3 constructions pour 1 000 habitants en Île-de-France

contre 5,5 pour le reste de la France métropolitaine



Sources : Fortune magazine, ministère de la Recherche et de l'Éducation, EduFrance, Direction interrégionale des douanes, IAU ÎdF, Eurostat, Insee, Assedic-unistatis
© Région Île-de-France 2013

DES MOBILITÉS ACCRUES ET CHOISIES

L'Île-de-France est dotée d'un système de transport des personnes dense et performant, issu de plusieurs décennies de planification. Aujourd'hui, cependant, le réseau de transports doit être renforcé pour répondre à la réalité des besoins de déplacement des Franciliens, pour améliorer la qualité de vie en réduisant les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques, ainsi que pour accompagner le développement d'une métropole de rang mondial. Le projet régional vise, à l'horizon 2030, la modernisation du réseau ferré existant et le renforcement du



© ARD/Gilles Coulon/Tendance Floue

maillage du territoire régional par le prolongement de certaines lignes de métro et la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express. Il vise également le développement des transports collectifs en site propre et le partage de la voirie (voiture, transports collectifs, pistes cyclables, voies piétonnes). La Région encourage également les modes actifs (vélo, marche à pied...) pour se déplacer en Île-de-France à travers le réseau de liaisons vertes qui parcourent le territoire régional.

Station Stade
de France -
Saint-Denis (93)

UN ENVIRONNEMENT PRÉSERVÉ ET ACCUEILLANT

Forte de ses espaces naturels, boisés et agricoles, la région Île-de-France présente des atouts majeurs en termes de ressources naturelles et de lieux de détente et de respiration pour les Franciliens. L'augmentation de la population depuis plusieurs décennies, le renforcement des mobilités, l'augmentation des attentes et besoins en services et équipements, et les planifications successives axées principalement sur la zone agglomérée, ont induit de nombreuses altérations du cadre de vie des Franciliens.

La Région tente de réconcilier aménagement et environnement. Son projet vise à l'horizon 2030 une protection accrue des espaces agricoles, boisés, naturels et des espaces en eau qui contribuent de façon décisive à la richesse et à l'attractivité de l'Île-de-France. Elle porte l'ambition de coupler la densification des tissus urbains existants avec l'amélioration du cadre de vie afin d'accueillir tous les Franciliens en leur permettant de vivre dans une ville agréable et apaisée.

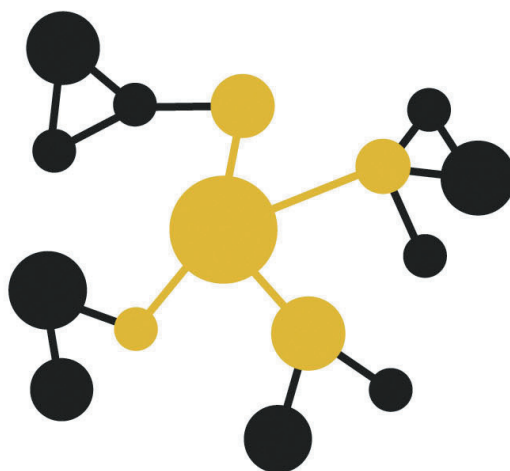
« Le SDRIF propose une vision de long terme pour améliorer la vie quotidienne des Franciliens en posant des objectifs forts et ambitieux. »

