

*cadre de vie qui s'est constitué : zones pavillonnaires, zones protégées et espaces de respiration.*

*D'autres observations plus rares vont dans le sens de cette densification à proximité des gares en lien avec l'accès au transport en commun*

*Question de la commission d'enquête*

*Quelles sont les rectifications et adaptations réglementaires projetées pour répondre à ces demandes d'adaptation liées au contexte local et à la relative saturation des transports existants ?*

#### **Avis et commentaires techniques de la Région**

Le projet de SDRIF donne la priorité à la densification, à travers un certain nombre de règles à traduire dans les documents d'urbanisme locaux (Cf. réponses au thème 3.3 relatif à la densification et à la consommation foncière).

Ces règles minimales de niveau régional, qui garantissent le maintien de la compacité du modèle urbain francilien et limitent la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers, seront à adapter localement notamment en fonction des entités géographiques : les efforts seront particulièrement attendus là où la desserte par les transports collectifs est appelée à se renforcer.

Il ne revient pas au SDRIF de préjuger des formes urbaines qui seront adoptées localement. Si les tissus d'habitat individuel, qui représentaient 83% des espaces d'habitat en 2008 (source MOS), devront nécessairement participer à l'effort de densification, les collectivités et les opérateurs de l'aménagement disposeront des marges d'initiative nécessaires pour répondre aux attentes des Franciliens en termes de qualité de vie tant en matière d'habitat que de proximité des services et des moyens de se déplacer.

Par ailleurs, cette densification tient compte de la désaturation attendue notamment sur le RER B. Comme précisé dans les réponses au thème n°5 relatif aux transports et déplacements, le RER A et le RER B, connaîtront, dans le cadre du Nouveau Grand Paris et des Schémas directeurs de RER dans leurs tronçons parisiens, des diminutions de trafic significatives et des améliorations de leur qualité de service. Une croissance est à attendre sur la quasi-totalité des autres tronçons des lignes de RER et de trains, qui pourra être absorbée grâce aux réserves de capacité sur ces lignes.

S'agissant du RER B, le doublement du tunnel entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord, dont la réalisation est prévue à échéance 2030 comme indiqué dans le fascicule « Propositions pour la mise en oeuvre » du projet de SDRIF, contribuera significativement à sa désaturation.

**La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.**

#### **Incompatibilité entre développement projeté et réalité du terrain**

*Des incompatibilités du développement de l'urbanisation avec la réalité du terrain, espace boisé, zone à risques, dispositions de la loi du Grand Paris etc. La plus citée concerne la vallée de l'Yerres avec l'urbanisation autour des gares et le projet d'extension du Muséum d'histoire naturelle.*

*Question de la commission d'enquête*

*Quelles modifications seront envisagées pour prendre en compte toutes les situations concrètes énumérées ?*

*Quelle disposition sera proposée pour l'extension du Muséum ?*

#### **Avis et commentaires techniques de la Région**

##### **Concernant les situations concrètes énumérées**

La plupart des questions soulevées reposent sur une mauvaise interprétation des orientations ou de la lecture de la CDGT du projet de SDRIF. N° E 12 000018/75

La représentation des différents espaces est schématique, qu'il s'agisse des aplats représentant les espaces agricoles, boisés, naturels, verts ou de loisirs, ou des micro-pastilles représentant l'espace urbanisé. Elle n'a pas vocation à représenter avec précision les limites de ces espaces, eu égard à l'échelle de la carte (1/150 000). Ce sont les orientations réglementaires se rattachant au figuré qui, en donnant une définition précise de cet espace, doivent permettre à la collectivité d'en délimiter précisément les limites, au regard de la réalité du territoire. (Ces éléments de compréhension seront précisés sur la CDGT – Cf. Thème 1 relatif à la lisibilité).

Ainsi, si la représentation d'un secteur sur la CDGT ne correspond pas à la nature réelle du terrain, il revient à la collectivité de faire application des orientations correspondant aux caractéristiques de ce terrain et non à la représentation schématique qui en est faite.

Dans le cas des pastilles représentant des secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, ou des secteurs à fort potentiel de densification, celles-ci expriment une localisation approximative et non une délimitation. Par ailleurs, si le SDRIF offre des capacités d'extension, il n'oblige en aucun cas à les utiliser, charge au document d'urbanisme de rang inférieur de fixer des règles plus contraignantes si le souhait est fait de ne pas les utiliser en totalité. La mobilisation de ces potentiels d'extension reste également subordonnée au respect des règles de préservation des espaces agricoles, boisés et naturels, mais aussi des servitudes qui peuvent s'imposer aux documents d'urbanisme locaux indépendamment du SDRIF (zones à risques, sites classés, etc.).

#### **Concernant l'extension du Museum à Brunoy**

Le SDRIF n'est pas opposable aux autorisations individuelles d'urbanisme, et ne détermine pas directement la constructibilité des terrains, celle-ci relevant du plan local d'urbanisme de la commune ou de la structure intercommunale, qui devra être rendu compatible avec le SDRIF quand il sera approuvé.

En revanche, il donne, dans ses orientations générales, la définition de certains types d'espace à protéger (agricoles, boisés, naturels), ces règles de préservation valant pour tous les espaces ainsi définis. La CDGT ne fait que représenter approximativement ces espaces, dont la délimitation précise revient à la collectivité au regard de la réalité de son territoire et des règles du SDRIF caractérisant ces espaces. Le PLU doit ensuite traduire ces règles par un zonage et des dispositions réglementaires appropriées.

En l'espèce, la CDGT du projet de SDRIF adopté en 2008 représentait un espace boisé sur le secteur du Museum d'histoire naturelle à Brunoy, figuré ayant disparu dans le document arrêté en 2012. Il s'agit vraisemblablement d'une erreur matérielle qu'il est proposé de corriger en le rétablissant.

**La réponse à cette question emporte modifications dans le document.**

**Les ajustements suivants seront faits sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) :**

Les erreurs matérielles seront corrigées. A ce titre, la représentation du secteur correspondant à l'extension du musée à Brunoy sera ajustée.

*La zone de Briis-sous-Forges inscrite sur la CDGT, présente un fort potentiel de densification. Elle est située près de la gare autoroutière de l'A10. Les élus et des particuliers demandent sa confirmation. Une observation souhaite son annulation. Le maire propose qu'un front urbain régional vienne délimiter cette zone afin de garantir la protection des plaines voisines.*

*Question de la commission d'enquête*

*Quelle suite est-il envisagé de donner au devenir de cette pastille de densification et au front urbain régional demandé ?*

**Avis et commentaires techniques de la Région**