

Grille de dépouillement des courriels recueillis, selon les thèmes retenus, lors de l'enquête publique portant sur la révision du SDRIF E

NB : Les thèmes retenus figurent en abscisse et les observations, courriers ou courriels figurent en ordonnée. Une croix est portée au regard de chaque observation ou courrier lorsque le thème retenu y est évoqué.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les tramés	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
COURRIELS RECUEILLIS SUR LE REGISTRE ELECTRONIQUE																	
Mail 6001					X		X							X		X	<p><u>Une Anonyme de Magnanville, a écrit :</u> Je tiens à exprimer mon opposition et mon inquiétude quant à la modification prévue du Schéma Directeur Régional de l'Île-de-France, qui envisage l'intégration du projet de maison d'arrêt sur des terres agricoles dans ma commune. Cette proposition va à l'encontre des principes de développement durable et de protection environnementale que nous chérissons tous. Le projet de construction d'une prison sur ces terres agricoles soulève de sérieuses préoccupations environnementales. Ces terres jouent un rôle crucial dans la préservation de la biodiversité et la régulation des cycles de l'eau. Leur artificialisation risque de porter atteinte à ces fonctions écologiques vitales, en contradiction avec les objectifs du SDRIF-E visant à promouvoir une gestion durable du territoire et à lutter contre le changement climatique. En tant que Magnanvillois, je suis également préoccupée par l'impact qu'un tel projet aurait sur la qualité de vie à Magnanville. La proximité d'une prison entraînerait des nuisances sonores et visuelles, et pourrait augmenter la pression sur nos infrastructures locales déjà sollicitées. De plus, les espaces verts et agricoles constituent des lieux de détente et de loisirs pour nous, essentiels à notre bien-être. Leur disparition nuirait significativement à notre cadre de vie. Je fais appel à votre considération pour préserver les terres agricoles de Magnanville contre ce projet de construction. Il est essentiel de maintenir la qualité de vie des habitants. La protection de nos espaces naturels et agricoles est cruciale pour l'avenir. Je vous remercie de prendre en compte mon avis, celui d'un citoyen engagé pour la préservation de notre environnement et le bien-être des Magnanvillois. J'espère que notre voix collective incitera à une réévaluation du projet en faveur d'une approche plus respectueuse des principes de développement durable et de cohabitation harmonieuse.</p>
Mail 6002								X						X		X	<p><u>M. LE PAJOLLEC de Clamart, a écrit :</u> Contre le projet de prison à Magnanville. Comment peut-on construire une prison sur une terre agricole, à 150 mètres d'un lycée à 150 mètres d'habitations, cela est incohérent. Nos jeunes nous devons les préserver quel stress pour des lycéens le bruit, les prisonniers qui seront en semi-liberté, ce n'est pas possible. Et les citoyens, leur vie va être gravement impactée. En plus une résidence de personnes âgées va voir le jour proche de ce lieu choisit. C'est impensable, on choisit intelligemment un lieu, un terrain en friche, une zone industrielle, qui n'impacte pas nos enfants et les citoyens. On protège nos terres agricoles on ne les bétonne pas.</p>
Mail 6003			X		X		X	X								X	<p><u>Un Anonyme de Soisy-sous-Montmorency, a écrit :</u> Une aberration écologique et financière. Soiséen de longue date je suis fermement opposé à ce projet vieux de 80 ans et qui n'a plus lieu d'être à notre époque. Cette initiative menace non seulement notre environnement, mais aussi notre qualité de vie. L'aboutissement de ce projet entraînerait une dégradation significative de notre environnement. La destruction des espaces naturels, la fragmentation des habitats et la pollution sonore et atmosphérique en seront des conséquences inévitables. Ce projet provoquera une hausse majeure de la pollution atmosphérique, notamment de particules fines, d'oxydes d'azote et de dioxyde de soufre. Ces polluants peuvent avoir des effets néfastes sur la santé respiratoire, aggravant les symptômes de l'asthme, augmentant le risque de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	maladies cardiovasculaires et respiratoires, et même contribuant au développement de certains cancers. Le trafic intense générera un niveau élevé de bruit, ce qui peut perturber le sommeil, causer du stress et affecter la santé mentale des riverains. Des études ont montré que l'exposition prolongée au bruit d'axes routiers important est associée à des problèmes de santé tels que l'hypertension artérielle et les troubles du sommeil. Fragmentation des habitats naturels en entravent la mobilité des espèces sauvages. Cela peut conduire à une diminution de la diversité biologique, à des migrations perturbées et à une augmentation des collisions entre véhicules et animaux. Il est également indispensable de préciser que le chantier provoquera d'importantes nuisances et ce durant une très longue période avant sa mise en service. Ce projet est incontestablement une solution obsolète et dépassée face aux défis actuels de mobilité. Plutôt que de construire de nouvelles infrastructures routières, nous devrions investir dans des alternatives modernes et durables, telles que les réseaux de transports en commun efficaces et les infrastructures favorisant les déplacements actifs. En espérant que le bon sens finira par l'emporter.
Mail 6004		X	X	X	X		X								X		<u>Une Anonyme de Rosny-sous-Bois, a écrit :</u> Propositions pour adapter le SDRIF E aux enjeux climatiques à Rosny-sous-Bois. Densification urbaine du territoire- Il faudrait encourager une densification plus réfléchie aux environs des gares, en fixant un taux maximal d'urbanisation des parcelles. De plus, les hypothèses de hauteur de bâtiments devraient être en harmonie avec l'environnement du quartier. La cible de construction de 70 000 logements par an, imposée par l'État, sans prise en compte des enjeux spécifiques de l'Île-de-France, sera réévaluée en fonction de ce seuil maximum. Il faudrait mettre en place des limites strictes de densification et des objectifs clairs de renaturation pour les quartiers présentant un manque d'espaces verts. - Il faudrait également permettre la dé-densification de ces zones pour favoriser la création d'espaces verts et améliorer la qualité de vie des habitants. Il faudrait engager des mesures de réquisition des logements vacants de longue date et des bureaux inutilisés en vue de les convertir. Cette démarche vise à répondre aux besoins urgents en logements, notamment pour le logement d'urgence. Cette approche contribuera à optimiser l'utilisation des ressources existantes plutôt que d'encourager de nouvelles constructions. Trames et espaces verts comme continuités écologiques. La révision du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), en cours, n'est que trop peu prise en compte par le SDRIF-E.- il manque une légende distincte pour les espaces verts et les espaces de loisirs- Il faudrait pouvoir différencier les espaces verts des espaces de loisirs, ayant des objectifs et des types d'aménagement distincts. - Il faudrait pouvoir préserver les espaces et éléments naturels à Rosny-sous-Bois via des règles prescriptives. - Il faudrait définir des objectifs chiffrés de renaturation pour tous les corridors, avec une attention particulière à la continuité écologique entre le Parc Montreau et le bois du Fort de Rosny, incluant la couverture partielle de l'A86 pour relier le centre-ville.- Il est important de préserver et aménager le corridor reliant Rosny-sous-Bois à Noisy-le-Grand le long de l'autoroute A103, avec une faveur pour une liaison piétons-vélos et son intégration dans le SDRIF-E.- Que signifie la légende "Requalifier le site commercial" associée à Rosny 2, quelle serait la nature de la requalification? Je propose une requalification écologique, incluant la création d'un parc régional. Mobilités urbaines et transports : Il faudrait préserver le réseau Vélo Île-de-France (VIF), via notamment de la ligne V20 "Grande ceinture" à Rosny-sous-Bois.- Il faudrait sanctuariser les aménagements recommandés, comme une nouvelle piste cyclable secondaire desservant la gare de Rosny-Bois-Perrier et son vaste parking vélo sécurisé.- Il faudrait sanctuariser le foncier nécessaire aux abords des gares (existantes ou nouvelles) pour permettre une intermodalité fonctionnelle avec les modes de surface (marche, vélo, bus).
Mail 6005					X		X							X		X	<u>Un Anonyme de Gasny, a écrit :</u> Implanter une prison aux abords d'un quartier résidentiel et en sus à côté d'un lycée c'est inconscient voir criminel.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Nul ne peut ignorer le taux de récurrence des crimes et délits ainsi que des agressions sexuelles et les entrées de matières stupéfiantes dans ces lieux. Par respect pour les citoyens, il ne faut pas que ce projet voit le jour à cet emplacement.
Mail 6006																	M. ANTHONY de Montigny-le-Bretonneux, a écrit : J'ai fait mes études dans ce lycée de Magnanville. Une prison n'a rien à faire à proximité d'un établissement scolaire, ça n'apportera que du négatif aux jeunes. Mes parents habitent dans le lotissement du clos de la tuilerie où ils vivent paisiblement, ne gênez pas leurs dernières années. Ne les privez pas de ce champ où ils aiment se promener autour, de plus une terre agricole. Des alternatives ont été proposées avec tous les critères demandés Je suis Contre ce projet de construction de prison à Magnanville.
Mail 6007			X		X X												Un Anonyme de Feucherolles, a écrit : Modification PLU pour une nouvelle zone d'activité à Feucherolles. Je suis Feucherollais depuis plus de 20 ans, c'est la verdure des Yvelines qui nous a attiré à Feucherolles. Une zone d'activité a été créée au Nord de Feucherolles, les bâtiments construits sont de type entrepôts malgré l'interdiction de cette activité. Ces bâtiments ont défiguré l'entrée Nord de Feucherolles et génère un flux de camions important avec une saturation de la RD30 à certaine heure. Autoriser encore le remplacement de nouvelles parcelles agricoles par des zones d'activités est un non-sens de nos jours. Cela va définitivement dégrader la beauté de cette campagne entre Plaisir et Poissy, et cela pour satisfaire une poignée de personne. SVP stop à la construction de bâtiment d'activité qui ressembleront à des entrepôts comme à chaque fois en raison de leur cout de construction.
Mail 6008					X									X		X	Un Anonyme de Sucy-en-Brie, a écrit : Contre le projet de construction d'une prison à Noiseau Je soutiens le projet du SDRIF-E arrêté par le Conseil Régional le 12 juillet 2023 qui place « l'armature verte à sanctuariser » sur les zones agricoles et espaces naturels de la plaine de Noiseau pour les protéger. Avec l'orientation règlementaire n° 2 qui précise qu'au sein de cette « armature verte » toute nouvelle urbanisation est exclue. Et je demande expressément au Conseil Régional – lors du vote d'adoption définitif du SDRIF.E prévu à l'été 2024 – de ne pas donner suite à la demande de modification de l'État qui cite dans ses projets à inscrire dans le SDRIF-E celui de la prison de Noiseau sur 19 hectares. Je marque ainsi ma totale opposition à la destruction irréversible des terres agricoles de Noiseau
Mail 6009							X									X	Une Anonyme de Mantes-la-Ville, a écrit : Je suis opposée à la construction d'une prison à Magnanville. L'emplacement près d'un Lycée et près des habitations est inadmissible. Nous ne voulons pas de cette prison et surtout pas à cet emplacement. Nous avons peur pour la sécurité de nos enfants et je ne serais pas rassurée d'habiter près d'une prison. Nous nous opposerons fermement à cette construction.
Mail 6010			X		X				X							X	Une Anonyme de Garges-lès-Gonesse, a écrit : Non au BIP : Parce qu'on ne fait que détruire la verdure, parce qu'il y a déjà trop de circulation, trop de nuisances sonores et trop de pollution, je dis non à un tracé autoroutier ! Non au BIP.
Mail 6011			X		X		X									X	M. MOKHTARI de Magnanville, a écrit : Demande de retrait de la pastille << pleine >> (OR 82) - commune de Magnanville La carte « maîtriser le développement urbain » fait apparaître une pastille pleine (OR 82) sur la commune de Magnanville en réponse, à la déclaration d'intention de l'APIJ pour l'implantation d'un centre pénitentiaire à proximité immédiate d'habitations et d'un Lycée. .A ce jour, aucune analyse d'impact n'a été communiquée par

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	l'APIJ. Le tableau intégré dans le paragraphe 6 « Aperçu des incidences potentielles du projet et de la mise en compatibilité sur l'environnement » de la déclaration d'intention n'est qu'un avis de l'APIJ qui ne s'appuie sur aucune analyse d'impact. Ce point étant bien précisé en introduction du paragraphe 6 : « Dans le cadre de la rédaction de l'étude d'impact, de nouvelles études seront menées pouvant faire évoluer potentiellement les analyses présentées dans la présente déclaration d'intention ». La seule étude citée, mais sans référence de document, est celle menée par le Conseil Départemental des Yvelines en 2022 sur le trafic de la RD928 et ses carrefours indiquant "un dimensionnement suffisant pour absorber le flux de circulation". Tous les habitants empruntant régulièrement la RD928 savent qu'elle est systématiquement saturée à Magnanville aux heures de début et de fin de journée scolaire. Les points qui devraient particulièrement attirer votre attention concernent la pollution lumineuse et la pollution sonore dont l'importance des nuisances qui seront infligées aux riverains est minimisée par l'APIJ. Il n'existe pour ces deux points aucune réglementation permettant de garantir que la qualité de vie des habitants sera préservée et la mention dans la déclaration d'intention de l'APIJ d'imposer dans le cahier des charges du projet la mise en œuvre de dispositifs afin « de limiter au maximum les incidences » n'a en soit aucune valeur car « limiter au maximum » n'est en rien un cahier des charges. Et qui peut croire qu'il est possible de construire un centre pénitentiaire sans générer de pollution sonore et lumineuse de haute intensité sur une plaine plate sans aucune végétation. Les pollutions sonores et visuelles seront des nuisances indéniables que subiront les riverains très proches. Cela a été l'un des points majeurs ayant motivé l'avis défavorable dans l'enquête publique pour l'établissement pénitentiaire sur la commune de Muret dont vous trouverez une copie en PJ et qui fait état en page 13 des retours d'expérience de la localisation d'établissement pénitentiaire à proximité des habitations permettant d'identifier une distance d'au moins 600 m à respecter avec les premières habitations. Dans les conclusions il est écrit par le commissaire enquêteur : « le projet sera trop proche d'une dizaine d'habitation (150 à 200 m) dont les riverains subiront des nuisance sonores et lumineuses importantes et néfastes pour leur santé ». Sur les communes de Magnanville et Soindres, c'est plus d'une centaine d'habitations qui sont concernées. Ces deux points devraient particulièrement attirer votre attention car l'OR 70 du SDRIF-E précise : « L'Ile-de-France, en particulier en cœur d'agglomération et dans l'hypercentre, est exposée à divers risques (voir OR31 et s.), pollutions et nuisances (principalement le bruit, la pollution de l'air ou des sols). Les évolutions urbaines permises par les documents d'urbanisme ne doivent pas accentuer l'exposition des populations à ceux-ci.» Une déclaration d'intention ne vaut pas déclaration d'utilité publique. Aussi il y a là une totale contradiction entre les objectifs affichés par le SDRIF-E voire un non-respect de ses orientations réglementaires et le positionnement de cette pastille « pleine » (OR 82) sur la commune de Magnanville pour répondre, sans aucune contrainte réglementaire, à une simple déclaration d'intention de l'APIJ. Aussi, cette pastille doit être retirée afin d'être en complète cohérence avec les objectifs du SDRIF-E communiqués dans les différentes documentations. Sont jointes les conclusions du commissaire-enquêteur émises lors d'une enquête publique en 2021 sur la commune de Muret.
Mail 6012							X									X	Un Anonyme de Magnanville, a écrit : Je suis opposé au projet de prison à Magnanville. C'est un scandale d'implanter un centre pénitentiaire près d'écoles et de lycées à proximité.
Mail 6013					X							X	X	X			Mme BERNARD (GNSA Bois de Vincennes) de Vincennes, a écrit : Protection des bois parisiens. J'appuie l'avis de la Fédération Appel des forêts d'Ile-de-France. Le parc Georges Valbon, le bois de Vincennes et le bois de Boulogne sont les trois plus importantes surfaces de pleine terre végétalisées situées le plus au centre de l'Ile-de-France. Ils permettent aux secteurs centraux de la Métropole de bénéficier des services écosystémiques rendus par les sols vivants et les végétaux qui les accompagnent :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>rafraichissement, épuration de l'air et de l'eau, alimentation des nappes phréatiques, fixation du carbone, des poussières et des particules fines, développement de la biodiversité, etc. Le bois de Vincennes et le bois de Boulogne sont reliés à de grands massifs forestiers en grande couronne et au-delà par un tissu pavillonnaire riche en pleine terre et en végétaux. Le parc Georges Valbon est ouvert sur les sols très fertiles du triangle de Gonesse et au-delà sur les terres très riches au nord de Paris. Les documents d'urbanisme doivent préserver ces connexions entre les parcs et bois centraux et les massifs boisés ou les riches terres cultivées périphériques. Ce qui permet aux espaces naturels et boisés urbains de garder leurs fonctionnalités écologiques et à l'importante population de la métropole de prendre conscience de la qualité de vie et de bien être qu'elle doit aux forêts et aux sols vivants de la grande périphérie. Le PLUI de Paris Est Marne et Bois a protégé le tissu pavillonnaire par la mise en place d'une zone spécifique UP entre le Bois de Vincennes et les massifs forestiers de l'Arc boisé. Le fort relief des tissus pavillonnaires du Sud des Hauts-de-Seine a préservé la pleine terre et la végétation de ce secteur. Au Nord de Paris, le projet Europacity sur les terres fertiles du triangle de Gonesse a été annulé. Le SDRIF-E cherche à respecter le Zéro Artificialisation Net. Ce respect ne doit pas se limiter à des dispositions quantitatives. Il doit se décliner territorialement en intégrant les territoires où les enjeux sont le plus stratégiques pour la préservation du vivant dans les territoires les plus anthropisés. L'aménagement de l'Île-de-France passe par le ménagement de ces territoires pour que ces derniers puissent diffuser autour d'eux la qualité de vie et d'environnement qui leur est propre. Il faut ajouter à ces trames brunes et vertes, la trame bleue portée par les lits majeurs des rivières d'Île-de-France et de la Seine. Associées aux milieux humides il y a dans ces espaces des ressources naturelles qui irriguent toute l'Île de France. Le chapelet des Îles d'Île-de-France est l'emblème de la prise en compte du grand cycle de l'eau dans les documents d'urbanisme. Encore faut-il ménager les espaces naturels de ces îles dans les documents d'urbanisme. Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris de 1965 avait en préambule envisagé la place de l'Île-de-France dans le grand bassin parisien et dans la France essentiellement sous l'aspect des offres de déplacements. Au regard des perturbations climatiques et de l'effondrement de la biodiversité actuels, il convient de définir de la même façon la place de l'Île-de-France dans la France et même à une échelle plus large, sous l'angle des trames brunes vertes et bleues et des grands cycles de l'eau, du carbone, de l'azote, etc. Les orientations du SDRIF-E ne sont environnementales qu'en répondant à ces échelles.</p>
Mail 6014	X				X												<p><u>M.PELLISSIER DE FÉLIGONDE de Mareil-Marly, a écrit :</u> Protection de la zone N de Mareil Marly (78750) A l'emplacement de Mareil-Marly sur la carte "Placer la nature au cœur du développement régional", le SDRIF-E, a représenté un carré comme lieu à sanctuariser dans l'armature verte de la région. Ce carré correspond peu ou prou au secteur dit "des égarés". Or la zone "N" du Plan local d'urbanisme de Mareil-Marly est beaucoup plus étendue. Elle inclut la zone dite "des Bigaudes" qui s'étend sur, je crois, 6 hectares au Nord-Est des "Egarés". Je demande que le schéma du SDRIF-E reprenne les éléments définis dans le PLU de la ville. La conservation des habitats naturels est un enjeu majeur pour la conservation de la biodiversité.</p>
Mail 6015																	Observation en anglais qui semble être une proposition commerciale.
Mail 6016							X									X	<p><u>Une Anonyme de Fontenay-Mauvoisin, a écrit :</u> Trop près des habitations et du lycée Construire la prison sur un ancien site industriel ou une friche.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6017					X									X		X	Une Anonyme de Noiseau, a écrit : Contre le projet de construction d'une prison à Noiseau. Je soutiens le projet du SDRIF-E arrêté par le Conseil Régional le 12 juillet 2023 qui place « l'armature verte à sanctuariser » sur les zones agricoles et espaces naturels de la plaine de Noiseau pour les protéger. Avec l'orientation règlementaire n° 2 qui précise qu'au sein de cette « armature verte » toute nouvelle urbanisation est exclue. Et je demande expressément au Conseil Régional – lors du vote d'adoption définitif du SDRIF-E prévu à l'été 2024 – de ne pas donner suite à la demande de modification de l'État qui cite dans ses projets à inscrire dans le SDRI-E celui de la prison de Noiseau sur 19 hectares. Je marque ainsi ma totale opposition à la destruction irréversible des terres agricoles de Noiseau.
Mail 6018			X		X												M. DIOT de Vincennes, a écrit : Espaces verts et bois. Il est aberrant de vanter les prolongements de lignes de métro alors qu'elles entraînent expropriation, densification, gentrification, hausse des prix. La palme revenant au projet non validé de la ligne 1. Or vous écrivez : (pages 138-139 du document 12.1) "le projet d'aménagement régional" où le projet de prolongement de la ligne 1 du métro vers Val-de-Fontenay est considéré comme "itinéraire validé" (validé par qui et quand ?), alors qu'en 2022, l'enquête publique sur ce projet a émis un "avis défavorable à l'unanimité des enquêteurs". De plus, les conclusions de toutes les institutions consultées (Autorité Environnementale et S.G.P.I.) ont conduit à un rejet unanime du projet. Et ceci a été confirmé par le rejet de la DUP par le ministère des Transports. Merci de corriger cette erreur. Les habitants de la petite couronne demandent des espaces verts, de l'oxygène. Il faut sanctuariser les bois de Vincennes et Boulogne. Interdire tout travaux et avant tout bloquer l'abominable projet de prolongement de la ligne 1 vers Fontenay. Ce sont de rares espaces de pleine terre, qui réclament protection et développement paisible.
Mail 6019			X														M. FEUGERE de Châtenay-Malabry, a écrit : Transports en commun pour Chatenay-Malabry. Pour améliorer la desserte de cette ville, il est indispensable que le nouveau T10 soit prolongé sur Issy en correspondance avec la future ligne 15...Et quant à la ligne B du RER, il est aberrant que la livraison des nouvelles rames MI 20, qui ont une capacité en hausse de 30% sur les vieilles et épuisées MI 78 et 80 , dont la rénovation a été suspendue sur les 30 rames qui sont usées et toujours pas climatisées L'étude de l'arrivée de la ligne 4 sur notre ville pour arriver en correspondance avec le T10 au cœur de notre ville est vivement attendue .
Mail 6020			X		X		X		X								Mme POUZENC de Montmorency, a écrit : BIP Ouest. Non, non et non à cette aberration budgétaire et environnementale. C'est inadmissible que de nos jours, où nous devons faire des économies financières et environnementales, que nous ayons ce type de projet. Vous voulez détruire des espaces verts, des environnements paisibles et sans danger pour nos enfants pour nous imposer des routes et de la pollution supplémentaire où il n'y a aucun besoin. Des milliers d'enfants et de personnes vivent en toute harmonie et tranquillité actuellement et ils sont parfaitement bien ainsi. La planète va déjà bien assez mal pour la polluer encore plus et intoxiquer nos enfants un peu plus encore. Nous vivons très bien comme nous sommes ainsi et cette route est parfaitement inutile et sera tellement inutilisée qu'elle ne vaut absolument pas le prix que vous voulez dépenser à la construire sans parler de son coût d'entretien par la suite. Il me semble que nous ne sommes pas un département si riche, que nous puissions nous permettre des dépenses futiles de ce type. Investissez dans des espaces verts, des parcs, des bâtiments et même dans les secteurs scolaires, seniors, dans les réhabilitations de monuments publics et plus encore. Je vous rappelle également que si ce projet prend vie vous allez mettre en danger immédiat la vie de milliers d'enfants scolarisés et habitants sur ce tracé. Et sans parler

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	des personnes âgées qui y viennent. Je ne comprends pas comment un tel projet peut encore être en débat de nos jours où nous savons que notre terre va mal et étouffe.... Donc vous l'avez compris, merci de dépenser de façon judicieuse notre argent et de ne pas l'utiliser en pollution.
Mail 6021			X		X		X							X		X	Une anonyme d'Évry-Courcouronnes, a écrit : Port de Vigneux et port d'Athis-Mons. Je considère que ces 2 projets vont nuire aux riverains d'Ablon de la pollution de l'eau, artificialisation de plus de 50 HA. Ce sera la destruction de la zone naturelle humide, un trafic fluvial bruyant qui va empêcher les activités nautiques. Le pont va générer les bruits et la pollution et créer les embouteillages. Pour la sauvegarde de la biodiversité, la promotion des mobilités douces et les transports en commun, je demande à la région de supprimer ces 2 projets SDRIF-E. Je propose que le port soit déplacé dans des friches industrielles et qu'il ne soit desservi par les frets ferroviaires moins polluants que le fluvial et le routier.
Mail 6022					X									X		X	Une anonyme de Noisneau, a écrit : Je soutiens le projet du SDRIF-E arrêté par le Conseil Régional le 12 juillet 2023 qui place « l'armature verte à sanctuariser » sur les zones agricoles et espaces naturels de la plaine de Noisneau pour les protéger. Avec l'orientation règlementaire n° 2 qui précise qu'au sein de cette « armature verte » toute nouvelle urbanisation est exclue. Et je demande expressément au Conseil Régional – lors du vote d'adoption définitif du SDRIF-E prévu à l'été 2024 – de ne pas donner suite à la demande de modification de l'État qui cite dans ses projets à inscrire dans le SDRIF-E celui de la prison de Noisneau sur 19 hectares. Je marque ainsi ma totale opposition à la destruction irréversible des terres agricoles de Noisneau
Mail 6023			X		X		X										Mme PFAU de Montgeron, a écrit : Risque de la transformation de la pelouse de Montgeron (91230) en une piste cyclable. J'apprends que dans le SDRIF-E, la Région projette de faire traverser Montgeron par la voie rapide vélo V7 qui doit relier Melun à Paris et Mantes-la Jolie. Normalement le choix du tracé à l'intérieur de la ville incombe à la municipalité qui est seule apte à prendre en compte les servitudes qui s'imposent localement. Pourtant, la Région a déjà mis en ligne une carte qui transforme les deux chemins latéraux de la Pelouse en pistes cyclables, c'est à dire en « chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclo mobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés », totalement incompatibles avec la priorité des piétons. Je ne peux accepter pareille situation, qui ignore totalement le statut patrimonial et le caractère familial de la Pelouse, utilisée par les Montgeronnais comme une voie piétonne en centre-ville, mais aussi comme un parc dans lequel ils savent qu'ils peuvent, à tout âge, évoluer librement en toute tranquillité et sécurité. Je vous demande de toute urgence de rectifier l'information erronée diffusée par la carte À vélo en IDF du site IDF-smart-services.
Mail 6024			X		X				X						X	X	Mme NICOLAS de Montmorency, a écrit : Je manifeste par ce courriel mon mécontentement vis-à-vis du projet toujours menaçant du BIP. Je suis contre le BIP car celui-ci ajouterait une pollution sonore et olfactive supplémentaire à celle des avions déjà très forte et problématique ! Par ailleurs, ce projet nécessite la suppression d'espaces à une époque où le réchauffement climatique nous intime l'ordre de maintenir ces espaces le plus possible ! Je ne comprends pas pourquoi ce projet reste d'actualité alors qu'il est un non-sens écologique et économique avec un coût devenu exorbitant ! Ce projet défigurerait notre belle commune de Montmorency ! J'espère que ces arguments seront entendus !
Mail 6025					X									X		X	Un Anonyme de Noisneau, a écrit : Contre le projet de construction d'une prison à Noisneau. Je soutiens le projet du SDRIF-E arrêté par le Conseil Régional le 12 juillet 2023 qui place « l'armature verte à sanctuariser » sur les zones agricoles et espaces naturels

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de la plaine de Noiseau pour les protéger. Avec l'orientation règlementaire n° 2 qui précise qu'au sein de cette « armature verte » toute nouvelle urbanisation est exclue. Et je demande expressément au Conseil Régional – lors du vote d'adoption définitif du SDRIF-E prévu à l'été 2024 – de ne pas donner suite à la demande de modification de l'État qui cite dans ses projets à inscrire dans le SDRIF-E celui de la prison de Noiseau sur 19 hectares. Je marque ainsi ma totale opposition à la destruction irréversible des terres agricoles de Noiseau
Mail 6026		X	X	X					X				X	X	X	X	<u>M. PIRES de Boissy-l'Aillerie (Association Val-de Viosne Environnement), a écrit :</u> Maintenir une croissance de population de 50.000 habitants par an, c'est renforcer une hégémonie sur les autres régions françaises, s'accaparer toujours plus les richesses et les moyens humains, augmenter les inégalités entre l'Ile de France et la Province. C'est aussi dégrader nos conditions de vie par l'accroissement de la pollution, du bruit, des transports saturés. Cette densification, programmée dans le cadre du Grand Paris, projet mégalomane incompris des Français aux conséquences désastreuses, entraîne un étalement de la ville, dévoreuse de terres naturelles et agricoles. L'Ile de France dispose de 3 jours d'autonomie alimentaire. Cette situation devrait inquiéter davantage nos élus régionaux et départementaux qui, projets après projets, n'ont en tête que de détruire des terres agricoles comme dans le Val d'Oise, sur le Triangle de Gonesse qui pourrait produire et alimenter localement la population.- Ces mêmes acteurs régionaux et locaux devraient être garants de la protection de la biodiversité plutôt que de demander dans ce projet du SDRIF-E des exceptions et des modifications de pastilles pour pouvoir détruire des forêts ou des terres agricoles pour des constructions comme le BIP et l'A104 bis au détriment du développement de moyens de transports comme le train-tram.- Nous sommes d'accord avec la Chambre d'Agriculture de la Région Île-de-France qui demande la suppression de pastilles et le repositionnement du front vert sur l'agglomération de Cergy-Pontoise sur Cergy, Osny, Pontoise, Puisseux-Pontoise et Courdimanche. Ce SDRIF-E engage, par les choix qui seront décidés, notre responsabilité. Les alertes quotidiennes sur le dérèglement climatique, la protection de la biodiversité, de l'eau, des espaces naturels à protéger comme les forêts sont les éléments essentiels à prendre en compte pour l'élaboration de ce SDRIF-E. Les oublier, c'est impacter l'avenir de nos enfants et petits-enfants. Les générations futures sauront nous le reprocher. Cet avis est repris dans la pièce jointe dans son intégralité.
Mail 6027		X	X			X	X							X			<u>Mme ROUSSET de Férolles-Attilly, a écrit :</u> SDRIF-E, contre le projet de la Communauté de communes Les Portes Briardes et de la commune d'Ozoir. Le projet de changer le SDRIF-E porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir la Ferrière propose de réaliser 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles séculaires cultivées sans interruption. Il ne justifie pas les dommages qu'il entrainerait pour les milliers de personnes d'Ozoir, Lésigny et Férolles qui utilisent déjà la route Départementale 354 sans autre solution. Cette unique voie est déjà surchargée et bouchée de longues heures matin et soir. Ajouter 5000 résidents et des véhicules industriels serait une dégradation terrible des conditions de vie de toutes ces personnes.
Mail 6028			X						X							X	<u>M. BARTON de Paris, a écrit :</u> Avenue du Paris/BIP. Ce projet de route 4 voies traversant une zone pavillonnaire, arborée, paraît franchement monstrueux- un nouveau paysage de bitume, de camions et de voitures- un air davantage pollué pour les riverains- le bruit du trafic Je soutiens mes amis habitant le secteur dans leur opposition à ce projet.
Mail 6029		X	X				X							X			<u>M.ROUSSET de Férolles-Attilly, a écrit :</u> Le projet de changer le SDRIF-E porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir-la-Ferrière propose de réaliser 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles séculaires cultivées sans interruption. Il ne justifie pas les dommages qu'il entrainerait pour les milliers de personnes d'Ozoir,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Lésigny et Férolles qui utilisent déjà la route Départementale 354 sans autre solution. Cette unique voie est déjà surchargée et bouchée de longues heures matin et soir. Ajouter 5000 résidents et des véhicules industriels serait une dégradation terrible des conditions de vie de toutes ces personnes.
Mail 6030					X				X						X		Un Anonyme de Metz, a écrit : Protéger les arbres adultes. Le SDRIF doit imposer la conservation des arbres existants dans les milieux urbains comme il l'a fait pour les milieux agricoles avec l'OR 18. Car les arbres adultes sont des monuments naturels qui participent, de par leur nature, à atteindre les objectifs fixés par le Plan d'Aménagement Régional du SDRIF en matière de santé, de sécurité, de régulation du climat ou encore d'accueil de la biodiversité. En revanche, l'abattage de ces arbres empêche d'atteindre ces objectifs voire accélère une fuite en avant. Or, l'obligation de densifier les zones urbaines (OR57) entraîne presque systématiquement la coupe des arbres existants (ou leurs mutilations) et la disparition des espaces de pleine terre (condition essentielle pour le développement d'arbres en bonne santé) dans les zones urbaines, sans remise en question des projets. Il est d'abord essentiel de conserver les arbres existants - dont il n'est fait mention nulle part dans le SDRIF. - afin de ne pas supprimer des fonctions écologiques (stockage de carbone, régulation des températures et de l'hydrométrie...) qui ne seraient compenser que plusieurs dizaines d'années plus tard avec la plantation de jeunes sujets.
Mail 6031		X	X		X		X						X	X			Une Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Je m'oppose fermement au projet à Ozoir-la-Ferrière au sud de la RN4 qui en plus d'être inepte, est démesuré. Il ne tient compte ni de la qualité de vie des habitants, ni de leur environnement et encore moins de leur sécurité. Il ne s'inscrit dans aucune perspective d'avenir puisque ni les infrastructures scolaires, routières ou de santé n'ont été anticipées, pour ne citer que cela. Les écoles actuelles de la commune sont déjà surchargées, quant aux routes elles sont déjà saturées. Un maire digne de ce nom ne peut en aucun cas soutenir, ni même envisager un tel projet. C'est d'ailleurs le cas des élus des communes voisines d'Ozoir qui s'y opposent fermement et qui sont assez clairvoyants pour se rendre compte des nuisances terribles qui seraient inévitablement engendrées si ce projet aberrant aboutissait. Il faut dire que ces maires défendent les intérêts de leurs administrés, sont présents dans leurs communes, y vivent régulièrement et n'ont pas pour dessein de déménager, ce qui leur permet forcément d'avoir une vision plus claire et lucide quant aux besoins de leur bassin de vie... Les chantiers à Ozoir ne manquent pas et occasionnent déjà des perturbations importantes, sans parler de ceux stoppés faute d'acquéreurs... Par ailleurs, ce projet porte gravement atteinte à l'environnement puisqu'il entraînerait la suppression de terres agricoles en faveur de la bétonnisation des sols, d'un accroissement de la pollution, d'une surconsommation d'eau et d'électricité, de nuisances dommageables pour la faune sauvage et de la modification de son habitat. Ces terres pourraient être utilisées à d'autres visées plus écologiques, plus respectueuses de l'environnement et des habitants de la commune d'Ozoir et des communes voisines.
Mail 6032			X		X										X		Une Anonyme de Deuil-la-Barre, a écrit : Non au BIP. Avec le dérèglement climatique, la préservation des espaces naturels est devenue essentielle. On a la chance d'avoir des îlots de fraîcheur, qui sont bien plus que des îlots, sauvegardés depuis presque 100 ans ! Ce serait un non-sens aujourd'hui que de détruire ces espaces pour les remplacer par du béton et de la pollution. Il faut au contraire préserver ces espaces.
Mail 6033		X	X		X	X								X			Une Anonyme de Lésigny, a écrit : Non au projet de la CCPB. Je suis contre le projet de la CCPB d'artificialiser des terres agricoles à la sortie d'Ozoir-la-Ferrière pour y installer 1500 logements et une zone industrielle. La D354 est déjà complètement saturée, de même que la N104. La situation de ces logements obligera les personnes à dépendre de la voiture, y compris pour

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	aller à la gare RER, dont les parkings sont eux aussi déjà insuffisants. Conservons la biodiversité et nos terres agricoles.
Mail 6034					X		X							X		X	Une Anonyme de Magnanville, a écrit : Non au projet de prison à Magnanville. Habitante de Magnanville depuis 26 ans, je pensais avoir trouvé le bon compromis de vivre en ville comme à la campagne. Il me suffit de faire quelques mètres et je suis dans les champs pour me promener avec mes enfants et maintenant mes petits-enfants. Quel bonheur d'avoir tout à portée de mains, les commodités et le paysage. Originaire de la commune voisine j'ai vu la construction de toutes les tranches des pavillons et j'étais heureuse de pouvoir y habiter avec ma famille. Mes enfants sont allés dans les différents établissements scolaires de Magnanville et de penser qu'il pourrait y avoir une prison sous les fenêtres du lycée me fait très peur. À l'âge où tous ces jeunes se cherchent aussi bien dans la voie à suivre pour leur avenir professionnel que dans leur vie personnelle, j'ai peur qu'on en perde quelques-uns en route. Nous ne sommes pas contre la construction d'une prison mais le lieu n'est pas le meilleur. La proximité des habitations, du lycée, et le fait que ce soit sur des terres agricoles ne sont pas compatibles. Des sites alternatifs sur des friches industrielles et apportant des servitudes similaires ont été proposées. Pourquoi ne pas en tenir compte et rester bloqué sur Magnanville. J'espère que notre voix sera entendue pour le bien-être de la population de notre ville, l'avenir de nos enfants et la préservation de notre agriculture.
Mail 6035			X		X	X		X				X	X				Une Anonyme de Thorigny-sur-Marne, a écrit : Limiter le développement logistique du territoire. La création de nouvelles zones logistiques entre en contradiction avec les objectifs inscrits dans le Plan d'Actions Régional relatifs à la limitation de l'artificialisation des sols, à l'atteinte du Zéro Emission Nette de Gaz à Effet de Serre ainsi qu'à la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers et des cours d'eau. Au vu de la nécessité d'adapter le territoire et d'assurer sa résilience, les infrastructures logistiques (tant les entrepôts de stockage que les dessertes) doivent s'appuyer sur le réseau déjà existant en densifiant les zones logistiques existantes et en améliorant la multimodalité déjà déployée. Les orientations réglementaires doivent interdire les possibilités de création de nouvelles zones logistiques exclusivement desservies par des voies routières. La préservation des réservoirs de biodiversité (espaces naturels, agricoles, forestiers et cours d'eau), ainsi que de leurs continuités, doit être prioritaire et aucune dérogation ne doit être possible. La continuité des berges ne peut être compensée par la mise en place d'un cordon végétal lors de l'aménagement d'un port. D'autant plus que la majorité des nouvelles zones logistiques prévues par le SDRIF sont localisées dans l'agglomération, zone la plus dense où la renaturation est plus que nécessaire pour répondre aux enjeux actuels par exemple : limiter le risque d'inondation, créer des îlots de fraîcheur urbain, assurer la résilience alimentaire...
Mail 6036		X				X	X									X	Mme NILES de Drancy, a écrit : Un cadre de vie à préserver pour un avenir meilleur. Ce projet de SDRIF-E semble déconnecté de notre vie quotidienne en Ile de France. La densification dans certaines zones, notamment en Seine Saint Denis et à Drancy plus particulièrement ne permet pas d'avoir un cadre de vie où travail, loisirs, détente et habitations à taille humaine se conjuguent en bonne entente. La ville de Drancy est extrêmement carencée en espaces verts par habitants, moins 1m2 et la densification continue. Les routes sont sous dimensionnées, les circulations difficiles, les transports collectifs non appropriés à une population grandissante et qui ne desservent pas les nœuds de mobilité. Les transports alternatifs et pacifiés sont de la poudre aux yeux et peu sécurisants, traçage au sol de bandes vertes cyclables. Dans ce département de la Seine Saint Denis, le plus jeune et dynamique de France, il n'y a pas suffisamment de crèches et d'équipements petite enfance pour une population qui doit donc s'occuper de ses

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	enfants et ne peut retrouver un emploi ayant pour conséquence d'avoir des revenus insuffisants pour subvenir aux besoins. C'est une façon de maintenir le niveau de vie des habitants en deçà des revenus médians en empêchant l'ascenseur social. Cette densification continue d'artificialiser les sols et de rendre la ville étouffante en été et inondable en période de fortes pluies. Les voies ferrées inutilisées autour de la gare de triage peuvent devenir un poumon pour la ville de Drancy et permettre la création d'espaces de circulations douces et d'oxygénation avec une coulée verte jusqu'à Paris. De plus, la nature est naturellement un rempart contre tous risques chimiques induits par le transport de matières dangereuses dans les wagons de fret. Les habitants ne sont assez sollicités et suivis au détriment d'enjeux immobiliers et financiers. Je souhaite que le SDRIF soit amélioré avec les propositions des habitants et non simplement des élus qui ne nous représentent pas à la hauteur de nos enjeux de vie et de travail.
Mail 6037						X								X			Mme EHLINGER de Thorigny-sur-Marne, a écrit : Zone activité les Vallières Thorigny sur Marne. Les terres agricoles du plateau des Vallières à Thorigny sur Marne doivent être protégées des projets d'activité économique votés par la mairie. Ces 10 hectares peuvent être destinés à nourrir une partie de la population (écoles/ collège/ lycée professionnel) L'autonomie alimentaire est un enjeu essentiel pour les décennies à venir
Mail 6038			X			X											M. MONFRIN de Paris, a écrit : Cohérence emplois, développement de pôles et transports. La réalité des densités d'emploi est centrée à Paris et sa très proche banlieue (https://www.apur.org/fr/geo-data/densite-emploi). Comment cela est-il intégré dans le SDRIF-E et quelle cohérence avec le développement de noyaux urbains en grande banlieue, de mobilités douces ? la réalité du double emploi au sein d'un couple compliqué encore. Y a t'il un plan de négociation avec les entreprises ?
Mail 6039													X				M. CLEMENT (Association des Riverains de la Place de la Bataille de Stalingrad à Viroflay – ARPBS Viroflay) de Viroflay, a écrit : Valoriser les ECPP (Eaux Naturelles). En 2023, le département des Yvelines a été en alerte sécheresse de début Avril à fin Décembre, soit 9 mois sur 12. La raison est le niveau insuffisant des nappes souterraines. Ce scénario va se reproduire souvent dans les années à venir. Le document n'aborde pas la question des ECPP (Eaux Claires Parasites Permanentes). Ces ECPP représentent dans certaines communes en Ile-de-France jusqu'à 60% des eaux usées. Cela induit une charge supplémentaire pour le prestataire de traitement des eaux usées (par un volume et une complexité accrue dans le traitement de ces eaux usées), donc un coût pour l'usager d'une eau qu'il n'a pas consommé. L'eau est perdue et l'usager perdant. Il est possible de définir une politique de récupération de ces ECPP. Une directive sur la mise en place de « bâches » doit être écrite. Les ECPP, de très bonnes qualités mais non consommables, peuvent être récupérées en partie et mises à disposition pour les communes (arrosage de la voirie et des espaces verts, point d'eau dans les cimetières) et pour les particuliers (utilisation domestique pour l'entretien, dans les sanitaires, arrosage des jardins privés ou mise à disposition dans les jardins type « ouvriers » ou partagés). L'avantage des ECPP est qu'elles restent résiduelles en période de sécheresse prolongée. Collectivités et particuliers seront moins sous tension dans ces périodes. Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « Les eaux claires parasites permanentes situées sur une commune devront faire l'étude d'une récupération. Lorsque ces ECPP constituent plus de 25% des eaux usées sur le territoire d'une commune, la commune devra mettre en place des solutions pour restituer la majeure partie de ces ECPP à travers des points de collecte accessibles à tous. » Cette proposition permet également de réguler le problème de retrait-gonflement des argiles. Les lentilles souterraines varient en volume au cours d'une année. Toute nouvelle

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	construction commence par assécher une lentille, donc déporte la circulation des eaux souterraines à un autre endroit. Organiser l'écoulement des eaux souterraines permettra de mettre sous contrôle une partie du problème du retrait-gonflement des argiles. Cela permettra également de sensibiliser les responsables de tout projet de construction dans la zone à prendre en compte de l'écoulement de ces eaux souterraines dans leur projet. Aujourd'hui, le poste de dépense principal des assurances privées est l'indemnisation des propriétaires qui font face à des fissures et des fragilités dans leur résidence, dus au changement de la nature du sous-sol. Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « Les zones qui présentent un retrait-gonflement des argiles seront indiquées clairement dans la géographie d'une commune (dans le PLU). Tout projet de construction devra établir la solution mise en place pour préserver ce fonctionnement du sous-sol afin d'éviter les conséquences sur les bâtiments existants environnants. Le document joint est identique au texte mais en format PDF.
Mail 6040							X									X	Une Anonyme de Magnanville, a écrit : Non à la prison de Magnanville Je ne veux pas d'une prison à côté de ma maison, dans ma ville.
Mail 6041			X	X	X											X	M. LAGRAVE de Villebon-sur-Yvette, a écrit : Avis très négatif. L'Ile-de-France est déjà la région la plus concentrée du pays et on continuerait à urbaniser au mépris complet de l'environnement ? La réflexion sur les continuités écologiques et la protection des "services écosystémiques" est complètement lacunaire. La rénovation de l'existant continue à traîner. Il n'y a qu'à voir le scandale du plateau de Saclay : on construit des bâtiments jetables truffés de malfaçon - au risque d'inonder massivement les vallées et déstabiliser les zones déjà urbanisées. Le futur transport en commun de la L18 ne permet pas de connecter les zones urbaines déjà très peuplées et il n'est pas du tout adapté à la taille de sa fréquentation. Il retarde considérablement la mise en place d'infrastructures plus légères qui vont rester nécessaire. Ces travaux ne sont pas cohérents et ce SRDIF est à cet image : ni fait ni à faire, bâclé au profit des entreprises du béton et de la grande finance. Les transports en commun ne sont pas destinés à une micro minorité ultra-favorisée qui aimerait prendre des jets privés à Orly depuis La Défense. C'est une honte pour un pays qui écrit égalité et fraternité sur ses mairies. J'habite sous les pistes d'Orly et l'augmentation du transport aérien favorisé par ces politiques détruit mon sommeil et ma santé.
Mail 6042				X	X							X					M. LENGAIGNE d'Arnoville, a écrit : Des espaces naturels pour bien vivre. Trésor qu'est cette trame verte qui traverse nos villes ! Un îlot de fraîcheur lors des canicules qui s'intensifient. Un havre de biodiversité, alors qu'elle s'effondre partout, et en particulier en IDF à cause de l'urbanisation effrénée. Ces espaces doivent devenir une trame verte Ce serait un espace extraordinaire pour la biodiversité des espaces naturels en danger des oiseaux migrateurs en danger.
Mail 6043			X														Un Anonyme de Montmorency, a écrit : Projet routier du BIP. Montmorencéen de naissance et soucieux de préserver ma ville qui a déjà subi trop de bétonnage comme ça ces 50 dernières années. je suis absolument contre ce projet de BIP
Mail 6044										X			X				M. CLEMENT (Association des Riverains de la Place de la Bataille de Stalingrad à Viroflay) de Viroflay, a écrit : Perméabilisation des sols. En 2023, le département des Yvelines a été en alerte sécheresse de début Avril à fin Décembre, soit 9 mois sur 12. La raison est le niveau insuffisant des nappes souterraines. Ce scénario va se reproduire souvent dans les années à venir. Le document ne donne que des directives vagues pour préserver