ÎLE-DE-FRANCE 2030

ORGANISER LE VIVRE ENSEMBLE SUR LE LONG TERME

PLANIFIER À LA FOIS LE SYSTÈME RÉGIONAL ET LA PROXIMITÉ

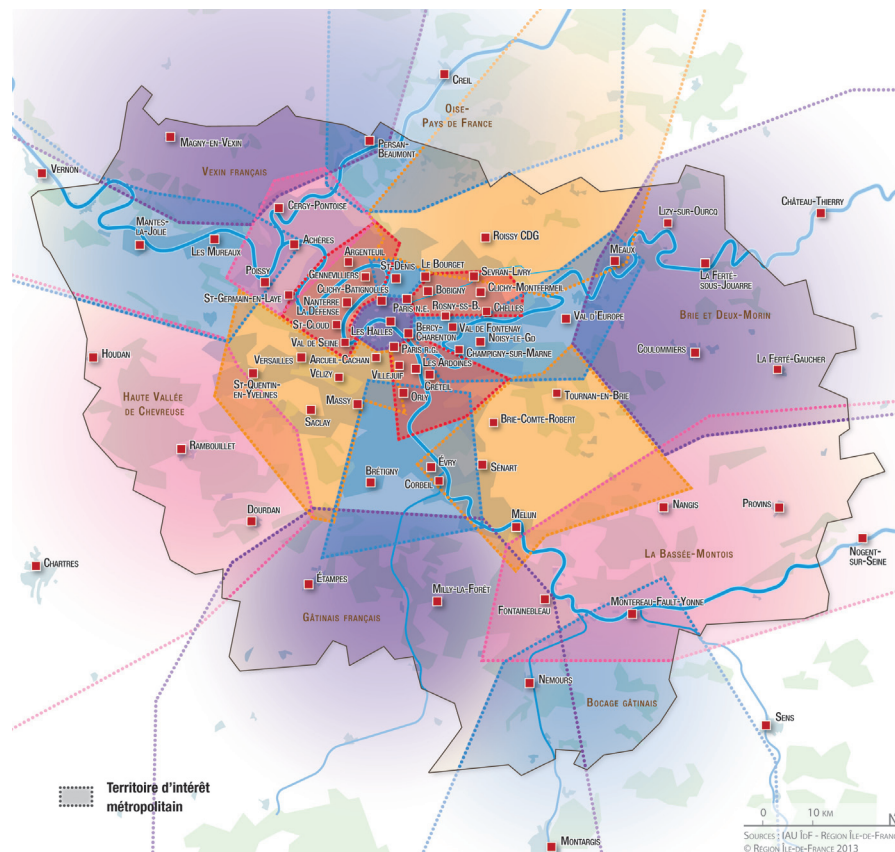
Modèle de développement : le polycentrisme



Afin de répondre aux attentes et besoins des acteurs franciliens, la Région a fait le choix de traiter de manière complémentaire l'échelle de la proximité et du quotidien des Franciliens d'une part, et l'échelle régionale dans sa globalité d'autre part. Le SDRIF propose une vision de long terme pour améliorer la vie quotidienne des Franciliens en posant des objectifs forts et ambitieux pour répondre aux besoins en termes de logements, d'emplois, d'un accès facilité aux grands équipements et services de proximité, de mobilités, et d'amélioration de l'espace urbain. Dans le même temps, le SDRIF propose de consolider le fonctionnement global de la région Île-de-France. Il vise ainsi à l'horizon 2030 à renforcer l'attractivité de la région-capitale notamment en améliorant, modernisant et développant le système de transport régional.

Il propose également d'accroître la robustesse de la région afin de lui permettre de faire face aux différentes crises en cours ou à venir (économiques, financières, climatiques, sociales, etc.). Cette double approche s'illustre par l'identification de territoires d'intérêt métropolitain (TIM). Tous les territoires de l'Île-de-France sont contributifs au fonctionnement régional, par la diversité de leurs atouts et par leur nécessaire participation aux efforts à produire pour répondre au défi du mieux vivre ensemble demain.

Carte de la géographie stratégique



ENCOURAGER LA DENSIFICATION : UNE RÉGION COMPACTE, INTENSE ET MULTIPOLAIRE

L'impérieuse et double nécessité de construire massivement des logements et de limiter drastiquement la consommation d'espace suppose de mettre fin à la logique extensive de l'aménagement et d'organiser une densification de qualité. Il s'agit d'accueillir l'essentiel de la croissance urbaine dans les territoires déjà constitués, notamment ceux bien desservis, et de répondre grâce à cela aux grands défis régionaux. La densification est le moyen de réaliser une région métropolitaine compacte, économe en espace, en énergie, mais aussi en argent public. Accompagnée d'un développement des transports collectifs de qualité et des modes actifs de déplacement, elle permet d'améliorer l'efficacité environnementale et énergétique. Pour être acceptée, la densification devra intégrer des espaces ouverts

urbains (parcs, squares, jardins publics, mais aussi friches, jardins, etc.). Bien menée, elle est un facteur de qualité de la vie urbaine, avec la proximité de services qu'elle peut offrir, sans oublier une meilleure gestion du temps. L'effort de densification doit porter certes sur le logement, mais aussi sur les activités économiques et sur l'ensemble des fonctions urbaines. Le projet spatial régional organise la densification au travers de notions clés : intensité, compacité, multipolarité.



