

Schéma directeur de la région Île-de-France « SDRIF »

Le **schéma directeur de la région d'Île-de-France** ou **SDRIF** est un document d'[urbanisme](#) et d'[aménagement du territoire](#) qui définit une politique à l'échelle de la région [Île-de-France](#). Il vise à contrôler la croissance urbaine et démographique ainsi que l'utilisation de l'espace, tout en garantissant le rayonnement international de la région. Il préconise des actions pour :

- corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région
- coordonner l'offre de déplacement
- préserver les zones rurales et naturelles

L'Île-de-France est la seule région dans laquelle la [loi SRU](#) a maintenu une planification à l'échelle de la région, le [schéma directeur](#).

Les documents locaux d'urbanisme que sont :

- le [schéma de cohérence territoriale](#) (SCoT), qui affine ces principes au niveau d'un territoire intercommunal
- le [Plan local d'urbanisme](#), qui détermine, pour chaque propriété, les règles d'urbanisme

doivent définir à chaque échelle géographique les modalités de mise en œuvre des orientations du SDRIF.

Sommaire

- [1 Le régime juridique du SDRIF](#)
 - [1.1 Elaboration initiale du SDRIF](#)
 - [1.2 Révision du SDRIF](#)
 - [1.3 Contenu du SDRIF](#)
 - [1.3.1 Les dispositions s'imposant au SDRIF](#)
 - [1.3.2 Les documents qui doivent être compatibles avec le SDRIF](#)
 - [1.4 Le rôle du SDRIF](#)
 - [1.5 Les investissements nécessaires à la mise en œuvre du SDRIF](#)
- [2 Organisation](#)
- [3 Chronologie](#)
- [4 Voir aussi](#)
 - [4.1 Sources, notes et références](#)
 - [4.2 Bibliographie](#)
 - [4.3 Liens externes](#)

Le régime juridique du SDRIF

Elaboration initiale du SDRIF

L'État a élaboré en 1965 le premier SDRIF, qui portait alors le nom de Schéma Directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris.

Depuis, le SDRIF est révisé plus ou moins régulièrement pour l'adapter aux évolutions de besoins et tirer les enseignements de sa mise en œuvre.

Révision du SDRIF

Depuis la réforme de 1995, qui a transféré à la [Région d'Île-de-France](#) cette responsabilité, *la Région Île-de-France élabore en association avec l'État un schéma directeur portant sur l'ensemble de cette région*^[1].

La prise en compte des volontés de l'État s'impose d'autant plus que c'est le gouvernement qui ouvre juridiquement, par un décret en Conseil d'État, la révision du SDRIF précédent, et qui approuve la révision du SDRIF.

La réglementation prévoit également que les Conseils généraux, le [conseil économique et social régional](#), les [chambres de commerce, des métiers](#) et [d'agriculture](#) sont consultées lors de l'élaboration de la révision du SDRIF.

Contenu du SDRIF

Document d'urbanisme d'échelle régionale, le SDRIF s'inscrit dans la hiérarchie des normes d'urbanisme. Il s'impose donc à certains documents, mais 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 (principe 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](#).

Il doit également prendre en compte les schémas de services collectifs (enseignement supérieur et recherche, culture, santé, information et communication, énergie, espaces naturels et ruraux, sport) publiés par décret du 18 avril 2002, et être compatible avec orientations et les mesures des chartes des [Parcs naturels régionaux](#)^[2]

Si le Gouvernement venait à créer des [Directives territoriales d'aménagement](#) (DTA) pour l'Île-de-France, Le SDRIF devrait être rendu compatible avec ces documents.

Les documents qui doivent être compatibles avec le SDRIF

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

- le [Plan de déplacements urbains](#) d'Île-de-France (PDU);
- le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT), devra respecter les orientations retenues par le SDRIF et le PDU ;

- les [schéma de cohérence territoriale](#) (SCoT) et, en leur absence, les [plans locaux d'urbanisme](#) (PLU) ou les documents d'urbanisme en tenant lieu (notamment les anciens [Plans d'occupation des sols](#)), doivent être compatibles avec les dispositions du SDRIF qui produit les mêmes effets qu'une DTA ;
- 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.