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	l'infiltration des eaux de surface (pluies, ruissellement, zones de concentration en aval). Le document indique : « Pour stocker l'eau et être exploré par les racines, ce sol revêtu doit être pour le plus grand volume possible décompacté et les eaux pluviales doivent y être dirigées pour s'y infiltrer » Pourquoi dire « plus grand volume possible décompacté » ? Indiquer « Avec un revêtement perméable certifié conforme en surface (sur quelques cm) sur de la terre naturelle » est plus précis. Il conviendra aussi d'écrire une directive pour rejeter l'argument de certaines communes « Il y a des câbles et des canalisations en sous-sol, donc l'eau ne peut pas s'infiltrer, un revêtement perméable est inutile ». Pour information, un sol naturel peut stocker plus de 3 tonnes d'eau par hectare s'il est en parfaite santé, limitant ainsi le risque de crue et donc d'inondation. Des pays européens, le Danemark, le Royaume-Uni, les Etats Baltes, l'Allemagne, l'Italie prennent des dispositions pour renforcer la perméabilisation des sols. Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « L'infiltration des eaux de pluies doit être une priorité afin de permettre le maintien des niveaux des nappes souterraines. Les sols sur terre naturelle hors voies de circulation, de type parking, cour d'école ou de tout bâtiment, stationnement en rues seront recouvertes d'un revêtement perméable conforme. L'exigence est une réalisation à 50% en 2040 et à 75% en 2050. » L'effet des fortes pluies induit un ruissellement intense qui crée des inondations sur les parties avales d'une commune. Cela provoque des dégâts locaux de type inondation (commerces, logements). Aujourd'hui, seul est considéré le dimensionnement des collecteurs d'évacuation. . Le document indique : « le développement des techniques alternatives de gestion des eaux pluviales dans les aménagements afin de les déconnecter des réseaux d'assainissement, et ce pour éviter leur saturation ». Pour votre information, en 1840, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest a mis en place un système de régulation des eaux de pluie et des eaux souterraines, par réservoirs proches des voies et gestion des trop-pleins dans l'Ouest de l'Ile-de-France, afin d'éviter le changement de nature du sol soutenant la voie ferrée et des zones environnantes. L'hydrologie locale était prise en compte. Ce qui a été fait il y a presque 200 ans pourrait-il être décliné en 2040 pour prévenir les inondations ? Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « La mise en place de solutions de perméabilisation des sols sur les parties amonts d'une commune est obligatoire pour prévenir les risques en zones inondables en aval sur cette commune. Tout imperméabilisation totale des sols sur les terrains constructibles ne sera pas possible dans la zone située en amont. Pour les eaux de ruissellement, des systèmes de drainage seront mis en place vers des avaloirs intermédiaires construits sur des réservoirs tampons. Cette 2 ^{ème} contribution (1 ^{ère} : observation 9039) est également en pièce jointe en format PDF.
Mail 6045			X				X									X	Mme NAIMA de Magnanville, a écrit : Non à la prison. J'ai emménagé il y a 2 ans à Magnanville avec l'espoir d'offrir à mes deux enfants un cadre agréable, calme et dans lequel ils pourront évoluer en toute sécurité. Magnanville est une toute petite ville, presque un village, et c'est ce qui nous a plu ici. Avec ce projet de prison dont nous avons eu connaissance quelques mois à peine après notre emménagement, c'est tout ce pourquoi nous avons acheté notre maison ici qui est remis en question. Du bruit, du passage incessant, des va et vient à longueur de journées de personnes extérieures à la ville. Les nuisances seront quotidiennes et permanentes, sans compter les risques d'insécurité qui iront avec. Il y a tant de friches industrielles ou de terres agricoles situées loin des habitations qui pourraient servir à développer ce projet. Il serait injuste qu'au nom d'un projet que personne ici n'a demandé nous soyons ceux qui en supportons les conséquences au quotidien. Respectez notre ville, respectez les citoyens, respectez notre volonté. C'est notre ville.
Mail 6046					X		X							X		X	Une Anonyme de Soindres, a écrit : Je vous adresse ce message en tant qu'habitante de Soindres afin d'exprimer mon opposition complète à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	l'implantation de la prison à Magnanville. Lorsque que l'on m'a annoncé que ce projet existait, je croyais que c'était une blague. Je ne comprends pas qui a eu l'idée de construire une prison à côté de 4 écoles si ce n'est plus. Nos maisons vont perdre de la valeur y compris toutes les villes et villages aux alentours, les personnes ne vont plus se sentir en sécurité chez eux et dehors tout simplement, la réputation va encore baisser...Sachant que cet établissement va dégrader notre beau paysage et notre agriculture qui est si importante. Je pense sincèrement que vous n'avez pas assez réfléchi à toutes les conséquences que cela va apporter. Il y a tant de mauvaises raisons logiques que je pourrais continuer à citer mais je pense que celle-ci vous suffiront. Je demande de tout cœur aux autorités de réfléchir pleinement à cette décision qui est stupide je pense qu'en France il y a plein d'endroits où il est possible de construire une prison sans que cela ne dérange personne et que ça n'engage pas la sécurité de milliers de personnes. S'il vous plaît pensez à nous avec sérieux et avec grande réflexion merci d'avance.
Mail 6047	X													X			M. BIGNON de Feucherolles, a écrit : Refus d'une pastille d'urbanisation sur 28 ha sur la Communauté de communes Gally Mauldre. Lors du recueil des avis des Personnes publiques, la communauté de communes Gally-Mauldre a demandé l'ajout d'une pastille d'urbanisation de 28 ha sur une zone agricole située au sud de Feucherolles et sur la commune de Davron. La création d'une telle « réserve » va à l'encontre des orientations du SDRIF-E, en particulier pour la consommation de terres agricoles. Sur cet espace, se trouve le siège d'une exploitation arboricole ainsi que des vergers bio qui viennent d'être plantés par un jeune arboriculteur. C'est pourquoi, il faut absolument refuser toute « pastille » nouvelle sur Feucherolles-Davron.
Mail 6048			X														M. MOIZARD (Maire de Saint-Witz), a écrit : Problématiques des camions en Ile de France. Le problème de la circulation et du parking des camions en Île-de-France est très préoccupant, notamment en ce qui concerne le stationnement sauvage qui nuit à la sécurité routière et à l'environnement. Pour résoudre cette problématique, il est nécessaire de mettre en place de nouveaux systèmes de gestion du stationnement des camions lorsqu'ils ne sont pas en circulation. Création de zones de stationnement dédiées : Il est crucial de développer des espaces de stationnement spécifiquement réservés aux camions dans toutes les zones industrielles et commerciales, ainsi que dans les zones privées des entreprises utilisant des camions. Cela permettrait de libérer les voies publiques et de réduire les nuisances - Encouragement à l'aménagement de stations de repos : Les entreprises doivent être incitées, voire contraintes par des taxes ou des incitations fiscales, à aménager des stations de repos pour les camions. Ces stations devraient offrir des infrastructures adaptées pour garantir le confort, l'hygiène et la sécurité des camionneurs.- Utilisation de la technologie pour la gestion des stationnements : Des applications ou des systèmes de réservation en ligne pourraient être développés afin de permettre aux camionneurs de réserver à l'avance des places de stationnement dans les zones dédiées, facilitant ainsi la gestion et l'organisation du stationnement.- Renforcement des contrôles et des sanctions : Des mesures coercitives telles que des amendes plus élevées pour le stationnement illégal des camions doivent être mises en place pour dissuader les comportements irresponsables. En combinant ces différentes mesures, il est possible de réduire les problèmes liés à la circulation et au stationnement des camions en Île-de-France tout en améliorant les conditions de travail et de sécurité des camionneurs. En espérant que ma contribution pourra être utile dans le cadre de cette enquête publique sur le SDRIF-E.
Mail 6049								X		X							M. CLEMENT (Association des Riverains de la Place de la Bataille de Stalingrad à Viroflay. ARPBS Viroflay) de Viroflay, a écrit :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Renaturation (ou Désartificialisation) d'un sol. Le document SDRIF-E indique un objectif de ZAN à 0% en 2050 qui représente 14700 hectares à l'horizon 2050 avec un palier à 10650 hectares à l'horizon 2040. L'objectif ZAN à 0% en 2050 est fixé par la loi Climat et Résilience. Il est expliqué que le SDRIF s'appuie sur le Code de l'Urbanisme Article L.123-1. Le SDRIF indique : fixe une « trajectoire permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols ainsi que, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation ». Il est écrit : « La renaturation (ou désartificialisation), consiste en des actions ou des opérations de restauration ou d'amélioration de la fonctionnalité d'un sol, ayant pour effet de transformer un sol artificialisé en un sol non artificialisé ». Le document doit clairement expliciter ce qu'il est possible de faire et ce qu'il n'est pas possible de faire. Un sol non artificialisé est un sol naturel, que vient faire le terme « amélioration de la fonctionnalité » dans cette définition ? Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « La renaturation (ou désartificialisation) d'un sol consiste à remettre ce sol en état libre, en pleine terre, dépollué et naturel. Le sol et les sous-sols ne contiendront aucun matériau exogène (type béton) susceptible de perturber leur propre écosystème. Contribution identique en format PDF en pièce jointe.
Mail 6050			X			X				X		X	X	X			M. ALIX de Pontcarré, a écrit : Les cours d'eau. Dans le cadre de la révision du SDRIF, les Orientations Réglementaires concernant la gestion de l'eau et des cours d'eau, sont toutes aussi inquiétantes pour leur permissivité que pour la gestion des corridors écologiques, par exemple : ? Directement, parce que des projets d'artificialisation, tels que HAROPA port à Vigneux, Green Dock à Gennevilliers, etc..., seront permis le long des berges de la seine ? Indirectement, parce que d'autres activités (entrepôts logistiques et projet d'infrastructures routières) vont accroître la dégradation des sols, de l'air, etc... Sur ces territoires, la tentation des construire, d'artificialiser est constante : d'anciens projets annulés ou abandonnés sont remplacés par des nouveaux projets de même nature. La volonté de se développer est le maître mot. La volonté de grignoter sur des terres agricoles fertiles est plus importante et trouve son relai dans la révision du SDRIF. La volonté de préserver la nature, la biodiversité francilienne est indiquée dans les OR 20 à 23, mais elle est citée en même temps que le développement du transport fluvial, des espaces à vocation économique, etc... C'est ainsi que des projets de structures portuaires multimodales vont affecter les berges du cours d'eau pour leurs infrastructures, mais pas que. En effet, que vaut un port de Marchandises s'il n'y a pas des activités de stockages, tels des entrepôts logistiques qui vont étendre de ce fait l'artificialisation, l'imperméabilisation des sols voisins du port. Et bien sûr, cet accroissement d'activité va entraîner la mise en place de structures routières en adéquation avec le trafic attendu. Bien sûr il pourrait y avoir une gare juste à côté, mais à la Saussaie des Gobelins, pour le projet HAROPA Port, ça n'est pas le cas. Donc, malgré la limitation dans l'OR 114, les nouvelles zones logistiques pourront être desservies par des axes routiers uniquement. Quelles en sont les conséquences :-Grignotage des terres agricoles dont l'Île de France a grand besoin pour sa résilience alimentaire-Destruction de la faune sauvage, de l'avifaune sur le cours d'eau, de la flore hydrophile sur le site artificialisé, mais également sur la berge d'en face qui subira les effets dévastateurs des nouvelles activités.-Accroissement du risque d'inondation du fait d'une augmentation de l'imperméabilisation des sols.-Disparition de tout un écosystème-Disparition d'un environnement nécessaire au bien être des riverains. C'est pourquoi, nous demandons que toutes les berges de nos cours d'eau en IDF, soient sanctuarisés. Même le principe de compensation de l'ERC (Eviter, Réduire, Compenser) n'est possible puisque vous ne pourrez pas reconstituer à quelques dizaines de mètres l'environnement et la biodiversité attaqués, détruits. Par cet exemple, nous pouvons constater que la région n'a pas entamé le virage en vue de respecter le vivant humain et non humain. Toujours plus de développement, d'attractivité, d'activité, alors que ces développements vont entraîner toujours moins de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	biodiversité, moins d'espaces naturels, agricoles et forestiers, moins de qualité de vie, de sécurité, bien être. Vos projets, vos décisions, vos orientations règlementaires vont à l'encontre de la recherche de l'équilibre du vivant pour un futur désirable pour tous les franciliens.
Mail 6051	X	X															M. AFCHAIN de Claye-Souilly, a écrit : Contribution non ... mais pour une consultation démocratique c'est à dire un vote. Depuis 47 ans notre village autrefois rural a beaucoup évolué. Le bâti se densifie sans que les infrastructures ne soient adaptées. Un "écoquartier" a ainsi vu le jour. Entre l'enquête d'utilité publique publiée il y a 15/20 ans et la réalisation actuelle, rien de commun. Mais du profit pour les promoteurs. Nous avons apporté notre contribution au grand débat. En pure perte. Nous sommes intégrés dans une communauté de communes qui nous est imposée. 42 communes soit une population supérieure à certains départements. Sans vote démocratique. Alors être assez naïfs pour penser que notre contribution puisse avoir le moindre impact !!! Qui décide ? le préfet ? autorité non élue.
Mail 6052			X	X		X	.									X	Une Anonyme de Soindres, a écrit : Je vous écris en tant qu'habitante de Soindres et membre de la communauté pour exprimer ma ferme opposition au projet de construction d'une prison sur la commune de Magnanville. Je crois fermement que l'implantation d'une telle structure aurait des conséquences néfastes sur notre communauté et nos habitants, et je tiens à vous exposer mes principales préoccupations. Sécurité publique : je crains que l'établissement d'une prison ne compromette la sécurité de notre commune en attirant une population carcérale qui pourrait poser des risques pour les résidents, en dépit des assurances de sécurité. Sans compter la proximité des établissements scolaires (4)...Impact sur la valeur immobilière : je redoute que la proximité d'une prison n'entraîne une baisse significative de la valeur de nos propriétés, ce qui aurait des répercussions financières importantes pour de nombreux habitants de notre communauté. Stigmatisation et réputation : je suis préoccupée par l'impact négatif que la présence d'une prison pourrait avoir sur la réputation de notre commune, stigmatisant injustement notre communauté et affectant notre qualité de vie. Impact environnemental et sur la qualité de vie : je suis préoccupée par l'impact environnemental de la construction et de l'exploitation d'une prison, notamment en ce qui concerne la pollution, les déchets et la consommation de ressources naturelles, sans compter sur notre qualité de vie, nuisances sonores, circulation....Je demande aux autorités compétentes de reconsidérer ce projet et à explorer d'autres options qui répondent mieux aux besoins de notre communauté tout en préservant notre sécurité, notre bien-être et notre qualité de vie. Je pense sincèrement qu'il y a d'autres endroits adaptés pour ce projet. Je vous remercie de prendre en considération mes préoccupations et d'y réfléchir sérieusement.
Mail 6053		X		X		X								X	X		Un Anonyme de Chevry-Cossigny, a écrit : Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir. Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser. Nous comptons sur la Commission d'Enquête et les équipes du SDRIF-E pour repousser définitivement ces demandes d'un autre âge.
Mail 6054			X												X	X	Un anonyme de Deuil-la-Barre, a écrit : Projet du BIP. Je me prononce contre le projet de construction du BIP Est, de Groslay à Garges. Ce projet est porteur de nuisances importantes pour l'ensemble des habitants de cette zone, mais également totalement en contradiction avec les engagements pris pour lutter contre le réchauffement climatique.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6055					X												<u>M. CLEMENT (Association des Riverains de la Place de la Bataille de Stalingrad à Viroflay – ARPBS Viroflay), a écrit :</u> Contribution n°4 - Définition d'un espace vert urbain. Le document peut-il donner la définition d'un espace vert en zone urbaine tel que comptabilisé dans les statistiques ? Il est constaté dans le document : « Entre 2012 et 2021, près de 3 300 hectares d'espaces ouverts urbains, soit 4 % de leur surface, ont disparu sous l'effet du renouvellement urbain, un recul qui touche avant tout les jardins de l'habitat. » Un jardin, c'est souvent des arbres et un peu de biodiversité. A titre d'information dans la commune de Viroflay en banlieue de l'ouest parisien (moyenne couronne), il a disparu en 30 ans 25 espèces d'oiseaux, il n'en reste que 5 ce jour. Les abeilles ont disparu il y a 2 ans. Les papillons, les plantes sauvages naturelles tels coquelicots ont disparu, les lézards ont disparu. Il n'y a plus de biodiversité naturelle. Beaucoup d'arbres (châtaigner, saule, hêtre) ont pratiquement disparus. Les chênes n'ont pas fait de glands l'an dernier. Dans l'espace public, il reste des platanes le long de la voirie principale et quelques marronniers. Seuls subsistent des buissons (fort bien taillés) mais vides de vie. Ces espaces de buissons en place des arbres trentenaires sont aujourd'hui comptabilisés en espace vert. Un mur végétalisé, des jardinières de béton avec une végétation faible, un espace floral de décoration, des buissons insipides çà et là, ne sont pas des espaces verts, c'est de la décoration. Un arbre ne peut pas se développer sur un sous-sol artificialisé. Le document doit corriger cette dérive de relevé et exiger un alignement dans la comptabilité des statistiques. Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « Un espace ouvert de type vert en environnement urbain est un espace en pleine terre, non artificialisé, sur lequel se développent des arbres remarquables. Cette définition ne peut souffrir d'exceptions et doit être prise en compte dans tout relevé de la surface d'espaces verts d'une commune La pièce jointe est le texte identique en format PDF.
Mail 6056	X		X		X		X										<u>M. ARPIN de Montgeron, a écrit :</u> Statut de la Pelouse de Montgeron. En consultant la carte « Maîtriser le développement urbain » du SDRIF-E et la carte interactive « À vélo en Île-de-France » du site de la région Île-de-France, je découvre que dans la commune de Montgeron, les deux allées latérales de l'avenue de La Grange, dite « la Pelouse », sont considérées comme des pistes cyclables. C'est méconnaître le statut patrimonial et réglementaire de ce site tout à fait particulier. Ancienne allée de chasse royale créée par Louis XV, elle fut ouverte au public comme promenade piétonne à la fin du XIXe siècle. La commune en a fait l'acquisition en 1918 en s'engageant à en préserver ce statut d'allée piétonne, qui a toujours été respecté par les municipalités successives. Cette avenue reste aujourd'hui une promenade très fréquentée, y compris par des personnes âgées et de nombreux enfants. Leur tranquillité et leur sécurité sont évidemment incompatibles avec le classement de l'avenue comme piste cyclable. Aussi vous serais-je très reconnaissant de corriger l'erreur véhiculée par les deux cartes susmentionnées.
Mail 6057			X		X		X										<u>Un Anonyme de Clamart, a écrit :</u> Un projet qui ne mérite pas de voir le jour...Destruction des espaces naturels. Nous avons dans nos mains un trésor ! Des dizaines d'hectares préservés de l'urbanisation car mis en réserve par ce projet routier depuis 1939. C'est extraordinaire en Ile-de-France. Préservons le trésor qu'est cette trame verte qui traverse nos villes ! Des espaces naturels pour bien vivre : accessible le week-end pour des pique-niques ou des balades à pied ou à vélo, en famille ou entre amis. Un îlot de fraîcheur lors des canicules qui s'intensifient. Une prévention contre les inondations grâce à des zones humides (lac Marchais à Deuil) et de petites rivières (ru des Haras et du petit Rosne). Un havre de biodiversité, alors qu'elle s'effondre partout, et en particulier en IDF à cause de l'urbanisation effrénée. Une ferme magnifique qui serait détruite ! La ferme Lemoine entre Sarcelles et Garges, ce sont de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	magnifiques prairies, dernier poumon vert de ces zones ultra-urbanisées. C'est aussi une production de fruits et légumes locaux, en vente directe pour les habitants. Ces espaces doivent devenir une trame verte. Elle serait connectée géographiquement avec le projet par l'Institut Paris région dénommé "Parc naturel urbain des Trois Vallées", un parc écologique de près de 1200 hectares, traversé par 44 km de parcours à pied ou à vélo. Ce serait un espace extraordinaire pour la biodiversité mais aussi pour les Val d'Oisiens ! Augmentation des émissions de CO2 L'augmentation du trafic provoquée par ce nouvel axe routier accroîtrait les émissions de gaz à effet de serre. Le passage progressif à la voiture électrique ne suffira pas à atteindre nos objectifs climatiques, et selon le GIEC une réduction du trafic routier est nécessaire au profit de transports collectifs ou de mobilités actives. Les transports sont le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre. La France prévoit une décarbonation quasi complète des transports en 2050 (97%), et la voiture pèse plus de la moitié des émissions de CO2 de ce secteur. Un projet du siècle dernier, qui date des années 30 ! Depuis le monde a changé : menace sur la biodiversité et le climat, on a déjà beaucoup de routes et plus, beaucoup d'espaces verts en Ile de France. Le désir des franciliens est d'améliorer la qualité de vie et sortir d'une mobilité polluante. Il faut arrêter le tout voiture et développer les mobilités douces. Il est tant d'abandonner ce projet du siècle dernier !
Mail 6058							X									X	Mme CHAHET de Mantes-la-Jolie, a écrit : Magnanville. Je trouve l'emplacement de ce projet de prison totalement inapproprié trop près du lycée et des habitations voisines.
Mail 6059			X		X									X	X		Une Anonyme de Chevy-Cossigny, a écrit : Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir. Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser. Nous comptons sur la Commission d'Enquête et les équipes du SDRIF-E pour repousser définitivement ces demandes d'un autre âge.
Mail 6060	X				X												M. CLEMENT (Association des Riverains de la Place de la Bataille de Stalingrad à Viroflay – ARPBS), a écrit : Contribution n°5 - Armature Verte. Dans sa rédaction, le document mélange les termes « armature verte » (donc les forêts) et « armature paysagère » (un fourre-tout avec des forêts, des espaces agricoles, des parcs ...). Même le champ définition n'est pas clair. Le document doit clairement expliciter et isoler les forêts, les terrains agricoles et les terrains urbains végétalisés (type parcs ou jardins). Les actions possibles sur ces terrains seront différentes car ils ne sont pas régis par les mêmes lois. Le document indique page 53 : « Les massifs de Fontainebleau (77), de Rambouillet (78) et de l'arc boisé du Val-de-Marne (91/94/77), les forêts de Sénart (91), de Fausses Reposes (92/78), de Saint-Germain-en-Laye (78) et de Bondy (93) sont classés par décret du Conseil d'État en forêts de protection pour cause d'utilité publique. La forêt de Montmorency (95) et la forêt de La Malmaison (92) sont en projet de classement ». Il existe d'autres forêts en cours de classement non mentionnées dans la liste. Voici un extrait du Programme régional de la forêt et du bois d'Ile-de-France 2019-2029 - (Arrêté du Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation du 21 janvier 2020) : « Action n° 5.2 : Proposer de classer en forêt de protection, en priorité, les forêts de la proche couronne et les forêts les plus fréquentées de la deuxième couronne pour cause d'utilité publique, au titre du bien-être des populations et pour des motifs écologiques. Les forêts d'Ile-de-France à classer en priorité sont donc : (Forêt – département de localisation – superficie – échéance indicative de classement) : • Forêt de Saint-Germain-en-Laye – 78 – 3 605 ha – 2020 ; • Forêt régionale de Bondy – 93 – 153 ha – 2021 ; • Forêt

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de La Malmaison (ou de St-Cucufa) – 92 – 320 ha – 2022 ; • Forêt de Marly-le-Roi – 78 – 2 647 ha – 2022 ; • Forêt de Montmorency – 95 – 1 981 ha – 2022 ; • Forêt de Meudon – 92 et 78 – 1 338 ha – 2024 ; • Forêt d'Arminvilliers et Forêt régionale de Ferrières – 77 – 1548 ha et 2 928 ha – 2025 ; • Forêt de Verrières – 91/92 – 584 ha – 2025 ; • Forêt de Versailles – 78 – 983 ha – 2025. » Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » La liste des forêts de la page 53 doit contenir toutes les forêts classées et inclure les forêts en cours de classement. Le document doit écrire que les forêts classées sont sanctuarisées et leur périmètre intangible. Aucune dérogation ne sera possible. Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « Dans la région Ile-de-France, tout périmètre des forêts domaniales ou classées, sera intégralement préservé. Ce périmètre est élargi aux forêts en cours de classement. Toute artificialisation d'un sol d'une forêt en Ile-de-France non protégée (inclus les parcelles privées et toute lisière) fera l'objet d'une procédure particulière soumise à approbation par les autorités sur la protection des forêts » La forêt est le poumon de l'Ile-de-France, elle ne peut faire l'objet d'aucun compromis. Notre association est solidaire de la réponse à l'enquête publique sur le SDRIF-E formulée par l'association des Amis des Forêts de Versailles et Fausses-Reposes (AAFVFR). Les 3 demandes indiquées sont intangibles. Le texte de la pièce jointe est identique, en format PDF.
Mail 6061			X		X		X		X								Mme FABER de Paris, a écrit : Je suis contre le projet du BIP en faisons des nombreux désagréments qu'il apportera au Val d'Oise. A commencer par la destruction des derniers espaces verts et la biodiversité qu'ils abritent, pollution atmosphérique et les nuisances sonores. Les enfants seront les premiers impactés car de nombreux établissements scolaires et des crèches se trouvent sur le parcours du BIP. Ce projet est d'un autre âge et ne répond plus aux attentes et besoins actuels des franciliens.
Mail 6062					X									X		X	Mme MOREL de Noiseau, a écrit : Prison de Noiseau. Site non adapté. Terre agricole proche d'une forêt domaniale avec un accès limité.
Mail 6063			X						X								Une Anonyme de Fontenay-sous-Bois, a écrit : BIP. Il est plus que temps d'arrêter ces constructions d'autoroutes/routes inutiles, cause de pollution, de nuisances, et multiples maladies et arrêtons de faire la part belle aux véhicules motorisés de toute sorte pensons au climat.
Mail 6064	X														X		M. CLEMENT (Association des Riverains de la Place de la Bataille de Stalingrad à Viroflay - ARPBS), a écrit : Contribution n°6- Puits de chaleur. Le document mentionne les « puits de chaleur » mais ne donne pas de directives précises. Le vendredi 12 janvier 2024, l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM), a confirmé : « 2023 est de loin l'année la plus chaude jamais enregistrée. » La moyenne des températures mondiales a dépassé celle de l'ère préindustrielle de 1,45 °C. De son côté, l'institut européen Copernic us indique que la moyenne mondiale a été de 14,98 °C en 2023, soit 1,48 °C de plus que les années 1850-1900. Pour rappel, l'accord de Paris avait fixé pour objectif de limiter le réchauffement global en dessous de +1,5 °C par rapport au préindustriel. En zone urbaine, le manque de végétation due à l'artificialisation des sols fait fortement diminuer l'évapotranspiration et augmente l'absorption de l'énergie solaire par les surfaces artificielles (asphalte, béton, toitures, etc...). Il s'agit de microclimats artificiels provoqués par l'activité humaine et l'urbanisme. Lors de fortes vagues de chaleur, la température des îlots de chaleur a du mal à redescendre à une valeur normale, notamment la nuit. Cet effet a des conséquences néfastes pour la santé et plus particulièrement pour certains groupes de population, plus vulnérables (personnes âgées, personnes atteintes de maladies chroniques). Sur la Place de la Bataille de Stalingrad à Viroflay, il a été fait un relevé de température à l'ombre le 7 Septembre 2023 à 17h30. Le site Météo France indiquait

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	température 32°C ressentie 33°C et le relevé indiquait 35°C. Le puits de chaleur se neutralise à la racine. Il s'agit d'une zone de type minéral (béton, matériaux artificiels), en grande densité, qui capte la chaleur sur la zone et qui réfléchit cette chaleur vers les logements environnants. La directive du document doit se concentrer sur l'élimination de tout puits de chaleur. Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « Chaque commune identifiera les puits de chaleur de son territoire. Un puits de chaleur sera caractérisé par une température relevée à l'ombre en période de canicule de plus de 2°C par rapport à la moyenne de la commune. Chaque puits de chaleur fera l'objet d'un réaménagement de la zone, en supprimant au maximum les matériaux artificiels, en créant des espaces en pleine terre et en effectuant une végétalisation obligatoire à l'aide d'arbres remarquables qui vont créer un souffle de vent et des zones ombragées. Il sera demandé une étude pour faire resurgir des écoulements d'eaux naturelles (type ECPP Eaux Claires Parasites Permanentes) – si présentes – pour rafraîchir la zone. » Ce texte est identique en pièce jointe, au format PDF.
Mail 6065				X													Mme MARCHAL d'Orgeval, a écrit : Question sur les logements prévus. La loi de 2010 relative au Grand Paris prévoit de construire 70 000 logements chaque année sur une période de 25 ans, objectif repris dans cette enquête publique. Ces 70 000 logements, pourquoi ? Pour rattraper le déficit de construction 25 000/an Loger les nouveaux ménages franciliens 28 000 /an Compenser la disparition de logements (destruction, etc....) 17 000 /an. Il est marqué par ailleurs qu'il est prévu d'accueillir 50 000 nouveaux Franciliens /an. 1ere question : Vous mentionnez que le retard correspond à des objectifs de 70 000 logements /an, non respecté depuis 2020. En 2022 il y a 783 000 ménages demandeurs ; c'est énorme. Combien ont été satisfaits ? Que sont devenus les ménages demandeurs non satisfaits ? N'y a-t-il pas une erreur dans le décompte des ménages demandeurs ? 2e question : Pourquoi rattraper un déficit de construction, sans doute en 2022, sur 25 ans ? Les ménages non logés en 2022 ont dû quitter la région pour se loger ailleurs ...
Mail 6066			X	X	X		X						X	X	X		Mme CAZANAVE de Pibrac, a écrit : Limiter le développement logistique du territoire. La création de nouvelles zones logistiques entre en contradiction avec les objectifs inscrits dans le Plan d'Actions Régional relatifs à la limitation de l'artificialisation des sols, à l'atteinte du Zéro Emission Nette de Gaz à Effet de Serre ainsi qu'à la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers et des cours d'eau. Au vu de la nécessité d'adapter le territoire et d'assurer sa résilience, les infrastructures logistiques (tant les entrepôts de stockage que les dessertes) doivent s'appuyer sur le réseau déjà existant en densifiant les zones logistiques existantes et en améliorant la multimodalité déjà déployée. Les orientations réglementaires doivent interdire les possibilités de création de nouvelles zones logistiques exclusivement desservies par des voies routières. La préservation des réservoirs de biodiversité (espaces naturels, agricoles, forestiers et cours d'eau), ainsi que de leurs continuités, doit être prioritaire et aucune dérogation ne doit être possible. La continuité des berges ne peut être compensée par la mise en place d'un cordon végétal lors de l'aménagement d'un port. D'autant plus que la majorité des nouvelles zones logistiques prévues par le SDRIF-E sont localisées dans l'agglomération, zone la plus dense où la renaturation est plus que nécessaire pour répondre aux enjeux actuels par exemple : limiter le risque d'inondation, créer des îlots de fraîcheur urbain, assurer la résilience alimentaire.
Mail 6067			X	X				X									Mme PESSON de Nantes, a écrit : Avis défavorable. Projet contribuant à augmenter la circulation, donc la pollution et la destruction de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6068		X	X	X		X	X		X							X	l'environnement. Contraire à ce qu'il faudrait faire pour préserver la planète. Je suis contre. Mme MARCHAL d'Orgeval, a écrit : Remarques générales et remarques pour Orgeval. La loi de 2010 relative au Grand Paris prévoit de construire 70 000 logements chaque année sur une période de 25 ans, objectif repris dans cette enquête publique et l'accueil de 50 000 franciliens/an. C'est extrêmement ambitieux vu le retard accumulé depuis des années pour les aménagements publics en général et notamment pour les transports collectifs, les routes. Ne serait-il pas raisonnable de prévoir un développement plus modéré de la région Ile de France et un report de cette croissance sur les régions qui nous entourent moins densément peuplées. En fait il faudrait revenir à un aménagement du territoire entre la Région Ile de France et les régions qui l'encerclent. Il ne faudrait pas se contenter de déplacer des populations, mais évidemment de prévoir l'implantation d'entreprises ailleurs qu'en Ile de France. Pourquoi ? tout simplement pour avoir le temps de rattraper les investissements nécessaires pour une amélioration pour tous de la qualité de vie. Pour Orgeval, village que nous habitons depuis plus de 40 ans, nous demandons un arrêt des nouvelles constructions, tout simplement car nous n'avons pas une gare, des transports collectifs en quantité trop limités pour supporter un fort accroissement de la population. Depuis 40 ans, notre qualité de vie s'est dégradée. Les routes sont systématiquement encombrées matin et soir pour rejoindre les gares de Villennes, de Poissy, de Saint-Germain en Laye. Il y a des embouteillages le matin sur l'autoroute A14 pour rejoindre La Défense, en bus ou en voiture. Il est prévu le long du CD113 un lotissement de 400 logements avec école, commerces, sur une zone qui était une zone économique. Contrairement à ce qui était promis, aucun aménagement du CD 113 n'est envisagé. Donc de nouveaux habitants subiront des pollutions diverses (bruit, air vicié), en totale contradiction avec les objectifs 2040 du SDRIF.
Mail 6069	X								X							X	M. CLEMENT (Association des Riverains de la Place de la Bataille de Stalingrad à Viroflay – ARPBS Viroflay), a écrit : Contribution n°7 - Pollution de l'Air. Page 89, le constat sur la pollution de l'air doit renforcer les indications sur la santé publique avec des conséquences pour la population vivant en IDF. Cas de la bronchiolite. Dans les années 1980, les statistiques de la maladie de la bronchiolite chez le nourrisson montraient la présence de cette maladie sur la commune de Paris et des cas sur la petite couronne. Aujourd'hui cette maladie s'est répandue sur la grande couronne (la maladie s'est également diffusée en province dans certaines régions). Le document n'aborde pas le cas de l'extension géographique de la bronchiolite sur les 50 dernières années, indicateur caractéristique de la dégradation de la pollution de l'air. Dégradation de la mortalité due à la pollution de l'air. Selon Le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires : « La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et l'environnement. En France, le coût de la pollution atmosphérique est évalué de 70 à 100 milliards d'euros par an par la Commission d'enquête du Sénat (rapport remis en 2015). Sur la période 2016-2019, Santé publique France estime que chaque année près de 40 000 décès seraient attribuables à une exposition des personnes âgées de 30 ans et plus aux particules fines (PM2,5). » La présence de nombreux puits de chaleur, l'absence de continuité de présence d'arbres remarquables et diversifiés en pleine terre et l'utilisation massive d'une végétation de décoration dit « espaces verts » ont créé une fixation de la pollution de l'air sur les communes de Paris, petite couronne et certaines communes de la grande couronne. Le document doit fixer un objectif exigeant et concret pour protéger la population francilienne des risques pour sa santé. Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « Dans toute zone où la population est exposée aux particules fines (seuil PM2,5), il ne sera pas possible d'effectuer une densification de l'habitat sans proposition d'aménagement de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	l'environnement pour faire baisser ce seuil. Cela s'appliquera également aux puits de chaleur relevés par les communes. » Texte identique en pièce jointe, au format PDF.
Mail 6070			X														M. DEBERRE de Montmorency, a écrit : Stop au BIP.
Mail 6071			X		X												M. MEYER de Fontenay-sous-Bois, a écrit : Prolongement de la ligne n°1 du métro à Val-de-Fontenay. Dans la France du XXIème siècle, la Métropole du Grand Paris va se doter du métro du Grand Paris Express. Puis, la plupart des lignes de métro actuelles, seront prolongées en radiale jusqu'à atteindre cette nouvelle rocade de métro. Le prolongement de la ligne n°1 du métro fait partie de ce schéma d'amélioration du réseau de transport métropolitain. En toute logique, ce prolongement devrait être finalisé peu après 2040. Alors, il peut sembler cohérent de s'opposer à ce prolongement de la ligne n°1 en arguant de la protection des arbres du Bois de Vincennes. Cependant, s'engager dans une telle démarche c'est faire bien peu de cas de la longue histoire de cette parcelle boisée d'Île-de-France. Mais, dès lors que l'on se renseigne un peu plus sérieusement sur l'histoire de ce Bois de Vincennes, on se rend rapidement compte que toutes ces raisons invoquées par les opposants au projet ne sont que de pures arguties qui pourraient bien masquer en réalité des raisons bien moins avouables... Si l'on s'intéresse véritablement à l'histoire du Bois de Vincennes, on peut, par exemple, s'en référer au "Plan de Gestion Arboricole du Bois de Vincennes » 2006 - 2020", Direction des Parcs Jardins et Espaces Verts, Mairie de Paris. On y lira, entre autres que, en 1852, un sénatus-consulte affecte le Bois de Vincennes à la liste civile de Napoléon III. La militarisation de la forêt se poursuit mais parallèlement l'empereur confie son embellissement, après celui du Bois de Boulogne, à Jean-Charles Alphand, Directeur des Travaux de Paris. Napoléon III voulait en effet doter d'un bois le « peuple laborieux de l'Est parisien ». Les travaux ont lieu de 1857 à 1866 et reprennent au Bois de Vincennes la démarche entreprise quelques années auparavant au Bois de Boulogne. Alphand transforme le Bois en promenade publique selon la mode anglaise. Il convertit en parc à l'anglaise, les pelouses et les espaces vides, creuse un réseau de rivières, crée les lacs des Minimes (1857), de Gravelle (1858) et de Saint Mandé (1860). Le Bois est percé de nouvelles allées et de sentiers sinueux. Les murs d'enceinte, accusés d'étouffer le paysage, sont remplacés par des grilles. En résumé, le Bois de Vincennes est en réalité un "Parc urbain" qui, au cours des siècles, n'a cessé d'être déboisé puis reboisé. Les ardents défenseurs des Bois et Forêts feraient mieux de défendre la Forêt du Tronçais, celle des Landes de Gascogne, celle de Sologne ou encore celle de Verdun. Encore faudrait-il qu'ils s'y connaissent un tant soit peu en ce qui concerne le sujet de la sylviculture française. Bref, laissez faire les pros comme par exemple les ingénieurs de l'ONF qui vous apprendront probablement que d'année en année, la France se reboise. Vous apprendrez notamment que la forêt française couvre aujourd'hui 31% du territoire, faisant de la France la quatrième puissance forestière européenne. En deux siècles seulement, sa superficie a doublé. Alors, oui, nous les défenseurs du prolongement de la ligne n°1 du métro, engagés dans ce projet depuis près de 20 ans, nous allons poursuivre la concrétisation de ce projet avec le soutien de nos élus municipaux, départementaux, régionaux et nationaux. Et les opposants au projet pourront faire tous les tours de moulins qu'ils veulent, à terme, ce projet finira par devenir réalité. Et cela ravira au quotidien les millions d'usagers des transports en commun. En pièces jointes : le Plan de Gestion Arboricole évoqué ci-dessus ; Note sur l'histoire des forêts de France ; La Grande Histoire des forêts de Louis XIV à nos jours.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6072			X				X										M. DUBOIS de Deuil-la-Barre, a écrit : Protestation contre BIP. Le projet est obsolète, constamment remis en jeu malgré les protestations et les campagnes répétées et leurs arguments constamment ignorés, et entraînerait une dégradation des conditions de vie sur les communes traversées par l'axe.
Mail 6073				X													Mme CROËS de Paris, a écrit : Un SDRIF-E déséquilibré sur la question du logement. Les propositions en matière de logement faites dans le SDRIF semblent insuffisantes et incomplètes, en particulier en ce qui concerne le logement des plus modestes. Le SDRIF se saisit de la question de la mixité sociale uniquement par le prisme des quartiers les plus défavorisés, sans identifier que de nombreuses villes ou quartiers présentent une très faible mixité, en accueillant uniquement des populations (très) aisées. Parmi les demandeurs de logement social franciliens, 70 % sont éligibles au PLAI. Le PLAI ne représente toutefois plus que la partie congrue de la production actuelle de logement social. Plutôt que d'empêcher la production de logement très social dans les quelques territoires qui continuent à le promouvoir, pourquoi ne pas fixer des règles plus contraignantes pour les villes qui n'en produisent pas du tout suffisamment ? Rappelons qu'un logement adapté aux personnes les plus précaires ne les rend pas plus pauvres, mais leur permet de vivre dignement. Un frein à la production de logement très social tel que proposé dans l'OR 59 contribuerait uniquement à aggraver l'embolie d'accès au logement social, sans résoudre les difficultés liées à un manque de mixité sociale dans certains quartiers.
Mail 6074					X	X								X			M. BIGNON et Mme BIGNON de Feucherolles, ont écrit : Protection renforcée du plateau des Alluets-le-roi : zone agricole périurbaine vulnérable. Le plateau des Alluets (78), est une petite zone agricole périurbaine menacée par divers projets d'activité qui risquent de déstructurer le fragile tissu des exploitations. En tant qu'agriculteurs, nous demandons que ce secteur bénéficie de la protection renforcée du SDRIFE et qu'un front vert soit ajouté le long de la RD 30, selon la carte ci-joint (surface en vert et front). Cette demande est également portée dans l'avis de la Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France.
Mail 6075			X		X				X						X	X	Mme BOULY de Deuil-la-Barre, a écrit : Je m'oppose à la construction du BIP. Je suis nouvellement propriétaire sur Deuil-la-Barre et j'ai appris que le département souhaitait relancer le projet du BIP, ce projet de voie rapide de 2X2 voies qui relierait l'A1 à l'A15. En regardant le tracé, ce projet détruirait tout ce qui fait des villes comme Montmorency, Soisy-sous-Montmorency, Deuil-la-Barre, Groslay des îlots de verdure dans une zone ultra urbanisée. A l'heure du changement climatique, de la sur-pollution (et je ne parle pas de la pollution aérienne qu'on subit déjà fortement dans le secteur), des canicules, je ne comprends même pas comment un tel projet puisse refaire surface. Ayant des enfants en bas âge, je souhaite tout sauf encore une autoroute dans le secteur. Si un tel projet voyait le jour, je serais contrainte de quitter le secteur alors que je viens seulement de m'y installer. Je pense que la pollution est suffisamment importante en région parisienne, nous devons tout faire pour lutter contre ça. La zone a la chance de bénéficier d'espaces verts qui sont une chance et qui pourrait être utilisée pour tous. Ce serait un espace extraordinaire pour la biodiversité mais aussi pour les Val d'Oisiens ! Il faut absolument les protéger. Ils sont notre poumon. Le désir des franciliens est d'améliorer la qualité de vie et sortir d'une mobilité polluante. Il faut arrêter le tout voiture et développer les mobilités douces.
Mail 6076	X	X															M. CLEMENT (Association des Riverains de la Place de la Bataille de Stalingrad à Viroflay – ARPBS -) a écrit : Contribution n°8 Densification urbaine.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Le document indique les quatre objectifs de la construction de logements. Dans la partie dite « renforcement des polarités urbaines », il est indiqué « Aussi, les quartiers de gare feront l'objet d'objectifs ambitieux de construction de logements ». Les pastilles sur les quartiers des gares indiquent un périmètre constructible jusqu'à 2 km autour de la gare. Pour la commune de Viroflay par exemple, qui a 3 gares donc 3 pastilles, ce périmètre de 2 km représente la quasi-totalité de la surface de la commune. Viroflay est la 2ème commune la plus dense de Versailles Grand Parc (après Le Chesnay) et ne dispose d'aucun foncier naturel. Les quartiers de gare ne sont pas tous équivalents. Dans certaines communes, la typologie d'un quartier se prête à une densification. Dans d'autres communes, une densification va bouleverser cette typologie et changer la nature de tout un quartier. Le document doit prévoir quelques garde-fous. Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « Les quartiers de gare sont des possibilités prioritaires de construction de logements. Cependant, une étude préalable sur la topologie existante d'un quartier autour d'une gare, son équilibre et la nature de son attractivité historique ou de cadre de vie sera nécessaire pour graduer la densification demandée. » Certaines communes en France (par exemple Strasbourg) ont mis dans leur schéma de densification urbaine la modification d'immeubles existants par ajout d'étages. Ces immeubles existants offrent souvent une organisation de logements de superficie assez grande. L'ajout d'étages, qui ne nécessite pas de ZAN, permet également de répondre à la demande de construire des logements plus grands. Le document pourrait-il mentionner et valoriser cette démarche ? Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « De nombreux immeubles existants en Ile-de-France présentent des possibilités d'extension par ajout d'étages. Pour respecter l'objectif de ZAN, il est demandé à chaque commune d'identifier les immeubles permettant l'ajout d'étages. Le diagnostic précis de cette voie de densification sera exigé avant toute demande de construction nouvelle ». Ce texte est identique en pièce jointe au format PDF.
Mail 6077			X				X		X								Mme KUENTZ de Deuil-la-Barre, a écrit : Non au BIP. Je m'oppose au projet du BIP, à la destruction de notre qualité de vie pour une pollution intensive, au bruit, aux dangers routiers alors qu'on doit moins utiliser la voiture ! La région marche sur la tête mais ça ne me surprend pas...
Mail 6078	X			X													M. CLEMENT (Association des Riverains de la Place de la Bataille de Stalingrad à Viroflay – ARPBS Viroflay), a écrit : Contribution n°9 Réhabilitation des bureaux et logements vides. Le document indique : « le SDRIF-E s'attache à développer en encourageant la réhabilitation des logements et des bureaux vides existants ». Il existe en IDF près de 6 millions de m2 de surface de bureaux vacants en 2023 (source études immobilières privées). La crise du Covid a multiplié par 2 cette surface entre 2019 et 2022. Le rapport IPR (Institut Paris Région) indique que la vacance des bureaux est passée de 2,6 millions de m2 fin 2019, juste avant la crise du Covid-19, à 4,4 millions de m2 à la mi-2022. Dans le chapitre 3 page 75, le document indique que 1,1 million de mètres carrés sont vacants depuis plus de deux ans. Le document peut-il indiquer les données du rapport IPR ? L'objectif d'appel de ce gisement de 1,1 million de m2 pour atteindre 5 % des objectifs régionaux de construction doit être revu à la hausse. La crise du Covid a bouleversé le fonctionnement des entreprises. La généralisation du télétravail et le passage en présentiel dans les entreprises en mode « Flex-office » indiquent que l'ensemble des salariés ne sera plus présent sur un site physique de bureau. La crise immobilière aujourd'hui cristallise ce phénomène. Ces espaces de bureau sont une friche entièrement vide avec parking existant, souvent proches des accès de transports en commun. Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « Tout bâtiment de bureaux vides, indiqué à louer ou à vendre fera l'objet d'une négociation avec son propriétaire en vue d'un

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	réaménagement pour y établir des logements. Il sera obligatoire pour toute commune d'établir un plan de réaffectation de ces espaces pour diminuer le nombre de nouvelles constructions sur son territoire. Le SDRIF-E établit un objectif de 12% dans ce gisement de bureaux vacants » Sur la commune de Paris par exemple, il y a 260000 logements inoccupés dont 128000 sont vacants (APUR Agence Parisienne d'Urbanisme le 5 Décembre 2023). Cette situation interpelle. Le document peut-il établir des règles sur la réutilisation des logements vacants en IDF (environ 400000), avec une métrique type durée d'inoccupation du logement et pousser des directives légales de préemption ? Dans le chapitre 3 page 76, le document indique : « Le nombre de logements considérés comme vacants à un moment donné (9 %) a progressé de 25 % en dix ans, mais très peu sont réellement vacants depuis plus de deux ans ». Le document peut-il citer les sources de cette assertion ? En pièce jointe, texte identique en format PDF.
Mail 6079								X						X			Une Anonyme de Noiseau, a écrit : Je suis absolument pour le SDRIF-E, lequel permettra de sanctuariser les terres agricoles cultivées à Noiseau. L'agriculture est un Projet d'Intérêt Général pour notre souveraineté alimentaire.
Mail 6080		X	X		X									X		X	Mme DEBOUT de Livery-en-Brie, a écrit : Avis sur le SDRIF-E d'une agricultrice. Ce nouveau schéma d'aménagement de l'Ile de France fait tout le contraire de ce que ses jolis titres laissent à penser. Un projet sain, durable et vivable pour l'Ile-de-France et ses habitant(es) ne devrait tolérer aucune artificialisation supplémentaire. Il faut préserver absolument les terres agricoles. Ce document prévoit d'urbaniser 10 000 ha environ, ce qui équivaut à environ 1000 fermes paysannes de grandes cultures !!! Et c'est sans compter toutes les exceptions que prévoit le document. Il faut arrêter cette fuite en avant. Comme par exemple prévoir encore de la logistique en 2024 ! Ce sont des modes économiques qui appartiennent au passé. Comment prétendre aussi "verdir" les déplacements des franciliens, vouloir limiter la voiture et en même temps augmenter les capacités de la voirie ?? L'augmentation du réseau routier a toujours conduit à l'augmentation du trafic. C'est un appel d'air mécanique à la voiture. De plus agricultrice et habitante de Seine-et-Marne, rien n'est fait pour préserver notre département qui est le plus rural de l'Ile-de-France mais aussi sa plus grande réserve foncière. Le département concentre la très grande majorité de toutes ces pastilles d'urbanisation !!! Alors que l'on reçoit déjà par milliers de mètres cubes tous les décombres des projets d'aménagements de Paris et petite couronne. Plus le département s'urbanise plus la reprise des exploitations agricoles est compliquée alors même que les départs massifs à la retraite des exploitants approchent et que la relève va devoir être assurée. C'est un devoir de nos élus et de nos institutions de préserver notre avenir donc notre alimentation et l'environnement.
Mail 6081	X	X		X				X									L'Association « LE PERRAY VERT » du Perray-en-Yvelines, a écrit : Avis de l'association LE PERRAY VERT du Perray en Yvelines Nos avis et demandes sont dans le fichier PDF joint, dont voici le sommaire Introduction : Projet SDRIF-E. Non à la hauteur des enjeux actuels et à venir Avis relatifs à toute la région Avis projet SDRIF-E non-fondé sur un scénario d'évolution de la population Avis : Objectif de nouveaux logements excessif et déconnecté des besoins Avis ! Objectif ZAN très insuffisant Avis : Objectifs de production de logements non territorialisés Avis : Potentiel d'urbanisation à 2 km autour des gares Avis : Ignorance des PNR existants ou en projet

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	AVIS RELATIFS A NOTRE TERRITOIRE LOCAL Avis : Capacités d'extension urbaine de Rambouillet Territoires Avis : Choix de la polarité du Perray-en-Yvelines Avis : Protection de la zone naturelle de la Perche aux Mares au Perray-en- Yvelines Avis : Protection des bois, haies et prairies au Perray-en-Yvelines AVIS RELATIFS A L'ENQUETE PUBLIQUE Avis : Cartes d'enquête publique peu précises Avis : Enquête publique trop tardive Avis : Processus d'enquête publique améliorable Est joint un document de 15 pages détaillant ce sommaire.
Mail 6082	X		X														<u>M.CLEMENT (Association des Riverains de la Place de la Bataille de Stalingrad à Viroflay – ARPBS Viroflay), a écrit :</u> Contribution n°10 - Transports Dernier kilomètre. Le document met en valeur l'importance des transports en commun en Ile-de-France et apporte des informations sur les projets en cours Les lignes Transilien et RER sont très empruntées, l'offre de trains est satisfaisante aux heures de pointes (journées de bureau). Le samedi après-midi est pauvre sur l'offre Transilien, avec la circulation de trains courts et un espacement des trains de l'ordre de 40, 50 minutes voire 1 heure. Ces trains sont bondés (gare de centres commerciaux par exemple). Il conviendra d'améliorer l'offre le samedi sur certains axes pour continuer de réconcilier les franciliens avec les transports en commun. Le document doit mentionner ce point. Le polycentrisme proposé (déjà demandé dans les anciennes versions du SDRIF) n'a pas changé l'établissement des zones d'emploi ces 20 dernières années. En semaine, il y a un déséquilibre dans la fréquentation avec un fort afflux de personnes se rendant à Paris et petite couronne le matin et trajet inverse le soir. Cette situation de déséquilibre, crée un va-et-vient quotidien. L'analyse est prise en compte avec les projets EOLE ou le T15.Ce qui est laissé de côté, c'est la desserte locale en grande couronne. Beaucoup de résidents franciliens prennent leur voiture pour se rendre à leur lieu de travail parce que l'offre de desserte locale n'est pas présente. Le document met ce constat en perspective pour l'accès aux commerces en grande couronne, peut-il compléter cette lecture par l'accès aux gares ? Le document doit proposer une densification de l'offre de bus sur les communes en grande couronne. Les quartiers « oubliés », où la fréquence faible voire absente de desserte qui n'encourage pas les résidents à utiliser les transports en commun et qui privilégie la voiture pour se rendre sur le lieu de travail ou pour effectuer des achats de première nécessité, doivent faire l'objet d'une directive précise. Le terme anglo-saxon dit « last mile ». Le document doit imposer une solution de desserte sur les derniers kilomètres de tout quartier isolé. La pénurie de chauffeurs doit accélérer l'introduction de bus autonomes électriques sur une zone locale (expérimentation qui a eu lieu à La Défense ou à Saint-Quentin-en-Yvelines par exemple). Le document doit mentionner une directive précise de transports locaux avec des bus autonomes à fréquences renforcées. Demande de modification du document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « Chaque quartier périphérique éloigné d'une gare (transilien ou tramway) en Ile-de-France sera desservi par un transport en commun local. La solution par bus autonome (sans chauffeurs) devra être considérée. La fréquence de ces bus sera adaptée pour que chaque francilien puisse avoir une alternative à prendre sa voiture. Il est demandé, aux communes et aux communautés de communes, de proposer à l'ensemble des franciliens une solution locale, réelle et efficace, de transport en commun sur leurs zones, pour se rendre à la gare la plus proche, à tout lieu de travail ou chez les commerçants de la commune. »