Modèle de développement :
l'intensification

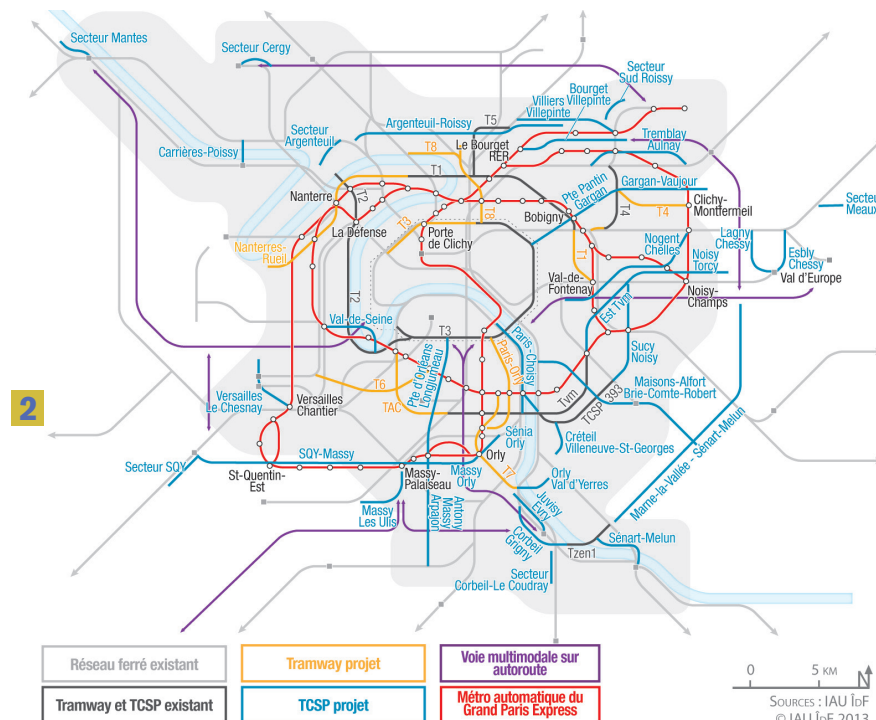
PENSER L'URBANISATION EN MÊME TEMPS QUE L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS



1

1 Une région connectée à l'Europe et au monde

2 Desserte structurante des bassins de vie



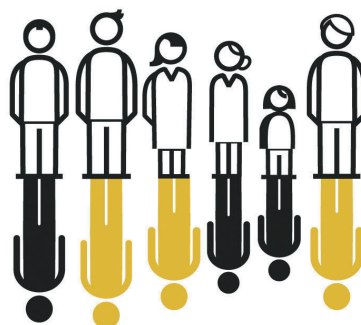
2

L'Île-de-France bénéficie d'un réseau de transport conséquent et performant comparativement à d'autres grandes villes du monde. Historiquement, l'habitat et les activités se sont organisés autour des gares franciliennes. Aujourd'hui, la Région a souhaité optimiser et améliorer l'organisation de ces « quartiers de gare » aux multiples fonctions. Dans le même temps, le maillage du territoire francilien par les transports collectifs sera renforcé à travers de nouvelles gares et de nouvelles lignes pour relier le plus possible et dans les meilleures conditions les lieux de vie entre eux. La Région vise ainsi d'ici 2030 à offrir la possibilité de pratiquer une mobilité choisie, confortable et sûre en favorisant la mixité

(logements, emplois, équipements) au sein de la ville existante et en devenir. Ce choix fort pour les Franciliens s'accompagne également de la volonté d'une ville apaisée et agréable à vivre. La Région porte comme objectif d'anticiper et de réduire le plus possible l'exposition de la population aux nuisances sonores et aux risques (inondation, pollution de l'air...). Elle vise ainsi pour l'horizon 2030 une organisation de la ville adaptée à ces contraintes en développant des espaces de respiration et de calme ainsi que des boulevards métropolitains aux multiples fonctions (route, transport collectif, vélo, marche à pied...) pour un apaisement des grands espaces urbains.