Le rôle du SDRIF

Le SDRIF *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* ^[1].

Les investissements nécessaires à la mise en œuvre du SDRIF

La réalisation concrète des objectifs du SDRIF passe par les [Contrat de plan État-région](#) et les contrats région-département qui en établissent la programmation et en assurent le financement. Ainsi c'est le contrat de plan État-région 2000-2006 qui a pris en charge la réalisation d'une partie des objectifs du SDRIF de 1994.

Organisation

Le SDRIF de 1994 contenait :

- un rapport qui définit des orientations relatives à l'utilisation du sol (emplacements pour des programmes de logements, préservation des espaces boisés...) et au développement des infrastructures.
- une carte au 1/150 000^e qui précise le périmètre des orientations définies dans le rapport.
- une annexe qui reprend les orientations du rapport, présentées pour chaque département.

Le SDRIF révisé devrait comprendre les documents suivantes :

- Les défis, les objectifs, le projet spatial et la mise en œuvre :
 1. des défis au projet pour une Île-de-France durable
 2. les objectifs pour un développement durable de l'Île-de-France
 3. les orientations fondamentales pour l'aménagement de l'Île-de-France
 4. les politiques partenariales de mise en œuvre
 5. le suivi et l'évaluation : une maîtrise de la mise en œuvre du projet
- La carte de destination générale des différentes parties du territoire, au 1/300.000^e ;
- Le rapport d'évaluation environnementale.

Chronologie

Chacun des plans d'aménagement successifs a développé une approche polycentrique de la région parisienne adaptée à la situation économique et sociale de l'époque.

Jusqu'à la réforme de 1995, le Schéma régional était élaboré sous l'autorité directe de l'État. Il l'est désormais par la Région, mais l'État conserve de nombreux moyens pour faire prévaloir ses volontés.

- [1934](#) : L'architecte Henri Prost propose un premier plan d'aménagement de la région Parisienne au 1/50000. On retrouve déjà les grands principes des sdrif successifs : communication radiale et orbitale, zone protégée, zone urbanisable...
- [1939](#) : Plan d'aménagement de la région Parisienne (PARP).
- [1960](#) : le Plan d'aménagement et d'organisation générale (PADOG) prévoit de développer des villes situées à la périphérie de l'agglomération parisienne.
- [1965](#) : le [Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme](#) de la région de Paris (SDAURP), qui suit la création de l'[Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France](#), est adopté sous la direction du préfet [Paul Delouvrier](#). Le SDAURP lance les projets de [villes nouvelles](#), de réseau express régional ([RER](#)) et d'autoroutes de banlieue afin de canaliser la croissance rapide de l'agglomération parisienne. On prévoit alors que la région comptera 14 millions d'habitants en l'an 2000.
- [1976](#) : le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (SDAURIF) révisé à la baisse les objectifs du SDAURP de 1965 en période de crise économique.
- [1994](#) : le SDRIF, qui reste celui actuellement en vigueur, prend en compte la protection des espaces naturels. Le SDRIF prévoit la mise en place de réseaux de transports en commun efficace en banlieue, dont certains éléments ont été construits (extension du [RER](#), lignes [T1](#) et [T2](#) de tramway). Il poursuit l'approche multipolaire des plans précédents en établissant une hiérarchie entre des centres d'importances différentes. C'est également de SDRIF de 1994 qui annonce la création de la [ligne 14](#) et du [RER E](#) pour décharger le [RER A](#).
- 1995 : la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 confie au [conseil régional](#) d'Île-de-France la compétence d'élaboration du schéma directeur régional, en association avec l'[État](#).
- 2005-2006 : révision du SDRIF ;
 - [24 juin 2004](#) : délibération du Conseil régional pour l'ouverture de la mise en révision du SDRIF
 - [31 août 2005](#) : décret n°2005-1082 ouvrant la procédure de révision du SDRIF
 - [13 septembre 2005](#) : mandat du Gouvernement au Préfet de région pour la révision du SDRIF
 - [15 novembre 2006](#) : présentation de l'avant projet de SDRIF^[3]
 - février [2007](#): Présentation du projet.
 - adoption du nouveau SDRIF par le conseil régional prévue pour février 2007.