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6083			X			X								X			Texte identique en pièce jointe au format PDF. Un Anonyme de Feucherolles, a écrit : Contre le projet de la CCGM d'un développement économique de part et d'autre de la RD30 au sud de Feucherolles J'ai un peu de mal à comprendre ce projet. Ajouter une zone d'activité pour augmenter encore plus le trafic routier ? Retirer les champs qui donnent cet aspect village quand on arrive pour y mettre des espaces de bureaux à une époque de télétravail ? C'est sympa les vergers pourtant. Quel gâchis, on a tellement envie que ça de ressembler à une ville de banlieue ? Les promesses de faire du beau joliment intégré ne valent rien, et s'il n'y a pas de vrai projet alors à quoi bon reclasser les espaces ? Idée : Faire venir des commerces et services de proximité dans le village plutôt.
Mail 6084			X														Mme BASTIEN-MAMERI de Drancy, a écrit : Terminus à Drancy centre pour le prolongement de la ligne de métro 7. Je vous écris car j'y ai été invité par le journal bimensuel d'information locale de Drancy, la ville où je réside. J'ai pris connaissance dans ce journal du projet de prolongation de la ligne 7 et de la possibilité qu'elle arrive jusqu'au centre de Drancy. Quelle bonne nouvelle ! Je ne peux pas imaginer, si cela peut se réaliser, que cette opportunité ne soit pas saisie. Drancy est une ville, comme beaucoup de villes de 93 dont beaucoup des habitants se rendent quotidienne sur Paris. La fréquentation des lignes le prouve chaque jour. Sur la ligne B par exemple, les stations de Drancy et du Bourget sont à tout moment de la journée largement fréquentées ! C'est signe à la fois de la pertinence de cette ligne de RER B et du manque actuel de transports de Drancy vers Paris. Car c'est souvent loin, et contraignant au quotidien, même si obligatoire, de passer par les gares RER. Ce métro au centre de Drancy améliorerait considérablement la mobilité des habitants et participerait à diversifier les moyens d'accès entre Drancy et Paris. Ainsi qu'entre les villes hors de Paris elle-même. J'espère voir ce projet se concrétiser et pouvoir sentir que nous, habitants de la banlieue, sommes entendu quand il s'agit d'améliorer nos conditions de mobilité.
Mail 6085					X									X	X		Mme PETER de Noiseau, a écrit : Je suis POUR le SDRIF-En qui empêchera la destruction de l'environnement, à Noiseau. A l'heure du réchauffement climatique, à l'heure de l'écologie, nous devons sauver la faune et la flore présentes sur les terres agricoles et dans la forêt Notre Dame.
Mail 6086		X															Mme LYSINSKI d'Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Opposition au projet de densification - Arrêtons ces constructions Stop à l'urbanisation à outrance avec des nuisances routières, des infrastructures inadaptées et des constructions irresponsables.
Mail 6087	X															X	M. CLEMENT (Association des Riverains de la Place de la Bataille de Stalingrad à Viroflay – ARPBS Viroflay) a écrit : Contribution n°11 - Dispositif de Suivi - Impliquer les associations Le document indique que le dispositif de suivi est régi par des élus. La présence des associations n'est pas mentionnée. Ce schéma directeur va considérablement impacter la vie des franciliens. Les élus sont une voix, les associations sont également une voix. Un processus d'intégration des associations dans l'établissement des directives proposées aux Conseils Départementaux, Agglomérations de Communes et Communes, est indispensable. Chaque département ou commune doit gouverner un équilibre. Les associations apportent une connaissance locale forte. Il est indiqué dans le document 2.3 page 7 : « le SDRIF-E s'impose au Plan de mobilité d'Île-de-France (PDMIF), au Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) et au Plan métropolitain de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	l'habitat et de l'hébergement (PMHH), aux schémas de cohérence territoriale (SCoT) et, en leur absence, aux plans locaux d'urbanisme (PLU), aux documents d'urbanisme en tenant lieu et aux cartes communales. ». Demande d'ajout dans le document 2.1 « Projet d'Aménagement Régional » « Le schéma directeur SDRIF-E est un document sous la gouvernance des élus. Cependant, il conviendra d'élargir aux associations le processus d'application dans les Conseils Départementaux, les communautés d'agglomérations et les communes. L'apport des associations est une richesse nécessaire pour préserver l'équilibre entre le cadre de vie et l'objectif de construction dans la région Ile-de-France ». Le document (page 164) propose certains indicateurs, beaucoup sont manquants. Ces indicateurs doivent permettre de tracer un état d'avancement. Mais ces indicateurs ne sont pas associés à des objectifs chiffrés. C'est le grand manque du document : Fixer un cadre précis. Impliquer officiellement les associations dès aujourd'hui aidera à caractériser le cadre d'application dans le relais des directives de ce schéma directeur pour l'aménagement local. Texte identique en pièce jointe, au format PDF.
Mail 6088			X														Un Anonyme de Montmorency, a écrit : BIP : Contre.
Mail 6089			X						X					X			Une Anonyme de Noiseau, a écrit : Je suis pour le SRIF-E qui empêchera la bétonnisation des terres agricoles de Noiseau. La circulation restera maîtrisée, il y aura moins de pollution olfactive.
Mail 6090		X	X		X										X		Une Anonyme d'Eaubonne, a écrit : A l'heure où chaque petit geste compte, pour garder une planète vivable, cette autoroute est une aberration. Il est urgent que les responsables à tous les niveaux prennent la mesure de ce qui en train de se passer au niveau climatique. Si le massacre des espaces verts continue, nous allons suffoquer dans nos villes. Halte à la bétonnisation !
Mail 6091																X	Une Anonyme de Noiseau, a écrit : SDRIF-E à Noiseau Je suis pour le SDRIF-E car je suis pour la démocratie. Un PIG imposé pour construire une prison dont personne ne veut est un procédé anti-démocratique.
Mail 6092			X		X		X		X							X	Mme MICHEL de Deuil-la-Barre, a écrit : Non au BIP. Oui à une coulée verte. Je soutiens pleinement la demande de la ville d'abandonner définitivement le projet d'avenue du Paris et de conserver la coulée verte telle que prévue initialement dans le projet de la région Ile de France. Ces espaces encore préservés doivent permettre la mise en place de projets alternatifs (jardins partagés, circulations actives,) allant dans le sens de la protection des espaces naturels comme de la qualité de vie. De façon générale, l'ajout de nuisances supplémentaires (bruit, pollution) aux nuisances déjà subies de par la proximité de l'aéroport de Roissy n'est pas acceptable.
Mail 6093																	Cette contribution a été annulée.
Mail 6094							X									X	M. ABDESSLAM de Mantes-la-Jolie, a écrit : Opposition au projet de construction d'une prison à Magnanville L'emplacement envisagé pour la construction de la prison Magnanville pose un vrai problème. La proximité du lycée et d'un lotissement familial pose un véritable problème d'attractivité de la zone. Il y a un fort risque que ce

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6095			X				X		X							X	soit un repoussoir pour les familles de lycéens. M. GÖTTI de Vebret, a écrit : Non au BIP. Toujours plus de pollution et de bruit : Où est le respect de la biosphère (populations humaines comprises) ?
Mail 6096			X			X								X			Mme CAFFIN de Feucherolles, a écrit : Je suis opposée aux propositions concernant les 28 hectares avec la pastille afin de modifier l'attribution de ce terrain. Le village et les villages voisins doivent pouvoir conserver des espaces réservés à l'agriculture qui est en jeu actuellement. Je donne tout mon soutien aux agriculteurs, non aux objectifs sans nul doute plus rentables aux urbanistes.
Mail 6097			X		X											X	Un Anonyme de Deuil-la-Barre, a écrit : Avis négatif sur le projet du BIP. Quel intérêt à défigurer un paysage verdoyant pour imposer un axe de circulation qui n'a de surcroît aucun sens logistique. Déjà que nos propriétés subissent les affres de l'aéroport de Roissy, rajouter en plus l'augmentation du trafic routier c'est tout simplement paupériser les populations limitrophes de ce projet vieux de plus de 50 ans qui avait peut-être sa raison d'être au siècle dernier mais plus aujourd'hui. Il est tout de même surprenant et inquiétant, vu les oppositions des riverains, de voir le pouvoir politique s'acharner à vouloir au tout prix imposer ce projet.
Mail 6098			X		X								X				Un Anonyme de Charmentray, a écrit : Ayant été avisé tardivement de cette enquête (problème de diffusion des informations sur notre commune), je me permets d'attirer votre attention sur la commune de Charmentray (77410) sur laquelle les problèmes environnementaux s'accumulent. Notamment, concernant la pollution des eaux. Cette commune ne possède toujours pas de station d'épuration ni de séparation des eaux usées et eaux pluviales et tout est rejeté directement dans la Marne. De plus une usine de méthanisation a vu le jour sur notre commune sans aucune garantie concernant les effets secondaires (pollution par ruissellement par exemple) ni mention dans le PLU. Le nombre de passages de camions est plus important et risque d'augmenter encore alors que le SDRIF s'oriente vers une diminution des transports. Beaucoup de points restent en suspens depuis trop longtemps maintenant. La zone Natura 2000 risque d'en pâtir. Ma contribution reste vague car je suis pris au dépourvu (par rapport à la date de clôture) mais je tenais à attirer votre attention sur un réel danger de pollution sur notre commune et ses environs. Nous l'avons déjà signalé maintes fois (Communauté de communes, Préfet). Que chacun assume ses responsabilités en cas d'aggravation de la situation.
Mail 6099													X	X			Une Anonyme de Noiseau, a écrit : Je suis pour le SDRIF-E car protéger les terres de Noiseau, c'est éviter de futures constructions et donc de futures inondations catastrophiques sur la commune mais aussi sur les communes avoisinantes.
Mail 6100		X	X		X												M.THISSE (Association ROSNYIAURES) de Rosny-sous-Bois, a écrit : En accord avec nos adhérents nous vous transférons par la présente nos remarques et demande d'évolution du SDRIF-E selon les éléments que nous avons décrits dans le document en pièce jointe. Ce document, de 2 pages, détaille les préoccupations de l'Association, sur le territoire de Rosny-sous-Bois en ce qui concerne : La densification, l'arrivée de la ligne 15 et des travaux que cela implique, les espaces naturels à conserver.
Mail 6101																	Cette observation a été annulée.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6102																	Cette observation a été annulée.
Mail 6103			X		X				X								<u>M. DUPART de Savigny-sur-Orge, a écrit :</u> Protection de l'environnement. Je suis opposé à la construction du pont entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine. En plus de détruire des surfaces d'espaces naturels sur ses emprises, il serait cause d'augmentation du trafic routier dans ce secteur, causant un accroissement d'émission de GES et de polluants déjà importants près de l'aéroport d'Orly. Je préconise à cet endroit une traversée réservée aux mobilités actives ou aux transports en commun.
Mail 6104					X							X		X			<u>Une Anonyme de Mareil-Marly, a écrit :</u> Délimitation de l'armature verte à Mareil-Marly L'essentiel des remarques et propositions sont ci-après : L'espace agricole englobant l'armature verte actuellement définie par la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » correspond aux zones N (Naturel) et AUp1 (A Urbaniser en priorité) des lieux-dits « Les Violettes » et « Les Egarés » mentionnées dans le PLU de Mareil-Marly approuvé en mai 2021. La création de la zone AUp1 dans le PLU est tout à fait regrettable puisqu'elle a pour objectif d'urbaniser une partie de l' « espace agricole à préserver ». Cet espace agricole correspond à un ensemble contigu de vergers maillés par un réseau de sentes et constitue le « poumon » de Mareil-Marly, remarquable par sa taille, son intérêt écologique, environnemental et son emplacement proche du centre de la commune et son caractère unique parmi toutes les communes alentours.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Nous souhaitons donc que l'armature verte soit définie de manière à englober les actuelles zones N ET AUp1 des lieux-dits « Les Violettes » et « Les Egarés » définies dans le PLU approuvé en mai 2021 pour la commune de Mareil-Marly, ceci afin de sanctuariser l'ensemble de l'espace agricole de ces lieux-dits.</p> <p>Nous demandons donc la modification de la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » du SDRIF-E selon la représentation suivante :</p>  <p><i>Proposition d'armature verte sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional »</i></p>
Mail 6105			X		X	X		X	X					X	X		<p>Une Anonyme de Massieu, a écrit : Stop au BIP. Limiter le développement logistique du territoire. La création de nouvelles zones logistiques entre en contradiction avec les objectifs inscrits dans le Plan d'Actions Régional relatifs à la limitation de l'artificialisation des sols, à l'atteinte du Zéro Emission Nette de Gaz à Effet de Serre ainsi qu'à la préservation des espaces naturels,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	agricoles et forestiers et des cours d'eau. Au vu de la nécessité d'adapter le territoire et d'assurer sa résilience, les infrastructures logistiques (tant les entrepôts de stockage que les dessertes) doivent s'appuyer sur le réseau déjà existant en densifiant les zones logistiques existantes et en améliorant la multimodalité déjà déployée. Les orientations réglementaires doivent interdire les possibilités de création de nouvelles zones logistiques exclusivement desservies par des voies routières. La préservation des réservoirs de biodiversité (espaces naturels, agricoles, forestiers et cours d'eau), ainsi que de leurs continuités, doit être prioritaire et aucune dérogation ne doit être possible. La continuité des berges ne peut être compensée par la mise en place d'un cordon végétal lors de l'aménagement d'un port. D'autant plus que la majorité des nouvelles zones logistiques prévues par le SDRIF sont localisées dans l'agglomération, zone la plus dense où la renaturation est plus que nécessaire pour répondre aux enjeux actuels par exemple : limiter le risque d'inondation, créer des îlots de fraîcheur urbain, assurer la résilience alimentaire...
Mail 6106			X														<p>Mme GALLOIS de Bures-sur-Yvette, a écrit :</p> <p>Aménager la grande couronne pour redonner leur place aux mobilités actives</p> <p>En grande couronne, il est urgent de mettre la priorité sur les aménagements pour les piétons et aux cyclistes, d'y consacrer des budgets conséquents et d'arrêter tous projets au coût démesuré favorisant l'autosolisme tel que le projet de viaduc routier entre Athis et Vigneux et de port industriel sur Vigneux inscrits au SDRIF-E. Pour avoir un budget conséquents alloués aux mobilités actives nous proposons d'inscrire une part fixe minimale de 10% du budget de toute réalisation routière à destination des circulations douces. L'objectif que se fixe la Région Ile de France de décarboner les transports et d'accorder plus de place aux mobilités actives est primordiale. Les attentes des habitants de la grande couronne à l'égard du vélo sont fortes et nombreuses. Beaucoup de personnes souhaitent se déplacer à vélo mais n'osent pas en raison du trafic et de la vitesse dans les rues de nos villes et sur les routes départementales où les risques d'accidents mortels sont les plus importants. Le SDRIF-E se doit de répondre à ces personnes avec un projet pour les mobilités actives beaucoup plus ambitieux. Rappelons deux chiffres : en Ile-de-France les 2/3 de déplacements font moins de 3 km (EGT IDFM 2018) soit 15 min à vélo, et selon le SDRIF-E, en 2040, 90% des francilien/ne.s vivront à moins de 2 km d'une gare. L'ambition c'est de développer des continuités cyclables entre les polarités identifiées dans le SDRIF-E. Par exemple en Essonne il faut prévoir de pouvoir se déplacer de façon sécurisée et efficace entre Limours, Paris-Saclay, Arpajon et les Ulis-Courtabœuf, ce qui n'est actuellement pas le cas. Il faut aussi rendre possible les déplacements au sein des polarités. Typiquement aller des Ulis à la zone d'activité de Courtabœuf à vélo doit être dans le programme, il s'agit de résoudre cette coupure urbaine (PDUIF 2010 Institut Paris Région) sans détours réhilitaires et sans dédier tous l'espace aux motorisés, d'autant que des propositions moins couteuses sont faites depuis 5 ans par les associations. L'ambition c'est aussi de prévoir des rabattements sécurisés vers les gares, d'y faire du stationnement abrité et facile d'accès pour un nombre très important de vélo. L'ambition, c'est enfin de mutualiser les liaisons agricoles identifiées sur la carte « Développer l'Indépendance productive régionale » avec les itinéraires cyclables. Cela se fait de plus en plus comme le montre le panneau ci-joint :</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	
Mail 6107							X							X		X	Une Anonyme de Jouy-le-Moutier, a écrit : Contre la prison de Magnanville. Une aberration, un projet de prison à 150 mètres d'un lycée, 150 mètres d'habitation sur des terres agricoles. En plus, bientôt une résidence de personnes âgées verra le jour. Nous devons protéger nos lycéens, quel stress pour eux, des prisonniers en semi-liberté. La vie des citoyens va être impactée. Nous devons protéger nos terres agricoles et non les bétonner. On choisit des terres en friche, des zones industrielles.
Mail 6108			X					X						X			M. LEDUC de Paris, a écrit : Il faut assurer la résilience alimentaire du territoire francilien Il Comme pour tout projet d'envergure, une enquête publique est en cours, où les habitants de la région peuvent donner leur avis. Elle s'achève le 16 mars à midi. Le SDRIF-E est présenté comme super écolo (d'où le 'environnemental'), mais plusieurs collectifs franciliens, dont les naturalistes des terres, l'ont décortiqué par le menu, et il s'avère sans surprise qu'il n'est pas aussi vert qu'il n'y paraît (cf. communiqué de presse en PJ, citant jusqu'aux élus de Paris qui affichent leur scepticisme). Par exemple la région va déroger au ZAN, elle va mener à la construction ou l'élargissement de 250 km de routes donc augmentation des émissions de CO2... Le plateau de Saclay, que tu as probablement fréquenté, et sa future ligne 18 en fournissent une illustration éloquent : on construit sur des terres exceptionnellement fertiles (qui n'ont pas besoin d'irrigation en période de sécheresse ! On fragmente des zones humides soi-disant protégées, on construit des infrastructures de transports non nécessaires, qui vont fatalement entraîner une urbanisation du plateau... Alors que ces terres pourraient être sanctuarisée et permettre de nourrir une partie des franciliens. Donc nous encourageons les gens à participer à l'enquête publique, et les collectifs ont préparé des argumentaires sur 10 thèmes, ici : https://bit.ly/sdrife . Il suffit de se laisser guider par les instructions, qui amènent à la fin sur le site de l'enquête. C'est très rapide. Il est conseillé de personnaliser l'argumentaire, mais au pire on peut juste copier-coller

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	les textes préparés. On peut envoyer autant de commentaires que l'on veut. Pour en savoir plus sur le SDRIF : Côté pile, la doc officielle sur le SDRIF (notamment le résumé non technique, pas trop long) : https://www.registre-numerique.fr/sdrif-e/documents# Côté face, un article sur le blog de Mediapart sur le sujet : https://blogs.mediapart.fr/coordination-des-luttes-locales-idf/blog/100224/pour-un-futur-desirable-pour-la-region-ile-de-france J'avais assisté à l'unique réunion publique sur le SDRIF. L'immense majorité des participants étaient des membres de collectifs en lutte contre des projets d'aménagement (lignes 17 et 18, A104bis, Boulevard Intercommunal du Parisis...), et de nombreux points problématiques ont été soulevés. C'était encourageant de voir un public déterminé et que ne s'en laisse pas compter. Et 'en même temps' c'était décourageant de voir que les seules personnes intéressées par la question du SDRIF (un programme qui nous concerne tous) étaient des militants. Donc ces interventions n'ont dessillé personne (hormis, peut-être, les 3 interprètes en langue des signes qui officiaient sur le plateau). Et on espère qu'elles ont suscité la curiosité des enquêteurs présents ce soir-là.
Mail 6109			X		X		X									X	Mme BAILLEAU de Groslay, a écrit : Je suis contre le projet car la construction du BIP est une aberration écologique pour la faune, la flore et à la population. Je réside à Groslay face aux terrains destinés au BIP : Avions, trains, voitures sont déjà notre quotidien alors nous avons besoin du peu de verdure qu'il reste. Qu'en est-il des promesses pour lutter contre le dérèglement climatique ? Notre quartier va devenir invivable si ce projet voit le jour. Nous avons déjà deux grands axes routiers près de notre ville : ça suffit.
Mail 6110		X			X		X								X		Un Anonyme de Lésigny, a écrit : Urbanisation de terrains agricoles par la ville d'Ozoir-la-Ferrière. Contre le projet de la ville d'Ozoir-la-Ferrière d'urbanisation des terrains agricoles situés de part et d'autre de la D354 entre le clos de La Vigne et l'entrée d'Ozoir. L'un des objectifs majeurs du SDRIF-E est de veiller à la qualité de vie des Franciliens, objectif incompatible avec le projet d'urbanisation proposé par la ville d'Ozoir-la-Ferrière : scandale écologique par la disparition des terrains agricoles, artificialisation des sols, atteintes à la biodiversité, forte densification du trafic routier qui viendrait paralyser des voies déjà saturées par le trafic routier que la Francilienne ne peut déjà plus absorber. La population des petits villages briards des alentours subit déjà les graves pollutions liées au survol de ce secteur par les avions qui décollent d'Orly. Si ce projet voyait le jour, elle devrait faire avec encore plus de risques d'accidents, encore plus de stress, encore plus de pollutions, encore plus d'atteintes à la santé.
Mail 6111			X														Mme VERAÏN de Deuil-la-Barre, a écrit : Contre le projet de BIP est Groslay à Garges Mon avis est défavorable, il y a déjà assez de voies rapides
Mail 6112					X			X								X	M. LEDUC de Paris, a écrit : Contre l'artificialisation des sols (et de la nourriture et de la vie !). La trajectoire proposée par la région ne permettra pas d'atteindre le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en 2050. Pourtant, la révision du SDRIF a été initiée suite à la Loi Climat et Energie d'août 2021 dans l'objectif d'intégrer l'objectif ZAN. Cette trajectoire a été définie d'abord au regard d'objectifs de développement démographique et économique qu'il convient de remettre en question. Car la mise en œuvre du ZAN participe fortement à la lutte contre les effets du réchauffement climatique, la résilience alimentaire ou encore à l'atténuation de l'érosion de la biodiversité. La région doit donc proposer une trajectoire plus ambitieuse et viser le Zéro Artificialisation Brute, et anticiper la renaturation pour les territoires les plus denses pour lesquels l'habitabilité en 2050 n'est pas assurée.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6113			X		X												M. DUPART de Savigny-sur-Orge, a écrit : Protection des espaces naturels. Je suis opposé au projet de port industriel détruisant 50 ha d'espaces naturels dans la plaine de la Saussaie à Vigneux sur Seine (Essonne). La préservation des espaces naturels est indispensable pour ralentir la disparition de la biodiversité dans notre région. Selon la MRAE, le rythme actuel de consommation d'espaces naturels ne permet pas d'atteindre l'objectif d'absence l'artificialisation nette en 2050, il faut donc cesser d'artificialiser dans notre région et utiliser plutôt les nombreuses friches industrielles et les ports d'Evry et de Corbeil très proches.
Mail 6114					X								X	X			Une Anonyme de Noiseau, a écrit : Protégeons les terres agricoles, elles permettent de préserver la faune et la flore, une absorption des eaux de pluie afin de recharger les nappes phréatiques, une alimentation en circuit court. Et à Noiseau nous avons un jeune agriculteur pour prendre la relève ! Gardons et protégeons notre cadre de vie.
Mail 6115			X			X	X										Une Anonyme a écrit : Vous écrivez : "Pour se construire, la région polycentrique doit s'appuyer sur un réseau de transports dense permettant de relier ses différents territoires. ...le développement de transports collectifs toujours plus performants, couplés à des modes de déplacements plus souple pour ce que l'on nomme << le dernier kilomètre >>. Mais ne pensez-vous pas que précisément, ce qui mine les franciliens, ce sont les transports ? Où se situe le rééquilibrage des territoires quand de nombreuses entreprises quittent le pauvre Est (exemple à Noisy-le-Grand) pour le riche Ouest, obligeant des milliers de salariés à emprunter des RER de plus en plus impraticables ? A quel moment a-t-on décidé de tout miser sur les transports et la concentration des bassins d'emploi (La Défense, Issy-les-Moulineaux), au détriment de la proximité et de la qualité de vie ? Savez-vous que plutôt que la pénibilité du travail, de nombreux franciliens évoquent la pénibilité des transports ? Multiplier les lignes de métro ne résoudra rien, tant que des âmes charitables ne se préoccupent pas de rapprocher les entreprises des lieux d'habitation. Il semble hélas que ce nouveau schéma directeur emprunte le chemin inverse...Bien tristement.
Mail 6116							X									X	Une Anonyme de Magnanville, a écrit : Nous estimons que la construction de la prison a l'emplacement choisi impactera durablement notre vie quotidienne en tant d'usager du lycée. Nos enfants auront pour arrière-cour les fenêtres des cellules avec tout ce que cela peut engendrer comme nuisance et anxiété. Comment pourront-ils étudier sereinement dans ces conditions. Nous déplorons de ne pas être écoutés et de ne pas prendre en considération tout le travail fourni par l'association TCMP.
Mail 6117							X							X		X	Une Anonyme de Mantes-la-Ville, a écrit : Non à la prison de Magnanville. Je suis contre ce projet qui non seulement va nuire aux cultures de la région ainsi qu'au bien-être des riverains et des communes alentour.
Mail 6118			X		X		X										M. LE ROY de Chatou, a écrit : Non au Bip ! Un projet du siècle dernier, qui date des années 30 ! Depuis le monde a changé : menace sur la biodiversité et le climat, on a déjà beaucoup de routes et plus, beaucoup d'espaces verts en Ile-de-France. Le désir des franciliens est d'améliorer la qualité de vie et sortir d'une mobilité polluante. Il faut arrêter le tout voiture et développer les mobilités douces. Il est tant d'abandonner ce projet du siècle dernier !
Mail 6119				X				X	X								Un Anonyme d'Emerainville, a écrit : Opposition au projet du SDRI.F. Je comprends que le besoin en logement est de plus en plus important et qu'il est nécessaire de construire de nouveaux logements qui, de plus, respecteront les dernières réglementations

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	environnementales. Cependant, je ne comprends pas l'intérêt dans certaines communes telles que celle où je réside (Emerainville) ou il y a eu, par exemple, un gros projet immobilier dans le quartier de Malnoue et pour lequel il reste encore de nombreux logements invendus qui ne trouvent pas preneurs que ce soit pour de la résidence principale ou de l'investissement locatif. Quel serait donc le bénéfice de construire de nouveaux logements si ceux déjà existants ont du mal à se vendre et cela même bien avant la hausse des taux d'emprunts ? Ne serait-il pas plus judicieux de favoriser des projets de rénovation sur certains bâtiments inhabités ou inutilisés, voire transformer des anciens locaux de bureaux, ce qui permettrait de mieux maîtriser les besoins en logements en fonction de la demande tout en allant dans le sens des objectifs de la non artificialisation des sols. Cela serait bien plus cohérent avec les enjeux de gaz à effet de serre qui sont préoccupants et pour lesquels la construction immobilière est fortement responsable. Merci de nous donner l'opportunité de nous exprimer.
Mail 6120				X													Un Anonyme de Vincennes, a écrit : Bois parisiens : Les bois de Vincennes et Boulogne font l'objet d'abattages d'arbres inconsidérées et d'éclaircies non justifiées. Des manifestations festives y sont organisées genre « We love green » et ses 110000 festivaliers au cœur même du bois de Vincennes qui est classé. Je demande à ce que les deux bois parisiens soient sanctuarisés et que leur gestion soit déléguée non pas uniquement à Paris mais également aux communes riveraines.
Mail 6121		X		X			X		X						X	X	Une Anonyme de Deuil-la-Barre, a écrit : Aménagement de l'avenue du Parisis figurant dans le projet du SDRIF-E. n : J'habite Deuil la Barre depuis 32 ans. Nous avons à proximité de notre domicile des espaces verts naturels qui ont été gelés depuis une trentaine d'années en vue de l'aménagement de l'avenue du Parisis. J'ai parcouru le projet du SDRIF-E qui recense les différentes orientations qui ont été arrêtées. On peut y lire notamment la préservation des ressources locales, notamment pour produire plus local, le maintien d'un environnement sain et sûr, le rafraichissement des villes grâce aux solutions fondées sur la nature. Or, le projet de l'aménagement de l'avenue du Parisis, prétendument abandonné, puis repris dans le SDRIF va à l'encontre de tous les concepts positifs qui y sont développés. Si cette route était réalisée, les conséquences négatives seraient nombreuses : - artificialisation et donc imperméabilisation des sols ; - élimination de terres qui pourraient faire progresser l'autonomie alimentaire et le développement du maraichage, apportant ainsi des produits locaux aux habitants, - destruction de la biodiversité et des espaces verts naturels - face aux effets du changement climatique et aux périodes de fortes chaleurs de plus en plus fréquentes l'été, il serait important de préserver et même de développer toute la végétation existante, en créant ainsi des îlots de fraîcheur où se réfugier. Par ailleurs, nous sommes situés en zone PEB, juste en dessous des couloirs aériens de Roissy. Nous subissons des nuisances sonores de plus en plus importantes qui portent atteinte à notre qualité de vie (sommeil perturbé, difficulté à profiter des jardins l'été ...). Ajouter le bruit des véhicules et intensifier la pollution ne serait pas compatible avec ce qui est défini dans le SDRIF, à savoir de limiter l'exposition des populations et d'adapter les projets d'aménagement dans les secteurs déjà soumis à un niveau de bruit élevé, ce qui est notre cas. Enfin, la réalisation de cette route irait à l'encontre de ce que l'on peut lire dans le projet du SDRIF : "L'enjeu de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, mais aussi des espaces ouverts urbains, a été au cœur de la construction du SDRIF-E, afin d'engager l'aménagement du territoire régional vers un objectif de zéro artificialisation nette à l'horizon 2050". En conclusion, profitons de l'existant, ces espaces naturels gelés depuis de si nombreuses années, permettant de valoriser un poumon vert, d'encourager l'installation de maraichers, de développer la faune et la flore, de préserver des îlots de fraîcheur, de répondre à l'objectif de zéro artificialisation des sols, et de ne pas ajouter de la pollution et des nuisances sonores à des zones d'habitation qui en souffrent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6122			X		X	X								X			déjà. Je suis donc contre l'aménagement de l'avenue du Parisis contenu dans le SDRIF-E. Mme LITTIERE de Ferrières-en-Brie, a écrit : Renforcer les transports de proximité plutôt que de créer des métros en espaces agricoles. J'habite à Ferrières-en-Brie (77164) et j'ai pu constater la difficulté de déplacement en transports en commun pour des trajets de proximité mais transversaux. Aller de Ferrières-en-Brie à Thorigny : 15 à 20 minutes en voiture, 1h30 en bus De Ferrières-en-Brie à Emerainville : 7 minutes en voiture, 1h10 en transports. Plus de bus après 21h30 et pas de bus avant 6h du matin donc impossible de se rendre à Thorigny pour commencer son travail à 7h. Quant aux voies douces, pas assez de zones aménagées, donc trop dangereux. L'aménagement de nouvelles lignes de métro traversant des zones agricoles est en contradiction avec le polycentrisme et la volonté de proximité affichée dans le Plan d'Aménagement Régional. Ces lignes sont inutiles pour rapprocher les habitants de leur lieu de travail (trajets qui ne suivent pas ces axes) et auraient pour effet un étalement urbain aggravé. En effet, des lignes nouvelles en zone rurale (notamment la ligne 17 nord et 18 ouest), dont certaines gares se trouvent actuellement loin de toute urbanisation, entraînerait l'artificialisation de ces terres et la disparition d'espaces naturels, agricoles et forestiers pourtant indispensables à la résilience du territoire. Il faut concentrer les efforts sur les transports de proximité (ou transports du quotidien) en améliorant ceux existant dans l'agglomération parisienne et en renforçant le réseau lacunaire (hors réseau ferré) dans la grande couronne. Il est également nécessaire d'agir réellement sur les mobilités douces, pour lesquelles les orientations réglementaires sont vagues, sans objectifs chiffrés et peu prescriptives.
Mail 6123			X														Mme LITIERE de Ferrière en Brie a écrit : Transports de proximité J'habite à Ferrières-en-Brie (77164) et j'ai pu constater la difficulté de déplacement en transports en commun pour des trajets de proximité mais transversaux. Aller de Ferrières-en-Brie à Thorigny : 15 à 20 minutes en voiture, 1h30 en bus. De Ferrières-en-Brie à Emerainville : 7 minutes en voiture, 1h10 en transports. Plus de bus après 21h30 et pas de bus avant 6h du matin donc impossible de se rendre à Thorigny pour commencer son travail à 7h. Quant aux voies douces, pas assez de zones aménagées, donc trop dangereux. L'aménagement de nouvelles lignes de métro traversant des zones agricoles est en contradiction avec le polycentrisme et la volonté de proximité affichée dans le Plan d'Aménagement Régional. Ces lignes sont inutiles pour rapprocher les habitants de leur lieu de travail (trajets qui ne suivent pas ces axes) et auraient pour effet un étalement urbain aggravé. En effet, des lignes nouvelles en zone rurale (notamment la ligne 17 nord et 18 ouest), dont certaines gares se trouvent actuellement loin de toute urbanisation, entraînerait l'artificialisation de ces terres et la disparition d'espaces naturels, agricoles et forestiers pourtant indispensables à la résilience du territoire. Il faut concentrer les efforts sur les transports de proximité (ou transports du quotidien) en améliorant ceux existant dans l'agglomération parisienne et en renforçant le réseau lacunaire (hors réseau ferré) dans la grande couronne. Il est également nécessaire d'agir réellement sur les mobilités douces, pour lesquelles les orientations réglementaires sont vagues, sans objectifs chiffrés et peu prescriptives.
Mail 6124					X												Mme DUVEAU a écrit : Observations et propositions à propos des jardins partagés (or25) par les Eco jardins du Plateau, jardin partagé. Tout d'abord merci d'avoir noté les jardins partagés dans votre OR25 principalement comme un espace vert et de loisirs qui ont une fonction sanitaire et sociale et environnementale.... Mais aussi éducative et expérimentale pour la transition écologique. Nos Eco jardins du plateau situé sur le plateau de Palaiseau, parcelle cadastrale BE20 et BE22 qui fonctionnent avec une quarantaine de jardiniers (et une trentaine d'enfants) sur un espace de 2800m2

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	avec un bail précaire de la mairie est un vrai poumon pour le quartier depuis 7 ans pour les voisins, les écoliers et collégiens, les retraités, les associations : aquarelle par exemple... mais aussi la biodiversité. Nous avons pu sanctuariser une grande haie à l'Ouest (tout au long du terrain plus vaste) comportant toutes les baies d'automne qui est un vrai puits de biodiversité devant laquelle passe maintenant par un chemin que nous entretenons des cheminements piétonniers de la ville (parcours 3 vert). Cette haie permet de découvrir des œufs de coccinelle, des cétoines verts...et nous permet d'avoir le concert de nombreux oiseaux... ce terrain devrait être construit, bétonné dans le cadre de Camille Claudel 2...alors que personne ne souhaite cela, D'ailleurs les Eco jardins pourraient être étendu à tout le terrain qui est plus vaste et pourrait servir aussi à des jardins d'étudiants ou aux écoles qui nous entourent. Perdre ces éco jardins, ce serait perdre une part du social du quartier par les nettoyages de la haie et du quartier que nous effectuons, ou le partage de soupes à base de nos courges, oseille ou poireaux ou de gouter au sirop de sureau, limonade de pissenlit avec les voisins, les autres jardins partagés ou les lieux d'éducation : écoles, collèges, maisons de quartier... Depuis que nous entrons et cultivons ce terrain, la terre est redevenue vivante (pleine de vers de terre) grâce à notre travail depuis 7 ans et sa couverture avec les déchets verts de tout le quartier. Nous n'avons sur cet espace ni eau (sauf celle de la pluie que nous épargnons précieusement), ni électricité. Sur cet espace, l'été même s'il fait chaud et nous cherchons actuellement comment y faire une ombrière pour mieux recevoir les jours chauds, il y fait bien 4 à 5° de moins que dans les rues bitumées, surtout à l'ombre de la grande haie ...Oui les éco jardins rendent le quartier Camille Claudel vivable et même petit à petit comestible, nous avons une grande aire devant les parcelles individuelles qui sont closes, qui est un jardin de rencontre, d'échange, de partage de ce que nous faisons pousser. Par notre mise en place de « canaux » et d'une mare, les pluies d'hiver y sont sauvegardées. De tels lieux devraient être sanctuarisés et pérennisés, car ils ne peuvent être déplacés, tout le travail effectué sur le terrain et son environnement serait à reconstruire...on le sait avant qu'une nouvelle haie soit un puits de carbone et de biodiversité comme celle que nous avons, cela prendra au moins 10 à 20 ans... Nous demandons à ce que ces jardins partagés les Eco jardins du plateau soit pérennisés pour tout ce qu'ils apportent à la ville, à la communauté de commune, au département et à la région puisque nous participons à toutes les actions environnementales de ces institutions. Mais aussi que cette dernière grande haie le soit aussi pour la tranquillité et la fraîcheur du quartier. En vous remerciant de votre écoute, nous restons à votre disposition.
Mail 6125													X			X	M. BIZOLIER de Charmentray a écrit : Problèmes environnementaux dans ma commune. Ayant vu une affiche annonçant une enquête publique sur les grilles de la Mairie, je me suis arrêté pour en connaître l'objet. A sa lecture, j'ai compris qu'il s'agissait de la révision du SDRIF afin d'élaborer un SDRIF Environnemental. L'environnement étant un sujet qui m'interpelle depuis longtemps, j'ai recherché, dans les documents mis à disposition sur Internet, ce qui concernait ma commune, à savoir Charmentray (77410) et je n'ai pas trouvé beaucoup d'informations claires sur ce sujet. J'habite la commune depuis 1978 et je m'étonne, entre autres, que la commune ne possède toujours pas de station d'épuration en 2024 (aucun traitement des eaux usées qui sont rejetées directement dans la Marne), ni de zones définies pour la protection des captages d'eau...Cela a été remis en lumière lors de l'étude de l'enquête publique récente (2023) concernant le projet du PLU pour Charmentray. J'entends parler du projet de station d'épuration depuis mon arrivée en 1978 ! Et les périmètres de protection des 2 captages d'eau potable en activité sur la commune sont toujours en attente d'une procédure DUP depuis de bien trop nombreuses années... Mais rien dans le projet de SDRIF Environnemental pour remédier à ces graves manquements...De plus, au niveau environnemental, on peut aussi se poser des questions sur les risques potentiels engendrés par l'installation d'une ICPE (installation classée pour l'environnement) pour la production de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Biogaz qui n'apparaissait même pas dans le projet du PLU ! (Parmi mes interrogations : traitement des effluents ? plan de prévention liés aux risques ? évaluation par rapport au périmètre du site Natura 2000 ?).
Mail 6126		X	X					X									<p><u>M. ROBEL de Montreuil a écrit :</u> Dédensifier la Métropole.</p> <p>On ne peut plus se permettre de faire croître la région Ile de France. On ne doit plus continuer de densifier des zones déjà très denses comme le prévoit l'OR 57 : il faut au contraire renaturer les espaces urbaines, préserver les arbres existants, les zones agricoles comme le triangle de Gonesse, limiter l'artificialisation des sols en se donnant les moyens du ZAN, végétaliser autant qu'on le peut les zones denses. Et éviter à tout prix l'artificialisation des réservoirs de diversité qui doivent être sanctuarisés. AUCUNE dérogation ne doit être possible. A Noisy-le-Grand, il faut sanctuariser le Bois Lumière qui doit rester un poumon vert sauvage et inaccessible, à proximité d'un futur hub de transports à la gare de Noisy-Champs. Il faut imposer la conservation des arbres matures existants, les considérer comme des éléments de patrimoine qui contribuent à la lutte contre le dérèglement climatique. L'obligation de densifier (OR57) va forcément se traduire par des abattages et la disparition d'espaces de pleine terre. Ces arbres doivent être mentionnés dans le SDRIF-E. Ils sont menacés dans le bois de Vincennes, mais aussi à la porte de Montreuil où on prévoit d'en transplanter certains sans aucune garantie de succès. Il faut aussi refuser les logiques de compensation. 3 jeunes arbres ne rendent pas les mêmes services qu'un arbre mature. Côté transports, il faut privilégier les transports en commun de proximité dans les zones déjà urbanisées pour désenclaver certains territoires, mais en aucun cas aménager des gares et des lignes de métro dans des zones agricoles comme à Gonesse. Les lignes 17 nord et 18 ouest sont inutiles et vont contribuer à l'urbanisation de ces secteurs. De même les orientations règlementaires sur les mobilités douces et les pistes cyclables sont très vagues et trop peu prescriptives. Il faut des objectifs chiffrés et les moyens de les atteindre. Le problème numéro 1 de la Région IDF aujourd'hui est le déséquilibre entre l'ouest qui est riche et où l'activité se concentre, et l'est pauvre qui concerne les lieux d'habitat. Rien n'est fait pour réduire ces déséquilibres et pour rapprocher les lieux d'activités des lieux d'habitat. On doit tout faire pour que 68% des emplois ne soient plus concentrés sur 6% du territoire comme actuellement. La création de lignes de transport de desserte ne va faire qu'aggraver cette situation. On ne peut pas accepter que la Région se dispense d'atteindre l'objectif du ZAN qui est déjà trop modeste. La Région n'a pas besoin de construire 70000 logements par an, elle doit cesser de croître au détriment des autres régions françaises. Vu l'urgence de lutter contre le dérèglement climatique, il faut maintenant viser un objectif plus ambitieux, celui de Zéro Artificialisation Brute, ce qui passe par une logique de renaturation massive de la Région.</p>
Mail 6127									X							X	<p><u>Mme HOFMANN de Marseille a écrit :</u> BIP.</p> <p>La santé et l'avenir de 7000 enfants concernés directement car leurs écoles sont situées le long du tracé ! C'est inadmissible et irresponsable de la part des collectivités locales engagées car le BIP menacerait la santé et les capacités d'apprentissage d'environ 7 000 enfants, de la crèche au lycée, car 30 établissements d'accueil ou scolaires sont situés le long du BIP Est. Or ces écoles sont déjà en dépassement des normes de l'OMS pour la pollution de l'air et pour le bruit (car situées sous les couloirs aériens de Roissy). C'est un enjeu pour la santé et l'avenir de ces jeunes et leurs familles et pour tout le territoire où ils vivent ! C'est prouvé, les enfants sont les premières victimes des effets des polluants dans l'air. En milieu scolaire, le bruit des transports est associé à des problèmes d'apprentissage et de performance scolaire. Il affecte la compréhension de la parole, la mémoire, provoque des problèmes d'attention ainsi qu'une difficulté à lire.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6128					X										X	X	Mme GOUBIN de Gennevilliers a écrit : Non au tronçon est du BIP. Ce projet de route amènerait des milliers de voitures et de camions entraînant inévitablement une augmentation des pollutions sonores et de l'atmosphère. Cette pollution néfaste pour la santé touchera tout particulièrement les enfants des crèches, des écoles et lycées à proximité du BIP, ces établissements dépassent déjà les normes de l'OMS. Alors avec ce projet...n'en parlons pas ! C'est sans parler de la destruction d'une ferme et d'espaces naturels, chers aux habitants, qui obligatoirement sera synonyme de destruction de la biodiversité. Il y aura augmentation du CO2, que fait-on de la lutte contre le changement climatique ? Pour toutes ces raisons et bien d'autres, pour assurer un monde "vivable" dans l'avenir, il faut abandonner ce projet d'un autre temps.
Mail 6129	X	X	X			X		X						X	X		M. LOUP de Domont a écrit : AVIS du Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) sur le projet de SDRIF arrêté le 12 juillet 2023. Dans sa partie introductive, le résumé non technique indique comme objectif de la révision du SDRIF, la recherche d'un « Nouvel équilibre » avec lequel le CPTG est en grande partie d'accord - sous réserves de quelques précisions décrit en ces termes : Dans quelle Île-de-France voulons-nous vivre en 2040 ? Adaptation au changement climatique, Construction de logements, qualité de vie, protection des espaces naturels et végétalisation des villes, création d'emplois et ré industrialisation, résorption des inégalités territoriales, résilience agricole et alimentaire ? ces préoccupations majeures d'actualité touchent tous les Franciliens et les acteurs qui font l'aménagement de la région. Pour faire face aux défis majeurs de notre temps que sont le changement climatique et les menaces sur la biodiversité, le Schéma directeur de la région Île-de-France ? Environnemental, ou SDRIF-E, met en œuvre une vision inédite de la planification territoriale afin de concilier l'excellence et la résilience du territoire francilien. D'un projet initial d'aménagement, le SDRIF-E désormais de proposer un véritable projet de société pour « ménager » l'Île-de-France. Le SDRIF-E définit ainsi la trajectoire collective à emprunter pour bâtir une région où la qualité de vie sera un enjeu central. Il trace la voie pour concilier à la fois l'attractivité économique, la qualité environnementale et « l'esprit village » qui font le charme et la singularité de l'Île-de-France. Un tel objectif nécessiterait une rupture, une réorientation de la politique d'aménagement et d'urbanisation de l'Île-de-France. Pourtant, ce qui nous est proposé se situe dans la continuité ou l'aggravation de la trajectoire du SDRIF de 2013, raison pour laquelle nous gardons dans la suite de cet avis la simple appellation SDRIF. On ne saurait se contenter de rajouter un « E » comme Environnemental comme une cerise sur le gâteau, pour que l'Île-de-France puisse s'affranchir de sa responsabilité de prendre à bras-le-corps l'enjeu climatique dans l'ensemble de ses politiques, et au premier chef celle de l'aménagement du Territoire qui entend « dessiner les contours du territoire francilien à horizon 2040 ». I. OBSERVATIONS GENERALES SUR LE SDRIF Nous estimons que l'affichage d'un SDRIF qui prétend être « Environnemental » et respecter la loi « Climat et Résilience » est en contradiction totale avec la reprise des grands objectifs de la loi de 2010 de Nicolas Sarkozy sur le Grand Paris qui se traduit par une concentration exacerbée des emplois, des richesses économiques, des transports, des revenus ? au détriment de la préservation des espaces de nature et de la lutte contre les pollutions de l'air et sonores. Sont notamment incompatibles avec le dérèglement climatique la croissance de l'Île-de-France, les 70 000 logements /an sans veiller à leurs destinataires ou encore les 200 km de métro, dont les lignes inutiles 17 Nord (Le Bourget / Roissy) et 18 Ouest (Saclay Versailles). 1/ la poursuite de la croissance de l'idf est insoutenable. Avec les valeurs affichées dans le nouveau SDRIF,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>comment peut-on cumuler, sur 2% du territoire, 18% de la population, 30% des richesses et 40% de la recherche ? Une certaine tendance à la réduction de cette croissance était enregistrée de 2015 à 2021, avec une augmentation de 250 000 habitants, soit 39 000 habitants/an. Pourquoi alors reparti à la hausse avec le nouveau SDRIF : + 50 000 habitants/an ? Ce chiffre doit être impérativement révisé, avec dans un premier temps, un objectif de stabiliser la population, puis ensuite la réduire. Sur l'objectif qui a été reconduit de + 70 000 logements /an, nous constatons que depuis la loi Sarkozy de 2010, ce chiffre a été atteint certaines années, ce qui n'a pas empêché l'aggravation massive du mal logement. Les besoins de logements sociaux en IDF sont ainsi passés- au cours de la période 2010-2022 - de 406 000 logements à 783 000. On voit bien que le problème n'est pas de décider un NOMBRE de logements a priori, mais de mettre en œuvre une politique du logement sur des bases nouvelles, notamment en matière d'attribution de ces logements. A qui sont-ils destinés ? A accroître le parc des Airbnb, déjà un record mondial ? A enrichir spéculateurs et promoteurs immobiliers l'Idf accueille l'essentiel des étrangers qualifiés et siphonne la moitié des jeunes qualifiés des autres régions pour leur 1er emploi. Il faut revoir complètement cette politique. L'IDF accueille l'essentiel des étrangers qualifiés et siphonne la moitié des jeunes qualifiés des autres régions pour leur 1er emploi. Il faut revoir complètement cette politique. La pyramide des âges est totalement déséquilibrée. L'IDF demande d'emplois qualifiés, de logements, de services. Les mettant aussi en concurrence avec les jeunes franciliens. Les entreprises franciliennes investissent dans leur professionnalisation, en pure perte à long terme, quand ces couples biactifs décident de quitter l'IDF avec leur famille, ne supportant plus les conditions de vie d'une ville dense et ses nuisances (pollution de l'air, pollution sonore, galère des transports, manque d'espaces verts, etc.). A l'inverse, les personnes âgées sont nombreuses à quitter l'IDF, alors qu'elles pourraient rééquilibrer la pyramide des âges : elles constituent un gisement de liens sociaux, de besoins de services de proximité, elles possèdent un potentiel de grands logements et ne réclament pas d'emplois.</p> <p>2/ Les inégalités ont explosé. On enregistre une dissociation grandissante de fonctions dans les territoires : des bassins habitat sans emplois ; des pôles d'emplois sans habitants. Les territoires riches se sont enrichis, les territoires pauvres se sont appauvris. 19 communes sur 1268 que compte l'Île-de-France (1, 47% des communes) cumulent la moitié de l'emploi. On enregistre un différentiel entre les emplois et les actifs localisés à Paris qui est passé de + 11 000 en 1999 à + 804 000 en 2019 (soit 73 fois plus). Jamais les populations n'ont été aussi éloignées du cœur d'agglomération. La loi du Grand Paris a raisonné « toutes choses égales par ailleurs », mais l'arrivée d'un transport redistribue les cartes. Les habitants échangent des « gains de temps de transport » contre des gains de place (logements plus vastes) ou des gains de cadre de vie (espaces de nature, jardin), en allant habiter plus loin. D'où une forte augmentation des distances/temps : un Beauvillésois (habitant de Villiers-le-Bel) consacre 7 années de travail supplémentaire dans une vie d'actif en temps perdu dans les transports.</p> <p><u>II. ANALYSE DETAILLEE</u></p> <p>Remarque sur les cartes.</p> <p>L'interprétation des 3 cartes, sans possibilité de les superposer ne facilite pas leur interprétation, indispensable pour expliciter les textes. Leur niveau de détail est insuffisamment précis. La carte « Maîtriser le développement urbain » est difficilement compréhensible : le gris et le vert sont utilisés indifféremment pour les forêts et pour les espaces agricoles. Le CPTG demande une couleur bien distincte pour les forêts et pour les espaces agricoles avec si nécessaire des nuances plus ou moins claires dans chacune des couleurs.</p> <p>Le SDRIF est composé de 4 grands chapitres :</p> <p>1/ Une région sobre et verte</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>2/ Une région productive et plus indépendante 3/ Une région Polycentrique 4/ Une région Solidaire Objectif 1/ Une région sobre et verte. -50% de consommation d'ENAF en Île-de-France d'ici 2031. La région francilienne est de loin le territoire le plus artificialisé de France, à plus de 23% de sa surface, soit deux fois plus que la moyenne nationale. Au même titre que les autres régions françaises, l'Île-de-France est soumise à l'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) d'ici l'année 2050 fixé par la loi Climat et Résilience du 22 août 2021. Contrairement aux autres régions dotées d'un SRADDET qui sont légalement contraintes de réduire de 50% leur rythme d'artificialisation nette d'ici 2031, l'Île-de-France est laissée libre de choisir sa trajectoire. Avec un objectif de réduction de moins 20% tous les 10 ans, la version actuelle du SDRIF ne permet pas d'atteindre l'objectif ZAN pour 2050 imposé par la loi. Nous demandons à minima l'inscription dans le SDRIF de l'objectif de réduction de 50% de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2031, par rapport à la décennie 2011-2021. Bien plus, nous approuvons la position de FNE IDF qui propose de tendre vers le Zéro Artificialisation Brute (ZAB), seule solution pour protéger intégralement les espaces naturels, agricoles et forestiers fort menacés de l'IDF. En effet, nous sommes très réservés sur la politique de « compensation » actuellement en vigueur. On peut actuellement bétonner les excellentes terres agricoles du Triangle de Gonesse, en prétendant « compenser » avec des hypothétiques plantations d'arbres sur des surfaces de même taille, sur les terres polluées de la Plaine de Pierrelaye (anciens champs épandages de la Ville de Paris). Ce site dégradé ? qu'il faudrait « réparer » - ne saurait servir à justifier la dégradation du Triangle de Gonesse : c'est une double peine. Objectif 2 / Une région productive et plus indépendante Deux points nous semblent essentiels.</p> <p>La souveraineté alimentaire Rappelons qu'il y a moins d'un siècle l'IDF avait une autonomie alimentaire de 80%. Notre région - qui possède les meilleures terres d'Europe - ne peut se contenter d'une politique agricole orientée principalement sur une agriculture mondialisée, destructrice des agricultures locales de la planète. L'IDF fournit aujourd'hui seulement 3% de notre alimentation et importe massivement des produits alimentaires venant de pays qui ne respectent pas nos normes de qualité. C'est également incompatible avec le nécessaire maintien d'une agriculture paysanne. Le plus important est de raisonner « qualité des sols » et non pas seulement surfaces en ha. Il est nécessaire de faire un inventaire des sols et de sanctuariser en totalité nos meilleurs sols. On pourrait imaginer un outil spécifique pour la sauvegarde des terres agricoles.</p> <p>La souveraineté industrielle. Il nous faut reconstituer le tissu industriel de l'IDF mis à mal par une désindustrialisation catastrophique. Nous avons pu mesurer pendant la pandémie notre incapacité de produire un vaccin au pays de Pasteur, ou encore les ruptures de stocks de médicaments, quand nous avons sur le sol francilien le siège de Sanofi, n°1 mondial de l'industrie pharmaceutique. Il faut impérativement que le patrimoine foncier et de main-d'œuvre de nos pôles industriels historiques : Aulnay-sous-Bois, Argenteuil, Vitry-sur-Seine soient préservés et que ces sites soient affectés prioritairement à la réindustrialisation (et non à des logements ou entrepôts de logistique). Nous avons des friches industrielles très bien situées, très bien desservies, délaissées par des fleurons de l'industrie francilienne : notamment le site de PSA à Aulnay-Sous-Bois et le site Dassault à Argenteuil. Ils doivent être prioritaires pour accueillir de nouvelles unités de production. Objectif 3 / Une région polycentrique. Nous regrettons que le projet de SDRIF ne sorte pas du cadre. Il n'est pas sain que continue à s'accroître une</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>tache urbaine par un effet de développement entropique. Ce développement renforce la fragilité de la Région par rapport aux crises, climatique, alimentaire, sanitaire, militaire. Dans le même temps des villes « à taille humaine » périclitent aux franges de l'Ile-de-France. Ce SDRIF aurait dû être une occasion d'entamer des coopérations avec ces villes « satellites » : Troyes, Sens, Montargis, Nevers, Bourges, Vierzon, Dreux, Evreux, Beauvais, Laon en proposant d'aider les entreprises à s'y installer de préférence à une localisation en Ile-De-France. Cette politique s'appuierait sur un renforcement de l'offre ferroviaire par un cadencement à l'heure cofinancé par IDFM aux côtés des Régions limitrophes. Au sein même de l'Ile-de-France, nous souhaitons que le cœur de l'agglomération cesse d'accaparer l'essentiel des emplois et de l'offre de transports. C'est pourquoi nous approuvons la notion de polycentrisme. Toutefois, ce principe est affirmé et reconduit de SDRIF en SDRIF, sans jamais être mis en application. Nous observons que jamais l'emploi n'a été aussi concentré dans « l'hyper centre », avec des grands équipements, des services rares et des grands axes de transports conçus en priorité au service de la métropole. C'est pourquoi l'affirmation indiquée dans le SDRIF : « Pour chaque Francilien, la possibilité de se loger, de travailler, de se cultiver, d'éduquer ses enfants, de se divertir, de se aérer, de se promener et de trouver l'ensemble des biens et services dont il a besoin sur son lieu de vie » ne paraît atteignable que dans le cas de Paris et de quelques grands pôles urbains, de type Versailles, Neuilly-sur-Seine ou Boulogne. L'objectif de polycentrisme devrait s'appliquer à l'ensemble de la région. Le polycentrisme indiqué dans le SDRIF repose sur 27 centralités et 117 polarités.</p> <p>Il n'y a pas de définition de ces notions, nous en avons établi une :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Centralité : lieu central d'intensité urbaine, qui offre aux populations de son bassin l'essentiel des biens et services nécessaires à leur vie quotidienne - Polarité : capacité d'un lieu à exercer une attraction sur l'espace qui l'entoure. <p>Dans le SDRIF, les « centralités » (grands cercles) sont d'un niveau supérieur à celui des polarités (petits cercles). Nous nous interrogeons sur l'absence de hiérarchie des « centralités », où des communes de plus de 100 000 habitants comme Saint-Denis ou Argenteuil sont indiquées de la même façon que Coulommiers (15 000 habitants). Certaines villes importantes ont disparu (Montreuil 111 000 habitants ; Vitry-sur-Seine, 96 000). On ne dispose d'aucune donnée - comme le temps de transport domicile-travail moyen des habitants d'une ville - permettant d'évaluer les progrès à accomplir pour atteindre l'objectif de « la ville des 20 mn ».</p> <p>Découpage en bassins de vie.</p> <p>Les 15 bassins dits « de vie » qui ont été identifiés en IDF sont des espaces institutionnels, aux antipodes des « territoires vécus » par les populations locales. Ce qu'on appelle « territoires vécus » (Frémont, 1976) désigne l'espace des pratiques quotidiennes des habitants (l'espace de vie) et les interrelations sociales entre eux (l'espace social), deux entités qui créent un sentiment d'appartenance locale. Par différence avec les « territoires prescrits » (Granié, 2000), qui correspondent à tous les zonages décidés par les institutions, qu'il s'agisse d'instances locales (intercommunalités) ou de décisions étatiques (départements, région, métropole). En Ile-de-France, nous observons que les 15 territoires identifiés sur la carte, ne sont nullement des « territoires vécus », en dehors de quelques cas de pôles urbains en zone rurale (Étampes, Provins, Coulommiers) On ne voit pas comment faire fonctionner un tel découpage dans la durée, sans la moindre validation démocratique par les populations locales. Un exemple emblématique de « territoire prescrit » qui ne saurait constituer un « espace de vie » : le Grand Roissy, une instance qui ne s'est pas réunie depuis Janvier 2016 et qui reste un périmètre statistique. On ne saurait valider comme pôle de « centralité » le gros village de 2900 habitants de Roissy, qui ne pourrait structurer un ensemble de 711 000 habitants, en évacuant l'existence des deux principales villes du territoire, Sarcelles à l'ouest (60 000 habitants) et Aulnay-sous-Bois à l'est (87 000 habitants). Sans compter une gouvernance impossible, avec le</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	regroupement de deux intercommunalités rivales (CA Roissy-Pays de France, EPT Paris-Terres d'envol) qui ne travaillent jamais ensemble. Transports : des grands axes de transports de transit, négligeant les besoins de « transports de desserte » des habitants. Nous estimons que la politique des transports mise en œuvre dans le SDRIF va à l'encontre du polycentrisme, en permettant grâce au Grand Paris Express de renforcer encore des « grands pôles d'excellence » au détriment de l'autonomie de territoires locaux. La ligne 17 Nord possède 5 gares sur 6 qui n'ont aucun habitant dans un périmètre de 800 m autour des stations prévues. Et notamment la gare dite de Gonesse en plein champ, à plus de 2 km des premières habitations. Mais nous dénonçons aussi des projets de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) inutiles, avec des trajets est-ouest qui desserviraient la gare du Triangle et ne correspondent à aucun besoin. Les travailleurs de l'Est-95 ne se dirigent ni vers l'Est ni vers le Nord, mais vers le Sud, principalement en direction des pôles de Saint-Denis et du Quartier Central des Affaires de Paris et plus accessoirement vers la gare du Nord. Seule stratégie possible : un moratoire sur les lignes inutiles et la réorientation des budgets vers un programme d'emplois de proximité qui permette aux habitants de travailler sur place, et de progresser ainsi vers la « ville des 20 mn », en évitant la galère des transports. Nous contestons particulièrement le projet de ligne 19, arrivée après la période de concertation comme un cheveu sur la soupe. Elle ne correspond à aucun besoin : la demande est faible (7% des Argenteuillais travaillent à La Défense) et l'offre est médiocre (terminus à Nanterre-la-Folie à 1 km de La Défense). Un besoin qui peut être couvert amplement par le prolongement du tramway T2. Et pourquoi relier Argenteuil à La Défense (200 000 emplois salariés), alors que la ville se trouve à 13 mn de Saint-Lazare, au cœur du Quartier Central des Affaires (QCA), 660 000 emplois ? Par ailleurs, la liaison d'Argenteuil avec le Triangle de Gonesse n'a aucun sens : pour quels usagers ? Les transports du quotidien sont dans un état déplorable, et les usagers comme les élus font insuffisamment le rapprochement entre l'explosion des coûts des investissements inutiles pour les grands axes métropolitains du Grand Paris Express (passés de 19 milliards à 47 milliards, mais qui pourraient atteindre 60 milliards) et le sous-investissement chronique du réseau existant. Cette situation ne pourrait que s'aggraver lors de la mise en service du nouveau réseau, au moment où IDF Mobilités reprendrait le flambeau et devrait assurer le financement de l'exploitation des lignes nouvelles et l'entretien du réseau existant. A l'inverse, le bassin d'Argenteuil dispose d'une pépète inutilisée : l'ancienne ligne SNCF de grande ceinture qu'il suffit de réaménager, pour un prix 4 fois inférieur à la ligne 17 Nord ! Programmé depuis une trentaine d'années, ce tram-train intitulé T11, a été réalisé depuis 2017 sur le tronçon Epinay-sur-Seine / Le Bourget. Le tronçon Sartrouville-Argenteuil-Epinay-sur-Seine attendu depuis des années a été retiré de la programmation du Contrat de Plan État Région (CPER). Et un deuxième tronçon n'est toujours pas réalisé du Bourget à Noisy-le-Sec. Achevé, ce tram-train desservirait 620 000 habitants, 27 quartiers sensibles et permettrait des connexions avec toutes les radiales d'IDF : d'ouest en Est, le RER A, les lignes L, J, le RER C, la ligne H, le RER D et B, Eole, sans compter 2 lignes de tramway et 4 lignes de métro. Ce tram train doit être réalisé en priorité bien avant 2035 et il dispense de la ligne 19, coûteuse et ne correspondant à aucun besoin. Nous contestons également le projet routier du BIP, qui ne serait pas réalisé au bénéfice des habitants des huit villes traversées, auxquels il n'apporterait que des nuisances environnementales en contradiction avec le E du SDRIF. On voit surtout qu'il est conçu pour assurer une jonction entre le port de Gennevilliers et les zones d'activité autour de Roissy et qu'il attirerait une circulation induite faite surtout de camions, avec le bruit et la pollution qu'il ajoute. Ce projet n'a pas sa place ni dans un plan pour la qualité de vie des habitants, ni dans une politique d'amélioration des transports du quotidien. Nous demandons donc son abandon total et définitif. Objectif 4/ Une région solidaire Nous constatons en IDF la multiplication de « villes dissociées » qui se définissent comme « habitant n'y travaille pas, le travailleur n'y habite pas » et qui sont à l'opposé d'une solidarité territoriale. Les politiques d'emploi sont