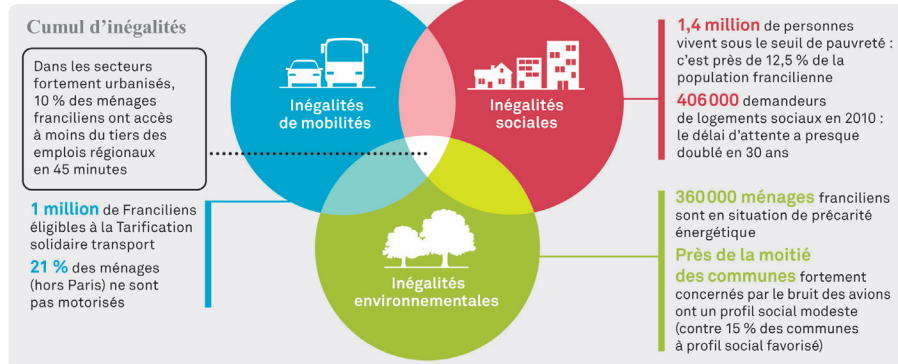
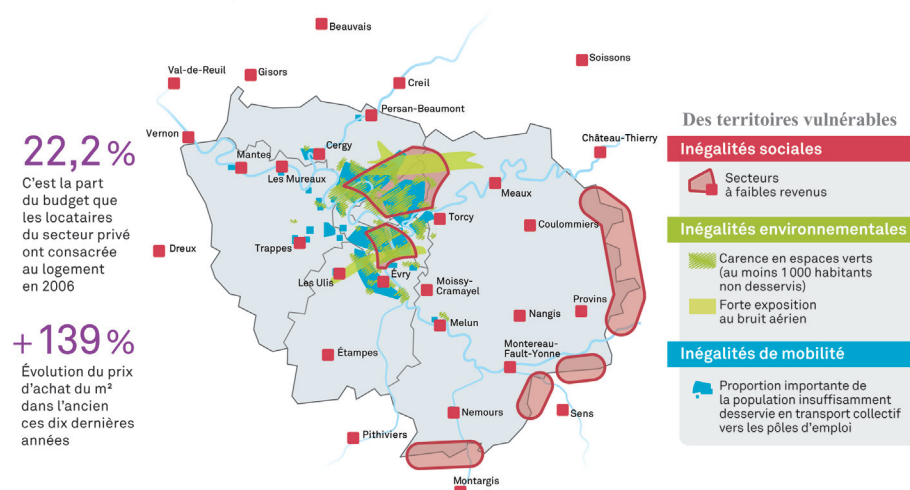
PROMOUVOIR SOLIDARITÉ ET ÉQUITÉ ENTRE LES TERRITOIRES

L'Île-de-France, dans sa pluralité et sa diversité, est un territoire aux multiples visages. Le SDRIF vise à l'horizon 2030 le rétablissement des équilibres au sein des territoires qui composent la région francilienne. Ce rééquilibrage se fait à plusieurs échelles. Localement, le SDRIF favorise la mixité accrue des espaces urbains existants et futurs afin d'accueillir habitat, emploi, équipements, services, transports... et d'équilibrer la répartition de ces fonctions sur les territoires. Cet équilibre est également souhaité à l'échelle du bassin de vie des Franciliens pour organiser et répartir de manière équitable ces aménagements source d'attractivité pour les villes de la région. Dans le même temps, à l'échelle régionale, le SDRIF intègre dans son projet d'aménagement la dimension du Bassin parisien. La Région souhaite favoriser et rééquilibrer le développement entre le cœur de métropole et les villes du Bassin parisien pour tenir compte des complémentarités au-delà de ses frontières administratives (développement économique, déplacement, biodiversité). Enfin, la Région fait le choix de la solidarité entre les territoires. Cela s'illustre notamment par une répartition plus équitable des grands équipements et services urbains (déchets, stations de traitement des eaux...) au sein même de l'Île-de-France.