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>conduites sans aucune analyse des besoins des populations résidentes, aussi voyons-nous des croissances d'emplois qui se traduisent par l'aggravation du chômage : l'exemple typique est celui de Saint-Denis qui possède 87 000 emplois pour 43 000 actifs, mais un taux de chômage record de 22%, supérieur à celui de Sevran, une des communes les plus pauvres de France. Nous avons aussi le cas de Gonesse, ville dissociée : de 1999 à 2020, la commune a enregistré un gain de 3683 emplois, qui n'ont fait travailler aucun Gonesseien supplémentaire, et le chômage a augmenté, alors que le nombre de travailleurs résidents a diminué ! Nous dénonçons cette politique de l'offre inutile qui ne tient aucun compte des besoins des territoires locaux. Nous soutenons la mise en place de transports de proximité qui permettent de réduire les besoins de transports à la source, plutôt que des transports lourds, coûteux et qui ne desservent pas les lieux habités. Ceci suppose de conduire en parallèle une politique de développement d'emplois de proximité, c'est-à-dire : petit commerce et artisanat, sanitaire et social, éducation /formation, services à la personne, services publics, économie sociale et solidaire. Petit calcul : si le Grand Roissy avait - au titre des emplois de proximité - le même taux que Versailles (31%), au lieu de 19% actuellement, il y aurait 106 000 emplois locaux supplémentaires !!</p> <p>III. LES QUESTIONS LOCALES</p> <p>- Zone C des PEB des aéroports : Dans la zone C, les constructions individuelles non groupées dans un secteur déjà urbanisé sont autorisées. Les opérations de renouvellement urbain le sont aussi, à condition qu'elles n'augmentent pas fortement la capacité d'accueil des communes. Le SDRIF maintient trois pastilles d'urbanisation sur le Triangle de Gonesse. Le seul projet approuvé par la région et le département, est une cité scolaire avec 200 places d'internat et 20 logements de fonction. Conformément à la loi, le CPTG demande de rappeler qu'en zone C du PEB non déjà urbanisée, la construction de logements permanents est interdite. Le CPTG demande qu'en zone de renouvellement urbain, les espaces disponibles soient utilisés en priorité pour les équipements au service des habitants présents, et non pour mettre toujours plus d'habitants supplémentaires, sous le bruit des avions : exemple de la friche d'un ancien hôpital à Villiers-le-Bel, où Grand Paris Aménagement (GPA) souhaite y implanter des logements, au détriment d'une implantation possible de la cité scolaire. - RD 970 au nord de Villiers-le-Bel Dans son avis, le CD 95 demande d'inscrire dans le SDRIF le prolongement de la RD 970. Le CPTG demande à la commission d'enquête de rejeter cette demande. Il s'agit d'éviter une nouvelle coupure d'un espace agricole. Le CPTG propose de prolonger l'itinéraire par la D 970 en venant de Gonesse puis la RD 10 avec piste cyclable existante et la réalisation de l'élargissement de la route d'Ecouen à Bouqueval avec une piste cyclable identique à l'aménagement de la RD10 et l'aménagement du croisement de la RD 316 à Ecouen. - Amélioration du bus 9518, liaison structurante en rocade de Cergy à Roissy Il s'agit d'un bus empruntant la Francilienne. Il passe à côté de l'importante zone d'activités de Saint Ouen l'Aumône sans la desservir. Il dessert la gare de Montsoult sur la ligne H et passe à proximité de la gare de Goussainville sur le RER D. Pour l'amélioration de cette ligne de bus, le CPTG demande l'aménagement de la bande d'arrêt d'urgence aux endroits des bouchons réguliers, pour lui permettre de s'extraire des embouteillages, gagner du temps et ainsi assurer la régularité des temps de parcours et une fréquentation plus importante. Prévoir également de l'équiper d'une plateforme vélo. - Développer le réseau de piste cyclables, y compris sur les plateformes des aéroports et la mise en place d'une offre de type Vélib sur la plateforme de Roissy.</p> <p>- Suppressions des quatre pastilles du projet Carex à Goussainville Ce projet de fret TGV avait pour but de réduire le trafic aérien fret. Étant un équipement complémentaire à l'activité de l'aéroport de Roissy, il devrait trouver sa place sur la plateforme. De plus il n'a jamais apporté la preuve de la réduction du fret aérien ni la garantie contre un afflux de fret supplémentaire arrivant à Roissy par camions, venus</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>de toute l'Europe pour repartir en TGV ou en avion.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suppression de la demi-pastille à Moisselles La zone d'activités de la commune voisine d'Ezanville est en cours de rénovation. Son extension sur la commune de Moisselles doit être évitée. - Rejeter la demande de trois pastilles d'urbanisation sur la partie sud du Triangle de Gonesse demandées par le CD 95 et la CARPF Cette zone faisait partie de la ZAC Triangle de Gonesse. Comme suite à l'abandon du projet Europa City, sa destination doit rester agricole pour accueillir de la production de denrées bios durables, en circuit court à destination de la restauration collective. <p>CONCLUSION</p> <p>Dans un rapport publié le 12 mars 2014, la Cour des Comptes dénonce le retard de l'État et des collectivités territoriales dans la prise en compte de l'enjeu climatique. Non seulement il s'agit de réduire les émissions de GES pour freiner l'ampleur du dérèglement, mais aussi de mettre en place une ADAPTATION à la réalité de ce changement qui est inéluctable, ce qui suppose une prise de conscience de l'urgence et une planification pour y parvenir. Dans les débats sur le nouveau SDRIF que nous avons animés ou auxquels nous avons participé, nous observons que la société civile et notamment les associations sont beaucoup plus conscientes de l'urgence à agir que les responsables politiques de tous bords, qui continuent à promouvoir une vision du développement mondialisé totalement obsolète, alors que nous occupons une position inconfortable de lanceurs d'alerte. L'actualité avec son cortège d'inondations, de sécheresses, de canicules, d'incendies nous donnent malheureusement raison. Nous affirmons que le « Grand Paris » de 2010 qui défend des valeurs de « grandeur » et « d'excellence » que persiste à poursuivre le nouveau SDRIF est totalement incompatible avec les objectifs de SOBRIETE, de RESILIENCE, de préservation de l'ensemble du VIVANT (et non pas seulement de l'espèce humaine qui s'arrogerait la totalité de l'air, du sol, de l'eau, etc.) que l'urgence climatique réclame. Le nouveau SDRIF apparaît foncièrement dépassé et ceux qui le promeuvent sont dans un aveuglement coupable. Et l'IDF, la région la plus bétonnée de France et championne des inégalités territoriales, sociales, économiques et environnementales se doit de donner l'exemple et de BIFURQUER RADICALEMENT de TRAJECTOIRE. En conséquence, nous persistons dans notre demande d'un moratoire sur tous les grands projets inutiles et imposés, qui sont en réalité des GRANDS PROJETS NUISIBLES et refusons catégoriquement ce Schéma Directeur de la Région Ile-de-France d'un autre âge. Pour toutes les raisons précédentes, le CPTG donne un avis très défavorable au projet de SDRIF arrêté le 12 juillet 2023.</p>
Mail 6130			X													X	<p>Une Anonyme de Beaumont/Oise a écrit :</p> <p>Opposée au projet du Bip.</p> <p>Entre la génération d'un trafic et d'une pollution sonore supplémentaire, la proximité de ce nouvel axe avec des écoles et un impact conséquent sur les espaces naturels et la biodiversité, ce projet va à contre-courant des enjeux actuels. Développons plutôt les transports en commun</p>
Mail 6131		X			X									X			<p>Mme TAESCH d'Ozoir-la-Ferrière a écrit :</p> <p>L'urbanisation d'une zone agricole de 40 hectares, à l'entrée.</p> <p>Je m'oppose fermement à la demande de la Mairie d'Ozoir-La-Ferrière d'autoriser l'urbanisation d'une zone agricole de 40 hectares, voire plus, au sud de la RN4, qui va à l'encontre de la préservation des espaces agricoles et naturels de notre région. Par ailleurs, 2850 logements ont déjà été construits sur notre commune depuis 2008, et sans avoir prévu les nouvelles infrastructures nécessaires au préalable. Aujourd'hui nous en subissons les conséquences manque les médecins, baisses de pression au niveau de l'eau potable, embouteillages aux heures de pointe et problèmes de stationnement, entre autres. STOP à l'urbanisation et aux nouvelles constructions !</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6132			X		X											X	Me GALLIS de Moutier-Rozeille a écrit : Je demande le retrait du BIP du SDRIF-E. Destruction des espaces naturels. Nous avons dans nos mains un trésor ! Des dizaines d'hectares préservés de l'urbanisation car mis en réserve par ce projet routier depuis 1939. C'est extraordinaire en Ile de France. Préservons le trésor qu'est cette trame verte qui traverse nos villes ! Des espaces naturels pour bien vivre : accessible le week-end pour des pique-niques ou des balades à pied ou à vélo, en famille ou entre amis. Un îlot de fraîcheur lors des canicules qui s'intensifient. Une prévention contre les inondations grâce à des zones humides (lac Marchais à Deuil) et de petites rivières (rû des Haras et du petit Rosne). Un havre de biodiversité, alors qu'elle s'effondre partout, et en particulier en IDF à cause de l'urbanisation effrénée. Une ferme magnifique qui serait détruite ! La ferme Lemoine entre Sarcelles et Garges, ce sont de magnifiques prairies, dernier poumon vert de ces zones ultra-urbanisées. C'est aussi une production de fruits et légumes locaux, en vente directe pour les habitants.
Mail 6133			X										X	X		X	M.RAJAUT de Magnanville a écrit : Projet de prison à proximité de Magnanville. Je suis choqué par cette implantation directement sur des zones agricoles cultivées et cultivables, à proximité d'une zone résidentielle et d'un établissement scolaire : les impacts négatifs sont nombreux. Ces impacts n'existeraient pas par une implantation sur une friche industrielle ou urbaine : il n'en manque pas, qui ont déjà supprimé de la surface agricole et accru l'imperméabilité des sols : mais au moins on n'aggrave pas la situation. Dans un contexte climatique préoccupant, et sociopolitique inquiétant, les impacts négatifs sont : - Suppression, donc, d'une surface agricole utilisée, céréalière, contribuant à la souveraineté alimentaire, de surcroît en île de France, région déficitaire de ce point de vue ; - Augmentation encore de sols artificialisés, contribuant au ruissellement et diminuant l'accès à la nappe bien sollicitée dans les Yvelines. - Très mauvais exemple d'avenir visible pour les élèves de l'établissement scolaire ! - Par ailleurs impact probable sur la valeur de plus de mille de logements à proximité, la plupart en propriété. - Pas d'axe routier majeur à proximité, zone rurale, donc accroissement circulation et bouchons (pollution) ou alors nécessité d'extensions de voiries (encore des impacts sur les sols et la zone). Il serait très intelligent de choisir une implantation déjà dépréciée par l'existence d'une friche !! Alors que l'état nous prône d'un côté l'urgence climatique et la souveraineté alimentaire, bel exemple d'application opérationnelle locale ! Et qui témoigne que les deux points précédents ne sont pas importants donc ? ...
Mail 6134					X											X	Mme DANA de Montmorency a écrit : Contre le Bip Est Garges Groslay. Je suis contre le Bip Garges Groslay qui va défigurer un peu plus ces villes qui rencontrent déjà d'énormes problèmes sociaux et d'habitats. Le « tout voiture » n'est plus à l'ordre du jour avec les problèmes écologiques que nous rencontrons. Vous allez détruire des espaces encore vierges qui permettent la biodiversité. Par la suite vous envisagerez de poursuivre ce Bip si souvent retardé pour séparer en deux la ville historique de Montmorency. Pourquoi tant d'insistance pour un projet obsolète !!!
Mail 6135			X													X	M. BARBIER de Soisy-sous-Montmorency a écrit : Contre le projet du BIP. Cet axe routier introduira un flot de voitures et de camions bruyants et polluants jusqu'au centre des villes. Loin de délester ou fluidifier la circulation, de nouveaux bouchons apparaîtront et augmenteront la pollution responsable de cancers et de morts par insuffisance cardiorespiratoire. Le coût des travaux pour la réalisation du BIP serait

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6136		X	X	X	X												<p>bien mieux utilisé à la construction et l'entretien des lycées négligés par la région.</p> <p>Un Anonyme a écrit : Je vous demande d'intégrer à l'enquête publique concernant le SDRIF E 2040 le commentaire suivant : Ce document constitue un axe pour établir les PLUI et doit constituer une vision à l'échelle du territoire de l'IDF qui doit être respectée par les EPT et les Villes de la Métropole. Les objectifs de densification au cœur de la métropole et notamment à proximité des transports dits lourds (Métro, Tramway, RER) doivent constituer un axe fort du SDRIF E, la réalisation de projets de construction doit être favorisée dans les PLUI. Le foncier disponible au cœur de la métropole doit permettre d'être valorisé avec des projets qualitatifs et répondant aux enjeux de la transition écologique. A l'accomplissement de ces objectifs, les PLUI ne doivent pas constituer d'entraves et en aucun cas s'opposer aux documents de niveau supérieur que constitue le SDRIF E et le SCOT. Pour la réalisation de ces objectifs, je formule les demandes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Possibilité de surélever les bâtiments et de combler les dents creuses - Pas de contraintes de places de parkings dans les projets à proximité de métro ou tramway (ex : à une distance <500 m) - Réduire les contraintes d'espaces verts et supprimer les EPP dans les villes non carencées (ex disposant de 10 m2 d'espaces verts/habitants) - L'habitat individuel consommateur d'espaces dans les communes du cœur de la métropole constituent un "non-sens écologique, économique et social", selon les termes de l'ancienne ministre du logement, il faut projeter une vision de construire sur l'emprise de ces parcelles avec une densification douce permettant de développer des projets réellement écologiques et permettant de loger plus d'habitants. - Les objectifs de ZAN doivent être annulés pour permettre une densification raisonnée. - Les pétitionnaires bloqués par les Maires qui s'opposent à tous les projets dans une vision de décroissance écologique irraisonnée doivent pouvoir bénéficier de permis de construire directement signé par le préfet - Les modifications de PLUI doivent être d'avantage encadrées par l'Etat et la Région pour éviter les dérives qui visent à s'opposer aux objectifs de l'Etat et à la production de logements. - Le nombre de logements à développer en IDF doit être réévalué pour atteindre une cible de 100 000 logements /an avec une prise en considération des besoins de logements étudiants.
Mail 6137		X						X							X		<p>Un Anonyme de Paris a écrit : 10 mesures préconisées par FNE IDF pour réussir le SDRIF-E. Je souscris aux 10 mesures préconisées par FNE IDF pour réussir le SDRIF-E, 8 pages en pièce jointe résumées ci-après :</p> <p>FNE-Île de France appelle fortement la région francilienne à s'adapter le plus rapidement possible au changement climatique. Adapter la ville mais aussi les campagnes à un changement des pratiques urbaines et culturelles est le défi que doit relever le SDRIF-E.</p> <p>MESURES TRANSVERSES.</p> <p>1) STABILISER LA POPULATION D'ÎLE-DE-FRANCE : SORTIR DE L'OBLIGATION DE PRODUIRE 70 000 LOGEMENTS PAR AN JUSQU'EN 2030.</p> <p>2) INTERDIRE LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SI DES EMPLOIS NE SONT PAS PROPOSÉS CONJOINTEMENT.</p> <p>TROIS AXES MAJEURS</p> <p>AXE MAJEUR 1 : ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE</p> <p>3) REMPLACER LE ZAN PAR LE ZÉRO ARTIFICIALISATION BRUTE</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	4) IDENTIFIER LES TERRITOIRES CARENCÉS EN ESPACES DE NATURE ET Y IMPOSER LA RENATURATION. 5) PROMOUVOIR L'URBANISME CIRCULAIRE (INTENSIFIER LES USAGES, TRANSFORMER L'EXISTANT, RECYCLER LES ESPACES). AXE MAJEUR 2 : ZÉRO EMISSION NETTE 6) ADOPTER UN « PLAN SOBRIÉTÉ » AFIN DE FAIRE BAISSER NOS CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES. 7) DÉVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN DE PROXIMITÉ ET MUTUALISER LES VÉHICULES INDIVIDUELS. 8) PROMOUVOIR UNE LOGISTIQUE DÉCARBONÉE POUR LE DERNIER KILOMÈTRE. AXE MAJEUR 3 : ZÉRO DÉCHET 9) RÉSERVER DU FONCIER POUR LE RECYCLAGE, LA RÉPARATION ET LE RÉEMPLOI. 10) IMPOSER L'ÉCO-CONCEPTION ET LA RÉVERSIBILITÉ DES BÂTIMENTS.
Mail 6138				X							X						Un Anonyme de Paris a écrit : Avis de la Fédération Appel des forêts d'Ile de France. Je souscris totalement à la contribution de la Fédération Appel des forêts d'Ile de France ci-dessous. Avis de la Fédération Appel des forêts d'Ile de France : Le parc Georges Valbon, le bois de Vincennes et le bois de Boulogne sont les trois plus importantes surfaces de pleine terre végétalisées situées le plus au centre de l'Ile de France. Ils permettent aux secteurs centraux de la Métropole de bénéficier des services écosystème rendus par les sols vivants et les végétaux qui les accompagnent : rafraîchissement, épuration de l'air et de l'eau, alimentation des nappes phréatiques, fixation du carbone, des poussières et des particules fines, développement de la biodiversité, etc. Le bois de Vincennes et le bois de Boulogne sont reliés à de grands massifs forestiers en grande couronne et au-delà par un tissu pavillonnaire riche en pleine terre et en végétaux. Le parc Georges Valbon est ouvert sur les sols très fertiles du triangle de Gonesse et au-delà sur les terres très riches au nord de Paris. Les documents d'urbanisme doivent préserver ces connexions entre les parcs et bois centraux et les massifs boisés ou les riches terres cultivées périphériques. Ce qui permet aux espaces naturels et boisés urbains de garder leurs fonctionnalités écologiques et à l'importante population de la métropole de prendre conscience de la qualité de vie et de bien être qu'elle doit aux forêts et aux sols vivants de la grande périphérie. Le PLUI de Paris Est Marne et Bois a protégé le tissu pavillonnaire par la mise en place d'une zone spécifique UP entre le Bois de Vincennes et les massifs forestiers de l'Arc boisé. Le fort relief des tissus pavillonnaires du Sud des Hauts-de-Seine a préservé la pleine terre et la végétation de ce secteur. Au Nord de Paris, le projet Europa city sur les terres fertiles du triangle de Gonesse a été annulé. Le SDIF-E cherche à respecter le Zéro Artificialisation Net. Ce respect ne doit pas se limiter à des dispositions quantitatives. Il doit se décliner territorialement en intégrant les territoires où les enjeux sont le plus stratégiques pour la préservation du vivant dans les territoires les plus anthropisés. L'aménagement de l'Ile-de-France passe par le ménagement de ces territoires pour que ces derniers puissent diffuser autour d'eux la qualité de vie et d'environnement qui leur est propre. Il faut ajouter à ces trames brunes et vertes, la trame bleue portée par les lits majeurs des rivières d'Ile-de-France et de la Seine. Associées aux milieux humides il y a dans ces espaces des ressources naturelles qui irriguent toute l'Ile de France. Le chapelet des Iles d'Ile-de-France est l'emblème de la prise en compte du grand cycle de l'eau dans les documents d'urbanisme. Encore faut-il ménager les espaces naturels de ces îles dans les documents d'urbanisme. Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris de 1965 avait en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	préambule envisagé la place de l'Île-de-France dans le grand bassin parisien et dans la France essentiellement sous l'aspect des offres de déplacements. Au regard des perturbations climatiques et de l'effondrement de la biodiversité actuels, il convient de définir de la même façon la place de l'Île-de-France dans la France et même à une échelle plus large, sous l'angle des trames brunes vertes et bleues et des grands cycles de l'eau, du carbone, de l'azote, etc. Les orientations du SDRIF-E ne sont environnementales qu'en répondant à ces échelles. P.J. L'indice de potentialité de biodiversité au Sud-Est et au Sud-Ouest de la région d'Île-de-France.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6139			X													X	M. GARY de Garges-lès-Gonesse a écrit : Contre le BIP. Projet infâme. A Garges, le bip serait construit à proximité des écoles. Notre maire nous ignore et fonce tête baissée vers ce projet infâme. Nous, les parents, sommes désemparés.
Mail 6140			X													X	M. DURR de Soisy-sous-Montmorency a écrit : Retrait du BIP du SDRIF-E. Je suis opposé au prolongement du BIP. Dans un contexte urbain extrêmement dense nous avons besoin d'un autre projet qui répond aux enjeux du 21eme siècle. Nous n'avons pas besoin de nouvelles infrastructures dédiées aux voitures et aux camions mais plutôt d'aménagements qui favorisent les circulations douces et protègent ce qu'il reste d'espaces non artificialisés.
Mail 6141																X	Mme GONZALEZ de Deuil-la-Barre a écrit : Non au BIP. Je trouve qu'il y a assez de route créées, utilisons celles qui existent déjà. On nous parle d'écologie tous les jours, et on veut encore faire une route. Transports des marchandises par voie ferrée et du télétravail pour toute personne qui a un travail où l'on peut faire du télétravail. Ça a fonctionné pendant le Covid alors pourquoi on arrête ?
Mail 6142																X	Une Anonyme de Mantes-la-Jolie a écrit : Magnanville. Trop proche du Lycée Trop proche des habitations Peut causer des nuisances (promenade) Inapproprié pour les élèves.
Mail 6143														X		X	Une Anonyme de Bueil a écrit : Opposition d'un centre pénitentiaire à Magnanville. Je trouve l'endroit proposé pour un centre pénitentiaire en totale inéquation. Ce lieu est très inapproprié : aux abords d'un lycée, de maisons et sur des terres agricoles (qui n'ont à mon avis pas à être bétonnés mais utilisés). Ce site n'est pas du tout approprié pour la construction d'un tel projet ! D'autres possibilités ont été proposées qui me semble beaucoup plus adéquate et moins coûteux !
Mail 6144													X			X	Un Anonyme de Clamart a écrit : Le scandale des zones inondables constructibles. Définition : une zone inondable est d'abord une zone qui a été inondée. Par extension, c'est aussi une zone à risque identifié en cas de phénomène exceptionnel (berges de torrents comme les désastres du Grand Bornant, du Hérault, du Gard etc., berges de la Seine, Oise, Marne, Loire, Rhône etc.) Il faut cartographier finement les zones inondables pour les introduire aux cadastres/PLU/PLUI et les déclarer INCONSTRUCTIBLES. Les champs ou les routes sont naturellement inondables et ne posent pas de problème, sauf si une inondation soudaine cause des dégâts humains ou agricoles (voiture submergée, bétail englouti ou emporté etc.). Si des équipements sont indispensables, ils doivent être construits sur pilotis robustes (à l'abri des coups de bélier des objets dérivants), à une hauteur de la plus haute crue envisagée. Définition : inconstructible comprend toute installation qui peut être dégradée ou dégrader des biens en cas d'inondation : installation faisant obstacle au passage d'un flux et qui peut être emportée en créant des embâcles, parking (surface ou souterrain, qui engloutit ou emporte des véhicules), équipement sportif ou culturel (avec des produits toxiques ou matériels non lavables au jet pour les réutiliser, échappement d'eaux usées tel que toilettes),

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	installation industrielle, commerciale ou communale (contenant du matériel dégradable tel que des moteurs et/ou des produits toxiques qui peuvent être entraînés dans le flux et polluer etc.), installation agricole (grange, hangar à matériel et produits toxiques ou irrécupérables, bergerie, étable, écurie etc.), locaux techniques (armoires et transformateurs électriques, armoires pour téléphone, fibre etc.). Lorsque des zones industrielles sont situées en zone inondable, une pollution ou un accident technologique peuvent s'ajouter à l'inondation. Les assurances doivent exclure ces zones des contrats : il est inadmissible de rembourser 10 fois des dégâts qu'on sait récurrents par construction. Ou alors multiplier par 10 les primes des polices d'assurance. Les déclarations de catastrophe naturelle sont trop souvent invoquées alors qu'on n'a rien fait au niveau prévention (curetages des cours d'eau et des égouts, ramassage des objets sur les berges, élargissements, suppression ou surélévements d'installations critiques etc.). Si des constructions existent dans ces zones de façon traditionnelle récente, l'état doit racheter POUR DETRUIRE et INTERDIRE. S'il s'agit de patrimoine historique très ancien, il faut protéger spécifiquement et contrôler régulièrement les potentialités de dégâts (métro, caves du Louvres par ex) Une bordure de mer doit être largement déclarée inconstructible en raison de la montée prévisible de la mer due au réchauffement climatique et l'érosion inéluctable des côtes (dunes et falaises).
Mail 6145													X				<p>Un Anonyme de Clamart a écrit :</p> <p>Les règles d'or en hydrologie. Règle n° 1 : l'eau doit passer ou s'étaler Règle n° 2 : un cours d'eau débordera Règle n° 3 : Les digues et les barrages sont faits pour céder et les polders pour se remplir ! Les arguments comme quoi il y a des digues et des bassins de rétention, donc on peut construire, sont de l'enfumage pour ne pas interdire ce qui doit l'être. Quelques exemples emblématiques (au niveau local c'est pareil : les barrages provisoires municipaux cèdent !) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actualité récente en Pas de Calais (polder), en Charente (Saintes etc.) - Saint-Palais-sur-Mer 2023 : la digue d'un bassin de stockage cède, des millions de litres d'eau traitée s'écoulent. - Ver-sur-Mer (calvados) 2018 : tempête Eleanor : la digue a cédé. Submersion de la zone pavillonnaire d'Asnelles - Charente maritime 2010 : tempête Xynthia : la digue a cédé. Submersion d'une zone pavillonnaire - Fréjus 1959 : rupture du barrage de Malpasset - Espagne : janvier 1959 : un village englouti à cause d'un barrage qui a cédé -Texas - 14 mai 2019 - Décades of corrosion led to the collapse of Lake Dunlap's Dam - Quelques cas de ruptures de retenues de résidus miniers : <ul style="list-style-type: none"> Rupture du barrage de Mailuu-Suu (en), Kirghizistan en 1958, libérant 600 000 m3 de déchets radioactifs Rupture du barrage de Certej, en Roumanie en 1971 Catastrophe de Marcopper, aux Philippines en 1996 Désastre d'Aznalcóllar, en Espagne en 1998 Catastrophe de Baia Mare, en Roumanie en 2000 Accident de l'usine d'aluminium d'Ajka, en Hongrie, en 2010 Rupture de barrages de Bento Rodrigues, au Brésil en 2015 Rupture du barrage de Brumadinho, au Brésil en 2019 - La crue de Paris 1910 peut se reproduire en cas de rupture d'une retenue en amont <p>Règle n° 4 : la règle des 3 lits, qui doit être appliquée systématiquement. Elle doit se baser sur l'expérience historique de la zone et l'analyse des évolutions potentielles (urbanisation,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	modifications climatiques etc.). Principe : plus le débit est important, plus on élargit le passage : si peu d'eau, elle circule en bas dans un lit étroit. Au pire, l'eau s'étale dans le grand lit. La zone du grand lit doit impérativement être débarrassée de toute installation de quelque nature que ce soit, même provisoire. Grand lit (Max de crue) Lit moyen Petit lit (Min étiage)
Mail 6146													X				Un Anonyme de Paris a écrit : Ponts et routes submersibles. Un pont actuel dit submersible (ou qui pourrait le devenir) pourrait être positionné sur un élargissement ponctuel très important du cours d'eau, à la manière d'un silencieux de pistolet : à cet endroit, le flux peut s'étaler et être moins violent. Il serait intéressant de simuler cela avec l'aide des entreprises spécialisées dans le comportement des fluides (pour barrages hydrauliques notamment) pour bien dimensionner. Cela suppose aussi que les responsables (élus, cantonniers etc.) fassent leur travail d'élagage (branches d'arbres tombées et pas ramassées, arbres trop proches des berges ou carrément dans le cours et donc susceptibles d'être arrachés et générer des embâcles, curetage, balisage, signalisation etc.). En Ile de France, le terme de ponts submersibles, dont on parle dans l'actualité du Sud Est, est à remplacer principalement par routes submersibles. Les points bas de certaines routes sont très connus et devraient être finement identifiés et cartographiés pour être surélevés lors de travaux futurs prioritaires.
Mail 6147															X		M. SOLAREK d'Andrézieux-Bouthéon a écrit : STOP au projet du BIP en IDF. Après avoir pris connaissance du projet et de ses enjeux, je souhaite faire part de ma désapprobation. Compte tenu des enjeux environnementaux de façon globale, mais également des zones d'habitats impactées par le passage de cette voie rapide, il est urgent de stopper tout déploiement de ce projet et de s'engager fermement envers une politique de réduction des émissions. Il y a fort à faire dans les TC : maillage, desserte ...
Mail 6148		X		X				X									M. ROLLE d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : A la lecture du livre des contributions sur le site www.registre-numerique.fr/sdrif-e, je considère : 1° Que le projet CCPB porte atteinte à la loi « Climat et Résilience » du 22.08.2021 « Zéro Artificialisation Nette ». C'est pourtant un impératif imposé aux collectivités qui doivent réduire leur appétit de foncier et se mettre à la diète en matière de construction tout en préservant la ressource en eau, la reconstitution des zones humides, conserver et ouvrir des espaces verts et de pleine terre pour rafraîchir les zones denses. 2° Que le projet CCPB que de construire dans cette zone, du foncier d'habitations ou/et des bâtiments à vocation industrielle est hasardeux géologiquement. Il faut d'abord assainir ces mares et marécages affleurant (de décembre à mars avril) ce qui augmentera les coûts de construction impactant directement l'exigence de la loi ZAN « du prix abordable pour les investisseurs et accédant). Les investisseurs ne vont pas se bousculer. 3° Que le projet CCPB présenté a déjà fait l'objet d'une enquête publique sous la forme d'un PLU, voté le 13 Mai 2013 mais annulé le 2 février 2018 par le Tribunal Administratif de Melun. Ce projet visait à créer une entrée sur la RN4 vers la province à proximité de la Grande Chauvennerie à partir de la CD351. Les services de l'Etat, ayant seuls la compétence pour décider et imposer les infrastructures routières adéquates ne semblent pas avoir donné suite. Il n'est d'ailleurs pas porté sur les 3 cartes exposées dans la salle de présentation des Services Techniques d'Ozoir.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>4° Que le projet CCPB ne prend pas en compte l'enclavement, le dimensionnement du réseau routier, l'augmentation de la pollution due au trafic routier et les nuisances sonores existantes et à venir de cette zone ; Ce quadrilatère dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le côté nord c'est la CD 351 parallèle à la N4 allant vers Chevry-Cossigny (CD 51) traverse 2 résidences par 3 ronds-points et chicanes (interdit aux poids lourds), • le côté ouest c'est la fameuse CD 354, exutoire des encombrements de la Francilienne N104 allant de la sortie Lésigny et traversant cette commune vers le pont d'Ozoir par 3 ronds-points successifs que le Maire de l'époque, lassé par les traversées de sa commune par les poids lourds quittant la Francilienne, a judicieusement disposés afin de décourager les semis remorques et autres poids lourds. Mais il reste la circulation automobile • Quant à la traversée de Férolles-Attilly, 4 chicanes alternées (devant le château) ainsi que 2 virages à angle droits impraticables aux poids lourds équipent la rue de l'Avenue. • Nuisances sonores (Pièce N° 4 : PLU 5 –Annexes en date du 6 février 2020) Deux routes de ce quadrilatère sont concernées par les nuisances sonores avec l'Arrêté Préfectoral 99 DAI 1CV 019 du 15 février 1999 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit : la RN 4 sur une largeur de 300 mètres de part et d'autre et la CD354 sur 100 mètres de part et d'autre. • Il est clair que 2 bandes de 300 m à partir de la RN 4 et de 100 m à partir de la RD 354 doivent rester inconstructibles tout au long des 2 branches du quadrilatère du projet qui nous est présenté ainsi que la zone couverte par les 3 lignes haute tension <p>5° que le projet CCPB propose pour le traitement de l'article 55 de la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU), les fameux 25% de logement sociaux, un bâti de 1500 logements + une zone industrielle à construire en « intercommunalité avec 2 autres communes Gretz et Tournan » en défaveur d'Ozoir alors que la commune d'Ozoir atteint un taux de 18,30%), la zone industrielle d'Ozoir possède encore des possibilités sur le bâti industriel existants, vétuste et de bâtiments de stockage disponible pour combler les 7 % restants en bâti social à proximité de la gare sur une période progressive de 5 à 7 ans sans se faire imposer une vague d'arrivants ? Sachant que la population actuelle de la commune d'Ozoir est de 20.532 habitants avec un nombre de logements de 8870 dont 18,30% de logements sociaux (ce qui est un bon chiffre compte tenu des performances des communes voisines), il faudrait que le Préfet (en charge d'affecter les logements sociaux afin d'accueillir une population expulsée non motivée à venir) préempte entre 500 et 600 logements (immeubles et/ou maisons individuelles ?) sur les 1500 à construire.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF-E), arrêté par le conseil régional à l'été 2023, réaffirme l'objectif de production de 70 000 logements par an fixé par la loi du Grand Paris, et précise que, « pour répondre à l'urgence du mal-logement », deux tiers de ces logements devront être abordables, reconnaissant ainsi le rôle joué par ce segment du parc dans le marché régional. <p>6° Que le projet CCPB n'est pas chiffré pour accueillir une population de 25 % de nouveaux arrivants par rapport à la population actuelle de 20.532 habitants depuis le dernier recensement, avec une densité actuelle de 1317 habitants par KM². C'est une arrivée massive dans notre commune qui n'avait connu qu'une hausse de 0,2% de sa population par rapport à 1999 (statistiques de la commune). L'implantation du bâti prévoie 1500 logements soit entre 4 500 et 5 100 nouveaux habitants (sur la base statistique de 2,8 à 3 habitants par logement), pas explicitement volontaires imposés par les préfets, de se retrouver en plein champs dans des résidences (immeubles</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	et/ou maisons individuelles) éloignés de toute gare à proximité dont les parkings sont déjà saturés à la journée , de tout commerce de centre-ville et nécessitant, en fonction de la taille et de l'activité des familles, une ou plusieurs voitures. En Conclusion ; Je suis opposé à la demande d'expansion d'urbanisation présenté par le CCPB, qu'elle soit à vocation résidentielle et/ou industrielle dans la dernière zone de bonne terre agricole cultivée au sud de la N4.
Mail 6149													X				Un Anonyme de Clamart a écrit : Récupération des eaux et aqueducs. Les romains savaient transporter de l'eau par aqueducs sur des centaines de kms. On sait transporter du pétrole sur des milliers de kms par pipelines. Mais au 21ième siècle nos ingénieurs ne savent toujours pas transporter de l'eau entre les régions qui débordent et celles qui en manquent !!! (Ou nos élites incapables d'en percevoir l'utilité, malgré les incendies de forêt à répétition en été). Cette récupération ne doit se faire que pour des eaux propres (pas polluées par des hydrocarbures ou autres produits toxiques échappés des cuves inondées ou débordantes, des saletés des routes tels que résidus de freins ou huile de vidange, sel de déneigement etc., à moins d'être préalablement dépolluées). Le réseau d'aqueducs en France devrait être au moins aussi dense que celui des autoroutes. Et pourquoi pas sous les autoroutes qui ne consomment pas d'emprise foncière ou agricole !
Mail 6150																	Mme ROLLE d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : Idem mail 6148
Mail 6151														X		X	Un Anonyme de Clamart a écrit : Interdire les épandages de remblais/déchets/boues sur les bonnes terres agricoles. Tout épandage doit être finement cartographié et dûment inscrit au cadastre, avec la nature exacte du contenu (gravats de construction non dispersibles ou non dégradables, plastiques, résidus industriels divers, notamment barils de liquides susceptibles de fuir en se dégradant, terres polluées etc.). De même, les sites industriels/commerciaux susceptibles de polluer les bonnes terres aux alentours suite à des fuites par manque d'entretien des contenants ou suite à inondations ou des déversements toxiques par négligence doivent être enregistrés et des contrôles sévères et réguliers effectués. Trop de situations où on découvre bien plus tard qu'on a construit sur des terres polluées ou sur des décharges dissimulées. Attention au recyclage des boues des stations d'épuration. A une époque, ces boues étaient vendues aux agriculteurs comme "engrais". Or, elles sont les résidus des cours d'eau pleins de métaux lourds, médicaments, produits chimiques divers etc. qui ensemençaient les champs avec ces polluants. Ces terres sont alors devenues toxiques pour toujours. Vérifier si c'est toujours le cas. Que deviennent ces boues ? Les sites de stockage sont-ils répertoriés, visités etc. ?
Mail 6152		X														X	Un Anonyme de Clamart a écrit : Une commune est un être vivant qui naît, croît et meurt. On a parfois beaucoup construit (lotissements notamment, sur de bonnes terres agricoles ou forestières) suite à une forte pression démographique. Or cela a amené beaucoup d'enfants, nécessitant la construction d'infrastructures qui consomment encore plus de ces bonnes terres (gares, commerces, routes, parkings, écoles, administration, centres culturels, sportifs, sociaux, de loisir etc.). Le temps passant, les enfants sont partis et la ville est devenue un EHPAD et tous ces équipements deviennent sous-utilisés : les écoles, les commerces la Poste etc. ferment. Une bonne gestion nécessite d'entretenir une dynamique immobilière subtile, soit en "éjectant" les anciens et en les remplaçant par des jeunes, soit en construisant toujours plus de nouveaux logements, jusqu'à équilibre entre mortalité (pour libérer des logements) et attractivité économique. Quand les enfants sont partis, les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	locaux deviennent trop grands, d'autant plus qu'ils finissent par être occupés par des personnes âgées seules. Les locations RnB ont de beaux jours devant elles. Le vieillissement général de la population est une tendance maléfique pour ces problèmes. Le SDRIF doit s'attacher à bien doser cet équilibre et favoriser l'utilisation prioritaire des friches industrielles et commerciales pour les développements urbains.
Mail 6153					X									X			Un Anonyme de Clamart a écrit : Terres agricoles et forêts sont vitales pour l'indépendance de la France. Les terres agricoles sont des entités économiques vitales pour l'indépendance alimentaire, surtout si on veut du bio qui nécessite plus de terres. Les forêts sont vitales pour l'indépendance constructive (bâtiments, meubles), le secours (chauffage), la conservation de la biodiversité animale et végétale etc... Une fois bétonnées ou goudronnées, peu d'espoir de revenir en arrière.
Mail 6154														X			Un Anonyme de Clamart a écrit : Privilégier les regroupements de terres agricoles. Le regroupement de terres facilite et rentabilise l'accès des véhicules agricoles à gros gabarit et évite les pertes de récoltes ou de terre sur les routes. La disparition rapide des exploitants est une formidable opportunité pour le regroupement. Ces disparitions ne doivent pas être des opportunités pour le rachat par les promoteurs du béton et du bitume (sauf si c'est une occasion de rationaliser une route, par ex en redressant des virages entre parcelles) Les agriculteurs restant n'ont souvent pas les moyens financiers pour acheter les exploitations voisines disponibles pour s'agrandir, investir, embaucher etc... Ces regroupements ne doivent pas être des prétextes pour supprimer bêtement des haies : on peut simplement les déplacer pour rationaliser les surfaces.
Mail 6155		X															Un Anonyme de Claye-Souilly a écrit : La ville de Claye-Souilly est saturée en termes de population et compte tenu des projets de construction à venir ce n'est pas près de s'arrêter. De plus, les infrastructures ne suivent pas : routes, équipements municipaux, ... Si l'objectif est de faire de cette ville l'enfer sur terre, on tient le bon bout. S'il faut apporter une remarque constructive arrêtons de construire en dépit du bon sens. Je n'ai pas trouvé de questionnaire structuré sur votre site, je me permets de penser que l'exploitation des remarques faites par mail ou par courrier sera tout simplement inenvisageable ; ou bien est-ce tout simplement une opération visant à laisser croire que la population a voix au chapitre mais que tout cela restera lettre morte. Il est pourtant si simple aujourd'hui de consulter une grande masse de population en mettant en place un questionnaire structuré.
Mail 6156					X											X	Une Anonyme de Soisy-sous-Montmorency a écrit : BIP. Le passage de ce BIP sur la commune de Soisy sera une catastrophe écologique. Nous souffrons déjà beaucoup du bruit occasionné par le trafic aérien. Les transports doivent être développés pour pouvoir faire davantage d'espaces verts.
Mail 6157			X											X			Un Anonyme de Clamart a écrit : Parkings gratuits en aérien, à chaque gare. Si on veut éviter de réquisitionner trop de bonnes terres agricoles pour construire, il faut construire les parkings en hauteur, et ouverts. Les souterrains sont inondés souvent et ils obligent à ventiler. Si on veut inciter les gens à utiliser les transports en commun, chaque gare doit disposer d'un parking de rabatage à un tarif très léger, voire gratuit. Question esthétique, il faut végétaliser les façades au maximum. On peut utiliser le toit pour installer des panneaux solaires et un réservoir de secours en cas d'incendie. Attention aux incendies de voitures électriques,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6158			X														quasi impossibles à éteindre, d'où une raison supplémentaire pour éviter les souterrains. Un Anonyme de Clamart a écrit : Pistes cyclables à revoir. Les pistes cyclables ne sont pas seulement des équipements de loisir ou sportif pour le week-end. Il faut les considérer comme des voies de circulation à part entière, à usages multiples (travail, école, ravitaillement, déplacements de proximité humaine etc.) et sécurisées (pas de stationnement ou livraisons ou arrêts de bus, pas un « crottoir » à chien ou un lieu de promenade piétonnier etc.) et bien entretenues (feuilles mortes, neige, salage, flaques d'eau stagnante, nids de poules etc.). Une piste cyclable n'est pas un simple caniveau réservé. Elle doit aussi être continue, car ce sont souvent de petits tronçons qui ne mènent nulle part. Le SDRIF a mission d'organiser le maillage. Pourquoi un véhicule ou le train dispose-t-il d'un pont sur la vallée alors que le vélo ou le piéton doivent descendre au fond et remonter ? Chaque pont doit incorporer une vraie piste cyclable et un trottoir piétonnier. Exemple typique : scandale du pont de chemin de fer à Meudon.
Mail 6159			X														Un Anonyme de Clamart a écrit : Développer les liaisons inter-banlieues et sans ruptures de charge. Le Grand Paris Express va dans le bon sens, mais trop de manque de pragmatisme ergonomique pour beaucoup de projets. Par ex, le Tram T10 s'arrête à Antony/la Croix de Berny, ce qui ne permet pas d'aller jusqu'à Orly sans changement (actuellement, il faut passer sur le RER puis sur le Orly Val, ou passer dans un bus, avec les bagages
Mail 6160				X										X			Une Anonyme a écrit : J'ai lu votre dossier, très clair et j'ai constaté que si la protection des espaces boisés est une priorité du SDRIF il semble que la protection des terres agricoles existantes et encore cultivées soit moins prioritaire. Je tiens ainsi à exprimer mon profond souhait de la conservation et de l'exploitation AGRO-ECOLOGIQUE des terres agricoles (si fertiles) d'Ile-de-France. Plus précisément, il me semble fondamental de soutenir à tout point de vue le maintien et l'installation de paysans et paysannes (idéalement en agriculture biologique) dans les zones suivantes : - Triangle de Gonesse (dans sa totalité encore exploitable) ; - Plateau de Saclay (ce qu'il en reste de non-bétonné...); - Les vergers de Groslay par exemple peuvent s'enfricher très rapidement s'ils ne sont pas entretenus ; - Toutes les zones menacées par de la bétonisation envahissante sans maintien d'une majorité significative de terres agricoles dans la zone. Pour rappel, un besoin vital de l'être humain est de SE NOURRIR, il en va donc de notre survie de maintenir des terres agricoles pour des centaines et milliers d'années grâce aux pratiques de l'agroécologie (idéalement en agriculture biologique). J'en profite également pour rappeler que l'alimentation végétale est la plus efficiente et soutenable en ce qui concerne les surfaces nécessaires et la minimisation de l'impact sur le climat et la biodiversité. Un soutien accru pour la culture de légumineuses, et pour le maraîchage globalement sont ainsi selon moi essentiels pour rendre la région IDF soutenable à long-terme. LEGUMINEUSES ET MARAICHAGE. Je sais qu'il existe d'autres besoins notamment en matière de logements et d'emplois mais si nous ne sécurisons pas notre alimentation, nous risquons d'être à la merci de pénuries comme avec les médicaments. Donc je suis pour une priorisation de l'utilisation des terres au profit de l'AGRICULTURE. J'espère que vous tiendrez compte de mes remarques
Mail 6161			X													X	Un Anonyme de Clamart a écrit : Prolongement du métro ligne 12. Je propose la prolongation en ligne droite vers la Route des Gardes ou vers la gare de Meudon, plutôt que vers le pont de Sèvres qui ne présente pas d'intérêt (déjà tramway T2, métro ligne 9). De plus, la ligne droite est le meilleur