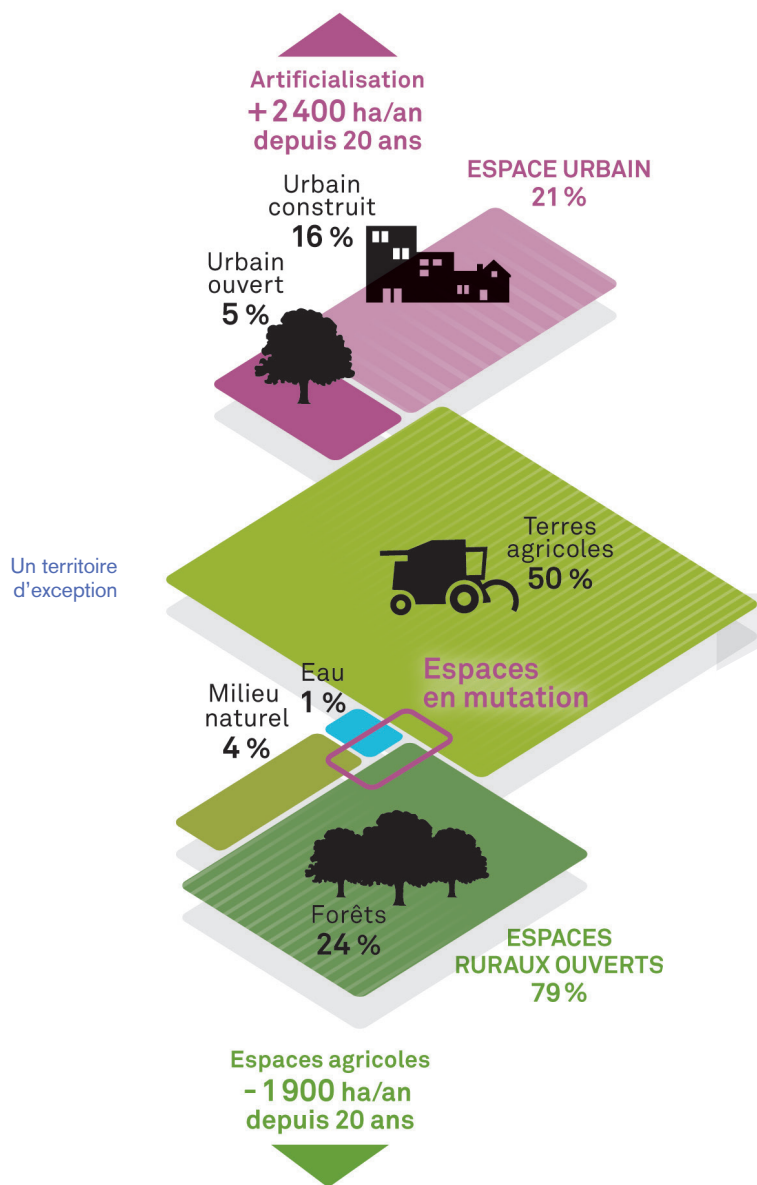
Modèle de développement : la solidarité

Agir pour une Île-de-France plus solidaire



Sources : IAU ÎdF, Sitadel, ENL 2006, thèse de S. Gaymard, calculs et estimations IAU ÎdF sur la base des données Insee 2008 © Région Île-de-France 2013

RÉCONCILIER LA NATURE ET LA VILLE



Sources : MNHN, IAU ÎdF, DRIEA/SCEP, Natureparif, Kennedy OCDE 2011, PRCE 2011 - © Région Île-de-France 2013

Les espaces naturels, boisés et agricoles contribuent au fonctionnement de la métropole francilienne : identité régionale et locale, milieu de vie pour la biodiversité, ressources naturelles pour la région, réduction de l'îlot de chaleur urbain, espaces de calme, de ressourcement, de détente et de loisirs... La Région fait le choix de ne plus considérer la nature comme la variable d'ajustement du développement urbain mais bien comme une composante à part entière de l'aménagement régional. Elle porte l'ambition de préserver et de valoriser les grands paysages et grands espaces naturels qui font l'identité de l'Île-de-France. Elle vise pour l'horizon 2030, en préservant les grandes continuités écologiques, à garantir la circulation des espèces à travers tout le territoire régional et bien au-delà afin de protéger la biodiversité. Dans le même temps, la Région a opté pour un modèle de développement sobre en énergie et en ressources, et vise à maintenir la qualité et les possibilités d'exploitation futures des ressources franciliennes disponibles. Ainsi, son enjeu est de redonner une qualité urbaine de haut niveau aux territoires denses pour qu'ils demeurent attractifs pour les habitants et les entreprises. Le SDRIF propose un modèle de ville intense, faisant rimer densité et qualité de vie par une conception renouvelée des espaces bâtis, par une meilleure intégration de la nature en ville, notamment des espaces verts urbains offrant calme et support de biodiversité, et par une offre de mobilité alternative à l'automobile.

VERS UNE **TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE** DE L'ÉCONOMIE FRANCILIENNE

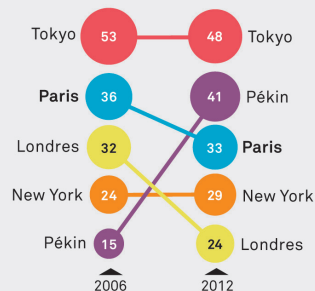
L'Île-de-France joue un rôle économique international de premier plan, elle est créatrice à la fois de richesse et d'emplois qui bénéficient à l'ensemble du territoire national. La Région porte l'ambition de maintenir son rayonnement mondial, de le conforter et de le pérenniser. L'Île-de-France contribue, par sa dynamique économique tournée vers l'innovation et la recherche, à la transition écologique et sociale du développement de la France. Le projet vise ainsi une grande diversité des activités et filières économiques qui fonctionnent en synergie en accompa-

gnant notamment les mutations économiques en cours comme la tertiarisation et l'accroissement des offres de services. De même, le maintien de l'industrie et de ses savoir-faire, le renforcement des capacités d'innovation des acteurs économiques, la pérennisation des filières agricoles et sylvicoles, et le développement de nouvelles filières, constituent autant d'ambitions pour surmonter les crises économiques et sociales. Ainsi, c'est un nouveau modèle de développement qui est promu dans le SDRIF.

L'Île-de-France dans
une économie globale
en pleine mutation

Une région attractive dans un monde en mouvement

Classement des régions métropolitaines accueillant le plus de sièges de multinationales (*Fortune Global 500*)



Organisations internationales

2^e métropole dans le monde pour l'accueil de leurs sièges



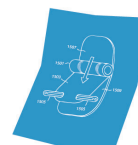
91 600
chercheurs

1^{re} région européenne en termes d'effectifs de R&D



4 900 brevets

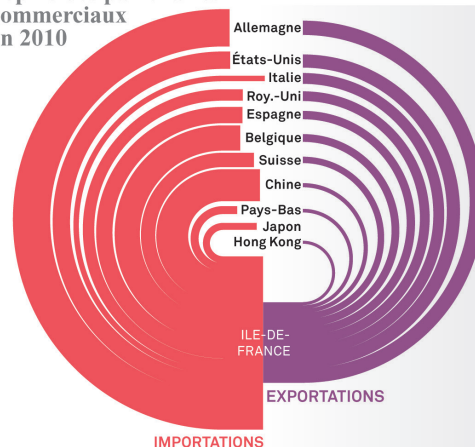
déposés en 2010
1^{re} région européenne en investissement en R&D : 16,9 milliards d'euros



9 pôles

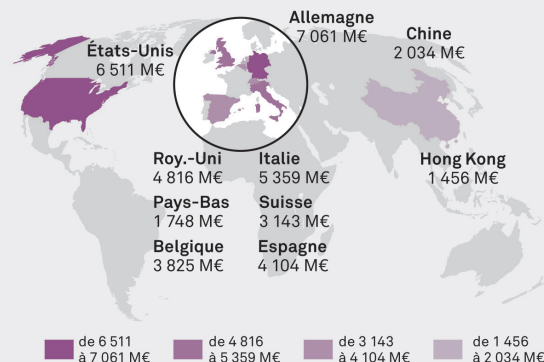
de compétitivité,
17 universités, 55 grandes écoles

Top 10 des partenaires commerciaux en 2010



Les exportations en détail

En million d'euros



Sources : MNHN, IAU ÎdF, DRIEA/SCEP, Natureparif, Kennedy OCDE 2011, PRCE 2011 - © Région Île-de-France 2013

« Il appartient aux documents d'urbanisme locaux de faire une application de ce corpus normatif à leur échelle dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité. »

ÎLE-DE-FRANCE 2030

LA PORTÉE NORMATIVE

Le fascicule « Orientations réglementaires » et la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » (CDGT) regroupent l'ensemble des dispositions normatives s'imposant notamment aux schémas de cohérence territoriale (SCoT), et en leur absence aux plans locaux d'urbanisme (PLU) ou documents d'urbanisme en tenant lieu. Ils traduisent ainsi le projet d'aménagement dans le droit du sol.

LES GRANDS PRINCIPES DE LECTURE **À RETENIR**

Le champ d'application géographique des orientations figure pour l'essentiel dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) qui donne la traduction cartographique réglementaire du projet spatial régional.

Cette carte, à l'échelle du 1/150 000, couvre la totalité du territoire régional. Son expression graphique se fonde sur les différents modes d'occupation du

sol (MOS) identifiés en 2008. De ce fait, elle ne peut donner lieu à une interprétation à l'échelle de la parcelle et il revient aux documents d'urbanisme locaux d'identifier précisément les espaces en se fondant à la fois sur les représentations schématiques présentes sur la CDGT et sur les définitions données dans le fascicule consacré aux orientations réglementaires.