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	chemin logique pour l'efficacité et la rapidité. Eviter les nombreuses erreurs des tortillards de Paris, héritées du passé, ou comme le tram T6 récent à Clamart -Meudon. Enfin, le site de remisage terminal sera plus facile et sécurisé sous la forêt de Meudon que le long de la Seine (inondable).
Mail 6162															X		M. BIGARE de Saint-Germain-lès-Arpaion a écrit : Il faut arrêter des projets comme celui-ci. L'époque de tout en voiture est passée. Un tel projet est à l'opposé du respect de la nature et de la lutte contre le réchauffement climatique.
Mail 6163			X														Un Anonyme de Clamart a écrit : Prolongement du Tram T6 vers Paris, (porte de Châtillon et Alésia) en souterrain. Le drame du T6 (Châtillon -Viroflay via Vélizy) est qu'il s'arrête à Châtillon/Montrouge. La situation résulte de l'abandon du projet de métro, trop cher à l'époque, et l'impossibilité désormais de le faire passer le tram en surface à cause d'une urbanisation anarchique le long de cet axe (pas de coordination des PLU des communes concernées). On ne peut plus penser qu'au souterrain. L'intérêt vers Alésia est énorme : - ligne droite et sans emprises foncières importantes (sous la route) - desserte de la Porte de Châtillon - accès à la ligne de métro N° 4 à Alésia - possibilité de continuer tout droit jusqu'aux gares d'Austerlitz et de Lyon (cet itinéraire est actuellement une galère pas possible, surtout avec des bagages).
Mail 6164					X				X							X	Mme MARIE de Montmorency a écrit : Je demande le retrait du BIP du SDRIF-E car il entraînerait la destruction d'espaces naturels, du bruit et de la pollution supplémentaires pour les riverains et à terme probablement la poursuite de cette voie rapide vers Montmorency où je réside.
Mail 6165					X		X									X	Une Anonyme de Deuil-la-Barre a écrit : BIP. Je désapprouve et m'oppose à la création du BIP en raison des nombreux et sévères risques et dangers. Tout d'abord, pour le créer, il faudra détruire des espaces naturels et traverser des villes. Il en résulterait une destruction de la biodiversité, une dépréciation des biens immobiliers et surtout des nuisances délétères pour la santé et la qualité de vie. En effet, la pollution de l'air, le bruit, les risques pour la respiration et le sommeil seront des atteintes à la santé publique, pour tous et notamment les enfants, les personnes âgées et celles qui souffrent de pathologies. Le BIP s'accompagnera d'une augmentation du trafic routier, ce qui est contraire aux préoccupations actuelles de réchauffement climatique. C'est un projet très coûteux, financièrement et écologiquement. A l'inverse, des parcs naturels, des voies sécurisées pour piétons et cyclistes seraient bienvenues !
Mail 6166		X															Une Anonyme de Claye-Souilly a écrit : Agrandissement à Claye- Souilly. Notre ville où il fait bon vivre est devenue une catastrophe tant les logements ont poussé en quelques années. Il ne faut plus de nouveaux logements à Claye- Souilly. Il faut absolument que nos champs soit protégé et qu'il le reste. Nous n'avons pas besoin de plus d'habitants. Les écoles sont surchargées les lieux de sports sont pris d'assaut. Le centre-ville ne peut pas s'agrandir. Les places pour se garer deviennent rares les bouchons s'intensifient. Vivre à Claye-Souilly ce n'est plus ce que c'était. La ville à la campagne c'est ce que l'on veut !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6167			X		X												Une Anonyme de Montgeron a écrit : Contre le projet d'aménagement de la Pelouse de Montgeron en piste Cyclable. Celle-ci doit rester un lieu de promenade pour les familles.
Mail 6168														X		X	Un Anonyme de Clamart a écrit : Danger des épandages agricoles pour les riverains. La trop grande proximité des cultures avec les habitations, écoles etc. est dangereuse si l'exploitation agricole n'est pas bio. En effet, si le sens du vent n'est pas favorable, le vent pousse les produits toxiques vers les habitants. Par ex, les vergers sont pulvérisés avec 23 produits phytosanitaires très cancérigènes, au point que les exploitants s'habillent avec des tenues étanches du genre cosmonaute. Idem pour le danger des vignes (cf. les nombreux procès dans le bordelais). La nature des exploitations doit être définie et cartographiée (usage de pesticides, désherbants etc.) et les riverains prévenus que leur santé est à risque à plus ou moins moyen terme.
Mail 6169																	Une Anonyme de Montgeron a écrit : Piste cyclable pelouse Montgeron. Je suis contre la modification des allées de la pelouse en pistes cyclables.
Mail 6170		X			X												Mme CHANTIN de Bussy-Saint-Georges a écrit : Augmenter le nombre d'arbres dans toutes les villes de l'IDF. La végétation, et en particulier les arbres, permettent de diminuer l'effet de serre, de rafraîchir les villes et d'améliorer les conditions de vie des gens. Revégétaliser de manière drastique les villes est une nécessité absolue. Ne plus construire de pavillons ou autres bâtiments, arrêter la croissance du bétonnage goudronnage et toute artificialisation des sols, retrouver la terre, c'est le seul chemin que l'humanité doit prendre.
Mail 6171				X				X									M. FETIVEAU de Paris a écrit : Artificialisation excessive cf. loi climat et résilience. Les faits. Le PluB, soit PLU bioclimatique, le SDRIFe, soit SDRIF environnemental sont au PLU et au Sdrif, ce que sont la calèche volante à l'avion. Le SDRIFe s'exerce sur 12.012 km ² dont 50% agricole, et 12,1 millions habitants soit 2000 habitants au km ² hors surface agricole. Ces 19% de la population française font un tiers du PIB de la France. Le pic devrait être atteint autour de 2050, selon l'Insee, avec 12,75 millions habitants. Pour être conforme à la loi Climat et résilience, le Sdrif doit proposer une sobriété foncière. Si l'objectif d'une zéro artificialisation à partir de 2050 est indiqué, le rythme d'artificialisation de diviser par deux de la loi d'ici 2030 n'est pas respecté ! Les 774 ha en moyenne artificialisés entre 2011 et 2021 seraient encore de 619 en 2031, 495 en 2041, et 400 jusqu'en 2050, alors qu'ils ne doivent pas dépasser hic et nunc 387 ha. 90% des 70.000 logements neufs par an prévus doivent l'être en renouvellement urbain, pour 2/3 abordables (reste 1/3 en spéculation). Seuls donc 7000 logements artificialiserait les sols, soit sur 7 étages, au maximum 10 ha (et 100ha pour un R+0 !). Pourquoi faut-il plus de 400 ha jusqu'en 2050 Tertiaire, zones d'activités ? L'implantation de nouveaux centres commerciaux de plus de 10.000 m ² sont interdits (toujours la loi climat et résilience) et ceux de plus de 3000m ² doivent faire l'objet de demande de dérogation aux préfets. CQFD : le rythme d'artificialisation des sols ne respecte pas inutilement la loi Climat et Résilience. Un francilien sur cinq (mais un sur deux à Paris) vivent en sur occupation (moins d'une pièce par personne). Sur les 784.000 demandeurs de logements sociaux, 235.000 le sont sur Paris. Il convient de construire pour 650.000 habitants selon l'Insee, soit moins de 10 ans, au rythme de 70.000 par an (hors sur occupation des logements). Fin de la construction en Ile de France dans 10 ans ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6172			X													X	M. BERVEILLER a écrit : Travaillant sur le plateau du Moulon et faisant régulièrement le trajet entre le plateau et la vallée, il n'y a pas suffisamment de transport entre les deux. Énormément de collègues descendent dans la vallée en voiture, pour y donner des cours, car pas (ou pas assez) de solutions pour s'y rendre. Je propose un transport électrique par câble Nord-Sud pour relier plus efficacement ces deux zones fortement fréquentées (étudiants et salariés).
Mail 6173			X														Mme CHANTIN de Bussy-Saint-Georges a écrit : Des navettes intra ville. Pour limiter l'usage de la voiture sur les trajets courts, à l'intérieur d'une même ville, ainsi que le stationnement dans les centres villes qui peuvent rapidement être problématiques, des navettes gratuites pourraient être proposées aux usagers. En complément des lignes de bus, sur les axes principaux et des trajets courts et ciblés, en boucle, toute la journée. Ce service à la population s'il est simple et fréquent permettra de réduire les trajets courts en voiture.
Mail 6174					X												M. DOUAILLY a écrit : Morsang-sur-Orge (91), Parc Beauséjour, Protection renforcée. Comme présenté aux commissaires enquêteurs le 14 mars 2024 que nous remercions pour leurs écoutes et recommandations, nous vous prions de bien vouloir prendre en compte notre demande de protection renforcée du quartier du Parc Beauséjour situé sur la commune de Morsang-sur-Orge (périmètre rouge en page 2 du document joint). Il s'agit du plus ancien lotissement de la commune (1899), bâti sur l'ancienne forêt de Séquigny. Le foncier de ce secteur pavillonnaire constitue un réservoir de biodiversité sur une superficie de 50 hectares environ. Des arbres centenaires, des haies paysagères et quelques prairies forment un ensemble paysager rare pour la biodiversité locale ; oiseaux, écureuils, insectes, hérissons, chauves-souris, entre autres..., y trouvent lieu de vie et de reproduction. Nous vous demandons donc au titre du Schéma Directeur de la Région Île de France de renforcer la protection de ce quartier, le Parc Beauséjour. En effet, le plan du SDRIFe "Placer la nature au cœur du développement régional " inscrit une protection du Parc du château de Morsang sur Orge plus au Nord et confirme un corridor Nord-Sud puis Ouest-Est afin de relier des espaces de biodiversité. (Extrait de plan en page 2, complété d'une pastille bleue pour identification du Parc Beauséjour) Cependant la longueur importante de ce corridor et sa largeur modeste rend sa fonctionnalité écologique fragile en secteur urbain. C'est dans ce sens et afin d'accentuer la qualité écologique de l'ensemble : Parc du Château/Corridor/Parc Beauséjour/ensembles paysagers des territoires voisins que nous vous demandons l'inscription du Parc Beauséjour, environ 50 hectares, en le précisant comme tel : 1. « Sanctuariser l'armature verte » 2. « Conforter les unités paysagères » Cela permettra d'une part d'assurer la fonctionnalité du corridor que la Région a inscrit sur la commune de Morsang sur Orge et d'autre part d'assurer les services écosystémiques en lien avec les territoires. Ces deux légendes complémentaires répondent aux dispositions du PADD délibéré par le Conseil Municipal de Morsang sur Orge en 2022, votre inscription comme tel alimentera la révision du Plu. Extraits d'un document joint présentant quelques singularités du Parc Beauséjour, paysagères et faunistiques (architecturales) des photos et un recensement des espèces d'oiseaux,

**LE PARC BEAUSEJOUR : UN ELEMENT FORT
DU PAYSAGE COMMUNAL**



Créé en 1899, le Parc Beausejour est le premier lotissement à avoir été réalisé à Morsang-sur-Orge, alors qu'une grande partie du territoire communal était encore recouverte par la Forêt de Séquigny.

Cette origine forestière est encore aujourd'hui visible dans le plan des voies, qui reprend les alignements perpendiculaires des anciennes voies forestières, ainsi que dans le caractère particulièrement boisé et préservé du quartier. Le Parc Beausejour, conçu dès l'origine comme un quartier de maisons individuelles avec jardins, constitue ainsi une entité paysagère caractéristique et constitutive de la Commune. Sa structuration a en effet permis de préserver au fil du temps un poumon vert et une réserve écologique pour la Commune de Morsang-sur-Orge, qui est aujourd'hui urbanisée à 92 % (chiffre 1992) et faiblement pourvue en espaces verts.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p align="center">UN CACHET ARCHITECTURAL A PRESERVER</p> <p>L'enjeu : tenir compte des particularités du Parc Beauséjour à Morsang-sur-Orge afin de préserver et d'harmoniser le traitement architectural et paysager garantissant une unité de bâti sur le secteur.</p> <p>D'hier ...</p>  <p>... A aujourd'hui</p>  </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires																																	
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.																																	
																	 <p>Liste des espèces de mammifères et de reptiles recensées en 2018 ou potentielles sur le Parc de Beauséjour</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nom vernaculaire</th> <th>Nom scientifique</th> <th>Protection nationale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ecureuil roux</td> <td><i>Sciurus vulgaris</i></td> <td>oui</td> </tr> <tr> <td>Fouine</td> <td><i>Martes foina</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Hérisson d'Europe</td> <td><i>Erinaceus europaeus</i></td> <td>oui</td> </tr> <tr> <td>Mulot (sylvestre ?)</td> <td><i>Apodemus sp</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Renard roux</td> <td><i>Vulpes vulpes</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Taupe d'Europe</td> <td><i>Talpa europaea</i></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Pipistrelle commune</td> <td><i>Pipistrellus pipistrellus</i></td> <td>oui</td> </tr> <tr> <td>Autres chauves-souris</td> <td><i>Chiropterae</i></td> <td>oui</td> </tr> <tr> <td>Lézard des murailles</td> <td><i>Podarcis muralis</i></td> <td>oui</td> </tr> <tr> <td>Orvet fragile</td> <td><i>Anguis fragilis</i></td> <td>oui</td> </tr> </tbody> </table>	Nom vernaculaire	Nom scientifique	Protection nationale	Ecureuil roux	<i>Sciurus vulgaris</i>	oui	Fouine	<i>Martes foina</i>		Hérisson d'Europe	<i>Erinaceus europaeus</i>	oui	Mulot (sylvestre ?)	<i>Apodemus sp</i>		Renard roux	<i>Vulpes vulpes</i>		Taupe d'Europe	<i>Talpa europaea</i>		Pipistrelle commune	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	oui	Autres chauves-souris	<i>Chiropterae</i>	oui	Lézard des murailles	<i>Podarcis muralis</i>	oui	Orvet fragile	<i>Anguis fragilis</i>	oui
Nom vernaculaire	Nom scientifique	Protection nationale																																																
Ecureuil roux	<i>Sciurus vulgaris</i>	oui																																																
Fouine	<i>Martes foina</i>																																																	
Hérisson d'Europe	<i>Erinaceus europaeus</i>	oui																																																
Mulot (sylvestre ?)	<i>Apodemus sp</i>																																																	
Renard roux	<i>Vulpes vulpes</i>																																																	
Taupe d'Europe	<i>Talpa europaea</i>																																																	
Pipistrelle commune	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	oui																																																
Autres chauves-souris	<i>Chiropterae</i>	oui																																																
Lézard des murailles	<i>Podarcis muralis</i>	oui																																																
Orvet fragile	<i>Anguis fragilis</i>	oui																																																

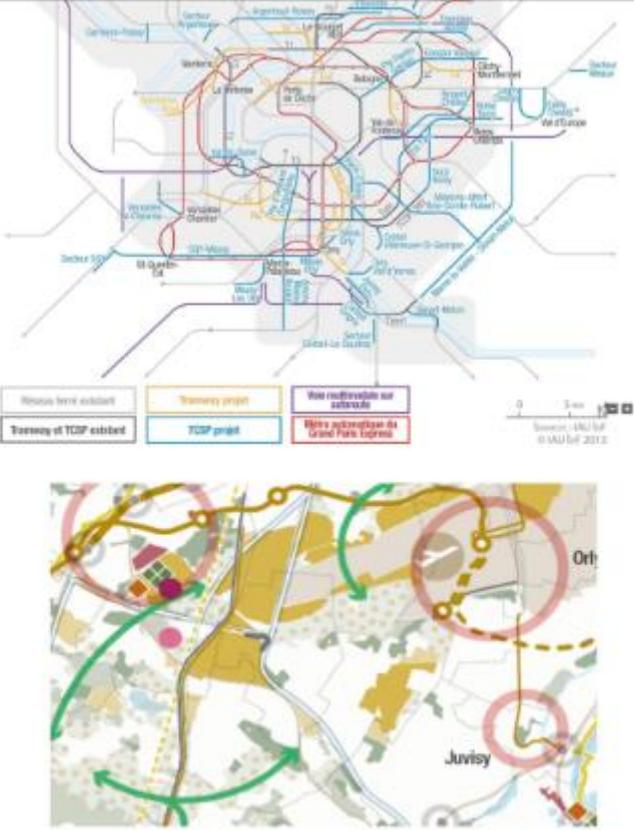
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6175					X			X									<p><u>Une Anonyme de Paris a écrit :</u></p> <p>Je souscris à la demande de FNE IDF de réduction de 50% de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2031, par rapport à la décennie 2011-2021. J'ajoute que je suis particulièrement sensible à la protection des haies. Alors que plus de 1,4 million de kilomètres de haies anciennes ont été arrachées, planter une haie nouvelle ne compense pas la destruction d'une haie ancienne, dans sa fonction écologique de réservoir de biodiversité et dans les nombreux services bénéfiques à l'Homme et au fonctionnement des écosystèmes. Je déplore également la destruction de nombreux buissons dans les bois et dans les jardins et espaces verts. Des buissons très touffus et résistants qui ne nécessitent pas ou peu d'arrosage sont arrachés pour différents motifs ou caprices pour être remplacés par des buissons décoratifs, horticoles, qui nécessitent un arrosage régulier et de nouvelles plantations périodiques et ne remplissent pas les fonctions écologiques des anciens : Comme des baliveaux ou jeunes tiges ne remplacent pas des arbres séculaires, même en plantant beaucoup. C'est pourquoi les arbres, buissons et haies doivent être protégés par la loi et le SDRIF-E doit s'y attacher. Alors que la révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France - Environnemental parvient aujourd'hui à l'un de ses derniers temps forts, l'enquête publique, le document d'urbanisme, qui nous est présenté aujourd'hui, ne nous semble toujours pas à la hauteur des objectifs annoncés, notamment dans sa portée réglementaire. Il est urgent et nécessaire que la Région Île-de-France prenne le pas et use de son exception pour se faire modèle de la protection des sols naturels, forestiers et agricoles, de la biodiversité, tout en promouvant une sobriété foncière et énergétique. Elle doit saisir l'opportunité de la révision du SDRIF-E pour défendre un objectif ZAN ambitieux dans son projet d'aménagement régional et permettre de les appliquer effectivement par la définition d'orientations réglementaires réellement prescriptives. C'est pourquoi, nous demandons a minima l'inscription dans le SDRIF-E de l'objectif de réduction de 50% de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2031, par rapport à la décennie 2011-2021. Par des propositions d'ajouts, de modifications et de précisions des orientations réglementaires actuelles, notre contribution a pour vocation de montrer qu'il est possible d'atteindre cet objectif en Île-de-France pour la protection de la biodiversité, dans la perspective d'atteindre le ZAN en 2050, tout en répondant aux besoins présents et futurs des Franciliens et Franciliennes.</p> <p><i>En pièce jointe un document complet (28 pages) de FNE IDF 2024 pour sa contribution au SDRIF-E, qui améliore et complète le document de 10 mesures de 2022 dont le sommaire est le suivant :</i></p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	- nuisances routières, - infrastructures inadaptées, - constructions irresponsables : Non ESG et RSE.
Mail 6178					X											X	Un Anonyme de Montmorency a écrit : Je suis contre le BIP. Dans un contexte où l'environnement est une préoccupation donner encore plus de place aux voitures en détruisant des espaces verts, en dénaturant le paysage est une aberration.
Mail 6179		X														X	M. LECLERC d'Emerainville a écrit : Actuellement, nous sommes pollués par le bruit des autoroutes A4 et A104 mais le pire de tout, ce sont les survols de l'aviation légère en provenance de l'aérodrome de Lognes-Emerainville. Les aéronefs survolent nos résidences toutes les minutes environ le week-end. Ce n'est plus supportable. Il faut arrêter les constructions dans notre ville. Les infrastructures écoles, commerces, etc....ne suivent pas, la circulation des véhicules est saturée. Je vous remercie de prendre en compte tous ces dysfonctionnements pour le bien-être des administrés de notre ville dans les années à venir
Mail 6180																	Un Anonyme a écrit : Remarques sur l'ergonomie du site de contributions
Mail 6181			X														Une Anonyme de Drancy a écrit : Soutien à l'arrivée de la ligne 7 à la mairie de Drancy
Mail 6182		X												X			Mme DIETRICH de Taverny a écrit : Sauvetage des terres cultivables/agricoles. Un schéma directeur se devrait d'être une véritable protection de la Nature et de sa biodiversité dans le Val d'Oise pour faire cesser les bétonisations à outrance qui "tuent" les terres cultivables ou agricoles pour une centaine d'années. La préservation, voire la sanctuarisation, de terres cultivables ferait "rayonner" notre région riche déjà d'un superbe patrimoine architectural. Privilégions : agriculture de qualité à proximité pour une véritable autonomie alimentaire.
Mail 6183					X											X	Une Anonyme de Thonon-les-Bains a écrit : Le BIP du SDRIF-E, un contresens écologique et humain. A l'heure de menaces de plus en plus flagrantes sur le climat et la biodiversité, c'est non seulement un non-sens, mais aussi un contresens écologique que de s'engager dans le projet routier du BIP. Un contresens, car ce serait aller à contre-courant de ce que la gravité de la situation exige de nous, dans toutes nos décisions collectives, dont les conséquences sont nécessairement à long terme. Il n'est décemment plus possible de continuer dans cette logique obsolète et mortifère du tout-voiture, celle du monde d'avant, qui nous a par parenthèse conduits là où nous en sommes à présent. Forts de la conscience de nos erreurs du passé, ne les reproduisons pas à l'identique. Il est plus que temps de faire place aux projets de mobilité douce, en harmonie avec la nature et les habitants des villes concernées. C'est la véritable voie d'avenir. Mesurant à quel point le projet du BIP serait une grave erreur, je ne peux qu'être fermement opposée à celui-ci, et demande en conséquence son retrait.
Mail 6184		X															Une Anonyme de Claye-Souilly a écrit : Il y a déjà beaucoup trop de constructions, notre ville de Claye-Souilly doit rester simple comme elle l'est et ne doit pas changer.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6185					X											X	Mme COMMELIN de Montmorency a écrit : BIP. C'est une aberration écologique et pour le bien être des habitants de Montmorency de construire ce BIP au cœur d'une ville plutôt préservée, de détruire des jardins ouvriers qui préservent un petit coin de nature aux portes de Paris de détruire des sentes qui font tout le charme de cette ville, et de belles maisons. Sans compter le bruit et la pollution, alors que nous sommes déjà bien servis de ce côté par l'aéroport de Roissy. BISP.
Mail 6186		X	X											X		X	Une Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : Précisions sur le projet de la CCPB. Je suis d'accord avec les vocations des zones ZEN et ZAN, à préserver, également dans notre secteur. Avec le fait de réhabiliter les locaux existants disponibles et de valoriser les biens parfois non occupés. je suis également d'accord avec la contribution de l'Association RENARD de Roissy en Brie, Selon moi, la proposition du SDRIF-E (12/07/2023) de privilégier le secteur de Gretz et Tournan, était plus sensée. Zone peu peuplée et bien desservie par les transports en commun. Un accès existant à la RN 1004, ex RN4, des deux côtés. Pour ce qui concerne la proposition de la ville d'Ozoir, déjà saturée par la circulation et les constructions qui se multiplient sans discernement, c'est un non-sens. Sachant que la ville a déjà subi des inondations par le passé, une importante imperméabilisation des sols sans créations d'espaces de compensation est certainement une grave erreur. Actuellement, sur Ozoir, plus d'un millier de logements sont en construction et en projet sur le centre-ville, qui a vu sa population augmentée de presque 3000 logements depuis 2018. Avec un manque criant de structures correspondantes. Pas d'espace vert, de parking, ni de voie de délestage créés, embouteillages monstres aux heures de pointes. Prochainement plus assez d'école, de centre sportif ou de locaux pour les associations, pas de lycée d'enseignement général. Nombre de RER limité. Leur doublement, prévu s'arrête à Roissy en Brie. Urbaniser une zone agricole et inondable de 40Ha au sud de la ville n'est pas cohérent. Je souligne que la minorité au conseil municipal, formée de 9 membres d'opposition, a unanimement voté contre ce projet acté par la CCPB. Pour préserver, le cadre de vie des habitants d'Ozoir ainsi que les villes de Férolles-Attilly, Lésigny et Chevry Cossigny qui n'ont pas de transport par RER et se concentrent sur Ozoir aux heures de pointes, je souhaiterai revenir à la proposition initiale du SDRIF-E. <i>En P.J avis de la ville d'Ozoir :</i>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Les pastilles d'urbanisation nouvelle s</p> <p>Les capacités d'extensions urbaines non cartographiées</p> <p>Le nombre de logement</p> <p>La densification</p> <p>La gestion de l'eau et des eaux pluviales</p> <p>Intégration de la nature en ville</p> <p>Cas particulier de l'aménagement des ports fluviaux</p> <p>Les arbres isolés, les haies et les boisements</p> <p>Les déviations routières</p>
Mail 6189			X						X							X	<p>M. GENOUD-PRACHEX de Paris a écrit :</p> <p>Trois contributions de l'association « Respire » pour une logistique moins impactantée sur la qualité de l'air.</p> <p>Contribution 1 :</p> <p>Mettre en place des Zones de livraisons apaisées (ZLA) dans les centres urbains denses de la région Ile-de-France. Ces zones comporteraient une règle impliquant que le véhicule thermique ne pourrait livrer qu'une partie de la journée, le reste de la journée seuls les véhicules très faibles émissions (électriques ou hydrogènes) et la cyclo-logistique pourraient opérer.</p> <p>Des territoires avec ce type de réglementation existent déjà en France à Nantes, Bordeaux, Strasbourg, etc. Elle exclut, les riverains, artisans, commerçants effectuant leur logistique en compte propre et les services publics (pompiers, ambulance, etc.).</p> <p>Contribution 2 :</p> <p>Lancer un travail de réflexion avec toutes les parties prenantes dans la région Ile-de-France afin que la logistique ne soit plus un angle mort des politiques publiques. Réfléchir à une répartition claire des compétences entre les échelons des collectivités territoriales afin d'assurer un approvisionnement durable et efficace tant en termes de flux consolidés que de consommation d'espace immobilier optimisé et groupé afin de lutter contre l'artificialisation des sols. La Région via IDFM, son AOM, pourrait se saisir des compétences logistiques accordées par la loi LOM afin de lancer ces travaux.</p> <p>Contribution 3 :</p> <p>Soutenir l'idée d'une contribution des plateformes de e-commerce qui viendrait alimenter les finances des Autorités organisatrices des mobilités. Lors des assises sur le financement des transports en commun en Ile-de-France, l'idée d'une taxe sur les colis avait été partagée dans un quasi consensus par les groupes politiques (dont la majorité, IDF Rassemblée). Nous pensons que cette mesure, en participant au financement des transports en commun, aura comme vertu de diminuer la congestion, limiter la hausse des prix des transports pour les usagers en cette période de forte inflation, d'encourager le report modal, augmenter les investissements dans de nouvelles lignes et nouveaux matériels roulant, contribuant ainsi à améliorer la qualité de l'air.</p> <p>Elle permettra également de dégager des moyens financiers pour mettre en œuvre la contribution précédente appelant les pouvoirs publics à s'emparer de la question de la logistique.</p>
Mail 6190						X		X	X								<p>M. DUCOS de Franconville a écrit :</p> <p>A l'heure des signes de plus en plus visibles du dérèglement climatiques. Comment nos responsables peuvent continuer à s'entêter dans un projet qui va entraîner pollution, artificialisation des sols, nuisances sonores, destruction de la biodiversité etc....Le coût sur la santé, sur la nature et sur la qualité de vie de notre val d'Oise n'en vaut pas la chandelle. Que nos dirigeants soient à la hauteur des enjeux du 21^{ème} siècle et aient le courage de dire</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6191			X			X								X			<p>non à ce projet si destructeur.</p> <p>Mme BONNOT pour l'association « avec Chilly » a écrit :</p> <div style="text-align: center;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Association AVEC Chilly : Agir pour la qualité de la Vie et de l'Environnement à Chilly Mazarrin. avec.chilly@gmail.com</p> </div> </div> <p>CONTRIBUTION à l' ENQUETE PUBLIQUE SDRIF-e 2024</p> <p>PRESERVATION DES TERRES AGRICOLES et NON IMPERMEABILISATION</p> <ul style="list-style-type: none"> - La zone agricole au nord de chilly doit être sanctuarisée, la zone d'urbanisation à l'est de de l'OIN doit être réduite (suppression de la pastille d'urbanisation préférentielle). - Par ailleurs, afin de limiter les effets du ruissellement et les inondations au sud de la ville, il est impossible d'accéder aux demandes de Longjumeau d'extension de la clinique de l'Yvette sur les terres voisines ni de la construction d'un ensemble immobilier sur une zone «les hauts de gravigny», projet refusé en 2016 par la MRAd. Ces deux extensions se situent en coteau sur le bassin versant de l'Yvette. Leur imperméabilisation augmentera les inondations de plus en plus fréquentes lors de pluies importantes. <p>ACTIVITE ECONOMIQUE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il est nécessaire de renforcer et requalifier les zones d'activité au nord ouest de la ville, pas seulement de maintenir /changement de couleur - La bretelle de raccordement A126/A6, en facilitant l'accès de cette zone, favorisera la mutation <p>TRANSPORTS</p> <p>si on veut conserver au cœur des villes de l'activité économique et limiter les flux de circulation des travailleurs, il est indispensable de prendre toutes les mesures pour faciliter l'utilisation des transports en commun et de réparer les graves erreurs commises.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il est impératif de rétablir une liaison directe ferroviaire avec Paris: la création d'une nouvelle ligne ne doit pas dégrader le service aux usagers de tout un territoire mais l'améliorer. Alternance RER C/ T12 ? - Il serait par ailleurs intéressant de transformer le Val en ligne à tarification commune et de remettre en service la gare de Wissous sur la ligne C. on pourrait bénéficier d'une liaison multimodale dans ce quartier, y compris avec la RATP. (297.319.401). - Il manque sur la carte du sdrif la voie autoroutière en site propre de l'A6 qui figurait sur le sdrif actuel et non réalisée à ce jour (carte 2013 ci-dessous). En effet les bus 299 empruntant actuellement l'A6 depuis chilly pour se rendre à Paris doivent pouvoir bénéficier d'une bande de circulation préférentielle.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <ul style="list-style-type: none"> - Il manque la pastille de renforcement du pôle multimodal à la gare de Chilly Mazarin qui prendra vraiment sens s'il est articulé avec une station autoroutière - Il faut impérativement demander l'inscription de la gare de la ligne 14 sur le schéma : construction d'un quai voyageurs à la station de maintenance en bout de ligne (la bulle ocre figurant à la limite de Morangis)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires	
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.	
Mail 6192														X		X	Une Anonyme de Noiseau a écrit : NON au projet de prison à Noiseau OUI au SDRIFe, L'APIJ nous dit que pour donner suite à la concertation préalable, le site d'étude prévoit, en plus d'un accès principal, une desserte complémentaire via la commune de la Queue-en-Brie par le chemin de Villeneuve depuis le chemin de la Croix Saint-Nicolas. Cet accès enjambera le ruisseau des nageoires et passera au milieu de terres agricoles fertiles et cultivées, parmi les dernières du Val de Marne. Il faut absolument que la région protège cet espace car le saccage de ce poumon vert s'intensifie NON à la prison de Noiseau.	
Mail 6193			X														X	Une Anonyme de Saint-Cyr-L'Ecole a écrit : BIP. Ce projet de voie rapide arrive trop tard, il faut arrêter de bétonner la région parisienne qui suffoque déjà... C'est plus utile de développer les transports en commun plutôt qu'encourager les automobilistes. La planète s'asphyxie...
Mail 6194														X		X	Une Anonyme de Sucy-en-Brie a écrit : Contre l'installation d'un centre pénitentiaire à NOISEAU. Je martèle haut et fort que je soutiens le SDRIF-E qui veut sanctuariser les terres agricoles de Noiseau.	
Mail 6195					X												Une Anonyme de Villiers-le-Bel a écrit : Nature quand tu nous quittes. Nous sommes sur un territoire où quelques surfaces naturelles et agricoles existent encore. Elles sont indispensables pour la population et notre avenir. Vivre sans nature avec juste des routes et toujours plus de pollution qui envie cela.	
Mail 6196	X		X		X							X					M. DEZSCAMPS de Montgeron - Contribution du Syndicat mixte pour l'Assainissement et la Gestion des Eaux du bassin versant Yerres-Seine (SYAGE)-b a écrit : Le SyAGE (Syndicat mixte pour l'Assainissement et la Gestion des Eaux du bassin versant Yerres-Seine) est un syndicat mixte fermé à la carte qui assure les 4 compétences suivantes : l'assainissement Eaux Usées, la gestion des Eaux Pluviales, la Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations (GEMAPI), la mise en œuvre du SAGE de l'Yerres. Son périmètre s'étend sur le territoire de 120 communes franciliennes, à cheval sur 3 départements (Essonne, Seine-et-Marne et Val-de-Marne). Sur le bassin versant de l'Yerres, le SyAGE est EPAGE (Etablissement Public d'Aménagement et de Gestion de l'Eau). Le SyAGE a pris connaissance du projet de SDRIF E soumis à l'enquête publique et souhaite présenter les observations suivantes : 1. Le SyAGE observe, tout d'abord, un manque de précision dans les documents cartographiques, s'agissant des sources des données utilisées, de la représentation ou la localisation de certains items. A titre d'exemple, la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » indique la localisation des « Zones pouvant présenter un risque inondation », cependant, il n'est pas possible de savoir s'il s'agit uniquement des zones définies dans les PPRI (Plans de Prévention des Risques d'Inondation) ou si d'autres études plus fines sur l'aléa inondation ont également été prises en compte (par exemple, sur le territoire du Syndicat, les études réalisées dans le cadre du PAPI de l'Yerres). Aussi, il n'est pas certain que le recensement de ces zones soit exhaustif. De même, il apparaît que la représentation graphique de certains cours d'eau est lacunaire. Ainsi, sur le bassin versant de l'Yerres, des sections d'affluents sont représentées de manière déconnectée les unes des autres, de sorte que les sections non représentées semblent exclues de l'objectif de préservation du cours d'eau et de reconquête des berges, sans que cela soit justifié. On relèvera encore l'absence de précision sur la nature des « projets portés par les opérateurs de l'Etat impactant les espaces agricoles, naturels et forestiers » listés à l'annexe 2 des Orientations réglementaires, et la difficulté, voire l'impossibilité de situer ces projets sur la carte « Développer l'indépendance	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>productive régionale ». Un tel manque de précision ne permet pas de bien appréhender les impacts de ces projets au regard des enjeux environnementaux pour les sites concernés.</p> <p>2. Le SyAGE rappelle ensuite que le SDRIF E doit être compatible avec le PGRI (art. L. 123-2 du code de l'urbanisme), lequel reprend les orientations fondamentales et les dispositions du SDAGE (art. L. 558-7 du code de l'environnement). A cet égard, le SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 prescrit d'identifier et préserver les milieux humides et aquatiques continentaux et littoraux et les zones d'expansion des crues, pour assurer la pérennité de leur fonctionnement (Orientation 1). Il dispose en particulier que « Les collectivités et autorités administratives compétentes identifient et préservent les milieux humides dans les documents régionaux de planification » et, plus particulièrement, que « le SDRIF assure la cohérence de ses objectifs avec la présente disposition. Il peut identifier ces milieux et participer à leur préservation. » (Disposition 1.1.1). Or, si les orientations réglementaires du projet de SDRIF E semblent bien prendre en compte la disposition précitée du SDAGE Seine-Normandie (cf. Orientation 1 : « Composer l'armature verte de la Région-Nature de demain », et notamment l'OR 25), un certain nombre de projets régionaux recensés dans le SDRIF E ne sont a priori pas compatibles avec cet objectif de préservation des milieux humides et aquatiques. A titre d'exemple, la localisation de certaines pistes cyclables projetées du réseau vélo Ile-de-France dans des zones humides font peser sur ces dernières un risque de dégradation, voire de destruction (par ex. : projet de piste cyclable entre Ozoir-la-Ferrière et Gretz-Armainvilliers, en Seine-et-Marne). Sur son territoire, le SyAGE a identifié d'autres projets problématiques pour la préservation des milieux humides et aquatiques qui sont mentionnés dans l'annexe 2 des Orientations réglementaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le projet portuaire HAROPA en cours d'étude -Les projets d'EPA MARNE-EPA FRANCE prévus dans le cadre de l'OIN « Villages Naturels ». <p>Concernant ces derniers, selon l'annexe 2, la surface des espaces naturels agricoles et forestiers impactés est estimée à 765 ha (sans compter les 175 ha pour la mise en œuvre de la convention Disney, les projets d'infrastructure de projets et d'autres projets de développement territorial non listés). Or, ces hectares de surface impactés comprennent des zones humides, des zones d'expansion des crues, des corridors écologiques, des réservoirs de biodiversité et des milieux naturels, que le SDRIF-E a pourtant pour objectif de protéger. Sur ce secteur, la carte « Maîtriser le développement urbain » identifie aussi des zones de « sectorisation de l'armature verte », la localisation d'un espace vert d'intérêt régional, des zones de bois, forêt et autres espaces naturels à préserver et des espaces agricoles à préserver. De même, la carte des enveloppes d'alerte Zones humides d'Ile de France réalisée par la DRIEAT, plusieurs zones humides avérées et potentielles se situent sur ce même secteur.</p> <p>3. Enfin, le SyAGE rappelle que le SDRIF E doit prendre en compte le SRCE, volet régional de la trame verte et bleue, dont le principal objectif est la préservation et la remise en état des continuités écologiques. Le SRCE en vigueur décline un certain nombre d'enjeux, notamment des enjeux propres aux milieux aquatiques : réduire l'artificialisation des berges des cours d'eau et favoriser le développement d'habitats diversifiés capables d'accueillir des espèces aquatiques (poissons, invertébrés) et terrestres (oiseaux, insectes, chauve-souris) utilisant la végétation rivulaire ; stopper la disparition des zones humides. Si le SDRIF E mentionne bien au titre de ses orientations réglementaires les enjeux de restauration des continuités écologiques (Cf. OR 24), notamment pour les infrastructures de transports (Cf. OR 134), il semble exonérer de la prise en compte de ces enjeux le développement du réseau vélo Ile-de-France projeté. Or, l'élaboration d'un plan régional de réseau « vélo », comme pour les autres infrastructures de transport, doit prendre en compte les interactions avec les réservoirs de biodiversités (trames brunes (revêtement sol), trames blanche (sonore) et trames noires (éclairage) à travers des aménagements et de la signalisation dans les zones concernées pour un usage conciliant mobilité humaine et</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6197		X						X									respect de la biodiversité. Mme WEIGERT - Communauté de communes des 2 Morin a écrit : Un examen attentif a été fait des dispositions du SDRIF-E, notamment concernant les nouvelles obligations instaurées par la loi Climat et Résilience adoptée le 22 août 2021. Ce dernier fixe des objectifs ambitieux, dont celui d'atteindre le "zéro artificialisation nette des sols" d'ici 2050, avec une étape intermédiaire de réduction de moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix prochaines années (2021-2031), par rapport à la décennie précédente (2011-2021). Il a été constaté que le SDRIF-E donne une possibilité maximale d'extension de 59,1 hectares toutes destinations confondues. La Communauté de Communes des 2 Morin s'est lancée dans l'élaboration de son PLUi en 2019. Elle a entrepris une démarche proactive visant à réduire la consommation des espaces, en accord avec les -principes du développement durable. Cette initiative a inclus des mesures visant à densifier les espaces urbanisés, à favoriser la rénovation du bâti existant et à encourager la reconversion des friches. Ces actions sont en parfaite adéquation avec les objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), notamment en ce qui concerne le développement urbain raisonné et la préservation des espaces naturels et agricoles : ° Promouvoir un développement urbain raisonné en limitant l'étalement et en utilisant les potentiels disponibles de manière optimale. ° Favoriser la densification et la mutation des espaces urbanisés tout en conservant une part de rétention foncière. ° Soutenir la rénovation et la réhabilitation du bâti existant ainsi que la reconversion des friches. ° Conforter les activités économiques existantes et accompagner leur développement en utilisant les disponibilités foncières dans les espaces à vocation économique existants. ° Assurer le développement à long terme du territoire en valorisant les friches agricoles, commerciales, industrielles et résidentielles. Les travaux sur le PLUi conduisent à solliciter aujourd'hui auprès de la Région une enveloppe de consommation d'espaces de 77 hectares qui permettra à notre territoire d'assurer son développement résidentiel (habitat et équipements publics) et économique (cf. annexe 1). Cette enveloppe de consommation d'espaces a été estimée sur la base des données du Mode d'Occupation des Sols (MOS) 2021.
Mail 6198		X			X									X			Un Anonyme de Lésigny a écrit : Création d'une zone industrielle et de 1500 logements sur la zone Ozoir Lésigny Férolles. Je m'oppose formellement au projet de construction de 1500 logements et d'une zone industrielle sur les communes d'Ozoir la Ferrière, Lésigny, Férolles. Ce genre de projet serait dramatique pour l'environnement dont bénéficient les villes concernées. Au-delà de l'altération du paysage historiquement rural, ce projet complètement farfelu, voire dangereux, présenterait de sérieux problèmes d'écologie, de surpopulation, d'insécurité, et de circulation pour ne citer que ces quatre items. Mettant ainsi en péril notre avenir et celui de nos enfants

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	j'avais cru à un canular. Des élus, dans notre monde actuel, en danger climatique, voulaient construire une 4 voies dans des zones encore préservées, en détruisant et en bitumant des espaces naturels ? Mais ce projet est bien réel et aujourd'hui, en 2024, après plusieurs épisodes caniculaires et des rapports accablants sur l'état de notre climat, il n'est toujours pas abandonné. Dans quel monde vivent certains de nos élus et notamment Madame Péresse ? « Notre maison brûle et nous regardons ailleurs ». Cette phrase prononcée par Jacques Chirac en 2002 n'est manifestement toujours pas entendue par certain(e)s. Un tel projet, en 2024, est une aberration écologique, un anachronisme. De plus, dans un contexte de réduction des dépenses publiques, nous pouvons également affirmer qu'il s'agit d'une aberration économique. Combien de centaines de millions d'euros vont être engloutis dans ce projet d'un autre temps alors que nous devrions passer à d'autres modes de déplacement ? J'espère que nos élus, et notamment tous ceux qui soutiennent ce projet, vont se réveiller. En tant qu'électeur, je serai particulièrement attentif aux prises de positions de nos futurs candidats sur ce sujet. Le BIP, je n'en veux pas !
Mail 6201														X		X	Une Anonyme a écrit : Contre l'installation d'un centre pénitentiaire à NOISEAU. Je soutiens le SDRIF-E. Préservons et sanctuarisons les terres agricoles de Noiseau.
Mail 6202			X					X				X					Mme VALEUR - Val d'Europe Agglomération- a écrit : Liste des modifications à apporter sur la cartographie du SDRIF-E arrêté. Les bourgs de Villeneuve le Comte et de Villeneuve Saint Denis Il est sollicité auprès de la région : - Soit d'extraire les deux bourgs de la trame verte sanctuarisées sans coller aux limites de l'espace urbanisé existant afin de leur laisser la possibilité d'utiliser leurs capacités respectives d'urbanisation non cartographiées, - Soit de préciser dans les OR 2 et 13 que les capacités d'urbanisation non cartographiées peuvent être utilisées dans la trame verte sanctuarisée et dans la continuité de l'espace urbanisé. Les Vignes Rouges Il est sollicité auprès de la région de procéder au déplacement de cette pastille de 10 ha sur le site qui doit accueillir le port de Coupvray. Il est sollicité auprès de la région, et ce afin de permettre la réalisation d'activités économiques au nord et au sud de la RD 934 nécessaires au développement économique de la commune et du Val d'Europe, de procéder : - Au positionnement de la pastille de 10 ha située sur Chalifert et Coupvray sur uniquement la commune de Coupvray de façon à permettre le projet Venturi au nord de la RD 934 et un projet d'activité au sud de la RD 934. - à la réduction de la trame verte sanctuarisée au nord de la RD 934 - à la suppression de la légende « Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs » au nord de la RD 934 - à l'intégration de la voie de contournement Coupvray Chalifert dans la liste des projets d'infrastructure routière d'intérêt régional afin de permettre la déduction de cette voie de la consommation ENAF globale Il est sollicité auprès de la région de procéder : à la réduction de la protection de l'espace naturel non boisé idem la cartographie du SDRIF en vigueur afin de permettre la réalisation du projet de Lodge sur 1 ha et de permettre ainsi à la commune de Coupvray de répondre à un objectif de diversification touristique en complément de l'activité Disney et de celle du projet du port de Coupvray. Il est sollicité auprès de la région de procéder : - Soit à la réduction de la trame verte sanctuarisée afin de permettre la réalisation de 250 places de parking sur une surface d'environ 1 ha. - Soit à l'intégration d'une dérogation dans l'OR 13 permettant la réalisation justifiée de parkings écologiques dans

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	la trame verte sanctuarisée et sur des espaces agricoles. Il est sollicité auprès de la région de procéder : - Soit à une évolution de la cartographie réglementaire afin de réduire la trame verte sanctuarisée sur cet espace. - Soit à l'intégration dans l'orientation réglementaire OR 13 d'une dérogation afin d'autoriser les MOUS dans la trame verte sanctuarisée et les espaces agricoles. Il est sollicité auprès de la Région de rajouter une pastille de 10ha sur le site des Jouvignes. Il est sollicité auprès de la région de procéder au rajout d'une capacité d'urbanisation de 60 ha sur le site de la Garenne. Il est sollicité auprès de la Région que ce projet soit bien inscrit comme « projet de transport d'intérêt régional » et que sa surface ne soit pas prise en compte dans les capacités de développement allouées à ce secteur sur la commune de Coupvray. Il est sollicité auprès de la Région de porter à 200 ha les capacités d'urbanisation de Disney au lieu de 175 ha et de modifier la rédaction du SDRIF E afin de préciser que ces développements peuvent intervenir avant 2040.
Mail 6203		X				X											M. BAROIS de Deuil-la-Barre a écrit : Arrêtons la bétonisation à outrance. Je viens d'emménager à Deuil la Barre depuis moins d'un an. Mes principaux critères d'achat de maison ont été la proximité avec Paris en transport en commun (15 min), et l'accessibilité à des zones vertes vraiment éloignées de grands axes routiers. Pourquoi sacrifier ce coin bon à vivre pour développer un énième axe routier ? Voulons d'une région-ville ? où la moindre parcelle de verdure se situe entre 4 clôtures ? Je ne veux pas que mes enfants vivent dans une Coruscant.
Mail 6204	X															X	M. TELLIER de Voisins-le-Bretonneux a écrit : Remarques sur la forme. Même si le plan du document permet de bien se repérer, nous désapprouvons la cartographie mise à disposition des internautes qui est quasiment illisible, imprécise quant au repérage des zones. L'identification des espaces varie d'une carte à l'autre, des villes peuvent manquer à l'appel sur certaines cartes, ce qui rend le comparatif quasi impossible. La représentation graphique des transports en site propre est identique à celle des réseaux ferrés, ce qui est aberrant. Nous déplorons qu'une seule réunion publique ait eu lieu à Paris pour toute la Région IDF le 29 février, ce qui ne laisse pas d'espace à l'expression démocratique pour des enjeux d'avenir de plus de 12 millions d'habitants.
Mail 6205			X												X		M. TELLIER de Voisins-le-Bretonneux a écrit : Transports. Nous considérons que l'augmentation des voies routières (192 km d'élargissement, 56 km de routes nouvelles) est en contradiction complète avec la lutte contre le changement climatique et l'atteinte des objectifs de ZAN et de ZEN. C'est inciter le citoyen à toujours privilégier la voiture aux dépens des transports en commun, l'incitation au covoiturage n'étant qu'un alibi pour ne pas engager une véritable transition. C'est sacrifier toujours plus de sols naturels aux dépens d'une autonomie alimentaire de notre territoire. C'est détruire un peu plus d'habitats d'espèces animales et végétales et donc accentuer la crise de Biodiversité sans précédent que nous connaissons. C'est raser encore plus d'arbres âgés qui sont autant de puits de Carbone. C'est une aberration totale autour de Paris qui possède tellement de transports en commun. C'est favoriser encore plus la centralisation aux dépens de la ruralité, c'est continuer à favoriser un travail éloigné du domicile. Faut-il rappeler que le CESER rappelle que la priorité doit être donnée à la réfection des réseaux de transports collectifs actuellement en souffrance et non à l'investissement