Les limites communales schématiques constituent des éléments indicatifs de repères. Au-delà de l'existant, la carte de destination générale des différentes parties du territoire indique également la vocation future des espaces concernés, telle qu'elle résulte des orientations réglementaires auxquelles elle est étroitement subordonnée, sans que cette représentation puisse être précise eu égard à l'échelle de la carte.

Il appartient donc aux documents d'urbanisme locaux de faire une application de ce corpus normatif à leur échelle dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité. Toute autre utilisation de la carte méconnaîtrait ces principes.

LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DES DIFFÉRENTES PARTIES DU TERRITOIRE (CDGT) : UNE REPRÉSENTATION SYMBOLIQUE ET PARTIELLE DES ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES

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

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

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

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

Est jointe aux orientations réglementaires et à la CDGT une planche, qui comprend trois cartes déclinant la légende de la CDGT selon les trois piliers du projet spatial régional et une carte identifiant les communes sur le fond de carte des « Grandes entités géographiques ».

Ces cartes sont indicatives et ont été conçues comme aides à la lecture et à la compréhension des dispositions normatives du SDRIF. Elles n'ont pas de portée réglementaire.

Le fascicule consacré aux orientations réglementaires comprend également des orientations applicables :



- › aux espaces urbanisés et aux nouveaux espaces d'urbanisation ;
- › aux différentes catégories d'espaces ouverts : espaces verts et de loisirs, espaces agricoles, espaces naturels et boisés, espaces en eau, ainsi que les liaisons et continuités qui les relient entre eux ;
- › aux infrastructures de transport : projets routiers ou de transports collectifs, aéroports, implantation logistique ;
- › aux équipements, aux activités, au commerce, etc.

Des transports collectifs plus performants



Pour une région durable, à consommation énergétique maîtrisée, la priorité est donnée aux transports collectifs. L'amélioration des lignes existantes, un réseau mieux maillé, connectant les territoires, (Réseau automatique du Grand Paris Express, tramways, TCSP...) faciliteront la mobilité, amélioreront la qualité de vie et accompagneront le développement économique et l'emploi



Des extensions urbaines maîtrisées pour une ville compacte

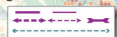
Des secteurs privilégiés  sont identifiés, parfois sous condition , pour construire de nouveaux quartiers (logements, activités, équipements, services).

D'avantage d'espaces verts et d'espaces de loisirs



Les Franciliens doivent bénéficier d'un meilleur accès aux espaces verts et aux espaces de loisirs . Ces éléments indispensables à la ville intense doivent être préservés. La création de nouveaux espaces  d'intérêt régional rééquilibrera l'offre et participera à la préservation de la biodiversité.

Un meilleur réseau routier et fluvial

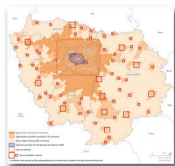
De nouvelles routes et de nouveaux franchissements amélioreront la desserte des territoires où la mobilité ne peut s'appuyer sur les seuls transports collectifs, et limiteront le transit par le cœur de métropole. La réalisation d'un réseau de voies apaisées et multimodales ainsi que la promotion des modes actifs favoriseront un nouveau modèle urbain. Des aménagements fluviaux permettront un meilleur partage multimodal.



Un développement encadré des secteurs aéroportuaires, une armature logistique optimisée

Un système aéroportuaire performant est un facteur essentiel d'attractivité et d'accessibilité. La maîtrise de l'urbanisation autour des plateformes aéroportuaires  constitue un enjeu majeur pour l'aménagement du territoire francilien. L'armature logistique francilienne  doit être organisée en préservant et en développant le fonctionnement multimodal du transport de marchandises, afin de répondre aux besoins industriels et d'échanges commerciaux et aux besoins de la vie quotidienne des habitants.

Des extensions modérées dans les communes rurales



Des possibilités d'extension encadrées sont offertes aux bourgs, villages et hameaux.



Des secteurs de développement à proximité des gares

Des possibilités d'extension encadrées sont offertes à proximité des gares ferroviaires. Sont indiqués les secteurs situés dans un rayon de 2 kilomètres autour d'une gare




Des pôles confortés


Des pôles de centralité animent l'espace environnant. Ils doivent être renforcés en développant l'accueil de logements, d'emplois, d'équipements de services et de transports en commun, afin de constituer de véritables bassins de vie. Des possibilités d'extension encadrées sont offertes aux communes des agglomérations de ces pôles.