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6206				X													dans toujours plus de routes... M. BONNAMOUR de Claye-Souilly a écrit : Le SDRIF est décidé à un moment T, sans tenir compte, pour chaque commune, de leur développement urbanistique antérieur. Notre ville de Claye-Souilly a subi une urbanisation intense entre 2014 et 2020. La vie des Clayois s'en est trouvée altérée, il ne suffit pas de construire des maisons et des appartements, faut-il encore prévoir l'ensemble des équipements public nécessaires. Comme beaucoup de Clayois, je ne souhaite pas voir se développer un urbanisme excessif, décidé cette fois, dans les coulisses de nos ministères et dont les représentants se trouvent bien loin de notre territorialité communale. Je vous demande donc de prendre en compte le développement déjà excessif de notre ville, de ne pas prévoir un urbanisme surdimensionné, 1500 logements supplémentaires d'ici 2040 me paraît complètement déraisonnable. Il me semble que le moment est venu de réfléchir à mieux répartir la population, entre zones déjà trop urbanisées et zones rurales qui se désertifient de plus en plus. Nous sommes arrivés à un stade où développer encore plus des mégapoles n'a pas de sens, seule une répartition équilibrée sur l'ensemble du territoire, permettra à chacun (e) d'habiter et vivre dans un cadre harmonieux. Beaucoup de paramètres ont changé : transports plus rapides TGV, développement d'internet, possibilité de travail à domicile, implantations d'entreprises etc. ... Ces nouveaux paramètres doivent nous ouvrir le champ des possibles pour mieux répartir la population sur l'ensemble du territoire.
Mail 6207		X			X			X									M. SCHWARTZ de Villennes/Seine a écrit : Artificialisation des terres. La Région Ile De France devrait montrer l'exemple et dès à présent appliquer Zéro Artificialisation Nette sur son Territoire ! Si on ne compense pas dès à présent la construction des nouvelles autoroutes (200 km environ je crois dans le plan) + la construction de logements un peu partout et pas uniquement en centre-ville hélas, que va-t-il rester à nos enfants ? Quel impact sur la biodiversité ?
Mail 6208														X			Un Anonyme de Boulogne-Billancourt a écrit : C'est important de conserver les bonnes terres agricoles
Mail 6209																X	M. CHAUMANET de Montmorency a écrit : BIP projet dispendieux, polluant et destructeur. Arrêter ce projet qui va dénaturer et saccager plusieurs communes du val d'Oise.
Mail 6210								X									M. TULUN a écrit : Observation commune Villeneuve sous Dammartin.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Région projette de faire traverser Montgeron par la voie rapide vélo V7 qui doit relier Melun à Paris et Mantes-la Jolie. Normalement le choix du tracé à l'intérieur de la ville incombe à la municipalité qui est seule apte à prendre en compte les servitudes qui s'imposent localement. Pourtant, la Région a déjà mis en ligne une carte qui transforme les deux chemins latéraux de la Pelouse en pistes cyclables, c'est à dire en « chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclo mobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés », totalement incompatibles avec la priorité des piétons. Je ne peux accepter pareille situation, qui ignore totalement le statut patrimonial et le caractère familial de la Pelouse, utilisée par les Montgeronnais comme une voie piétonne en centre-ville, mais aussi comme un parc dans lequel ils savent qu'ils peuvent, à tout âge, évoluer librement en toute tranquillité et sécurité. Je vous demande de toute urgence de rectifier l'information erronée diffusée par la carte À vélo en IDF du site IDF-smart-services. »
Mail 6213			X					X								X	<u>Mme GUERREE de Groslay a écrit :</u> UNE ARTIFICIALISATION DES SOLS SOUTENABLE. BIP Le projet de BIP est obsolète et a été conçu à une époque où les pouvoir public n'avaient pas conscience de l'impact humain sur la planète. A présent une législation est en train de voir le jour. Il faut arrêter d'artificialiser les sols. Le tracé prévu du bip est aujourd'hui un espace de nature et biodiversité. Nous vivons au bord de cet endroit, on y entend les chats huant le soir, la nature s'y est installée depuis 50 ans que cet espace est une reverse foncière. Il y a beaucoup mieux à faire que de bétonner cet espace pour créer une 2x2 voie qui ajoutera du bruit et de la pollution à celle que nous impose déjà le Trafic de Roissy. La région doit viser le Zéro Artificialisation net, et anticiper l'avenir
Mail 6214			X														<u>Une Anonyme de Montgeron a écrit :</u> J'ai appris que dans le SDRIF-E, la Région projette de faire traverser Montgeron par la voie rapide vélo V7 qui doit relier Melun à Paris et Mantes-la Jolie. A cette fin le projet envisagerait de transformer les deux chemins latéraux de la Pelouse en pistes cyclables. Cette transformation est inacceptable compte tenu du caractère particulier de la Pelouse de Montgeron, qui en plus d'être une promenade piétonne est aussi un parc, et un patrimoine naturel (végétal et faunistique). Le lieu si vous ne le connaissez pas est composé d'une grande pelouse centrale, avec des bancs et de deux allées latérales ; celui-ci est utilisé aussi bien pour les jeux avec les enfants et les adultes, les sports, les promenades, les sorties avec les chiens, etc..... Il est donc totalement incompatible avec une création de piste cyclable, qui serait en plus très accidentogène. Je vous invite à aller vous y promener et constater l'impossibilité de cette transformation. Un autre tracé doit être trouvé pour réaliser cette voie rapide vélo.
Mail 6215			X														<u>Mme ROBIN de Saint-Gilles a écrit :</u> BIP Est (de Groslay à Garges). NON à ce projet qui augmenterait le trafic routier impactant d'autant la santé des franciliens en accentuant la pollution de l'air et la pollution sonore et couperait en deux des communes.
Mail 6216								X									<u>M. TELLIER -Collectif SQY Pousse- a écrit :</u> Autonomie et résilience alimentaire. Comment peut-on affirmer poursuivre un objectif d'autonomie alimentaire quand on artificialisera des terres agricoles parmi les meilleures d'Europe (cultures pluviales et non irrigués), car aucun projet de protection juridique n'est envisagé. Il manque un plan de développement de l'agriculture. Nous constatons que seulement 13% des espaces naturels sont prévus d'être protégés ce qui est largement insuffisant pour garantir une autonomie alimentaire. Il est mentionné le principe « d'armature verte » laissant croire à un nouvel outil de protection, alors

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	qu'il ne fait que rassembler des mesures déjà existantes (trames vertes et bleues, ENAFs, corridors d'intérêt régional, etc.) avec quelques orientations de principe visant à les renforcer (restauration de continuités, etc.). A priori, ce n'est qu'un habillage de façade pour mieux faire accepter l'urbanisation. Enfin, il n'est pas mentionné de comité de pilotage indépendant permettant de suivre la consommation d'espaces non cartographiés, ce qui laisse la porte ouverte à de graves dérives.
Mail 6217								X									Une Anonyme de Chatou a écrit : Préoccupation quant à la préservation des espaces naturels face aux projets d'artificialisation. Je suis inquiète des effets de l'artificialisation galopante dans la région : A104bis, Greendock, Grand Paris... Ces projets vont générer une pollution importante due à l'augmentation du trafic routier, qui entraînera des problèmes de santé (respiratoires comme l'asthme) dans un environnement déjà pollué, chez les enfants et les autres. De plus, ces projets d'artificialisation vont à l'encontre de la préservation des sols comme milieu permettant de gérer le cycle de l'eau, stocker le carbone dans un contexte de réchauffement climatique, cultiver des produits agricoles dans un contexte de souveraineté alimentaire, mais aussi en tant qu'habitat pour la faune et la flore. Par ailleurs, ces projets ne tiennent absolument pas compte de l'enjeu social. Par exemple, le tracé de l'A104bis passe sur la propriété de gens du voyage près de Carrières-sous-Poissy sans aucune prise en compte de leur présence. Il me donc semble urgent de repenser notre modèle économique d'expansion en intégrant les dimensions écologique et sociale. Seul un modèle de ce type nous permettra d'être résilients face aux défis qui s'annoncent.
Mail 6218					X			X						X			M. TELLIER -Collectif SQY Pousse- a écrit : Artificialisation des terres. Il est déplorable de constater que la Région a décidé de ne s'imposer qu'une diminution de 20% du rythme d'artificialisation dans la prochaine décennie au lieu des 50% applicables pour les autres régions françaises, alors que l'Ile de France est déjà extrêmement artificialisée. En outre, nulle part n'est mentionné que les projets de type OIN sont inclus, ce qui, si ce n'est pas le cas, accroîtrait fortement l'artificialisation. Or la mise en œuvre de la ZAN est cruciale pour préserver le stockage de Carbone dans le sol, la biodiversité (1 g de sol fertile contient 10 000 espèces de bactéries, 1 ha contient 1,5 t de faune type insectes, vers de terre, animalcules, 2,5 t de bactéries et 3,5 t de champignons, au total, les sols abritent 1/4 de la biodiversité mondiale), la souveraineté alimentaire et pour lutter contre l'assèchement et les canicules (préservation de l'effet albédo). Rappelons que nous perdons l'équivalent d'un département agricole tous les 7 ans en terres agricoles (78 000 ha, soit un stade de foot toutes les 5 mn ou un potager de 25 m2 à chaque seconde) et que la région IDF est en tête du classement avec 21,6% de son territoire artificialisé ! Il serait souhaitable de remplacer le ZAN par le Zéro Artificialisation Brute avec la renaturation d'espaces trop denses qui deviendront inhabitables ou irrespirables en 2050.
Mail 6219		X														X	M. SCHWARTZ de Villennes/Seine a écrit : AOP Breteuil. Des projets de constructeur immobilier veulent bâtir une centaine de logement dans le Hameau de Breteuil à Villennes sur seine, à 2 km du centre-ville, le long d'un bois... je propose de commencer à densifier le centre-ville ! A Breteuil, on voit sur ces terrains agricoles, régulièrement des biches ou faons, on voit des faisans. C'est cela que l'on veut détruire ? De ces terrains il y a une vue imprenable sur l'Hautil et la Vallée de la Seine. Pourquoi supprimer cette vue ?
Mail 6220																	M. LEVESQUE d'Enghien-les-Bains a écrit : Non au BIP ! J'habite Enghien-les-Bains depuis près de 20 ans après avoir quitté Paris. Ce projet de BIP, je n'en veux pas. C'est

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	un projet d'un autre temps, totalement déconnecté de la réalité écologique et économique. Je ne comprends même pas que certains élus puissent encore soutenir de tels projets. Je crois d'ailleurs que mon maire, M. Sueur, y est favorable. Je veillerai à ses prises de position sur ce BIP pour les échéances électorales. Ces élus d'un autre temps doivent réaliser que, dans cette période de changement climatique, on ne vient pas artificialiser encore plus les sols dans une zone où nous avons encore la chance d'avoir des espaces naturels.
Mail 6221	X												X				<p><u>Mme PERROT- Syndicat de l'Orge- Participation du Syndicat de l'Orge, de la Renarde et de la Prédecelle (SYORP).</u> Cette contribution concerne : Les milieux naturels La gestion des inondations La gestion des eaux usées.</p> <p><u>Milieux naturels :</u> OR 15 : Le SDRIF-E souhaite protéger les éléments du paysages agricoles. Il est cité la limitation de l'engrillagement des espaces naturels et la perméabilité des clôtures. Il serait opportun de faire référence à la loi n°2023-54 du 2 février 2023 qui limite déjà engrillagement des espaces naturels et des propriétés privées que les communes doivent faire respect. OR 20 : La protection des lisières (bande de 50 mètres) apparait dans le SDRIF-E et était déjà existante dans l'ancien SDRIF. Il est noté un régime dérogatoire en site urbain. Par expérience, les dérogations sont soumises à interprétation et dans certains cas, il suffit de quelques maisons en zone rurale pour déroger à la protection des lisières. C'est pourquoi le régime dérogatoire, ou la notion de site urbain, devrait être précisé dans le SDRIF-E. OR22 : nous constatons que tous les cours d'eau à préserver ne sont pas représentés sur les cartes ou non visibles compte tenu de l'échelle. Par exemple à Sainte-Mesme, la Gironde n'est pas positionnée. Afin que ces cours d'eau ne soient pas ignorés ou oubliés, le SDRIF-E pourrait préciser que les documents d'urbanisme doivent représenter tous les cours d'eau à l'échelle communale afin de les préserver. Il pourrait être également demandé de faire figurer dans les documents d'urbanisme, les Syndicat de l'Orge 163, route de Fleury 91172 Viry-Châtillon cedex (RRXIA'QU ? 0805 29 20 90) infoofAsyndicatdelorge.fr syndicatdelorge.fr Site d'Ollainville : 19, rue de Saint-Arnoult 91340 Ollainville Une démarche de développement durable conforme aux référentiels ISO 9001 14001 45001projets locaux de valorisation ou de reconquête des cours d'eau (réouverture, renaturation, décloisonnement ?). OR 25 : Il est fait référence à la notion de « éviter-réduire-compenser ». Le SDRIF-E pourrait rappeler la nécessaire hiérarchisation de la séquence « éviter-réduire-compenser » en commençant par étudier impérativement toutes les solutions visant à « éviter ». 'OR25 évoque les espaces à multiples vocations. serait utile de rappeler la vocation première de l'espace sur laquelle se superpose d'autres usages. Par exemple un bassin de retenue urbain ouvert à un usage de plaine de jeux doit conserver sa vocation de stockage y compris lors de réaménagements.</p> <p><u>Gestion des risques</u> De manière générale, le Syndicat s'interroge sur les confusions possibles d'application au vu des terminologies variables. est écrit « zones d'expansion de crue », « zone d'aléas » ou « zone pouvant présenter un risque d'inondation ». Pour faciliter l'application du document, il serait souhaitable de mettre à disposition un lexique ainsi que la liste des documents et données de référence utilisées. En effet, certains termes sont ceux des documents utilisés. Pour exemple, la carte sur la vallée de l'Orge fait apparaître des « zones pouvant présenter un risque</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>d'inondations » alors qu'il s'agit de la zone réglementaire du PPRI.</p> <p>Le SDRIFe présente le mode de calcul des zones artificialisées de la ZAN qui classe en zone artificialisée les espaces végétalisés non construits quand ils sont inférieurs à 2500m. Ce calcul affecte en zone artificialisée les secteurs pavillonnaires ou résidentiels. Cependant, de nombreux espaces végétalisés de petites tailles ont été créés ou préservés en milieu urbain afin de constituer des îlots contre la chaleur, des réserves écologiques ou des zones d'infiltration et de régulation des eaux pluviales. Il serait nécessaire dans la rédaction du SDRIFe de veiller à ce que l'application du besoin de densification ne remette pas en cause la présence de ces petites zones à vocation hydraulique ou écologique en favorisant leur imperméabilisation réelle puisqu'elles seraient considérées comme déjà artificialisées. Il faut absolument favoriser leur maintien et le développement de la désimpermeabilisation en zone urbaine.</p> <p>OR 34 traite de l'enjeu des coulées de boues et du débordement des rus. Il est demandé que soit intégrée aux documents d'urbanisme la maîtrise du ruissellement notamment en reconstituant les mares. Les PLU peuvent en effet les recenser et les protéger. Cependant les mares n'ont pas de définition établie. Il serait opportun de faire référence à la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 qui indique que les mares peuvent être considérés comme des micro zones humides d'origine naturelle ou anthropique et que les ouvrages d'eaux pluviales basés sur des solutions naturelles pourraient être classés en tant que mares pour bénéficier d'une protection. Sans ces précisions, la densification urbaine risque d'entraîner la disparition d'ouvrages publics et privés de gestion du risque inondation lié au ruissellement. Dans le PAR, Le SDRIF-E donne une définition de pleine terre distinguant l'artificialisation et l'imperméabilisation. Il est fait référence à ces espaces pour permettre l'infiltration. Il serait utile d'intégrer les espaces qui comprennent des matériaux ou aménagement perméables comme par exemple des places de stationnement perméables en les distinguant cependant des espaces de pleine terre dont l'apport à la biodiversité est plus important.</p> <p>Gestion des eaux usées</p> <p>Les OR5, OR 13, OR18 et l'OR 49 font apparaître la nécessité de préserver les services urbains ainsi qu'une liste des dérogations aux interdictions de construire tels que les aménagements sportifs ou les ouvrages d'eau potable. Il est impératif d'ajouter l'ensemble des ouvrages liés à la gestion des eaux usées, leur collecte et transport, leur pompage et leur traitement. Il serait souhaitable que les documents de planification n'empêchent pas la réalisation d'une station d'épuration par exemple. Le PAR page 36 propose pour la végétation hors-sol, l'utilisation des eaux grises.</p> <p>L'OR 38 propose également l'utilisation des eaux grises pour les nouveaux projets en renouvellement urbain ou pour les extensions urbaines. Il est nécessaire de préciser que l'utilisation des eaux grises nécessite la mise en place d'un traitement qui garantit la compatibilité de celles-ci avec l'arrosage de la végétation.</p>
Mail 6222															X	X	<p><u>Un Anonyme de Deuil-la-Barre a écrit :</u> RÉALISATION DU BIP Je suis opposé à la création du BIP, énième voie supplémentaire polluante dont nous n'avons pas besoin en milieu urbain déjà fort pollué. De plus dans le cadre climatique actuel je ne vois pas très bien l'intérêt à alourdir la balance</p>
Mail 6223																X	<p><u>Mme MELLAH – pour HAROPA PORT - a écrit :</u> Ces documents sont les copies informatiques des documents présentés et déposés à Madame Marie-Claire Eustache lors de la permanence de la commission d'enquête du 7 mars dernier à la mairie du 18e arrondissement. Cf/ dépouillement Mairie du 18ème</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6224			X														Une Anonyme de Moulins/Ouagne a écrit : La Petite Ceinture de Paris doit être considérée comme une ligne ferroviaire non désaffectée, qui fait toujours partie du Réseau Ferré National. Elle ne doit pas seulement être considérée comme un « corridor écologique », mais aussi comme une réserve de capacité de transport. La ville de demain fera sûrement apparaître des usages encore inconnus ou balbutiants. Au printemps 2022, dans sa contribution à la révision du SDRIF, le groupe SNCF a rappelé la nécessité de « préserver la continuité de la Petite Ceinture ferroviaire et la réversibilité des aménagements afin de ne pas restreindre les potentiels de transport pour le futur » : un point auquel nous souscrivons totalement. La Petite Ceinture ferroviaire et ses emprises proches représentent de puissants vecteurs de développement d'une politique de logistique urbaine ferroviaire dans Paris : la gare des Gobelins, le futur hôtel logistique de Bercy ou encore la future gare marchandises des Batignolles sont autant de plateformes pouvant faire office de relais des grands sites multimodaux, situés au cœur de la région Île-de-France. Étant située en site propre (à l'abri des aléas de la circulation automobile), elle serait un atout supplémentaire pour améliorer la mobilité des Franciliens en délestant certaines des lignes les plus chargées du réseau et en renforçant le lien entre Paris et les villes de la petite couronne.
Mail 6225			X														Mme PAPE de Nantes-en-Ratier a écrit : Préserver est l'urgence. Stop au projet auto routier.
Mail 6226	X	X	X												X		Mme SOULE de La Garenne-Colombes a écrit : Observations formulées par la Ville de La Garenne-Colombes. L'intéressée rappelle ses observations émises lors de la concertation : Plusieurs axes ont été ainsi mis en avant à savoir la nécessité de reconquête d'espaces de pleine nature en tissu urbain déjà très dense ; la protection du tissu pavillonnaire et du paysage traditionnel ainsi que l'impérative adéquation entre les objectifs de densité admissible d'habitants et l'offre de transport et de services urbains correspondante. La Ville indiquait aussi qu'elle serait tout particulièrement attachée au fait que : - Les futurs documents graphiques du SDRIF-E devront nécessairement coïncider avec des orientations d'échelle régionale, - Le SDRIF-E devra conserver la logique de prise en compte des circonstances locales en veillant à moduler ses orientations selon ces dernières notamment en termes d'intensification urbaine, - Le SDRIF-E, tout en permettant par ses orientations, d'engager de nouvelles dynamiques, ne devra pour autant pas obérer l'opérationnalité des projets développés au niveau local ou bien intercommunal. - Le SDRIF-E devra retenir une définition de pleine-terre la plus large pour permettre d'assurer la lutte des îlots de chaleur urbain, la désimperméabilisation des sols mais également, la poursuite et le maintien de la place de la nature en Ville dont la collectivité partage l'ambition. La Ville de La Garenne-Colombes, territoire d'habitat très dense situé en cœur d'agglomération au sens du SDRIF-E arrêté, réaffirme pleinement l'impérative nécessité de tenir compte de la réalité physique et urbaine des territoires avant de leur assigner un quelconque objectif de développement urbain dans le cadre des objectifs généraux de réaliser 70 000 logements imposés par la loi du Grand Paris. Ainsi, il convient de préciser que l'atteinte des objectifs relatifs à la densité résidentielle fixés par l'orientation réglementaire numéro 57 soit mesurée à l'aune des circonstances locales et de la réceptivité réelle des territoires en matière de densité humaine comme de densité bâtie. En outre et surtout, je demande tout particulièrement à ce que soit intégré cette fois-ci tant au sein des orientations réglementaires que de la cartographie de valeur réglementaire le prolongement de la ligne de Métro numéro 1 à La Garenne-Colombes jusqu'à la place de Belgique pour se poursuivre sur le territoire de Colombes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>(dont l'urbanisation se poursuit rapidement et activement). Cette desserte de la ligne 1 permettra tout à la fois de desservir le nouveau campus ENGIE en cours de réalisation ainsi que la ZAC des Groues de Nanterre.</p> <p>De plus, il conviendra aussi d'ajouter au sein des orientations réglementaires et de la cartographie la gare intercommunale des Vallées (à l'intersection directe des Villes de Colombes, Bois-Colombes et La Garenne-Colombes) au parcours de la ligne du Métro 3 Ensuite, je tiens d'emblée à souligner en accord avec la région que le développement des logements sociaux en cœur d'agglomération forcément très dense s'appuiera fortement sur la transformation d'immeubles existants dans le respect de la nécessaire mixité fonctionnelle et nécessitera aussi d'utiliser/ développer le Bail Réel et Solidaire (BRS).</p> <p>Enfin, il conviendra d'ajouter un espace vert d'intérêt régional (ci-joint annexe) à la cartographie de valeur réglementaire le futur parc écoresponsable de 2 hectares sis au sein du site PSA-RATP-Charlebourg afin d'en assigner une réalité physique dont la Ville souhaite son implantation mais également, à plus large échelle, poursuivre le renforcement de son armature verte et, de facto améliorer la qualité de vie et de santé des</p> <p>Annexe – SDRIF-E contribution enquête publique</p>  <p>habitants.</p>
Mail 6227		X															<p>Une Anonyme de Claye-Souilly a écrit : Je suis habitante de Claye Souilly depuis 20 ans. La ville ne cesse de construire des logements. Les champs disparaissent et tout est bétonné. L'accès à la ville est très compliqué, il y a des bouchons en permanence. Il faut que ça s'arrête, c'est déjà catastrophique.</p>
Mail 6228			X														<p>M. SCHWARTZ de Villennes/Seine a écrit : Pont d'Achères.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Le projet de pont d'Achères et le projet 104Bis constituent un non-sens : destructions de zones forestières et de landes, destructions partielles d'habitats sur l'île de la Dérivation. De tels aménagements autoroutiers vont drainer 40 00 véhicules / jour vers des zones jusqu'ici préservées : Orgeval, Villennes par exemple. Les dégâts environnementaux sont énormes. Rien ne justifie de telles constructions. Une étude d'impact récente s'impose.
Mail 6229			X		X	X											<p>Mme BRANCHE de Saint-Germain-en-Laye a écrit : Mobilités en Ile de France, départements 78/92.</p> <p>Je pense qu'il faut accentuer dans le SDRIFe le travail sur les mobilités, levier essentiel face à la nécessité de forte baisse des émissions de gaz à effet de serre en Ile de France, de 3 façons : augmenter fortement les liaisons cyclables transversales et les lignes de transports en commun en grande couronne (tracés et fréquences), et renoncer aux projets non conformes à la Stratégie Nationale Bas Carbone.</p> <p>1° Liaisons cyclables Notre région doit augmenter les liaisons cyclables complémentaires aux lignes du VIF, notamment créer des liaisons transversales entre les polarités régionales (St Germain, Bezons, Rueil, Poissy, Versailles, Nanterre) en raison de la croissance forte prévue des logements, des activités, et des commerces. Exemples : création de pistes cyclables le long de la RN13 et de la RN186, création d'une liaison cyclable entre le Pont de Bougival et Versailles.</p> <p>2° Transports en commun (TC) : créer de nouvelles lignes de TC, pour encourager la rupture avec la voiture individuelle par un réseau attractif :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Prolongement du Tram1 vers Bougival, le Pecq, Chambourcy, Orgeval, -Prolongation du Tram 13 vers St Quentin en Yvelines et Versailles, - Création de voies de bus express sur A14, A13, A86, - Organisation de pôles d'échanges multimodaux avec création de grands parkings vélo pour favoriser l'intermodalité vélo-TC. Exemple : un pôle multimodal à créer à la gare de péage de Montesson. <p>3° retrait du projet contraire à l'intérêt général de liaison RD 30-RD 190 avec "Pont d'Achères », qui présente un triple désavantage : augmentation du trafic routier (automobiles et camions), augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de microparticules nocives à la santé publique, atteinte à la biodiversité par artificialisation de 30ha d'espaces naturels. Ces trois volets sont essentiels pour permettre aux Franciliens de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle, et contribuer fortement aux objectifs de décarbonation fixés par la France.</p>
Mail 6230			X													X	<p>M. RIVAILLE de Montgeron a écrit : Projet de faire traverser Montgeron par la voie rapide vélo V7.</p> <p>Je découvre que dans le SDRIF-E, la Région projette de faire traverser Montgeron par la voie rapide vélo V7 qui doit relier Melun à Paris et Mantes-la Jolie. Normalement le choix du tracé à l'intérieur de la ville incombe à la municipalité qui est seule apte à prendre en compte les servitudes qui s'imposent localement. Pourtant, la Région a déjà mis en ligne une carte qui transforme les deux chemins latéraux de la Pelouse en pistes cyclables, c'est à dire en « chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclo mobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés », totalement incompatibles avec la priorité des piétons. Je ne peux accepter pareille situation, qui ignore totalement le statut patrimonial et le caractère familial de la Pelouse, utilisée par les Montgeronnais comme une voie piétonne en centre-ville, mais aussi comme un parc dans lequel ils savent qu'ils peuvent, à tout âge, évoluer librement en toute tranquillité et sécurité. Je vous demande de toute urgence de rectifier l'information erronée diffusée par la carte À vélo en IDF du site IDF-smart-services.</p>
Mail 6231		X						X						X			<p>Un Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : Conservez comme il est le SDRIF-E pour Ozoir.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	- Le projet de la Communauté de Communes des Portes Briardes de modifier le SDRIF-E pour la commune d'Ozoir la Ferrière veut artificialiser des dizaines d'hectares de terres très fertiles de la Brie, en opposition aux objectifs ZAN de la loi Climat et Résilience. Ce projet affirme de manière étonnante que ces terres ne sont plus aptes à l'agriculture à grande échelle. En réalité il s'y fait toujours au moins une récolte par an, et parfois deux, depuis la nuit des temps. Ce serait un vrai gâchis de construire sur ces terres et cela porterait une nouvelle atteinte à la flore et à la faune de notre région. - Les équipes qui ont élaboré le SDRIF-E ont déjà étudié le projet de la Communauté de Communes des Portes Briardes en 2023. Elles l'ont rejeté au constat du grand nombre de nuisances qu'il impliquait. Il faut les en remercier et les encourager à confirmer encore une fois cette décision, pour protéger l'environnement et les citoyens qui en subiraient les conséquences.
Mail 6232		X						X				X					Mme COSTES de Chartrettes a écrit : Stop à ce projet qui n'est pas à la hauteur des enjeux écologiques et sociaux. Stop aux attaques de l'environnement, Respecter le vivant pour nous tous. L'argent ne nous sauvera pas ! Il est fou de voir, face à la menace sur la biodiversité et le climat et sur notre santé, des projets de ce style. Que les zones d'urbanisation devraient se développer avec des conditions drastiques pour respecter les espaces naturels, garants de la biodiversité indispensable et de la protection contre les chaleurs qui ne cessent d'augmenter. En parallèle, augmenter les transports en commun et penser d'abord à la réhabilitation de l'existant. Développer l'agriculture bio et non favoriser encore les élevages intensifs dont on connaît les méfaits sur la santé et l'environnement. La zéro artificialisation doit être réel. Il est urgent de revoir ce projet en le réorientant vers les exigences d'adaptation au changement climatique, de diminution des pollutions, de la préservation des milieux naturels, des continuités écologiques et bien sûr de l'eau.
Mail 6233																X	Mme MORIN de Vigneux a écrit : HAROPA et franchissement de Seine à Vigneux, au regard de plusieurs indicateurs : Habitante de la ville de Vigneux-sur-Seine depuis plus de 40 ans, et après y avoir été élue au cours de plusieurs mandats dont celui de 1996 à 2001, je me permets d'apporter mon avis sur le registre de l'enquête publique sur le point particulier du projet HAROPA de construction d'un équipement portuaire associé à un franchissement de Seine, au regard de plusieurs indicateurs : L'environnement routier et des transports en commun de la rive droite de la Seine, et en particulier de la « corne Nord Est » du département de l'Essonne. La situation d'enclavement de ce secteur géographique : accessibilité et attractivité du territoire pour les entreprises et les habitants. Des difficultés d'accès à l'emploi et à la formation comme conséquence directe de l'enclavement. Depuis plus de 60 ans maintenant, le franchissement de la Seine est attendu par la population de ce secteur de la rive droite compte tenu des difficultés à rejoindre les pôles d'emplois et de formation de la rive gauche où ils sont concentrés. Pour n'en citer que quelques-uns : Orly-Rungis (zone d'emplois et de formation) à 5 mn à vol d'oiseau mais à plus de 45 mn par la RN 6 (point noir de Villeneuve-Saint-Georges) ou la RN 7 (étranglement de la côte d'Avaucourt Athis-Mons), CRETEIL (zone d'emplois et de formation) inaccessible aux heures de pointe dans la traversée de Villeneuve Saint Georges. L'engorgement des itinéraires de contournement du point noir de Villeneuve-St-Georges renforce le sentiment d'inaccessibilité.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>EVRY Grand Paris Sud (zone d'emplois et de formations) 45 à 50 mn à cause de la saturation de la liaison A6-N6 par le CD31 et le caractère aléatoire des horaires du RER D qui cumule beaucoup de retards et de suppressions de trains.</p> <p>Zone d'emplois et de formation de Massy – les Ulis – vers les zones de Courtabœuf Paris-Saclay et le Plateau du Moulon (saturation A 6 – A86– jonction N.118) pour accéder aux emplois et au plateau universitaire.</p> <p>Paris, principale zone d'emplois et de formation pour l'Île de France dont les accès sont largement altérés par la route (saturation N 104, A6, A4, RN 6 et RN 7</p> <p><u>Le déséquilibre Habitat/Emploi à Vigneux et plus généralement dans le Val d'Yerres Val de Seine</u> que ce soit sous l'angle des déplacements ou sous celui du stockage des chômeurs sur un territoire offrant peu ou pas d'emplois faute d'entreprises, le projet HAROPA offre et depuis longtemps la seule perspective de développement pour ce territoire.</p> <p><u>Le franchissement de Seine et des voies ferrées des RER D et C</u></p> <p>Un tel ouvrage permettrait outre le désenclavement, d'améliorer l'état de pollution de l'air qui concentre chaque jour les gaz d'échappement de milliers de véhicules concentrés à l'arrêt dans les goulots d'étranglements que sont Villeneuve Saint Georges, jusqu'au Carrefour Pompadour pour accéder à l'A4 vers Paris d'une part, et Athis-Mons pour accéder à la RN 7 et N 186 vers Rungis/Orly/ Paris, d'autre part. Ce franchissement permettrait également de dégonfler l'encombrement de transit de la liaison A 6 – RN 6 par le CD 31 qui cumule des encombrements matin et soir entre Draveil (carrefour avec la N448) et son entrée dans le Val d'Yerres (bretelle d'accès à la N6).</p> <p><u>La création d'un port fluvial sur la plaine de Vigneux</u></p> <p>Le Port de Vigneux devra donc s'inscrire dans l'étude des impacts du changement climatique qui intervient sur l'intensité des tempêtes et la modification du débit du fleuve Seine. Ces études devront également porter sur la présence d'espèces faunistiques et floristiques de la zone (cf. revue Mer et Littoral Nov 7 2023)</p> <p>Il n'en demeure pas moins qu'un port « constitue un lieu vital entre les économies, à la fois ancré dans son territoire et connecté au monde ».</p> <p>L'aménagement d'une plateforme multimodale à proximité de la zone dense métropolitaine permettrait de réduire les flux logistiques routiers par l'utilisation de la Seine et de la voie ferrée dans le prolongement du projet d'intérêt national de Villeneuve Triage apportant ensemble le réservoir d'emplois dont ce territoire a besoin pour aborder le 21^{ème} siècle.</p>
Mail 6234																	<p><u>Mme PERROT de Viry-Châtillon a écrit :</u> SYNDICAT DE L'ORGE, de la Renarde et de la Prédecelle (SYORP). Idem mail 6221</p>
Mail 6235							X							X		X	<p><u>Mme BONNOT a écrit :</u> Le territoire de la Communauté Paris Saclay a été l'un des plus artificialisés de l'Île de France ces dix dernières années. Ce sont pourtant les terres les plus fertiles de France. Je vous demande par la présente de donner un avis défavorable à la demande de Longjumeau d'étendre la clinique de l'Yvette sur des terres agricoles pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construction du nouvel Hôpital d'Orsay (qui artificialise 3,3 hectares de terres agricoles) était censé compenser la fermeture de celui de Longjumeau. - Afin d'atteindre l'objectif ZAN et de limiter l'empreinte carbone d'une nouvelle construction il est tout à fait possible de rénover l'hôpital actuel dont le potentiel d'accueil répond largement aux ambitions de développement de la clinique de l'Yvette. Les architectes Anne Lacaton et Jean-Philippe Vassal (Lauréats du prix Pritzker), ont démontré

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	depuis longtemps que la réhabilitation est devenue moins chère que la construction en plus des atouts environnementaux. - L'urbanisme circulaire promu par de nombreux experts ne peut pas être absent du SDRIFE. - La fréquence des inondations dans le bas de Longjumeau et de Chilly Mazarin nécessite un arrêt de l'imperméabilisation de ce secteur particulièrement sensible.
Mail 6236			X													X	<u>M. CRUCIFIX de Conflans-Ste-Honorine a écrit :</u> BIP. Je suis contre la nouvelle 4 voies reliant A13 à A15 car elle va FORTEMENT AUGMENTER le trafic routier. - Cette augmentation va impacter la traversée de Conflans-Sainte-Honorine qui est déjà difficile et embouteillée. - Cela va engendrer une pollution supplémentaire néfaste à notre santé. - les 200 millions d'euros devront plutôt être investis dans des voies ferroviaires et les transports en commun. Donc pas de nouvelles routes mais des transports en commun.
Mail 6237			X														<u>Une Anonyme de Fontenay-sous-Bois a écrit :</u> Développement des transports lourds en IDF. Je vous écris pour vous indiquer que je suis satisfaite de voir que des crédits importants sont alloués pour les transports lourds, en particulier le prolongement de plusieurs lignes de métro. Parmi ceux-ci, le prolongement de la ligne 1 de Château de Vincennes à Val de Fontenay est à l'étude depuis de nombreuses années et répond à un réel besoin des habitants de l'Est parisien. En effet ce prolongement a un intérêt général et régional car il permettra la correspondance avec le RER A, le RER E, la future ligne 15 du Grand Paris Express, le tram T1 et de nombreux bus, donc de relier les départements du Val de Marne, de Seine St Denis et de Seine et Marne. On remarque que Val de Fontenay est la porte d'entrée de nombreux habitants de Seine et Marne se rendant sur Paris. Il n'est plus à démontrer que le nombre de voyageurs augmente dans un sens de la ligne comme dans l'autre grâce à tous les emplois créés autour de Val de Fontenay, et que la correspondance avec la ligne 15 Est permettra à de nombreux usagers de ne plus traverser Paris pour se rendre à leur travail. N'oublions pas les problèmes de déplacements lorsque la ligne du RER A connaît des incidents et/ou des pannes, et aussi des fermetures pour travaux l'été. Ce ne sont pas des norias de bus qui peuvent régler le problème. Quant aux bus, avez-vous vu combien ils sont remplis aux heures de pointe du matin, de telle façon qu'il faut des agents RATP pousseurs afin d'aider les gens à monter dans les bus à certains arrêts ? Ne faudrait-il pas encourager les gens à moins utiliser leurs voitures, de façon à limiter la pollution, les heures perdues dans les bouchons et diminuer le nombre d'accidents de la route ? Une ligne de métro est construite pour durer plus de 100 ans, c'est donc un investissement très rentable.
Mail 6238		X			X												<u>M. GRILLET de Lésigny a écrit :</u> Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir. Ce secteur est déjà complètement surchargé en termes d'infrastructures routières Gardons des espaces agricoles qui nous nourrissent au lieu de bétonner, polluer, augmenter le nombre de camions, voitures...Préservez des espaces verts pour la biodiversité
Mail 6239				X	X												<u>Mme DIETRICH de Taverny a écrit :</u> Pallier le manque actuel de cohérence des programmes de construction. Un schéma directeur devrait à mon avis empêcher : - des constructions éloignées des gares qui vont engendrer de nouvelles pollutions - l'aggravation des temps de circulation par voies terrestres et ferroviaires déjà saturées - la destruction d'arbres en ville (exemple : le centre-ville de Taverny objet notamment de travaux coûteux de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	parking n'apportant finalement aucune place de parking supplémentaire tout en détruisant les ombrages naturels qui existaient)
Mail 6240							X							X		X	Mme PICHÉRY a écrit : Garder nos terres agricoles et notre cadre de vie à Noisieu. Nous souhaitons garder les terres agricoles à Noisieu et l'avenir de notre jeune agriculteur. Construisez la prison dans des communes qui le souhaitent ou sur des friches industrielles...il y en a dans le Val-de-Marne.
Mail 6241			X					X							X		Une Anonyme de Cergy a écrit : Pour notre qualité de vie et surtout notre santé, je souhaiterais que soient davantage favorisés les transports en commun et non l'usage de la voiture qui génère pollution et coûteux aménagements. Cela aurait aussi un impact sur l'égalité sociale vis-à-vis des déplacements et économiserait de l'espace (parkings). Par ailleurs ce schéma n'est pas assez ambitieux concernant la baisse de l'artificialisation des sols. Les enjeux liés à la préservation de l'environnement et au dérèglement climatique ne sont pas vraiment pris en compte.
Mail 6242																X	Un Anonyme de Magnanville a écrit : Prison à Magnanville. Voici les points qui motivent mon objection à ce projet : - il dénature cet ancien village qui a gardé son esprit de bien vivre dans l'effervescence de la région Parisienne - aujourd'hui avec l'extension des habitations autour de Mantes La Jolie le réseau routier est saturé - la proximité de 2 lycées, d'un collège et d'écoles primaires va générer une appréhension des habitants de Magnanville. - le retour d'expérience de certaines prisons montre les nuisances pour les riverains à proximité.
Mail 6243	X				X					X		X	X	X			Mme RAMBAUD – pour la cellule d'animation du SAGE de l'Yerres – a écrit : L'intéressée joint un document de 12 pages consacrées : <ul style="list-style-type: none"> • Aux orientations règlementaires • Aux cartes Pour lesquelles elle expose ses demandes de modification/d'ajout. <ul style="list-style-type: none"> • Au projet d'aménagement régional en ce qui concerne --les zones humides, -la reconquête des espaces des espaces en pleine terre, -la vulnérabilité liée au risque d'inondations, -la restauration du cycle naturel de l'eau, -le soutien de la diversification des productions alimentaires et les méthodes biologiques et agroécologiques -La pollution des sols.
Mail 6244																	Une Anonyme d'Attainville a écrit : Observation non formulée.
Mail 6245			X														M. RAYON de Moulins/Ouagne a écrit : Défense de la Petite Ceinture. Idem mail 6224
Mail 6246		X	X											X		X	M. PAPIN de Lésigny a écrit : Résumé de la délibération du Conseil municipal de Lésigny en date du 14 mars portant motion liée au SDRIF-E IDF.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Cette délibération adoptée à l'unanimité demande explicitement que soit maintenu, sur le secteur d'Ozoir-la-Ferrière, le schéma directeur tel qu'il a été arrêté le 12 juillet 2023, après l'achèvement de l'enquête publique en cours et reconnait l'importance de préserver les terrains agricoles, les zones vertes et éviter une densification urbaine incompatible avec les infrastructures routières existantes. Est joint à ce mail un courrier adressé au Préfet par la commune.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	- qu'un élargissement de cette route D354 serait inconcevable (forêt). - que les habitants de ces 3 communes sont attachés au cadre environnemental composé de champs et de forêt. Cette initiative démontre le côté irréaliste du projet et ignore le sentiment partagé des riverains.
Mail 6248							X							X		X	Mme HURIEZ de Magnanville a écrit : Opposition à la prison de Magnanville. Occupation des terres agricoles Proximité des habitations et du lycée Dénaturation du site Bien être des habitants mis à mal
Mail 6249				X	X			X						X			M. PAUMIER président de l'ASEC a écrit : Nous souhaitons que le SDRIF-E, approfondisse 4 points majeurs pour l'avenir de notre région. 1- Mettre en place un plan d'actions énergétiques face au changement climatique et à la perte de la biodiversité. 2- Prévoir un plan pour garantir la souveraineté alimentaire des citoyens 3- Ecrire un plan énergétique pour promouvoir fortement les énergies renouvelables : géothermie, solaire, biomasse, hydroélectricité. 4- Pour répondre à la crise du logement, mettre en place des réunions avec les autres régions de France pour établir un vrai aménagement du territoire et faire un point complet des possibilités d'aménager des logements dans les surfaces libérées par le télétravail. Plan d'actions face au changement climatique et à la perte de la biodiversité : L'accord de Paris de 2015 demande aux états et collectivités de mettre en œuvre un plan pour ne pas dépasser 2°C en 2100, si possible 1,5°C. Cela nécessite de diminuer fortement nos gaz à effet de serre, avec un plan annuel précis de réduction de 5% par an pendant plus de 10 ans. Pour mettre en œuvre ce plan, qui va changer profondément nos modes de vie, la première étape est d'établir un programme de formation. Les maires devront être formés en priorité et ensuite tous les responsables politiques et enfin les administrés. Ce plan est à prévoir rapidement dans le SDRIFe. Après cette étape de formation, des groupes de travail devront être constitués dans chaque commune, avec des élus, des responsables d'associations, des citoyens pour décider ensemble des moyens précis à mettre en œuvre pour diminuer nos GES, année après année. Un suivi rigoureux quantifié sera fait avec également un suivi des indicateurs de la biodiversité. Plan pour garantir la souveraineté alimentaire Les 4 pistes proposées par l'Inra-e sont à mettre dans le SDRIFe https://www.inrae.fr/actualites/quatre?pistes-souverainete-alimentaire-respectueuse-sante-lenvironnement Le plan régional pour une alimentation locale, durable et solidaire présenté par Valérie Péresse en février 2021 (CR 2021-001) est à reprendre dans le SDRIFe : https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/medias/2021/02/CR2021-001.pdf Pour avoir les 200 nouveaux agriculteurs sur le territoire, mentionné dans le document de février 2021, il est nécessaire de faire de gros efforts pour formation des jeunes. En particulier, il faut aider les établissements novateurs comme le Saltus Campus, établissement porté par des agriculteurs et des chercheurs engagés pour relever les défis agricoles, écologiques et alimentaire dans le monde d'aujourd'hui et de demain https://www.saltuscampus.fr/ Un plan précis pluriannuel doit être établi pour permettre d'atteindre les objectifs mentionnés dans le CR 2021-001, en particulier : - Accroissement de 50% des exploitations agricoles en circuit court. - 25% d'agriculture biologique en 2030, soit une multiplication par 3 en 10 ans. - Permettre aux produits locaux d'atteindre la part de marché de 15% dans l'alimentation des franciliens en 2030, soit une multiplication par 5 en 10 ans. Plan énergétique L'énergie est un sujet majeur pour le futur. Pour garantir un avenir possible dans un monde où l'énergie fossile va

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>diminuer il faut prévoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un plan de sobriété, en adéquation avec le plan de diminution des GES cité ci-dessus. - Une modification des règles de construction demandant que tous les nouveaux établissements publics soient construits suivant la norme « bâtiment à énergie positive ». A noter que ceci était déjà prévu dans le « Grenelle de l'environnement » de 2006. - Une étude dans chaque territoire pour augmenter la part des énergies renouvelables, en particulier : la géothermie, le solaire, la biomasse, hydroélectricité. <p>Aménagement du territoire et changement d'Etat des surfaces de bureaux. La crise du logement ne pourra pas se résoudre uniquement dans la région d'Île de France. Il faut prévoir des moyens de concertation avec les autres régions de France, en particulier celles qui sont sur la fameuse « diagonale du vide ». Cette ligne part de Charleville ? Mézières dans les Ardennes, jusqu'à Carcassonne dans le sud-ouest. https://www.villagesetpatrimoine.fr/la-diagonale-du-vide/https://actu-compta.fr/diagonale-du-vide/II est nécessaire de rééquilibrer les aménagements Région IDF / Province en tenant compte des points suivants</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les futurs emplois industriels pour les nouvelles mobilités (véhicules électriques, batteries, vélos.), ou les nouveaux besoins (panneaux solaires, éoliennes, petites centrales nucléaires.) ne seront pas installés en région parisienne, - Les possibilités d'installer des nouvelles voies de communication en région parisienne sont limitées et de ce fait une augmentation des logements et donc de la population en mouvement risque d'aller vers des phénomènes de blocage. - Les travaux du tertiaire se font de plus en plus en télétravail. Ceux -ci peuvent se faire en province. De plus, de grandes surfaces de bureaux en IDF sont inoccupées et pourraient être aménagées en appartement. Ces surfaces sont de plusieurs millions de m2 : https://www.lefigaro.fr/conjoncture/en?ile-de-france-le-defi-de-la-transformation-des-millions-de-metres-carres-de-bureaux-vides-20240123 https://www.lopinion.fr/economie/transformer-des-bureaux-vides-en-logements-une-idee-qui-va-enfin?se-concretiser
Mail 6250		X												X			Un Anonyme de Lésgny a écrit : NON » à l'URBANISATION DEMESUREE SUR UNE TERRE AGRICOLE !
Mail 6251					X										X	X	M. ELIA DE Luzarches a écrit : BIP Est (de Groslay à Garges). Destruction des espaces naturels et augmentation des émissions de CO2. Parmi les objectifs environnementaux du projet de révision du S.D.R.I.F. exposés dans le Plan d'Aménagement Régional, l'ambition de la région est d'aboutir au Zéro Emission Nette (ZEN) de Gaz à Effet de Serre à l'horizon 2040 par la mise en place d'une mobilité des franciliens décarbonée. Pourtant, elle maintient des objectifs de développement des infrastructures routières, en contradiction avec cet objectif. En effet, créer de nouvelles voies de circulation routières, entraînera inévitablement l'accroissement du trafic et donc les émissions de CO2 ; Cela ne permettra pas d'aboutir au ZEN. Le projet BIP impacterait fortement la santé de 124 000 Franciliens, habitants des quatre villes situées le long du tracé (Groslay, Sarcelles, Garges, Arnouville). La pollution atmosphérique est responsable d'un décès sur dix en Ile-de-France. Ces projets sont contraires aux objectifs de lutte contre le dérèglement climatique. Pour réellement contribuer à l'atténuation du changement climatique global, il faut prendre des mesures plus ambitieuses pour renforcer l'utilisation des modes de déplacements actifs et collectifs existants, et rapprocher l'habitat avec les lieux d'activités. Un projet du siècle dernier, qui date des années 30 ! Depuis le monde a changé : menace sur la biodiversité et le climat, on a déjà beaucoup de routes et plus d'espaces verts en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Île de France. Le désir des franciliens est d'améliorer la qualité de vie et sortir d'une mobilité polluante. Il faut arrêter le « tout voiture » et développer les mobilités douces. Il est tant d'abandonner ce projet du siècle dernier
Mail 6252		X	X	X	X						X						<p>M. BOUCHEZ de Montrouge a écrit :</p> <p>Environnement : Nous souhaitons tous un environnement plus vert, déminéralisé. Ne peut-on contraindre toute nouvelle construction ou rénovation à la réalisation d'un espace vert par appartement construit avec comme objectif 12m² par habitant comme le préconise l'ONU ? Nous demandons des zones de stationnement (garage, parking) pourquoi pas un minimum de verdure.</p> <p>Energie Si nous voulons prendre en compte la transition énergétique et climatique, la première priorité devrait être la sobriété. Consommer moins, consommer mieux. Nous pouvons aussi développer la production locale d'électricité : panneaux solaires dans les zones dense, éolien, biomasse dans les zones moins denses. La géothermie peut aussi être développée dans notre région qui a un bon potentiel mais attention à sa gestion. Le libéralisme à tout crin de l'exploitation de cette ressource pourrait être néfaste. Doit-on créer un organisme de gestion et de contrôle au niveau de notre région ? Le développement des énergies vertes doit aussi se faire en cohérence avec la formation des professionnels du bâtiment, avec des accompagnements techniques et administratifs (simplification des procédures) permettant de lever les freins à ces évolutions.</p> <p>Logements Le développement de RnB, Abris & Co doit être pris en compte dans les perspectives de développement de logement. De nouvelles politiques foncières pourraient être imaginées, séparant le coût du foncier (terrain) du coût de construction avec le BRS (Bail réel solidaire) Nous recommandons de prendre en compte les propositions faites par l'AMIF dans un livre blanc sur le logement en Île de France pour compléter ce schéma directeur.</p> <p>Développement urbain Je n'ai pas perçu de prévision ou de vision sur les équipements urbains, départementaux et régionaux. Le taux de natalité a sensiblement baissé entre 1975 et 2020. Quel dimensionnement est-il prévu pour les crèches, les écoles, les lycées, les universités ? Comment s'adapter aux évolutions futures ? La région est responsable des lycées, les départements des collèges, les écoles et les crèches des communes. Comment cela va-t-il évoluer ?</p> <p>Développement économique La région, les départements, les territoires, les communes doivent réfléchir sur le taux d'emploi de leurs territoires. L'offre d'emploi par commune doit se rapprocher du nombre d'actifs. Le télétravail est aussi une solution à développer ou des espaces de coworking permettant un travail sans trop de déplacements.</p> <p>Mobilités Plus de 70% des franciliens ont un emploi dans une commune autre que celle où ils résident. Cela doit nous interpeller. Je pense que le phénomène des logements occasionnels (Airbnb...) ne facilite pas un rapprochement du lieu de travail du lieu d'habitation. Moins de 3% des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi utilisent le vélo (électrique ou non) pour se rendre au travail. Il serait intéressant d'étudier cette statistique dans des pays tels que les Pays-Bas ou le Danemark pour voir les comportements, les freins que nous rencontrons sur notre région afin d'améliorer à la fois l'offre et la demande. Cela passe probablement par un développement des pistes cyclables dédiées et sécurisées permettant le déplacement de tous types de 2 roues (cargos...)</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Autres remarques Peut-on envisager dans le cadre du développement de la région IDF des partenariats avec d'autres régions, notamment pour assurer la mobilité des personnes, les mutations interrégionales pour les logements sociaux (exemple en cas de départ à la retraite) ?
Mail 6253			X					X						X		X	M. AVRAMOGLU de Deuil-la-Barre a écrit : Les Amis de la Terre Val-d'Oise constituent une association agréée au titre de la protection de l'environnement. Nous formulons de nombreuses remarques et commentaires sur le projet de SDRIF-E qui trace les lignes directrices de la Région en termes d'usage des sols jusqu'à l'horizon 2040. Ces remarques, assorties de demandes, sont consignées DANS LE DOCUMENT PDF JOINT. Les principales demandes de l'association sont : - le respect de la loi ZAN - la sanctuarisation de la vocation agricole de TOUT le Triangle de Gonesse (abandon du projet de gare en plein champs ligne 17 et de l'urbanisation qui en découle) - l'abandon définitif du projet d'Avenue du Parisis (ex-BIP) dont la section est (Bonneuil-en-France à Groslay) figure en pointillé gris sur les deux cartes "Maîtriser le développement urbain" et "Développer l'indépendance productive régionale" (bien entendu, nous nous opposons également à la résurrection du projet de section ouest) - l'abandon définitif du projet du Pont d'Achères en 2x2 voies avec son corolaire qu'est l'autoroute A104bis. En P.J un document de 12 pages détaillant les demandes précitées.
Mail 6254									X							X	Un Anonyme de Deuil-la-Barre a écrit : BIP. J'ai déjà le bruit quasi incessant des avions (Un seau recueillant l'eau de pluie contient un fond noir fort suspect puisque dans ma jeunesse, ça n'existait pas) qui polluent Nos jardins et potagers. Hors de questions d'y ajouter les véhicules.
Mail 6255		X	X														M. GIROUX de Pontault-Combault a écrit : Construction de nouveaux immeubles à Pontault. Je suis absolument contre, La circulation dans la ville devient de plus en plus difficile ainsi que le stationnement ce qui entraîne une augmentation conséquente des incivilités au volant sans compter les infrastructures qui ne suivent pas. Vous préoccupez vous de la qualité de vie des citoyens ? Je ne le pense pas. Dans ces projets l'intérêt du collectif n'est pas du tout pris en compte.
Mail 6256			X													X	M. GALLAND de Sarcelles a écrit : BIP. Impensable de faire ce BIP à travers les villes ! Pensons à nos enfants, à nos aînés... Trop de pollution, trop de bruits, trop de véhicules ! Il y a d'autres solutions notamment plus de transport en commun ! Soyez raisonnable, écoutez les habitants !
Mail 6257			X	X				X									Une Anonyme de Bussy-Saint-Georges a écrit : Opposition à l'objectif de développement des logements OR 57. I. Absence de prise en compte des particularités locales. L'objectif de développement de logements fixé par l'OR 57 me semble irréaliste et inapproprié. En effet, il ne tient aucunement compte des disparités et des particularités locales qui existent entre les différentes communes de la région Île-de-France. D'une part, il est important de souligner que l'Île-de-France n'est pas une entité homogène. On y trouve des villes d'ortoirs, des communes rurales, des zones industrielles, des territoires touristiques, des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>bassins d'artisanat, etc. Chaque commune possède ses propres caractéristiques et ses propres besoins en matière de logement. Souvent, une commune peut cumuler toutes ces particularités. D'autre part, il est crucial de prendre en compte la situation actuelle du marché immobilier en Île-de-France. On observe en effet un nombre important de logements vacants dans certaines zones, tandis que d'autres zones souffrent d'une pénurie de logements abordables.</p> <p>II. Manque d'incitation à la recherche d'alternatives L'OR 57 se focalise uniquement sur la construction de nouveaux logements, sans inciter l'exploration d'autres solutions pourtant cruciales pour répondre aux besoins de la population francilienne. Il est nécessaire d'encourager la réflexion et la recherche d'alternatives à l'étalement urbain. La reconversion de bureaux en logements, comme évoquée dans l'OR 105, est une piste prometteuse qui mérite d'être incitée davantage. De plus, il est essentiel d'inciter le développement des politiques d'aménagement du territoire qui favorisent la mixité sociale et fonctionnelle. Cela passe par la création de quartiers durables et inclusifs, qui offrent aux habitants un accès facile aux services, aux transports et aux espaces verts.</p> <p>III. Encouragement à l'étalement urbain et contradiction avec le ZAN En fixant des objectifs de développement de logements en pourcentage au niveau macroscopique, l'OR 57 encourage les communes à s'étendre sans réfléchir aux conséquences de leurs choix. Cette approche est en contradiction flagrante avec les objectifs du ZAN qui vise à limiter l'artificialisation des sols et à préserver la biodiversité.</p> <p>IV. Soutien à la position de la Communauté de Communes de Marne et Gondoire. Je rejoins pleinement la position de la Communauté de Communes de Marne et Gondoire qui demande à maintenir les objectifs de développement de logements existants. Il est essentiel de privilégier une approche qualitative et réfléchie plutôt que de céder à la tentation de l'étalement urbain. Je propose de réviser en profondeur l'OR 57 afin :</p> <p>1) d'encourager d'abord la recherche d'alternatives à la construction de nouveaux logements et de façon systématique, notamment la reconversion de bureaux et la réhabilitation de friches. 2) de favoriser une réflexion approfondie sur l'aménagement du territoire, en lien avec les enjeux environnementaux et sociaux.</p>
Mail 6258				X													<p>M. VAUVELLE de Sannois a écrit : Arrêt des constructions dont les balcons sont en surplomb des trottoirs. Mixité sociale les aménagements urbains ne doivent pas mélanger les parties communes entre copropriétés et bailleurs sociaux (parkings, espaces verts). Ne plus permettre la division des lots (vente et location du parking, vente et location de la cave pour des raisons de sécurité. Modification des valeurs cadastrales à la baisse des copropriétés en fonction de leur empreinte environnementale (exemple : GEMAPI en fonction des quantités des rejets de l'eau (surface /habitant) Privilégier les continuités des circulations douces, protection de nos forêts et éviter des plantations en rang de poireaux, élection au suffrage direct des élus au conseil communautaire, supprimer les domaines régionaux. Ne plus autoriser que des agences de protection de l'environnement qui signent des contrats de forage avec les carriers. Suppression des antennes 5 G aux abords des écoles, aménagements urbains prenant en compte la lutte contre l'insécurité et la lutte contre l'incendie (immeuble permettant le déploiement de l'échelle des pompiers, voie de circulation permettant l'arrivée rapide des secours, obligation de scolarisation des enfants dans l'école du quartier, ne plus autoriser d'activité professionnelles dans les immeubles d'habitation, ne pas autoriser les recharges de véhicules électriques dans les parkings des copropriétés. Supprimer la visite quinquennale des installations de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	chauffage au gaz sachant que le contrat d'entretien annuel obligatoire reprend toutes les obligations de la visite quinquennale, gestion des déchets, séparer le coût du collectage de celui du traitement des déchets (collectage en copropriété coût inférieur à 45% à celui en porte à porte) suppression du tarif t-2 en Ile de France, les logements sociaux et les copropriétés paient le m3 + 54% que le secteur pavillonnaire sur la part délégataire. Arrêt des travaux de renaturation de l'île d'Herblay, suppression du FS2i.
Mail 6259		X															Une Anonyme de Brou/Chantereine a écrit : Habitant la commune de Brou sur Chantereine, je voudrais vous affirmer mon opposition au projet du Schéma Directeur de la Région Ile de France-E arrêté le 12 Juillet 2023. En effet, notre commune a connu une hausse significative de nombre de logements, dépassant les prévisions du SDRIF précédent de 1009 logements (soit 3175 logements en 2024 au lieu des 2166 attendus), et ceci alors même qu'avec un budget contraint (Brou sur Chantereine est la 5 ième ville la plus pauvre d'Ile de France), il est difficile de développer les infrastructures adaptées (stationnements, écoles, voirie, services municipaux, etc....). De plus, notre commune a connu en 2018 et 2021 deux grosses inondations sur une partie de la ville par ruissellement et par remontée de nappes phréatiques, et, continuer à urbaniser, c'est à dire à imperméabiliser les sols va aggraver ce phénomène qui risque avec les changements climatiques de se multiplier. Je suis donc contre le fait que l'on nous impose encore de construire 13 pour cents de logements supplémentaires car la ville a déjà largement pris sa part dans la construction de logements et amplifier l'urbanisation aurait des conséquences désastreuses pour la vie des Breuilloises et Breuillois.
Mail 6260			X														Mme PASTUREL de Longvic a écrit : Non à l'autoroute !
Mail 6261			X											X		X	M. SIBRAN de Magnanville a écrit : Non à la construction d'une prison à Magnanville. Magnanville est une commune calme, résidentielle et agricole. Choisi par ses habitants pour son caractère de "ville à la campagne". Ce choix d'implantation à Magnanville est une ABERRATION ! Le terrain retenu se situerait : À 200 mètres du Lycée LEOPOLD SEDAR SENGHOR de 800 élèves, À 100 m du Gymnase AMELIE LE FUR, À 300 m du Lycée Agricole SULLY, qui fait travailler ses élèves sur des terrains adjacents À 400 m de l'ensemble scolaire des Marronniers, maternelle, primaire et collège À 150 m et juste face aux premières habitations RESIDENTIELLES, À 200 m de la RESIDENCE SENIOR de 86 appartements, en cours de construction, À 300 m d'une RESIDENCE de 48 appartements face à la Mairie, en cours de construction À 300 m du CENTRE VILLAGE et de la mairie de Magnanville, À 400 mètres du centre de Gérontologie « LEOPOLD BELLAN », un centre Alzheimer, À 300 m de l'entrée du paisible village de SOINDRES, À 400 m d'un centre équestre fréquenté majoritairement par des enfants, et qui pratiquent sur les chemins qui bordent ce terrain. Ce projet repose sur des terrains agricoles, exploitées en culture Bio. Alimentant en grains le moulin de la commune voisine d'Auffreville Brasseuil. Le propriétaire de ce terrain à un projet de développement et d'aménagement de cette surface agricole. Il convient d'y apporter une attention particulière. Il est impensable de négliger l'initiative d'un développement local, qui vise à renforcer l'engagement envers la préservation de l'écosystème local et à contribuer à la gestion durable de nos ressources. Le projet porte sur l'implantation de haies permettant la retenue