Des espaces agricoles, boisés et naturels plus valorisés

La vocation de ces espaces  et leur capacité d'adaptation seront assurées.


Dans la ceinture verte et les vallées fluviales, là où la pression urbaine est particulièrement forte, les extensions aux dépens de ces espaces seront particulièrement encadrées .

La préservation et la restauration des continuités (espace de respiration, liaison agricole et forestière, continuité écologique, liaison verte) , contribueront à la fonctionnalité de ces espaces et à leur pérennisation.

Des espaces urbains denses de qualité

Afin d'augmenter et diversifier l'offre de logements et d'emplois, permettre la mixité des fonctions, et l'accueil des équipements et services nécessaires, l'espace urbanisé  doit être optimisé. Les efforts de densification doivent être accrus dans les quartiers à densifier à proximité des gares . Les secteurs à fort potentiel de densification  doivent être valorisés. Cette densification doit intégrer qualité du bâti et espaces ouverts urbains.

Une ressource en eau mieux respectée

Un accès équitable et durable à une ressource en eau de qualité , ainsi que la prévention des risques d'inondation, sont nécessaires. Une urbanisation adaptée et une meilleure gestion des pollutions y participeront

ÎLE-DE-FRANCE 2030

LA COMPOSITION DU SDRIF

1

› La « **Vision régionale - Préambule** » qui accompagne le SDRIF propose un projet de société que la Région souhaite construire avec tous ses partenaires, dans un avenir proche (demain) et plus lointain (2030), et présente un regard sensible sur l'Île-de-France porté par ses habitants et les acteurs de l'aménagement.

2

› Les « **Défis, projet spatial régional et objectifs** » présentent le projet d'aménagement et de développement durables. Il exprime le projet spatial régional établi selon le modèle francilien d'aménagement durable permettant d'apporter une réponse transversale aux enjeux de l'Île-de-France 2030.

3

› Les « **Orientations réglementaires** » et la « **Carte de destination générale des différentes parties du territoire** » regroupent l'ensemble des dispositions normatives s'imposant notamment aux SCoT, et en leur absence aux PLU ou documents d'urbanisme en tenant lieu. Ils traduisent ainsi le projet d'aménagement dans le droit du sol.

4

› L'« **Évaluation environnementale** », dont la construction a irrigué le projet tout au long de la réflexion, a contribué à mettre le cadre de vie et l'environnement au cœur du Schéma directeur en anticipant les incidences de ce dernier sur l'environnement. Elle justifie et explicite les choix d'aménagements retenus et les éléments prescriptifs.

5

› Les « **Propositions pour la mise en œuvre - Annexe** » présentent les politiques publiques partenariales et contractuelles nécessaires à la mise en œuvre du SDRIF.

6

› « **La Synthèse - Annexe** » a été rédigée à destination du grand public pour l'enquête publique. Elle présente succinctement les grands messages du SDRIF, sa portée normative, sa composition et son calendrier d'élaboration.

ÎLE-DE-FRANCE 2030

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

ÉTAPE 1 | 2004 - 2008 | PARTIR D'UN PROJET 2008 LARGEMENT PARTAGÉ

2005 - 2006 | Démarche de concertation avec les partenaires et les citoyens

25 septembre 2008 | Adoption du projet par le conseil régional

ÉTAPE 2 | 2008 - 2012 | REVISITER CE PROJET À L'AUNE DES ÉVOLUTIONS DU CONTEXTE

Été 2011 | Décret du Premier ministre et Communication du Président du conseil régional ouvrant la nouvelle révision du SDRIF

Hiver 2011 - 2012 | Concertation sur les enjeux du futur SDRIF

Printemps - été 2012 | Présentation de l'avant-projet et recueil des observations des partenaires

ÉTAPE 3 | 25 octobre 2012 | ARRÊTER UN NOUVEAU PROJET

25 octobre 2012 | Arrêt du projet par le conseil régional

ÉTAPE 4 | 28 mars - 14 mai 2013 | SOUMETTRE LE PROJET À ENQUÊTE PUBLIQUE

ÉTAPE 5 | Fin 2013 | ÎLE-DE-FRANCE 2030 : UN SCHÉMA DIRECTEUR POUR LA RÉGION

18 octobre 2013 | Adoption du SDRIF par le conseil régional

Approbation du SDRIF par décret en Conseil d'État

ÉTAPE 6 | Dès 2014 | METTRE EN ŒUVRE LE PROJET