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	des eaux de ruissèlement et associé à un projet d'investissement pour le développement alimentaire. Ces terrains reconnus glaiseux, souvent mis en cause dans la fissuration de nombreuses maisons de Magnanville ces 2 dernières décennies. La construction d'un important massif bétonné provoquerait une considérable augmentation des eaux de ruissèlement, déjà problématique sur les 3 communes citées plus haut L'accès au site se fait par une seule route étroite (RD928) constamment embouteillée les matins et soirs. Il serait inadmissible de créer une nouvelle voie qui saccagerait des terres agricoles, et détruirait un environnement choisi par les riverains. J'ai l'expérience de l'A13 tous les matins et soirs depuis 30 ans. Pour effectuer Magnanville-Palais de justice de Versailles il faut à minima 1H à 1H30 aller, et autant en retour. L'association TMCP a proposé à l'APIJ, 21 zones alternatives pour ce projet. Toutes rejetées, souvent pour un seul argument. Le site de Magnanville comporte TOUS les critères d'exclusion argumentés par l'APIJ, et aussi énoncés dans le cahier des charges de construction d'un centre pénitentiaire. Ce choix d'implantation à Magnanville est une ABERRATION !
Mail 6262			X													X	Mme BOUTONNET de Montgeron a écrit : Transformation de la Pelouse de Montgeron en piste cyclable. Pour vous faire savoir que nous contestons le projet qui vise à transformer la Pelouse de la ville de Montgeron en piste cyclable qui relierait Paris à Melun.
Mail 6263	X							X									M. BORTOT de Verrières-le-Buisson a écrit : Maintien de ZAE en zone dense, sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ». Il est à noter que quelques incohérences apparaissent sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale, principalement sur la ville de Verrières le Buisson. Sur la version initiale du 03/04/2023, trois ZAE apparaissaient sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » (notées 1, 2 et 3 sur le document ci-joint). -La zone 1 est un centre de formation du CIC-Crédit Mutuel qui n'est donc pas considéré comme une ZAE au titre de la définition prise par la Communauté d'Agglomération de Paris-Saclay (à laquelle appartient Verrières Le Buisson). -La zone 2 est la ZAE des petits ruisseaux, avec une soixantaine d'entreprises et un peu plus de 700 emplois. -La zone 3 est la ZAE des gardes, avec une vingtaine d'entreprises et un peu plus de 200 emplois. Sur la version finale du 12/07/2023, les deux ZAE ont disparu et le centre de formation du CIC-Crédit Mutuel (qui n'est pas à proprement parlé un site qui contribue, suivant l'intitulé de la carte, au « Développement de l'indépendance productive régionale ») reste apparent (voir extrait de la carte sur le document ci-joint) et est « coloré » comme à « Requalifier/moderniser le site économique existant », ce qui n'est pas le cas. Comme l'indique le SDRIF-E, dans son chapitre 4 « Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions » et plus particulièrement dans le sous-chapitre 4.2 « Pouvoir accueillir les projets économiques stratégiques d'une région en transition », il faut « maintenir les activités productives au cœur des zones urbaines » (page 112). Sur cette même page 112, il est développé tous les points qui justifient de réinscrire ces deux ZAE sur cette carte et d'en « sanctuariser » l'existence pour y maintenir les compétences des près de 1.000 personnes et 80 entreprises qui y exercent leurs activités. Extraits : « Réindustrialiser l'Île-de-France implique également de maintenir le tissu industriel existant, dans un contexte de forte compétition spatiale au cœur des villes, Les petites entreprises représentent la très grande majorité des 50 000 établissements industriels franciliens, dont 80 % ont moins de dix salariés. Les PME et TPE industrielles sont particulièrement fragilisés par l'intense renouvellement urbain. Le développement de projets mixtes, associant logements, commerces, services et activités tertiaires, dont les formes urbaines sont plus denses et plus

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	compatibles avec la proximité de secteurs résidentiels, conduit à augmenter la valeur foncière des espaces d'activités. Ces projets grignotent alors progressivement l'immobilier d'activités et conduisent à l'éviction des locaux d'activités productives en périphérie des zones urbaines denses. Il en résulte une accélération de la disparition des sites d'accueil des activités productives, des services urbains. » « Il est essentiel de conserver l'ancrage d'un tissu productif au sein des zones urbaines denses, pour y favoriser la diversité des activités et des emplois, réduire les distances d'acheminement et la consommation d'espaces agricoles en périphérie des villes. La perception des sites d'activités économiques existants devra dès lors évoluer, afin qu'ils ne soient plus uniquement vus comme des réserves foncières pour le logement ou les activités tertiaires, mais autant que possible des atouts stratégiques à conserver pour maintenir et réimplanter des activités essentielles. Cette ambition rend nécessaire une protection à long terme des sites économiques clés. Aussi, le SDRIF-E préserve les surfaces d'activités existantes insérées dans le tissu urbain pour maintenir l'implantation de services urbains stratégiques, d'activités de distribution et de petite production dans les zones urbaines soumises à une forte pression foncière, et notamment au plus près de l'hyper centre de l'agglomération parisienne. »
Mail 6264		X				X						X				X	<p>Une Anonyme de Bussy-Saint-Georges a écrit : Protection du secteur de La Fontaine à Ferrières en Brie.</p> <p>e suis opposé à la demande de la Communauté de Communes de Marne-et-Gondoire visant à ajouter une pastille pour accueillir des activités économiques dans le secteur de "La Fontaine" à Ferrières-en-Brie. Je juge cette demande inopportune et contraire aux objectifs de protection de l'environnement et de développement durable.</p> <p>I. Un tissu d'activité déjà dense Le secteur de "La Fontaine" est déjà doté d'un tissu d'activité conséquent. En effet, on y trouve plusieurs zones d'activités économiques : Portes de la Forêt et Lamirault. Le développement d'une nouvelle zone d'activités économiques dans ce secteur n'est donc pas nécessaire et risquerait de créer une concurrence inutile entre les différentes zones existantes.</p> <p>II. La nécessité de sanctuariser l'armature verte Le secteur de "La Fontaine" est également un espace boisé important qui joue un rôle essentiel dans la trame verte régionale. Il est donc crucial de sanctuariser cet espace et de le protéger de toute artificialisation. Le développement d'une zone d'activités économiques dans ce secteur impliquerait nécessairement la destruction d'une partie de la forêt, ce qui aurait des conséquences néfastes sur la biodiversité et le climat.</p> <p>III. Une contradiction avec le projet régional de maintien de la liaison forestière d'intérêt régional Enfin, il est important de souligner que le développement d'une zone d'activités économiques dans le secteur de "La Fontaine" serait en contradiction avec le projet régional de maintien de la liaison forestière d'intérêt régional. Le développement d'une zone d'activités économiques dans ce secteur briserait cette continuité et fragiliserait encore davantage la biodiversité.</p> <p>IV. Incohérence avec les recommandations de la MRAe : Lors de l'élaboration de la ZAC Lamirault Collégien, la MRAe avait recommandé d'approfondir l'analyse des effets cumulés des projets sur le territoire, notamment en matière de circulations et de continuités écologiques vu les études environnementales. L'extension du secteur de La Fontaine serait donc en opposition avec cette recommandation et contribuerait à la fragmentation de la nature. Pour mémoire, lors de la création de la ZAC Portes de la Forêt, il avait été identifié un écosystème riche et des espèces animales à protéger. Il convient de continuer à protéger ces espèces alors que leur habitat a déjà considérablement diminué et que l'activité humaine perturbe leur cycle de vie.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	
Mail 6265		X															<p><u>Mme HUGUET de Brou/Chantereine a écrit :</u> Habitant la commune de Brou-sur-Chantereine, je voudrais vous affirmer mon opposition au projet du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France-E arrêté le 12 juillet 2023. En effet, notre commune a connu une hausse significative du nombre de logements, dépassant les prévisions du SDRIF précédent de 1009 logements (soit 3175 logements en 2024 au lieu des 2166 attendus), et ceci alors même qu'avec un budget contraint (Brou-sur-Chantereine est la 57^{ème} ville la plus pauvre d'Île-de-France), il est difficile de développer les infrastructures adaptées (stationnements, écoles, voirie, services municipaux). De plus, notre commune a connu en 2018 et 2021 deux grosses inondations sur une partie de la ville par ruissellement et par remontée de nappes phréatiques, et, continuer à urbaniser, c'est-à-dire à imperméabiliser les sols va aggraver ce phénomène qui risque avec les changements climatiques de se multiplier. ? Je suis donc contre le fait que l'on nous impose encore de construire 13% de logements supplémentaires car la ville a déjà largement pris sa part dans la construction de logements et amplifier l'urbanisation aurait des conséquences désastreuses pour la vie des Breuilloises et Breuillois.</p>
Mail 6266				X				X									<p><u>Une Anonyme de Bussy-Saint-Georges a écrit :</u> Renforcement du PPEANP. Je souhaite attirer votre attention sur l'importance de renforcer la protection des espaces agricoles, naturels et forestiers en Île-de-France, en particulier en ce qui concerne le PPEANP. Il doit être reconnu comme un outil de protection foncière forte et non pas "potentiellement forte". Cette distinction est importante car elle garantit une meilleure protection contre l'urbanisation et l'artificialisation des sols. Je soutiens donc les observations de Marne-et-Gondoire à ce sujet.</p>
Mail 6267								X									<p><u>M. DURAND maire de la commune de Marchémoret a écrit :</u> Dans le cadre du Zéro artificialisation nette à horizon 2050, la contrainte de sobriété foncière est importante pour des petites communes comme la nôtre. La Région Ile-de-France puis le Sénat ont permis à toutes les petites communes et communes rurales de disposer d'un hectare d'artificialisation à horizon 2040. Cependant, cet horizon</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	reste lointain et les besoins sont grands, notamment sur le territoire francilien qui reste, par exemple, l'un des principaux déserts médicaux de France. Il est donc nécessaire que, pour des services publics essentiels comme des écoles, des maisons de santé, des médiathèques, etc, la Région prévoit une enveloppe non cartographiée dédiée pour les petites communes rurales afin de leur permettre de réaliser un projet essentiel pour leur territoire. L'artificialisation, très faible de ces projets, à peine un ou deux hectares, serait décomptée de cette enveloppe.
Mail 6268			X													X	Un Anonyme de Soisy-sous-Montmorency a écrit : Ce projet va à l'encontre des enjeux de notre planète et de notre région. Je ne suis pas écologiste mais juste cohérent. Cela n'a aucun sens d'augmenter le trafic routier dans notre région au détriment du bien-être de ses habitants. L'enjeu est de conserver le "bien vivre" de nos communes et certainement pas d'y augmenter le trafic routier et la pollution. Contre le projet du BIP.
Mail 6269					X					X				X		X	Une Anonyme de Bussy-Saint-Georges a écrit : Aménagement des aires d'accueil de gens du voyage. J'apporte mon soutien à la proposition de Marne-et-Gondoire d'ajouter une condition spécifique à l'accueil des gens du voyage sur les terres agricoles. En effet, si l'accueil des gens du voyage est une nécessité sociale impérieuse, il est crucial de veiller à ce qu'il ne se fasse pas au détriment de la préservation des espaces agricoles. L'ajout de la condition "sous réserve que celle-ci ne vienne pas compromettre la fonctionnalité de l'espace agricole" permettrait de garantir un équilibre entre les besoins sociaux et la protection de l'environnement. Concrètement, cela implique de s'assurer que l'implantation d'une aire d'accueil : 1) N'affecte pas la qualité des sols. 2) Ne perturbe pas les cycles naturels et la biodiversité. 3) Ne réduise pas la surface agricole disponible pour la production alimentaire. Des solutions existent pour concilier l'accueil des gens du voyage et la préservation des terres agricoles, comme : - L'utilisation de friches industrielles ou de terrains délaissés. - La mise en place d'aires d'accueil réversibles et démontables.
Mail 6270					X			X									Mme DIETRICH de Taverny a écrit : Sanctuarisation des espaces verts non encore construits. La sanctuarisation des espaces verts non encore construits me semblent indispensable pour la dizaine d'année à venir en vue d'en faire : - des lieux de partage de connaissances liées à la Nature (exemples de créations possibles : un parc animalier, une mini ferme, des mini musées vivants, - des aires de biodiversité et de respect de la Terre avec l'aide à l'installation de jeunes agriculteurs, horticulteurs... - de vrais centres d'attraction protégés et entretenus, pour contrer aussi ainsi le réchauffement climatique du mieux que nous le pouvons pour l'Avenir. Ainsi que la préservation des animaux.
Mail 6271																X	Mme QUANONNE de Magnanville a écrit : Non à la construction d'une prison à Magnanville. Idem mail 6261
Mail 6272																	M. DURAND maire de la commune de Marchémoret a écrit Idem 6267
Mail 6273			X													X	Une Anonyme de Saint-Gratien a écrit : BIP EST.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Saint Gratien solidaire écologique et citoyen a cosigné le manifeste de vivre sans BIP, le BIP EST va engendrer un surplus de motorisé voitures et camions donc un trafic augmenté dans toutes les villes de Plaine Vallée, apportant des pollutions nuisant à la santé de tous et des milliers d'enfants dont les écoles se trouvent sur le tracé du BIP, détruisant des espaces naturels nécessaires à la qualité de vie des habitants et à la biodiversité dans un secteur déjà impacté par le trafic aérien. A Saint Gratien aujourd'hui on peut constater aux heures de pointe une augmentation du volume des motorisés en centre-ville avec toutes ses nuisances, ceux-ci essayant de trouver des axes leur permettant d'éviter les bouchons. Développons des alternatives actives comme le vélo dans le Val d'Oise et les transports en commun, le tramway (T11) serait une bonne solution. Par conséquent, nous demandons le retrait du SDRIF du tronçon EST du BIP et l'abandon du projet de Ouest en EST, projet périmé au vu du changement que nous devons effectuer dans les années avenir pour une transition écologique assumée.
Mail 6274		X	X														Mme GUERIN d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : Opposition à la densification des constructions à OZOIR LA FERRIERE. Comment peut-on encore envisager de construire autant sur notre commune. Elle est déjà saturée au niveau de la circulation alors que les centaines (milliers ?) de logements en construction ne sont pas encore habités ! Il faut parfois une demi-heure pour pouvoir traverser Ozoir. Qu'en sera-t-il ensuite ? D'autant plus que les GPS proposent des chemins alternatifs par Ozoir quand la Francilienne est saturée et que le doublement des RER n'est prévu que jusqu'à Roissy. Sans parler des infrastructures scolaires et sportives qui seront débordées ! On marche sur la tête...
Mail 6275					X							X	X				Une Anonyme de Bussy-Saint-Georges a écrit : Reconnaissance des zones humides potentielles. J'apporte mon soutien aux demandes de Marne-et-Gondoire concernant l'OR 22 du SDRIF-e, relatif aux espaces en eau et aux zones humides. En effet, si l'OR 22 prend en compte les zones humides avérées, il est crucial d'étendre sa protection aux zones humides potentielles. Les zones humides, qu'elles soient avérées ou potentielles, jouent un rôle essentiel pour l'environnement et la gestion des risques naturels : 1° Réservoirs de biodiversité : Elles abritent une flore et une faune uniques et fragiles, contribuant ainsi à la richesse écologique du territoire. 2° Gestion des crues : Elles stockent l'eau de pluie et régulent le débit des cours d'eau, contribuant à la prévention des inondations. 3° Lutte contre l'érosion : Elles retiennent les sols et limitent l'érosion, préservant ainsi la qualité des sols et des cours d'eau. 4° Assainissement de l'eau : Elles filtrent les polluants et contribuent à la purification de l'eau. Or, les zones humides potentielles sont menacées par l'étalement urbain et l'artificialisation des sols. C'est pourquoi il est essentiel de les identifier et de les protéger avant qu'elles ne disparaissent. Je soutiens donc les deux demandes de Marne-et-Gondoire : 1. Réalisation d'une étude préalable de caractérisation des zones humides potentielles : Cette étude permettra d'identifier et de délimiter les zones humides potentielles sur le territoire d'Ile-de-France. Cette connaissance est indispensable pour prendre en compte ces zones dans les projets d'aménagement et les protéger efficacement. 2. Imposition d'une marge de recul de 5 mètres minimum pour la constructibilité le long des cours d'eau : Cette marge de recul permettra de préserver les fonctions écologiques des cours d'eau et de limiter les risques d'inondation. Elle permettra également de maintenir une zone tampon entre les constructions et le milieu naturel, favorisant la biodiversité. En outre, je souhaite souligner l'importance de s'aligner sur les objectifs du SDAGE et du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	SAGE qui visent à cartographier, protéger et restaurer les zones humides. Il est crucial de mettre en place une démarche proactive pour stopper la disparition et la dégradation des zones humides et de reconquérir la biodiversité perdue.
Mail 6276					X		X									X	Mme LERAT de Montmorency a écrit : NON AU BIP. A l'heure où on parle d'écologie, de favoriser les transports en commun et de diminuer le nombre de véhicules en régions parisienne, vous allez supprimer des espaces verts, des jardins ouvriers et des jardins publics pour faire du béton ??? Nos enfants vont pâtir de ces travaux et de cette pollution qui va encore s'accumuler avec les nuisances sonores et pollution que l'on vit déjà avec les avions. Non au BIP ! je suis Montmorencéenne depuis ma naissance et j'aime ma ville. Vous allez gâcher le bon vivre à Montmorency.
Mail 6277					X											X	Une Anonyme de Bussy-Saint-Georges a écrit : Maintien de la définition d'espace vert, sans inclure les espaces de culture et les chemins ruraux. Je m'oppose à la proposition de Marne-et-Gondoire de modifier l'OR 28 du SDRIF-e en y incluant les espaces de culture et de nature accessibles par des chemins ruraux, même si la surface du linéaire de chemin est inférieure à 1 hectare. Si l'objectif de Marne-et-Gondoire d'augmenter l'accessibilité aux espaces verts est louable, la prise en compte de chemins ruraux de moins d'un hectare est susceptible d'entraîner des conséquences négatives : 1. Impact sur la biodiversité : Les chemins ruraux, en particulier ceux de petite taille, constituent des corridors écologiques importants pour la faune et la flore. Leur inclusion dans les espaces publics naturels risque de perturber les habitats naturels et de fragmenter les populations d'espèces animales et végétales. 2. Confusion juridique : La notion de "chemin rural" est sujette à interprétation et peut varier d'une commune à l'autre. L'inclusion de chemins ruraux de moins d'un hectare dans les espaces publics naturels risque de créer une confusion juridique et d'engendrer des contentieux. 3. Manque d'intérêt pour les usagers : Des chemins ruraux étroits et de petite taille peuvent ne pas offrir l'espace et les équipements nécessaires pour une utilisation récréative par les usagers. Le manque d'attractivité de ces espaces risque de limiter leur utilisation et de ne pas répondre aux objectifs d'accessibilité aux espaces verts. 4. Manque de clarté et de précision : Le concept d'« espace de culture » n'est pas défini dans le SDRIF-e. Cela ouvre la porte à une interprétation large et subjective, ce qui peut mener à l'inclusion d'espaces ne correspondant pas à la définition d'espaces verts ou de loisirs. La proposition ne précise pas la taille minimale des espaces de culture et de nature à prendre en compte. Cela pourrait conduire à la prise en compte de minuscules parcelles, ne contribuant que marginalement à l'objectif d'accessibilité aux espaces verts. 5. Risque de détournement de l'objectif : La prise en compte d'espaces de culture et de nature non définis pourrait détourner l'attention des objectifs prioritaires de l'OR 28, à savoir la création d'espaces verts accessibles et de qualité pour les habitants. Le risque est de voir des projets d'aménagement privilégier la création de linéaires de chemins ruraux traversant des zones agricoles ou naturelles, sans pour autant garantir la création d'espaces verts réellement accessibles et utiles aux populations.
Mail 6278																X	Une Anonyme de Buchelay a écrit : Je suis contre la construction d'une prison à Magnanville.
Mail 6279									X							X	M. NEKROUF de Montmorency a écrit : Contre la création du BIP est. Le projet aurait un impact significatif sur la santé de 124 000 Franciliens résidant dans les quatre villes le long de son itinéraire (Groslay, Sarcelles, Garges, Arnouville). En Île-de-France, la pollution atmosphérique est

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	responsable d'un décès sur dix. Des études épidémiologiques indiquent que la pollution de l'air à proximité des grands axes routiers entraîne divers problèmes de santé, notamment de l'asthme et des troubles pulmonaires, des maladies cardiovasculaires telles que l'infarctus du myocarde, des leucémies infantiles, une diminution de l'espérance de vie, des retards cognitifs et le développement de maladies neurodégénératives. Le BIP représenterait également une menace pour la santé et les capacités d'apprentissage d'environ 7 000 enfants, de la crèche au lycée, car 30 établissements d'accueil ou scolaires sont situés le long du BIP Est. Ces écoles se trouvent déjà en violation des normes de l'OMS en matière de pollution de l'air et de bruit, étant donné qu'elles sont situées sous les couloirs aériens de Roissy. Il est établi que les enfants sont les premières victimes des effets des polluants atmosphériques. Dans le cadre scolaire, le bruit des transports est associé à des problèmes d'apprentissage et de rendement scolaire. Il perturbe la compréhension de la parole, la mémoire, entraîne des problèmes d'attention et une difficulté à lire.
Mail 6280					X											X	<u>Mme MOREAU d'Argenteuil a écrit :</u> BIP. A l'heure du dérèglement climatique, il me paraît inconcevable de détruire des lieux naturels de fraîcheur et d'augmenter et développer les projets routiers qui agissent très fortement sur l'augmentation de CO2 dans l'air, sur les risques de maladies pour nos enfants et nous-mêmes. Prenez soin de notre futur et notre planète s'il VOUS PLAÎT Abandonnez le projet routier du BIP !
Mail 6281																X	<u>M. CHADUC-GUYEN de Soindres a écrit :</u> Protestation contre la construction d'une maison d'arrêt sur le site de Magnanville. Je proteste contre la décision de L'état de construire une prison sur le site de Magnanville à un emplacement à proximité de : - Un collège et Deux Lycée dont l'un accueille 1200 adolescents à seulement 200m - A côté immédiate d'une zone pavillonnaire. Et aucun égard n'est accordé : - A la loi "climat et résilience" du 22 mai 2021 qui a pour objectif "zéro artificialisation nette (ZAN)" - Aux répercussions sur les différents réseaux, les mobilités, l'environnement... - A l'impact visuel et sonore des habitants à proximité, - A l'opposition de nombreux élus locaux voire nationaux.
Mail 6282		X	X		X												<u>M. LAIZE de Colombes a écrit :</u> Donner un avis sur des points importants Des engagements qui ne sont pas à la hauteur des enjeux, notamment concernant : -La sanctuarisation des espaces naturelles, agricoles, zones boisées, zones humides. Les objectifs de désimperméabilisation des sols -L'arrêt de la Surdensification pour pratiquer le renouvellement urbain, par reconversion du bâti existant, le changement d'usage (bureaux en logements) -La limitation de l'encadrement de la location touristique. la pratique du rééquilibrage habitats-emploie -L'abandon du développement des axes routiers, au profit du train, des TC en général, des réseaux de voies cyclables
Mail 6283			X														<u>M. ROUSSEL d'Eragny a écrit :</u> Alors que l'urgence climatique impose une réduction des émissions de gaz à effet dont le SDRIF-E proclame faire sienne, le projet de schéma prévoit près de 260 km de projets d'aménagement routiers. Ces projets ne pourront que participer à l'augmentation du trafic routier alors qu'il est impératif de le réduire. Ils participeront, de plus, à la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>consommation ou à la fragmentation des espaces agricoles ou naturels au détriment de la préservation de la biodiversité et de la production agricole de l'Ile-de-France. Liaison A13- A104 : Projet A104 Bis Par exemple, nous contestons le bien fondé d'un projet routier situé dans les Yvelines avec des répercutions dans le Val-d'Oise. Il s'agit de la liaison RD190-RD30 via un pont au nord de l'Île de la Dérivation. Cette liaison routière en 2 fois 2 voies, élément du très contesté projet d'autoroute A104bis. Cette liaison créerait inévitablement un afflux de trafic additionnel sur l'A15, autoroute où les bouchons sont déjà nombreux. Ainsi ce projet amènerait 30 000 à 40 000 véhicules par jour et engendrerait plus de pollution de l'air dans un secteur déjà surexposé aux particules fines, aux oxydes d'azote et aux polluants photochimiques. Il est aussi de nature à accroître significativement le trafic de transit sur le territoire cergypontain, et particulièrement sur la Rn184 dans la traversée d'Eragny et de Saint-Ouen-l'Aumône, alors même que cette voie supporte déjà quotidiennement près de 80 000 véhicules par jour.</p> <p>Avenue du Paris (BIP)</p> <p>Le principal projet routier apparaissant dans le Val-d'Oise est le projet de l'avenue du Paris. Cette infrastructure devait initialement relier les autoroutes A1 et A15 mais aujourd'hui seuls 2 tronçons sont effectués aux extrémités. Pour autant le Conseil Départemental 95 maître d'ouvrage du projet n'a pas renoncé à la réalisation de la partie centrale depuis Soisy-sous-Montmorency jusqu'à Bonneuil-en-France en la scindant en 2 sections :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La section ouest de Soisy-sous-Montmorency à Groslay ; • La section est de Groslay à Bonneuil-en -France. <p>Ce projet bientôt vieux de 90 ans (!) est un non-sens :</p> <p>Aucune utilité n'a jamais été démontrée en termes de flux de déplacement. En particulier, le supposé besoin de mobilité des actifs de l'ouest (vallée de Montmorency ou bassin d'Argenteuil) pour aller travailler sur la plateforme de Roissy a été battue en brèche par les chiffres de déplacements quotidiens : les 14 communes du linéaire génèrent entre elles des flux d'actifs très modestes : 11 352 personnes soit 7,7 % de leur population active totale. Si on considère qu'une partie de ces déplacements ne s'effectuerait de toute façon pas en voiture, on tombe à environ 7 000 à 8 000 déplacements quotidiens soit un chiffre dérisoire. Les projets routiers de 2 fois 2 voies en plein cœur de zones prétendument « armature verte sanctuarisée » (pont d'Achères et avenue du Paris) sont révélateurs d'un état d'esprit obsolète qui considère que la protection de l'environnement ne doit jamais constituer d'obstacles au développement économique tel qu'il était conçu au 20ème siècle. La transition écologique constitue une rupture avec cette conception des choses, le projet de SDRIF-E a encore de gros progrès à faire pour véritablement.</p> <p>TRANSPORTS COLLECTIFS</p> <p>Parmi les projets répertoriés dans le Val-d'Oise, l'on peut remarquer :</p> <p>Liaison T13 Achères-Cergy Cette liaison doit rééquilibrer l'offre de transport structurante sur l'agglomération de Cergy-Pontoise au lieu d'accuser encore un peu plus le déséquilibre du territoire en offre de transport. Le projet de liaison T 13 Achères - Cergy présenté en p. 138 du Projet d'Aménagement Régional doublerait l'actuel tronçon RER A Achères - Cergy-le-Haut et n'apporterait ainsi pas de nouvelles dessertes sur un territoire déjà largement desservi par les réseaux ferrés :</p> <ul style="list-style-type: none"> •gares de Conflans fin d'Oise, Neuville Université, les trois gares de Cergy pour le RER A et la ligne L •gares de Conflans Sainte Honorine, d'Eragny Neuville et de St Ouen l'Aumône Quartier de l'église pour la ligne J. <p>Le tracé prévu de cette extension consiste à doubler le RER A / ligne L sur le tronçon Cergy représenterait une augmentation faible de la capacité de l'axe (2 400 personnes par heure et par sens pour un tram toutes les 10 min, soit 10% de plus environ). L'augmentation de l'offre de transport sur cette partie du territoire est donc bien à trouver</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>par cette seconde solution. A l'inverse, la partie Ouest de l'agglomération de Cergy-Pontoise (les 6 communes de Boiesmont, Courdimanche, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Menucourt, Vauréal) est dépourvue de liaison ferrée. Une liaison T13 Achères - Cergy-le-Haut via le Bd de l'Oise sur l'Hautil traverserait 4 de ces communes (Courdimanche, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Vauréal) soit un bassin de 45 000 hab. où par manque de transport ferré, le taux d'équipement automobile des ménages est de 90%. A cela s'ajoute l'ouest de la commune de Cergy, soit un bassin d'environ 20 000 hab. supplémentaires, qui bénéficierait d'un meilleur accès à l'Hautil et d'une liaison plus directe vers Achères et Saint Quentin en Yvelines / Versailles.</p> <p>La ligne 17 du métro du grand Paris : La ligne 17 nord du Grand Paris entre le Bourget et Le Mesnil Amelot ne correspond pas au besoin réel des flux de transport actuels et en projet. Cette ligne qui relie 2 pôles d'activités entre eux (La Défense et Roissy CDG) mais dessert très peu d'habitants. La gare du Triangle de Gonesse située très loin des habitations ne servira pas aux habitants de Gonesse, elle servira juste de prétexte à l'urbanisation des terres fertiles du Triangle de Gonesse.</p> <p>Le projet de ligne 19 : La ligne 19 est apparue très récemment dans le SDRIF-E à la demande du département du Val-d'Oise sans aucune concertation préalable ce qui est très problématique du point de vue de l'implication des citoyens dans l'aménagement du territoire. Elle souffre à peu près des mêmes défauts que la ligne 17, à savoir une desserte très limitée des zones d'habitation. En revanche le coût attendu, exorbitant, risque de compromettre ou retarder des projets beaucoup plus intéressants comme la ligne T11.</p> <p>Le Tram/train T11 : Le prolongement de cette liaison à l'ouest d'Épinay-sur-Seine à Sartrouville et à l'est du Bourget à Noisy-le-Grand est bien inscrit dans le SDRIF-E. Cette ligne est particulièrement adaptée à la desserte en radial du sud du Val-d'Oise. Elle constitue une alternative notamment au flux de déplacement qu'est censé assurer l'avenue du Paris (BIP), par exemple. Il apparaît malheureusement que son financement n'est pas assuré. La réalisation de la ligne T11 doit devenir prioritaire.</p>
Mail 6284		X															<p>M. HELVIG de Brou/Chantereine a écrit : Habitant la commune de Brou sur Chantereine, je voudrais vous affirmer mon opposition au projet du schéma directeur de la région Ile-de-France-E arrêté le 12 juillet 2023. En effet, notre commune a connu une hausse significative du nombre de logements, dépassant les prévisions du SDRIF précédent de 1009 logements (soit 3175 logements en 2024 au lieu des 2166 attendus), et ceci alors même qu'avec un budget contraint (Brou sur Chantereine est la 57e ville la plus pauvre d'île de France), il est difficile de développer les infrastructures adaptées (stationnement, école, voirie, services municipaux...). De plus, notre commune a connu en 2018 et 2021 deux grosses inondations sur une partie de la ville par ruissellement et par remontée de nappes phréatiques, et, continuer à urbaniser, c'est-à-dire imperméabiliser les sols, va aggraver ce phénomène qui risque avec les changements climatiques de se multiplier. Je suis donc contre le fait que l'on nous impose encore de construire 13% de logements supplémentaires car la ville a déjà largement pris sa part dans la construction de logements, et amplifier l'urbanisation aurait des conséquences désastreuses pour la vie des Breuilloises et Breuillois.</p>
Mail 6285			X	X												X	<p>MM. WATTEUW, MARQUETTE de Paris – contribution de la CLCV d'IDF : Dans un document de 6 pages les intéressés étudient les thèmes suivants : La gouvernance du projet : Constats Le SDRIFE-E dans son état actuel ne met pas en place un management à la hauteur de ses objectifs, de son</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>importance et de son coût. Il ne définit pas sa gouvernance et les moyens associés, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Peu d'objectifs concrets et d'actions sont définis. - Les organismes de suivi ne sont pas clairement identifiés ou désignés. - La participation du citoyen à la réalisation du SDRIFE-E, gage de son acceptabilité est occultée. - Les outils de suivi et de mesure de la tenue des objectifs sont définis partiellement. <p>Dans ces conditions l'atteinte des objectifs et le respect des coûts ne sont pas garantis.</p> <p>Questions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment le retour d'expérience du précédent SDRIF a-t-il été pris en compte ? En particulier sur les aspects de suivi. - Comment et par qui le SDRIFE-E sera-t-il suivi ? Comment est mesurée l'atteinte de ses objectifs ? - Comment les problèmes dépassant le cadre du SDRIFE-E, mais impactant ses objectifs sont-ils remontés et débattus avec les autorités compétentes ? <p>Propositions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reprendre la rédaction du SDRIFE-E pour le rendre concret à l'instar du SADDRET Hauts de France. A titre d'exemple quelques indicateurs tirés de ce document pour mesurer le « bien vivre » : <ul style="list-style-type: none"> ° Part des jeunes de 18 à 24 ans non insérés. ° Espérance de vie de la population. ° Taux d'emploi des 15-64 ans. ° Taux de pauvreté monétaire (seuil 60% du revenu médian). ° Temps d'accès médian de la population au panier vie courante (en minutes). - Rédiger une procédure décrivant : Le suivi et la prise de décisions en cas de nouvelles opportunités. - Assurer le suivi, en partenariat avec l'État responsable des contraintes en entrée, les parties prenantes responsables des réalisations et avec la participation des acteurs économiques, du public et des associations principaux concernés par les résultats. <p>Pertinence du besoin</p> <p>Constats</p> <p>Les critères choisis pour définir le « Bien vivre en ile de France » (dont « tout à 20 minute ») ne sont pas justifiés ni priorisés. L'adéquation du SDRIFE-E aux besoins réels de la population n'est pas démontrée.</p> <p>Questions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment ont été collectés les besoins réels de la population, et comment peut-on faire le lien entre ces besoins et les chapitre du SDRIFE-E ? - Quelles sont les dispositions prévues pour contribuer in fine à la sécurité des habitants ? - Le cadre réglementaire permet-il de satisfaire le besoin ? <p>Propositions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Instaurer une enquête annuelle de besoins auprès du public avec une partie expression du besoin et une partie satisfaction du besoin apportée par les réalisations en cours. - Faire évaluer l'avancement et les choix de réalisation par un organisme indépendant, en particulier sur les aspects suivants : <ol style="list-style-type: none"> a) La pertinence : correspond-il aux des besoins exprimés de la population ? b) L'utilité le projet : répond-il in fine aux besoins de la population ? c) L'efficacité : les moyens mobilisés sont-ils adaptés aux objectifs fixés ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Etude d'impact</p> <p>Constats Il n'y a pas d'étude d'impacts sur la vie des franciliens (habitat, santé, sécurité,) mais uniquement sur l'environnement. Aucune évaluation des conséquences de la densification à outrance sur : -La mobilité, Le risque d'explosion sociale à l'instar de de celles qui ont eu lieu récemment, n'est pris en compte.</p> <p>Questions -Les études d'impact ont-elles été faites (ex. : flux à proximité des gares en fonction de la densification) ? -Comment est évalué le flux des déplacements et leur ventilation selon les modes (transports en commun (rail / route), véhicules motorisés, véhicule non motorisé, piétons) ? -Quel est l'impact des choix faits sur les acteurs économiques ?</p> <p>Urbanisme</p> <p>Constats L'objectif réglementaire est depuis plusieurs années la création de 70 000 logements par an. Depuis 2017 la construction annuelle est passée de 100 000 à 56 000. De plus le SDRIFE-E renforce les contraintes environnementales (qualité de la construction, rareté du foncier). La maîtrise du foncier (prix, implantations), qui est une des conditions de la réussite, n'est pas explicitée.</p> <p>Questions Quelles mesures fortes le SDRIFE-E propose-t-il pour atteindre l'objectif de 70 000 logements par an (y compris dans sa relation avec l'État en tant que donneur d'ordre) ? rendre accessible financièrement les logements construits -Comment le SDRIFE-E promeut-il la recherche de solutions innovantes ?</p> <p>Propositions -Explorer un urbanisme « pyramidal » ayant pour principe : o Un jardin par logement, le jardin d'un logement étant le « toit » du logement de dessous. o Le volume intérieur de la pyramide accueille les flux (dont une gare multimodale, et les activités industrielles et logistiques). -D'une façon générale remettre l'individu au cœur des projets. o Toute réalisation urbaine est « voulue » et préconçue par ses bénéficiaires. o Les logements sont pensés par leurs occupants. Par exemple dans un urbanisme pyramidal un volume est alloué à un occupant qui définit son besoin d'aménagement. o Les bénéficiaires sont incités à participer à la construction (d'abord en formation sur des chantiers en cours puis responsables de travaux pour leur propre logement) puis à l'entretien. o Les cabinets d'architectes et les promoteurs n'ont qu'un rôle de garant technique. -Promouvoir habitat participatif. o Préciser les règles de construction des logements, par exemples définition de ratios de surfaces privatives à l'air libre par logement, caractérisation des logements type utilisés pour les statistiques du projet, assurer la réversibilité d'usage des immeubles de bureaux et habitations, ... -Promouvoir et aider l'acquisition en « Bail réel Solidaire ».</p> <p>Logements urgents</p> <p>Constats En 2024, 430 000 personnes dont plus de la moitié vivent en Ile de France, n'ont pas de logement ou vivent dans des abris de fortune (source Abbé Pierre).</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Questions Quelles mesures le SDRIFE-E propose-t-il pour loger immédiatement les sans-abris et personnes en logements précaires ?</p> <p>Propositions -Hiérarchiser les besoins ? (Ex. quantité de logements sociaux à construire en urgence / respect des normes et des coûts associés) -Prévoir des réalisations provisoires pouvant, si nécessaires, ne pas respecter les normes (habitat rudimentaire proche de ce ceux connu par une partie des demandeurs, implication des bénéficiaires à la construction, location du foncier pour réduire les coûts initiaux). - Renforcer l'accompagnement des associations en charge de l'insertion par le logement.</p> <p>Mobilités Constats Le SDRIFE-E n'explique pas les besoins en déplacements : objet, flux, sécurité, etc. Les choix décrits imposent des solutions à la population indépendamment de ses besoins, en particulier pour les personnes fragiles. Les projets listés, essentiellement issus du Grand Paris, ignorent les besoins quotidiens des Franciliens. La réactualisation de ces projets en fonction de l'évolution des modes de vie (télétravail, rééquilibrage Paris / Province, véhicules de moins en moins polluants,) n'est pas prévue. Les conditions de la sécurité des déplacements ne sont pas imposées et plusieurs solutions proposées créent, en l'état, des risques d'accidents importants dus, en autres, à l'interférence entre les espaces piétons et les espaces dédiés aux « mobilités douces » Il n'a pas de solutions explicites aux problèmes actuels concernant les insuffisances du REB B (liaison Nord / Sud) et les nuisances sonores aéroportuaires.</p> <p>Questions -Quelles sont les priorités retenues dans les choix des mobilités ? - Ces choix répondent-ils aux besoins de la population ? - Comment est assurée la cohérence des ressources de mobilité des territoires avec leur urbanisation ? (Implication de la région dans l'agrément des permis de construire).</p> <p>Propositions - Créer en quantité suffisante des parkings voitures, à l'extérieur des villes (parkings relais) ou à l'intérieur des villes (parkings souterrains) favorisant le report vers les transports en commun et libérant l'emprise au sol du stationnement. -Prendre comme indicateur de suivi des mobilités o Le temps moyen de transport journalier des populations actives par territoire. o La part des déplacements domicile-travail en voiture par territoire. - A l'exemple de l'A14, imposer la couverture des nouveaux axes de circulation, comme le BIP, pour à la fois répondre aux besoins de mobilité et aux exigences environnementales de la population riveraine. - Exiger des autorités compétentes la réduction drastique des nuisances aéroportuaires et reposer des thèmes d'amélioration, par exemple : o Modifier les procédures d'approche des aéroports comme à Orly. o Exiger, comme sur les autres aéroports européens, l'interdiction totale des vols de nuit. o Réexaminer la possibilité d'utiliser d'autres aéroports comme Vatry. o Etudier la possibilité de rééquilibrer les flux entre différents aéroports en fonction de leur impact économique</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6286	X		X		X	X								X			(ex. voyage d'affaire vs voyages touristiques). Une Anonyme de Saint-Thibault-des-Vignes a écrit : En préambule, je tiens à souligner que certains éléments du dossier ne sont pas faciles à appréhender car complexes pour le grand public. En outre, des cartographies plus lisibles auraient été appréciées car il est difficile de les examiner simultanément pour bien circonscrire les différents sujets. Je souhaite souligner l'effort de la Région pour adosser un volet environnemental à son projet de SDRIF mais certains axes méritent d'être améliorés pour une ambition plus forte. Dans un document de 4 pages l'intéressée s'exprime sur : <ul style="list-style-type: none"> • Les transports en commun • Les mobilités actives • Les zones commerciales • Les arbres isolés les baies et les boisements • La résilience alimentaire • La sanctuarisation en armature verte
Mail 6287			X					X									Un Anonyme de Villemomble a écrit : J'attire votre attention sur la nécessité de prolonger la ligne 11 de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs en effet, cette dernière pourrait désenclaver certaines villes dont Neuilly-sur-Marne, Villemomble, Gagny, qui ont été assaillies de nouvelles constructions en prévision du prolongement de la ligne 11 Noisy-Champs, avant d'apprendre la suspension de ce dernier en 2017. Les occupants de ces logements, n'ont d'autres moyens que de prendre leur voiture pour aller travailler. En effet ces villes accueillent de plus en plus d'habitants sans voir leur offre de transport, soins, évoluer. Ce qui sature les réseaux routiers aux alentours (N302,) qui ne sont pas prévus pour recevoir tant de véhicules, et provoque des nuages de pollution aux abords de ces derniers. Développer les réseaux ferrés et la mobilité douce en développant le RER Vélo et un enjeu primordial au sein de la région. En petite couronne ne pas hésiter à désartificialiser les sols afin de créer des îlots de fraîcheur et de verdure pour redonner de l'attrait aux villes trop bétonnées.
Mail 6288		X											X				Mme HELVIG de Brou/Chantereine a écrit : Habitant la commune de Brou sur Chantereine, je voudrais vous affirmer mon opposition au projet du schéma directeur de la région Ile-de-France-E arrêté le 12 juillet 2023. En effet, notre commune a connu une hausse significative du nombre de logements, dépassant les prévisions du SDRIF précédent de 1009 logements (soit 3175 logements en 2024 au lieu des 2166 attendus), et ceci alors même qu'avec un budget contraint (Brou sur Chantereine est la 57e ville la plus pauvre d'île de France), il est difficile de développer les infrastructures adaptées (stationnement, école, voirie, services municipaux...). De plus, notre commune a connu en 2018 et 2021 deux grosses inondations sur une partie de la ville par ruissellement et par remontée de nappes phréatiques, et continuer à urbaniser, c'est-à-dire imperméabiliser les sols, va aggraver ce phénomène qui risque avec les changements climatiques de se multiplier. Je suis donc contre le fait que l'on nous impose encore de construire 13% de logements supplémentaires car la ville a déjà largement pris sa part dans la construction de logements, et amplifier l'urbanisation aurait des conséquences désastreuses pour la vie des Breuilloises et Breuillois.
Mail 6289			X	X											X		M. LEGENDRE d'Eaubonne a écrit : Je suis habitant d'Eaubonne dans le Val d'Oise. Je m'y sens bien. Son cadre de vie est satisfaisant, la mixité sociale me semble assez efficace. Parmi ses atouts, la mobilité est primordiale. Aucune gare sur le territoire mais

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	3 gares en grande proximité dont la gare d'Ermont Eaubonne, gare exceptionnelle par les déplacements qu'elle autorise. Je suis certain que tous les « Val d'oisien » et encore moins tous les franciliens, ne disposent pas des mêmes facilités. Après lecture partielle et réflexion quant au territoire que je connais, je propose de suivre l'air du temps et même de le devancer. Le réchauffement climatique pose une contrainte assez terrifiante sur les territoires. Le territoire que je connais doit poursuivre sa modernisation mais en consommant le moins de terre possible et en travaillant à une décroissance énergétique. Des arbitrages seront donc nécessaires. Oui au T11, non au tronçon central du BIP. Les deux seront consommateurs de terre... le BIP beaucoup plus que le T11, le T11 avec une mobilité bien plus importante. Garder de grands espaces verts, dédiés à des projets agricoles de qualité. Le triangle de Gonesse est le site parfait pour développer en Ile de France du maraichage destiné aux franciliens. Les forêts des territoires doivent être protégées. La question de leur renouvellement et/ou exploitation doit être plus transparente. La population de l'Ile de France doit-elle croître ? L'idéal serait la stabilité, voire une certaine décroissance (pas facile pour les villes), au profit des autres régions. Dans les villes, le renouvellement de l'habitat doit se faire au travers de l'habitat collectif et en s'appuyant sur le renouvellement urbain. Le logement social doit permettre aux populations moins ou peu favorisées de vivre en ville, avec tous les services de la ville. C'est une tâche difficile et les élus en responsabilités doivent pouvoir être aidés et soutenus par toutes les autorités. L'échelon région est un bon échelon.
Mail 6290		X	X														Mme DE CAMARA de Claye-Souilly a écrit : Nous nous permettons de revenir sur ce dossier de demandes de nouvelles constructions, nous voudrions vous soumettre les problèmes actuels de circulation au sein de la commune de Claye- Souilly Messy-Gressy, les routes ne sont plus adaptées au flux actuel de véhicules, comment voulez-vous pallier ce problème en augmentant les constructions de logements ? il vous faut revoir très rapidement le réseau routier des communes limitrophes à Claye- Souilly qui passent par un seul accès à la zone activité.
Mail 6291					X							X				X	Une Anonyme de Bussy- Saint- Georges a écrit : Sanctuarisation de la base de loisirs de St Thibault des Vignes. Je demande la sanctuarisation en armature verte de la base de loisirs de Saint-Thibault-des-Vignes, qui n'a pas pu être réalisée. Cette décision permettra de préserver un espace naturel précieux, de garantir la sécurité des populations et de contribuer à la cohérence du réseau écologique régional. Plusieurs arguments motivent cette demande : 1. Incompatibilité avec les projets d'aménagement : La proximité de l'A104 et des lignes électriques rend le site impropre à l'habitation, au développement économique et à l'accueil des gens du voyage. Le projet de pôle de développement économique et de site de compostage est incompatible avec la protection de l'environnement et la santé publique. 2. Importance écologique : La base de loisirs est située sur une trame verte et abrite une ZNIEFF de type 1, indiquant une richesse écologique notable. La sanctuarisation en armature verte permettrait de préserver la biodiversité et les fonctions écologiques du site. Le trèfle doit donc être supprimé. De plus, une espèce protégée subsiste dans ce secteur : la sterne pierregarin (https://geonature.arb-idf.fr/atlas/espece/3343). Il est référencé comme espèce protégée. https://inpn.mnhn.fr/collTerr/region/11/tab/especesprot Il convient donc de bien sanctuariser son habitat. 3. Risques naturels et pollution : Le site est inondable et cumule les pollutions (autoroute, lignes électriques, etc.). L'accueil des gens du voyage dans ces conditions est inacceptable et met en danger leur santé.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	4. Absence d'alternative : La base de loisirs ne présente aucun intérêt pour les projets d'aménagement envisagés. Sa sanctuarisation en armature verte est la seule option viable pour garantir sa protection et son intégration dans la trame verte locale.
Mail 6292			X													X	M. OUDOIN de Toulouse a écrit : Selon l'ANSES, "95% de la population adulte française est exposée à un risque de détérioration de la santé par manque d'activité physique". L'absurdité de nos modes de déplacements en « tout voiture » empêche les alternatives qui sont de l'ordre de la santé publique, mais aussi économique. L'ANSES rajoute "C'est l'organisation même de nos modes de vies qui est à revoir"... Des projets comme le BIP ne peuvent plus voir le jour car ils nuisent à l'ensemble de la société. Directement sur la santé de ceux à proximité tant en termes de pollutions que de sédentarité imposée, et indirectement en termes économiques par les coûts sanitaires induits par ses ouvrages sont eux-mêmes 1000 fois plus coûteux que l'implémentation de pistes cyclables permettant de remplacer avantageusement la plupart des trajets en voiture et ainsi libérer la voirie pour ceux pour lesquels un déplacement doux et actif (vélo cargo, long tail, vélo...) ne serait pas adapté.
Mail 6293		X	X	X	X			X									Mme NEDELEC de Paris a écrit : Au cœur de la région capitale, le territoire de Paris est directement concerné par les axes majeurs du projet de SDRIFE présenté à l'enquête publique : Le polycentrisme, destiné à diffuser le développement sur d'autres pôles que Paris, la sobriété foncière, la réindustrialisations impactent en effet les priorités définies par la ville de Paris. D'autant que l'enquête publique concernant le PLU bioclimatique de Paris vient de s'achever et que la compatibilité des règles d'urbanisme des communes avec le SDRIFE est requise ; le SCOT de la métropole du grand Paris dont la ville de Paris est membre doit d'ailleurs démontrer d'ici 2027 sa compatibilité avec le schéma régional proposé. FNE Ile de France, dont FNE Paris est membre, a déposé sa propre contribution à l'enquête publique sur le SDRIFE, centrée principalement sur la nécessité de respecter l'objectif de - 50% d'artificialisation nette à horizon 2031, de rationaliser l'objectif de production (et non la construction nouvelle) de 70 000 logements par an, la nécessité de sanctuariser les terres agricoles et les espaces naturels et forestiers, de développer la nature en ville et la renaturation, de respecter la séquence ERC (éviter, réduire, compenser) en privilégiant l'évitement; d'autres fédérations départementales (FNE Val D'Oise, Essonne Nature Environnement, Environnement 93, FNE Val de Marne..) ont également déposé des contributions. FNE Paris a déjà défini ses priorités et communique en annexe ses contribution à l'enquête publique sur le PLU bioclimatique qui résume ses critiques et propositions concernant en particulier le diagnostic, le PADD, le texte central, les OAP et le règlement mais aussi ses propositions de zones à protéger et à renaturer basées sur son outil de cartes de paysages Cartovégétation.(voir documents joints en annexe) FNE Paris formule les remarques et propositions suivantes dans le cadre de l'enquête publique sur le SDRIFE : 1- Le SDRIF-E affirme la priorité de « placer la nature au cœur du développement régional ». Pour FNE Paris la protection des espaces de nature à Paris et l'objectif de renaturation fait partie des priorités, ils sont liés à l'objectif de préservation de la biodiversité, de maîtrise de la densité urbaine, de protection de la santé des habitants et sont au cœur de notre contribution au PLU bioclimatique. Le SDRIFE n'évoque pas d'objectif concret pour le territoire de Paris s'agissant des espaces de nature. La recommandation de 10 m2 d'espaces vert par habitant (OMS) est contredite par les abattages d'arbres (notamment dans les bois et pour certaines opérations d'aménagement) et la perte de plein sol dans les parcelles privées, malgré les efforts affichés par la ville pour désimpermeabiliser l'espace public; l'objectif de 300 ha d'espaces de nature visé dans le cadre du PLU apparait irréaliste (en réalité 40 à 50 ha semblent accessibles) Les travaux de la ville concernant l'hypothèse de Paris à 50° mettent par ailleurs l'accent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>sur la santé environnementale menacée par les effets conjugués du changement climatique, de la densité du bâti, du manque d'espaces verts, et par pollution atmosphérique et sonore. FNE Paris souligne les actions de ses associations adhérentes concernant les projets considérés comme « écocides » et formule des propositions concrètes concernant la sanctuarisation des espaces potentiellement constructibles de sa ceinture verte. Plusieurs points évoqués dans le SDRIFE méritent d'être soulignés s'agissant des risques pour la santé des habitants :</p> <p>2- Le boulevard périphérique, axe de transport du réseau régional : L'orientation réglementaire 129 du SDRIFE prévoit que : « Le réseau magistral doit être conforté en augmentant sa capacité sur certains axes, notamment sur les rocades existantes, pour répondre à un trafic à haute intensité, le cas échéant par des aménagements nécessaires sur les sections particulièrement congestionnées. » FNE Paris regrette que dans le contexte du réchauffement climatique, la Région ne cherche pas à contenir voire à réduire le trafic automobile, grand émetteur de gaz à effet de serre et source de multiples nuisances pour les franciliens (bruit, gaz nocifs – CO2 et Nox- et particules fines... qui ont un impact très négatif sur la santé des riverains). S'agissant de Paris, le boulevard périphérique fait partie, pour la Région, de ce qu'elle appelle le « réseau magistral » et l'orientation 129 est particulièrement critiquable s'agissant d'un secteur où les nuisances routières sont particulièrement fortes en termes de pollution atmosphérique et sonore. Le boulevard périphérique, infrastructure parisienne a, bien entendu, une vocation plus vaste et la Région est fondée à faire valoir son point de vue sur l'avenir de cet équipement. Cependant, l'orientation 129 est rétrograde, inadaptée aux enjeux actuels et doit être totalement revue, dans le cadre d'un dialogue Ville de Paris / Région Ile de France, avec une volonté de report modal et de réduction du trafic automobile ainsi que des nuisances qui vont avec. FNE Paris reprend à son compte l'intérêt les conclusions de l'avis et du rapport réalisés par le CESER en 2023 sur l'impact sur la santé de la pollution Voir le rapport : https://www.ceser-iledefrance.fr/ressource/la-lutte-sonore et dont elle s'est trouvée rapporteur en qualité de membre du CESER IDF et de la Commission Environnement et Transition Énergétique. Contre-la-pollution-sonore-au-carrefour-des-competences-de-la-region-ile-de-france/</p> <p>3- L'impact sur la santé de la construction en bordure des axes à fort trafic : Reprenant l'analyse du SDRIFE de la MRAE, toute construction doit être interdite en site pollué, tant que les indicateurs de pollution mesurés sur une période de 12 mois sont supérieurs aux recommandations de l'OMS, et ce notamment sur la ceinture du périphérique et ce pour d'évidentes raisons de santé publique (une révision des indicateurs de pollution est à prévoir afin de mieux qualifier les polluants existants).</p> <p>4- Le SDRIFE affiche l'objectif de préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers. FNE Paris affiche son soutien à la préservation des terres agricoles et des espaces naturels, particulièrement menacés en périphérie de Paris par l'urbanisation et demande l'interdiction de l'artificialisation des sols au sein du territoire de la Métropole du Grand Paris. FNE Paris demande la sanctuarisation des corridors écologiques reliant Paris et les départements de la petite couronne (trame verte reliant Paris aux zones de nature et aux corridors entre réservoirs de biodiversité). FNE Paris conduit dans le cadre du projet Cartovégétation porté au niveau régional par FNE Ile de France la mise au point d'un outil cartographique livrant des données précises sur la végétation et le déplacement des espèces afin d'orienter l'aménagement en faveur des continuités écologiques et de mettre en place des mesures de protection au sein des documents d'urbanisme (voir contribution spécifique annexe).</p> <p>5-Le SDRIFE affiche l'objectif de production de 70 000 logements par an à l'horizon 2040 et vise 90 % de ces logements en renouvellement urbain, il propose une « clause anti ghetto » freinant la production de logements</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>sociaux dans les territoires comportant plus de 30% de PLUS-PLAI. Rappelons que 70% des Franciliens sont éligible à un logement social. Malgré la meilleure volonté du monde, l'offre ne satisfera donc jamais la demande. FNE Paris constate que la ville de Paris produit 3000 logements sociaux par an et vise un objectif de 10 000 en 2035 ; Pour rester conforme au PLU bioclimatique la ville doit privilégier la production au sein du bâti existant et sa rénovation plutôt que de nouvelles constructions. Un rééquilibrage de cette production vers la Métropole du Grand Paris doit être priorisé, le seuil de densité acceptable et vivable à Paris étant atteint. Par ailleurs FNE Paris propose que l'écoconception et l'éco-conditionnalité des nouvelles constructions soient imposées dans les documents d'urbanisme. NE Paris propose surtout de limiter le développement des locations touristiques saisonnières de courte durée, situation préjudiciable à la réponse aux besoins de logement en location pour étudiants. Enfin le SDRIFE doit remédier au déséquilibre emplois/logements entre Paris et la périphérie en cessant la création d'emplois à Paris pour privilégier une meilleure adéquation emplois/logements sur l'ensemble du territoire francilien.</p> <p>La FNE développe ses observations dans un document en P.J de 4 pages.</p>
Mail 6294												X			X	X	<p>Un Anonyme de Bussy- Saint- Georges a écrit : Sanctuarisation de la totalité de la vallée de la Brosse dans l'armature verte. J'appuie les préconisations de Marne-et-Gondoire visant à sanctuariser l'armature verte de la totalité de la vallée de la Brosse. La vallée de la Brosse constitue un corridor écologique d'une importance majeure pour la biodiversité et la qualité de vie des habitants de la région. En effet, cet espace naturel et agricole offre de nombreux atouts : 1° Un réservoir de biodiversité : La vallée abrite une flore et une faune riches et variées, contribuant à la préservation de la trame verte et bleue du territoire. 2° Un espace de loisirs et de détente : La vallée offre aux habitants un cadre naturel précieux pour la promenade, le sport et la découverte de la nature. 3° Un filtre naturel contre la pollution : La végétation de la vallée joue un rôle important dans la purification de l'air et de l'eau. 4° Un régulateur du climat : La vallée contribue à la lutte contre l'îlot de chaleur urbain et à la régulation du microclimat local. La suppression de la vallée de la Brosse du périmètre de sanctuarisation de l'armature verte remettrait en cause ces nombreux avantages. En outre, cette décision serait en contradiction avec : 1° Le Périmètre Régional d'intervention Foncière (PRIF) Brosse et Gondoire qui reconnaît l'importance écologique et paysagère de la vallée. 2° Le classement de la vallée en site classé et en site inscrit qui souligne sa valeur patrimoniale. 3° Le SDRIF 2013 qui identifie la vallée comme un élément constitutif et fonctionnel de la trame verte et bleue.</p>
Mail 6295			X	X			X					X			X	X	<p>Un Anonyme de Montmorency a écrit : Contre le BIP, pour des établissements scolaires en milieu urbain, pour la défense des forêts. Dans son dernier rapport le GIEC confirme que la température de la planète va croître de +1,5°C d'ici à 2030. Ce réchauffement en lien avec la progression de l'artificialisation des sols dû aux concentrations et expansions urbaines impose que le futur SDRIF s'organise sur d'autres orientations que celles qui ont prévalu jusqu'à maintenant pour empêcher l'étalement urbain, protéger les terres agricoles et défendre la biodiversité partout (dans la forêt, en ville et dans les « espaces verts »). En tant qu'habitant de Montmorency et ancien enseignant de Garges-lès-Gonesse je préconise :</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>1) La suppression du projet BIP : vieux projet complètement en décalage avec la situation climatique actuelle mais qui a permis de préserver une coulée verte dont nous bénéficions aujourd'hui et qui apporte fraîcheur, biodiversité et lieu de balades au milieu de nos villes. A Garges la construction du BIP détruirait même les derniers espaces de verdure, la ferme des Condos (famille Lemoine) et le dernier lieu où les enseignants aiment emmener leurs élèves pour découvrir et étudier un autre milieu que le milieu urbain. A Sarcelles la construction du BIP détruirait le parc des Prés-sous-la-Ville, un autre lieu de prédilection des enseignants et de leurs élèves pour observer un milieu naturel et aussi un lieu de regroupement familial pour de nombreux habitants de l'est du département qui viennent y pique-niquer les week-ends. Par ailleurs cette voie rapide passerait à proximité d'une quarantaine d'établissements scolaires menaçant la santé de plus de 10000 élèves. A la place de ces 4 voies qui mutileraient notre environnement, il faudrait surtout développer les transports collectifs et les liaisons trains/tramway et inciter à réduire les déplacements de plus en plus loin qui obligent à construire de grosses infrastructures routières pour aller de plus en plus vite.</p> <p>2) L'abandon de la construction de la Cité scolaire avec internat sur le triangle de Gonesse dans une zone exposée au bruit et au risque d'accident aérien. Cette cité scolaire serait dotée de 21 logements de fonction et d'un internat de 200 places alors que le Plan d'exposition au bruit (PEB) interdit qu'il soit construit des logements permanents à cet endroit, au bout des pistes des aéroports de Roissy au nord et du Bourget au sud, et à proximité du lieu où le concorde s'écrasa en juillet 2000. Par ailleurs, en raison de leur fertilité exceptionnelle reconnue, les terres du Triangle sont, en ces temps de réchauffement climatique et d'effondrement de la biodiversité, inestimables. Il faut donc s'opposer à tous les ajouts de « pastilles vertes » demandées par le Conseil départemental du Val d'Oise au sud du triangle, et empêcher qu'une gare émerge au milieu des champs dont seule la Cité scolaire la justifierait. Pour autant l'est du Val d'Oise a besoin de nouvelles constructions scolaires (lycée et collèges) et la région Ile de France d'un deuxième lycée agricole publique qui pourrait former de futurs agriculteurs et agricultrices aux nouvelles pratiques agricoles bio et durables. D'autres sites déjà artificialisés proches des villes de l'est du Val d'Oise, au sein des villes de Villiers-le-Bel ou de Sarcelles, et proche des gares du RER D doivent être examinés.</p> <p>3) Défendre et protéger nos forêts. Selon l'Office national des forêts, sur les 4 millions d'hectares de forêts publiques en France, 220 000 hectares (soit dix fois la superficie de Paris) subissent un taux de mortalité inédit, à cause de l'accélération du changement climatique et des crises sanitaires. Dans la forêt de Montmorency, composée à 70% de châtaigniers dont plus de la moitié sont atteints par la maladie de l'encre, un véritable plan de sauvegarde de la forêt doit être étudié et appliqué avec à la clef un financement à la hauteur des enjeux. La fragilité de nos forêts oblige le SDRIF à préserver le maximum de biodiversité en milieu urbain en sachant qu'un « écoquartier » ou qu'une forêt « plantée » comme la future forêt de Maubuisson (plaine de Pierrelaye) ne peut absolument pas se substituer à ce que l'on a détruit.</p>
Mail 6296			X					X						X			<p>M. QUERE de Chevry-Cossigny a écrit : Non au projet d'étalement urbain démesuré sur la commune d'Ozoir-La-Ferrière. Ce projet pharaonique ne va pas du tout dans le sens souhaité de zéro artificialisation nette (ZAN)! Ozoir ne semble pas vouloir participer à cet objectif nécessaire pour le bien de tous. Ce sera encore une réduction de notre capacité agricole, une imperméabilisation des sols, une réduction de la capacité de ces sols à absorber du CO2, une atteinte à la biodiversité. Cet espace urbanisé, à l'écart du reste de la ville, entrainera obligatoirement une augmentation du trafic routier dans les communes avoisinantes déjà saturé. Pour ces raisons, je souhaite que la région Ile de France donne un avis défavorable à la transformation de cette zone agricole en zone urbanisable.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6297		X			X												<p><u>Une Anonyme de Bussy- Saint- Georges a écrit :</u> Définition du concept d'opération de densification. J'appuie la demande de Marne-et-Gondoire de définir le concept d'opération de densification dans le cadre du SDRIF-e. En effet, l'absence de définition claire et précise de ce concept peut mener à des interprétations erronées et à des pratiques néfastes pour l'environnement. Le risque est de voir des projets de densification se réaliser au détriment des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ENAF), fragilisant ainsi la biodiversité et la qualité de vie des habitants. La demande de Marne-et-Gondoire vise à clarifier la situation et à garantir que les opérations de densification ne se traduisent pas par une artificialisation accrue des sols. Pour ce faire, il est crucial de définir :</p> <p>1° Le seuil à partir duquel une opération est considérée comme densification. 2° Les types d'opérations qui entrent dans la catégorie de densification. 3° Les critères à respecter pour qu'une opération de densification soit considérée comme compatible avec la préservation des ENAF. En outre, il est important d'adapter l'indicateur de suivi MOS 2021 aux seuls ENAF hors enveloppe urbaine des communes. Cet ajustement permettra de mieux cibler les efforts de protection et de garantir que les objectifs de préservation des ENAF ne soient pas compromis par des opérations de densification mal calibrées.</p>
Mail 6298																X	<p><u>M. CAVUSCENNS de Crécy-la-Chapelle a écrit :</u> Notion d'espaces urbanisés. Pour l'application des objectifs du SDRIF, il est fait référence aux espaces urbanisés existants notamment pour les OR 29, 57, 86, 91,92 et 94 :</p> <p>-Dans la rédaction de l'OR, il est dit « à la date d'approbation du SDRIF » alors que le dessin parle de SDRIF de 2021 et de 2024 : ambiguïté à lever ! -Ces espaces urbanisés -point de référence- devraient être figés en surfaces (schéma p 44), quantité de logements et leurs périmètres cartographiés (ils l'ont d'ailleurs été lors de l'avant-projet qui avait conduit à établir, par commune, les capacités d'extension) Dans un document de 6 pages, l'intéressé expose les capacités d'extension non cartographiées.</p>
Mail 6299																	<p><u>Mme MEURISSE de Septeuil a écrit :</u> Nous vous prions de bien vouloir noter que la contribution de l'Association Sauvons la Tournelle au projet de révision du Schéma Directeur Régional d'Ile de France sera déposée ce jour à la Région Île-de-France Mission SDRIF-E,</p>
Mail 6300			X														<p><u>M. AUDOIN de Toulouse a écrit :</u> Pour la Paix, non au BIP. La prolifération de voitures c'est aussi un soutien à la Guerre comme pour le cas de la Russie, ou aux dictatures pétrolières qui ne respectent ni les droits humains ni la Terre. La lutte contre l'emballage du changement climatique ne peut se faire qu'avec une réduction de l'usage de la voiture. Les moteurs consomment du pétrole mais leur construction et les infrastructures routières aussi énormément à la fois en direct mais aussi dans tous les coûts induits par le lessivage des sols, les inondations dues à l'étanchéification des sols qui demandent de nombreuses interventions et reconstructions chères en énergies.</p>
Mail 6301												X					<p><u>Mme VINCENOT de Saint- Germain- en- Laye a écrit :</u> Placer la nature au cœur du développement régional. Constat que nos deux forêts sont fragmentées par les infrastructures et l'urbanisation. En 100 ans la forêt de Saint-Germain a perdu plus de 800 hectares. Cette fragmentation des espaces forestiers entraîne une perte de la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires	
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.	
																	<p>biodiversité et contribue à la mauvaise santé de nos forêts. En forêt de Saint-Germain près de 25% des chênes sont en voie de perte de leur houppier. Nous demandons les points suivants :</p> <p>1- Le respect de la limite des 50 mètres de la lisière pour toute construction : De nombreuses fois cette limite n'est pas respectée dans de nombreux projets ou n'a pas été prévu dans les enquêtes publiques et même cachées pour les associations de protection de la forêt (ce qui a été le cas pour la réalisation du tram 13 en forêt de Saint-Germain).</p> <p>2.- La construction d'éco ponts au-dessus pour relier pour les humains et les animaux les parties de nos forêts fragmentées par les routes très passantes et donc dangereuses à traverser : sur la carte 2_4_3_Carte_Placer_la_nature_au_coeur_du_developpement_regional-3.pdf il est prévu un éco pont au niveau de la plaine de la Jonction qui permet de relier forêt de Marly et forêt de Saint-Germain. Nous insistons sur la construction de cet éco pont. Nous demandons un éco pont au niveau de la N184 : le positionnement d'un éco pont 450 m avant la croix de Noailles pour traverser la D 184 au niveau de la route de Bourbon. Ce besoin est vivement ressenti par tous les marcheurs tels que ceux lors des marches de l'espoir dans le cadre du Téléthon, pour les marcheurs du sentier des Oratoires dans ses 2 versions, 18 et 13 kms et pour tous les marcheurs en général. Cette partie de la N184 est particulièrement dangereuse à traverser pour les piétons et les animaux.</p> <p>3.- un corridor boisé permettant de joindre la forêt de Saint-Germain à la forêt en cours de réhabilitation de Pierrelaye-Bessancourt, ceci afin de compléter la ceinture verte prévue au moment du Grenelle de l'environnement.</p> <p>4.- Des incitations auprès de la Ville de St-Germain-en-Laye qui a racheté 148 hectares (appelés Plaine de la Garenne ou plaine d'Achères) pollués par le dépôt des boues usées de l'usine d'Achères du SIAAP pendant plus de 100 ans pour créer un bois qui permettrait de faire la jonction entre forêt de Saint-Germain et forêt de Pierrelaye-Bessancourt.</p> <p>5.- Notre opposition des risques d'empiètement sur les forêts protégées permis par le récent décret 2023-1402 du 29 décembre 2023 relatif à la modification du classement comme forêt de protection et au régime spécial prévu à l'article L. 141-4 du code forestier. A l'article 1, il est prévu que cet empiètement peut aller jusqu'à 100 ha. Ce décret a été publié avec application immédiate sans que les associations de protection de la forêt soient prévenues.</p> <p>6.- Nous demandons d'une façon générale que toutes les continuités boisées soient reliées entre elles au niveau de notre territoire pour développer les continuités écologiques.</p> <p>7.- D'utiliser les terrains pollués pour bâtir des usines de traitements pollués, centrale biomasse, panneaux solaires et non des terrains agricoles et/ou forestiers.</p>	
Mail 6302																X	<p><u>M. CAVUSCENNS de Crécy-la-Chapelle a écrit :</u> Capacité d'extension. -Comment seront identifiés et cartographiés dans les PLU les zones dites « capacité d'extension » résultant des OR 57, 86, 91,92 et 94</p>	
Mail 6303																	X	<p><u>M. CHIAVERINI de Nanterre a écrit :</u> Avis de la société Lafarge Granulats sur le schéma directeur environnemental de la Région Ile-de-France (SDRIF- En complément de l'intervention de la Communauté d'Agglomération Saint-Germain-Boucle de Seine (CASGBS) du 14 mars et plus en particulier en son point 5 relatif au projet de reconquête écologique de la plaine de Garenne sur la commune de Saint-Germain-en-Laye, le b. de l'orientation OR18 prévoit que « l'exploitation des carrières, sous réserve de ne pas engendrer des destructions irréversibles et de garantir le retour à une vocation naturelle ou boisée des sols concernés » peut être autorisée à titre exceptionnel et sous réserve des dispositions législatives et réglementaires...Comme le souligne la CASGBS, le projet de reconquête écologique de la plaine de Garenne</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	sur la commune de Saint-Germain-en-Laye intègre une dimension en faveur de la transition énergétique par l'implantation d'une centrale photovoltaïque sur partie des terrains après dépollution des sols, extraction des matériaux de carrière et remblaiement. Cette implantation d'une durée d'une trentaine d'années, pourrait de fait ne pas permettre de garantir strictement le retour à une vocation naturelle ou boisée des sols concernés. La rédaction du b. de l'OR18 pourrait-elle apporter la souplesse nécessaire permettant l'implantation et l'exploitation d'une centrale photovoltaïque sur partie des terrains et dont l'emprise à terme sera remise en état à vocation boisée ?
Mail 6304		X	X		X			X								X	M. QUERE de Chevry-Cossigny a écrit : Ce projet pharaonique ne va pas du tout dans le sens souhaité du zéro artificialisation net (ZAN)! Ozoir ne semble pas vouloir participer à cet objectif nécessaire pour le bien de tous. Ce sera encore une réduction de notre capacité agricole, une imperméabilisation des sols, une réduction de la capacité de ces sols à absorber du CO2, une atteinte à la biodiversité. Cet espace urbanisé, à l'écart du reste de la ville, entrainera obligatoirement une augmentation du trafic routier dans les communes avoisinantes déjà saturé. Pour ces raisons, je souhaite que la région Ile de France donne un avis défavorable à la transformation de cette zone agricole en zone urbanisable. Non au projet d'étalement urbain démesuré sur la commune d'Ozoir-La-Ferrière.
Mail 6305					X				X				X	X		X	Un Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : J'ai pris connaissance du schéma prévoyant les grandes orientations en matière de densification et d'urbanisation et touchant entre autres la commune d'Ozoir la Ferrière. A la lecture des éléments du projet j'ai pu soulever les points suivants : - Un mapping trop imprécis des contours du projet qui ne nous permettent en l'état pas de nous projeter sur les incidences, notamment sur le plan environnemental, - Un accroissement certain des inondations dans la zone, déjà très prégnantes, du fait d'une potentielle implantation d'immeubles d'habitation et d'une zone industrielle, - L'implantation de zones d'activités et de zones d'habitation sur des terres agricoles, interdites à la construction et de surcroît, indispensables dans un contexte où les matières premières alimentaires se raréfient, - Un risque pour la santé des populations avec la perspective d'une détérioration de la qualité de l'air et la destruction de végétation, - Un risque pour la sécurité des populations déjà très menacée par la densification exacerbée de la commune d'Ozoir la Ferrière et une circulation hors de contrôle, - Un service public qui à ce jour n'est déjà pas adapté à la taille de la ville : manque de crèches, police municipale impuissante, peu d'infrastructures pour nos enfants. <i>En pièce jointe un courrier adressé récemment à monsieur le Préfet et traduisant la situation désastreuse que nous vivons déjà au quotidien et faisant peser sur nos enfants, sur nous riverains, les conséquences d'une situation actuellement hors de contrôle.</i>
Mail 6306	X															X	M. HUET d'Ecouen a écrit : Quel effet réel des dispositions du SDRIF-E ? Je doute de l'effectivité de certaines orientations du SDRIF-E et ce au détriment de la protection de l'environnement. Il y a tout d'abord le problème de la valeur juridique du SDRIF envers qui les autres documents d'urbanisme doivent être compatibles. Compatible ne voulant pas dire conforme, il existe une marge importante au niveau local pour son application. Les juges sanctionneront donc très difficilement des documents locaux d'urbanisme en vertu de ce rapport. Ensuite le flou de beaucoup d'orientations et des documents graphiques accroît les biais possibles pour s'y soustraire. Les cartes sont fondamentalement peu compréhensibles. Elles posent des limites entre espaces

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>urbanisés et espaces agricoles, naturels et forestiers (ENAF) guère précisément identifiables sur le terrain, à l'inverse d'un PLU qui détermine des zonages à la parcelle. En plus le SDRIF E laisse une marge d'appréciation aux documents d'urbanisme locaux pour fixer ces limites comme le mentionne le guide de lecture des orientations réglementaires : « Il appartient aux documents d'urbanisme locaux, dans le respect des dispositions énoncées dans les orientations réglementaires, de préciser les limites des espaces identifiés, ainsi que celles des éléments représentés symboliquement sur les différentes cartes réglementaires du SDRIF-E, dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité. » Ajoutons à cela les erreurs cartographiques comme j'ai pu en constater sur Ecouen où environ 3 ha d'ENAF sont cartographiés en espaces urbanisés et nous pouvons conclure que le « grignotage » de beaucoup d'hectares d'ENAF en limite urbaine a un bel avenir. Encore trop de dispositions textuelles sont tout autant floues. Les exemples sont légion. En voici un petit nombre.</p> <p>Citons l'OR 40 :« A cet effet, les documents d'urbanisme doivent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • limiter au maximum l'emprise au sol des bâtiments • favoriser la désimperméabilisation en privilégiant les solutions fondées sur la nature et la végétalisation des espaces publics » <p>Que veut dire « limiter au maximum » ? Quelle interprétation en sera faite ?</p> <p>Ou l'OR 5 Au sein des sites urbains constitués dans le secteur de protection défini localement, une attention particulière doit être apportée à la perméabilité au vivant des tissus urbains, à la préservation des espaces ouverts existants, ainsi qu'à la circulation des espèces (clôtures, haies, ruptures causées par des infrastructures). Que veut dire « une attention particulière doit être apportée » ?</p> <p>Ou encore L'orientation réglementaire 20 est ainsi rédigée : « Les lisières des espaces boisés doivent être protégées. En dehors des sites urbains constitués, toute nouvelle urbanisation, à l'exception des bâtiments agricoles, ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 mètres des lisières es massifs boisés de plus de 100 hectares. [...] Un site urbain constitué est un espace bâti présentant une densité, une continuité et une structuration par des voies de circulation et des réseaux que l'on rencontre dans les zones agglomérées. Son existence et ses limites seront appréciées au cas par cas en tenant compte notamment des limites physiques et des voiries existantes. » J'ai déjà signalé dans un précédent avis et jurisprudence à l'appui, que la notion de site urbain constitué était trop floue et que jusqu'à maintenant, elle rend la protection des lisières de forêt inopérante. Il faut donc renforcer le caractère prescriptif des orientations et les préciser au risque qu'elles se limitent à être des vœux pieux. Le document est suffisamment compliqué pour ne pas être pollué par des orientations inapplicables.</p>
Mail 6307				X								X					<p>Mme NEDELEC de Paris a écrit : Contribution SDRIFe FNE Paris - Protection et Restauration des continuités écologiques entre les habitats des animaux volants. Cette cartographie menée à l'échelle régionale nous a permis d'identifier des zones prioritaires à protéger en tant que réservoirs majeurs de biodiversité ainsi que des zones prioritaires à renaturer pour reconnecter certains réservoirs isolés ou les mettre en relation avec les sites extra-communaux à proximité. La biodiversité à Paris est mise à mal à Paris, effondrements des espèces, augmentation de la minéralisation, projets urbains trop importants et inadaptés et travaux incessants de voirie mettent en danger la résilience de la ville. Cette carte met en valeur l'importance du rôle des bois de Boulogne et Vincennes, qu'il est impératif de préserver dans toutes leurs fonctions écologiques en cessant de les grignoter par des concessions et de faire disparaître par des coupes sombres les insuffisants sites d'habitats d'une faune en danger. Nous pensons indispensable que ce type de cartes ou ces cartes qui ont été présentée à l'APUR le 27 février 24 soit joint aux documents d'urbanisme du nouveau PLU</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>parisien mais aussi du SDRIFe : il devient urgent d'apprendre à cohabiter avec les espèces dont nous partageons le territoire. Nous sommes à disposition pour détailler ces propositions de zones à renaturer en priorité. Parallèlement, nous proposons d'introduire ds le SDRIFe et le PLU un nouveau type de zonage des Zones ou Sites permettant d'orienter la compensation de projets urbains vers des zones à reconnecter en priorité ou identifiés. Si la question de la trame verte apparaît dans le document de projet de PLU de Paris, il importe de porter une attention particulière aux fragmentations liées au tissu urbain qui empêchent les déplacements d'animaux et ne permettent donc pas la constitution et le maintien d'écosystème stables sur le territoire communal. Une fois ces éléments de fragmentation identifiés des projets de renaturation peuvent être mis en place pour restaurer la connectivité entre les habitats. De même le SDRIFe doit impérativement intégrer ces trames et les conditions de leur création ou de renaturation.</p> <p>1/ Identification de zones à renaturer pour restaurer les continuités écologiques France Nature Environnement Paris et France Nature Environnement Ile-de-France ont mené conjointement une étude pour mettre en lumière les continuités écologiques (Trame verte) au sein de la ville et leurs ruptures. Cette étude, menée avec l'outil Cartovégétation, permet de constater une forte fragmentation entre les zones arborées, qui représentent des habitats pour les animaux volants. Il importe d'identifier et de supprimer ces éléments de fragmentation pour permettre de reconnecter ces différents espaces et restaurer une stabilité des écosystèmes parisiens.</p> <p>Figure 1 - Carte du réseau écologique des espèces volantes à moyenne capacité de dispersion en période de dispersion La carte ci-après permet d'identifier les zones à renaturer en priorité pour permettre une meilleure connectivité entre les différentes zones arborées d'habitat. Les axes identifiés en orange représentent les chemins potentiels de déplacement pour les animaux volants à moyenne capacité de dispersion (Mésange Pipistrelle ...) entre différents habitats. Les zones identifiées en rouge sont les axes à fort enjeux qui permettraient d'augmenter le plus fortement la connectivité entre les espaces. Pour que ces chemins potentiels deviennent des voies de passage pour les animaux volants, des projets de renaturation doivent être menés, dans les parcelles publiques ou privées.</p> <p>2/ Chemins de la nature Paris 2020 : quels manques dans la connaissance des continuités écologiques ? La carte des corridors écologiques a aussi été comparée avec la carte des « Chemins de la nature Paris 2020 - Carte Globale » afin de déterminer les endroits où les connexions matérialisées sur la carte des Chemins de la nature ne sont pas effectives selon nos calculs et de les rétablir. On constate en effet que des continuités identifiées, notamment au sud-est et au nord-est (au niveau des voies ferrées sortant de Paris) n'existent pas en réalité. Même pour les animaux se déplaçant le plus facilement (les espèces volantes à moyenne capacité de dispersion), ce sont des zones qu'il est impossible de traverser (comme cela apparaît sur la carte des Corridors écologiques produite par FNE Paris).</p> <p>Figure 2 : Chemins de la nature Paris 2020 - Carte globale</p> <p>Figure 3 : Corridors écologiques existants pour les animaux volants à moyenne dispersion (traits bleus) avec l'identification de chemins potentiels (traits orange).</p> <p>3/ Propositions de zones à renaturer en priorité pour reconstituer les continuités écologiques</p> <p>Une réunion avec l'APUR (le 27/02/2024) a permis d'identifier trois zones représentant un intérêt particulier. Ces zones permettraient de restaurer de manière efficace la connectivité, à la fois dans Paris et avec le reste de la région, mais aussi car ce sont des zones sans obstacles majeurs à la renaturation et qui, historiquement, constituaient des zones de passage pour la biodiversité.</p> <p>3.1 / Ouest de Paris : l'avenue du Président Wilson et ses extensions</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires	
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.	
																	<p>L'avenue du président Wilson (et ses extensions), en jaune sur l'image, représentent un espace privilégié pour la restauration des continuités écologiques. Cette large voie relie le cours de la Reine (Seine et jardins des Champs Élysées, ainsi que les Ambassades et les Tuileries) au bois de Boulogne. Elle a en son milieu un terre-plein qui est en très grande partie occupé par du stationnement de surface.</p> <p>Il serait intéressant de retrouver ici une vaste promenade plantée (à l'image de ce qui s'est fait sur le boulevard Pasteur) et de requalifier également le cours de la Reine (et Albert 1er) en réduisant la chaussée, qui est un héritage des voies rapides des années 70.</p> <p>3.2/ Ouest de Paris : Avenue Foch Le dernier secteur représentant un intérêt particulier est l'avenue Foch qui était, du temps d'Alphand, une vaste promenade dans les champs (en jaune sur l'image ci-dessus). L'avenue s'est progressivement transformée en une large voirie, aujourd'hui relativement peu fréquentée (au regard de la largeur de la chaussée). La liaison au bois a été complètement perdue avec le temps, l'usage actuel pourrait supporter une nouvelle répartition de la part de la chaussée, pour une plus grande part de végétation (en dépassant le caractère ornemental des jardinets qui bordent aujourd'hui l'avenue).</p> <p>3.3/ Est de Paris : Grand parc des 3 plateaux de l'Est parisien L'Est parisien est encore fonctionnel au niveau des corridors écologiques des animaux volants mais il mériterait d'être renforcé avec une vision de connexion vers les communes de l'est dans le cadre du projet du Grand parc des 3 plateaux de l'Est parisien. Pastillage à intégrer dans les documents et cartes PLU.</p> <p><i>L'intéressée joint un document de 11 pages illustrant ces propos.</i></p>	
Mail 6308		X														X	<p><u>M. CAVUSCENS de Crécy-la-Chapelle a écrit :</u> ZPPAUP et densification. La densification des espaces urbanisés ou à urbaniser va probablement conduire à des conflits avec la réglementation « zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) et assimilées : quelles réponses dans les PLU ?</p>	
Mail 6309	X																X	<p><u>M. CAVUSCENS de Crécy-la-Chapelle a écrit :</u> Plans de zonages des PLU. 1-Les secteurs où des surélévations de constructions pourraient être admises seront-elles identifiables sur les plans de zonages ? 2- La réglementation actuelle applicable aux PLU ne permet pas de distinguer zone à habitat collectif et habitat individuel : ne faut-il pas modifier la réglementation notamment en milieu rural ?</p>
Mail 6310	X																	<p><u>M. CAVUSCENS de Crécy-la-Chapelle a écrit :</u> Carte 2.4.1 ...les légendes du secteur d'urbanisation préférentielle et du secteur de développement industriel ne sont pas faciles à distinguer ...et devraient être de couleurs nettement différentes.</p>
Mail 6311		X							X								X	<p><u>Mme CHAVANCE de Lésigny a écrit :</u> Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir. Je suis contre ce projet : circulation intense, pollution...</p>
Mail 6312														X			X	<p><u>Mme KLEIN de Noisieu a écrit :</u> Terres agricoles à Noisieu. Il faut sauver nos agriculteurs et leurs terres. L'état s'était engagé à ne pas construire sur des terres agricoles en Ile-de-France. Nous ne voulons pas d'une prison sur ces terrains. Merci de nous aider à les sanctuariser avec le projet de la région.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6313																X	Un Anonyme de Deuil-la-Barre a écrit : Contre le Bip. Aberration écologique, nuisances sonores, pollution, trafic routier incompatible avec la vie citadine
Mail 6314												X					Une Anonyme de l'Île- Saint- Denis a écrit : Zone Natura 2000 trame bleue et verte. Quelles garanties dans ce schéma pour préserver la zone Natura 2000 et les trames bleues et vertes à L'île-Saint-Denis en particulier si des projets de construction de bâtiments massifs voient le jour sur le port de Gennevilliers ?
Mail 6315								X									La Mairie de Saint Forget a écrit : <i>Extrait de la délibération :</i> Après en avoir délibéré, le Conseil municipal, demande que les capacités d'extension non cartographiées inscrites au SDRIF-e pour le territoire de la CCHVC soient fixées à 2 hectares au lieu des 15 hectares indiqués et que ces 2 hectares soient ventilés comme suit : - Chevreuse : 0 hectare - Choisel : 0 hectare - Dampierre en Yvelines : 0 hectare - Le Mesnil Saint Denis : 2 hectares - Levis Saint Nom : 0 hectare - Milon la Chapelle : 0 hectare - Saint Forget : 0 hectare - Saint Lambert des Bois : 0 hectare - Saint Rémy les Chevreuse : 0 hectare - Senlis : 0 hectare Pour être en cohérence avec le Plan du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse, opposable aux PLU,
Mail 6316		X												X	X	X	M. FRISON de Lésgny a écrit : 1500 logements à Ozoir ? Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser.
Mail 6317																X	Le président de la Communauté portuaire Seine Aval a écrit : La Communauté Portuaire Seine Aval réunie les entreprises des ports de Gennevilliers, Nanterre et Limay-Porcheville, et de ports plus modestes comme Asnières-sur-Seine, Achères, Bruyères-sur-Oise, entre Paris et Rouen. Nos membres sont des entreprises de toute tailles et représentent de nombreuses activités : dans les transports et la logistique, dans le BTP, les matériaux et l'énergie, dans le recyclage et la revalorisation, la restauration, la sécurité, tous les services aux entreprises sont représentés. Ces entreprises sont ancrées dans le territoire francilien, elles participent à son économie, son aménagement et ses grands travaux, favorisent l'emploi et la formation de ses habitants. De ce fait, les plateformes multimodales de la région IDF, et notamment les ports permettent de répondre aux activités nécessaires au fonctionnement de la région : construction, recyclage des déchets, alimentation, e-commerce. Elles sont le fer-de-lance et le dernier bastion de l'industrie régionale et nationale. Conscient de ses responsabilités, notre association mène depuis plus de 14 ans une concertation permanente entre nos membres et les collectivités territoriales en vue d'une amélioration continue de nos pratiques

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	et de la remontée de nos besoins. Les zones industrialo-portuaires dans lesquelles nos entreprises sont implantées sont des lieux privilégiés de transformation et de transitions, elles accueillent des activités émergentes et d'avenir ; ENR, économie circulaire, hydrogène. Conforter ces plateformes et les entreprises qui y sont implantées permet donc de répondre à plusieurs enjeux, notamment le développement économique du pays, la décarbonation du fret ou encore une réponse aux ZFE et la décongestion des axes routiers. Densifier et rendre les plateformes multimodales (Gennevilliers, Limay, Nanterre, etc.) attractives est une nécessité pour attirer des entreprises françaises, européennes et internationales et leur permettre de réussir leurs objectifs de décarbonation. Dans ce sens, les actions inscrites dans le SDRIF-E doivent participer et encourager la capacité à moderniser ces infrastructures et à les adapter aux enjeux, au regard des investissements colossaux mis en œuvre par leurs acteurs, en permettant notamment les extensions et créations envisagées (Limay par exemple) et en améliorant la qualité de leurs raccordements ferroviaires (Limay, Gennevilliers),...À la lecture des documents mis à disposition, nous ne trouvons pas de réponse à ces enjeux, si l'enjeu du fret fluvial et ferroviaire et des plateformes multimodales est porté par la Région, des éléments, notamment cartographiques, viennent en incohérence avec ces enjeux. La Communauté Portuaire Seine Aval exprime donc son inquiétude et souhaite que le Sdrif-E puisse être mieux formulé en ce sens pour promouvoir le développement et la préservation des zones industrialo-portuaires d'Ile-de-France. En réponse à l'enquête publique portant sur le projet de schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF-E) arrêté en Conseil Régional le 12 juillet 2023, nous vous remercions de bien vouloir trouver ci-jointe notre contribution sur les objectifs et les orientations de ce document stratégique d'aménagement et de planification de l'ensemble du territoire de l'Île-de-France à horizon 2040.
Mail 6318			X		X	X								X			<p>M. MINA de Paris a écrit :</p> <p>En me basant sur un certain nombre d'enjeux déjà cruciaux et dont l'importance sera encore plus critique dans les années à venir, je rends ici un avis critique sur l'état actuel du Schéma directeur de la Région Idf. Ces enjeux sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - assurer un niveau minimal de capacité / résilience agricole pour le territoire. - protéger au maximum des espaces naturels qui assurent la stabilité d'écosystèmes indispensables à la soutenabilité écologique du territoire (notamment dans la perspective du premier point). - aménager, au niveau individuel, de manière favorable aux déplacements de proximité. - favoriser, au niveau du transport de marchandises et de la logistique, les circuits courts soutenables plutôt que les circuits longs et le gigantisme (ce point se relie d'ailleurs au point 2 sur la protection des espaces naturels. Ces enjeux sont écologiques : ils visent à maintenir les équilibres naturels menacés par l'urbanisation du territoire, et donc à maintenir un niveau correct d'habitabilité pour ses citoyens. Ils sont aussi économiques : une politique limitant l'aménagement de grands axes et entrepôts logistiques, de routes et de métros qui entraîneront une urbanisation accélérés serait largement plus favorable à la création d'emplois (durables et intensifs en main d'œuvre) que ce qui est préconisé actuellement dans le SDRIF-E, à savoir des investissements principalement capitalistiques, entraînant principalement des emplois temporaires / précaires (BTP/ construction, subalternes logistiques) et un partage inégal de la valeur ajoutée. On sait par exemple qu'un emploi créé chez Amazon équivaut à 3 à 6 emplois de petits commerçants détruits par ailleurs (plusieurs études aux USA et en France le montrent). Des études analogues ont montré que la croissance de la grande distribution et de réseaux logistiques longs avaient un effet négatif sur l'emploi. Le réaménagement des localités, de leur vitalité interne, des possibilités qu'ils offrent à leurs habitants (services) et ceux qui souhaitent y travailler est donc non seulement prioritaire, mais aussi contradictoire avec la croissance d'infrastructure destinés à intégrer toujours plus le territoire aux réseaux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>commerciaux mondiaux.</p> <p>Plus concrètement, au regard des arguments précédents, il me semble indispensable de prendre les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Décréter un moratoire sur les 56 km de nouvelles voies autoroutières en projet, ainsi que sur les 192 km d'élargissement de voiries prévus : par exemple, le projet d'autoroute reliant l'A12 et l'A14 entre Méry-sur-Oise et Poissy-Orgeval est choquant du point de vue de la pollution qu'il induira (affectant non seulement de nombreux habitants le long du tracé, mais aussi plusieurs milliers d'écoliers quotidiennement), mais aussi des dommages qu'il causera sur la biodiversité (abattage d'arbres, mise en danger de 45 espèces protégées, destruction de jardins partagés, rupture des continuités écologiques), pour une visée qui n'a rien à voir avec le désengorgement du trafic au niveau de Poissy, mais plus vraisemblablement avec une augmentation du fret routier, donc d'une priorité donnée aux circuits longs et polluants sur les circuits courts et favorables à l'environnement et l'emploi. - De sanctuariser beaucoup plus d'espaces naturels / encore non artificialisés, afin d'empêcher qu'ils soient détruits (irréversiblement et immanquablement) en cas de mise en services de gares et de lignes de métro dans le cadre du projet Grand Paris. En ce sens, les 700 ha du triangle de Gonesse et les terres de Saclay (parmi les plus fertiles d'Europe) devraient être protégées contre tout projet d'extension urbaine et d'infrastructure. En toute logique, au vu d'enjeux qui seront de plus en plus critiques sur la ressources en eau et la capacité de produire une alimentation saine pour notre grand centre urbain, on devrait favoriser l'implantation de paysans en agro écologie et pour la plupart non issus du monde agricole (ils sont aujourd'hui nombreux à se manifester en ce sens, mais avec un accès trop limité au foncier et à la formation) sur ces terres, et favoriser en complément des projets de transformation locale des produits agricoles. En ce sens, le projet d'entrepôt géant Greendock à Gennevilliers devrait purement et simplement être abandonné. - Réétudier la pertinence d'ouvrir les lignes 17 et 18 du métro, et étudier, à la place, la possibilité d'investir dans une logique de travail et de services à proximité du domicile, par la promotion de quartiers mixtes. La diminution du temps de transport moyen et la revitalisation des localités éloignés des grands centres urbains polarisants correspondrait bien mieux aux besoins déclarés des franciliens concernant leur qualité de vie.
Mail 6319																	<p>M. BLIN pour la Communauté de Communes Gally Mauldre (CCGM)</p> <p>L'intéressé fait suite à son avis déposé en tant que PPA. (P.J de 36 pages) ainsi que le bilan du SCOT de la CCGM. Ci-après la conclusion générale du Scot.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px; font-size: 8px;"> Envoyé en préfecture le 06/02/2021 Reçu en préfecture le 06/02/2021 Affiché le ID : 016-200034130-20210203-20200203-D6 </div> <p style="text-align: center;">Conclusion générale</p> <p>Le bilan du SCoT de Gally-Mauldre 2015-2021, tiré à la fois sur le plan technique et politique, a permis de constater les évolutions du territoire sous l'effet de son application sur les différents thèmes développés par le SCoT :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le mode de développement urbain, • Les logements et la population, • La fonctionnalité écologique, • L'eau (ainsi que l'assainissement), • L'agriculture, • Les emplois et activités économiques, • Les commerces et services, • Les énergies : le transport, les déplacements et le logement. <p>La durée de vie du SCoT est d'environ 20 ans. Il prévoit ainsi des objectifs à horizon 2034. La plupart des objectifs ont été atteints ou bien le seront à court ou moyen terme, à travers la mise en œuvre de différents projets, du PCAET ou encore du schéma directeur des circulations douces.</p> <p>En résumé, voici les grandes lignes qu'il s'agit de retenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le mode de développement urbain et la maîtrise de la consommation de l'espace : la consommation d'espaces est parfaitement maîtrisée et encadrée. Les nouveaux projets de logements ont été principalement réalisés en densification du tissu urbain. Les objectifs du SCoT sont respectés. • Les logements et la population : le territoire, en six ans, a produit 60 % des objectifs minimaux fixés par le SCoT et a gagné 75 % de l'objectif démographique minimal. Les objectifs du SCoT devraient largement être atteints à horizon 2030. • La fonctionnalité écologique : le SCoT remplit bien son rôle dans ce domaine et permet la protection des pôles de biodiversité et des paysages. • L'eau : si des actions doivent encore être menées pour améliorer la qualité des eaux sur le territoire, les objectifs du SCoT sont en cours d'atteinte. <p>En outre, deux grandes conclusions peuvent ainsi être tirées de ce travail d'analyse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les objectifs portés par le SCoT apparaissent toujours adaptés au territoire et aux ambitions portées par les élus <p>Le bilan technique a mis en évidence que les objectifs du SCoT sont atteints ou devraient être atteints à l'échéance du document. Ces objectifs sont plus ou moins avancés en fonction des différentes thématiques.</p> <p>Les élus souhaitent ainsi conserver les objectifs actuels du SCoT, qui leur semblent adaptés aux caractéristiques du territoire et à ses enjeux.</p> <p>Des réflexions pourront être poursuivies en faveur de la formalisation d'une ligne directrice communautaire pour garantir la mise en œuvre de certains objectifs du SCoT et préciser le projet de territoire, notamment en matière de développement économique.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>* Les différents projets mis en œuvre et envisagés à échelle communale s'inscrivent pleinement dans la continuité du SCoT</p> <p>La compatibilité des PLU communaux avec le SCoT apparaît aboutie, permettant une bonne application des objectifs du SCoT en matière de planification urbaine.</p> <p>Par ailleurs, les projets portés par les communes (offre de logements, fonctionnalité écologique et préservation de la trame verte et bleue, maintien du commerce de proximité...) s'inscrivent pleinement dans la continuité du SCoT.</p> <p>Le SCoT de Gally-Mauldre apparaît toujours parfaitement adapté aux ambitions des élus de la Communauté de communes et aux enjeux du territoire mis en avant par l'analyse technique et politique de l'application du SCoT.</p> <p>Dans cette perspective, les élus du territoire ont exprimé le souhait de maintenir le SCoT en vigueur.</p> <p>Il conviendra de poursuivre et mettre en œuvre des actions d'accompagnement permettant de traduire les orientations du SCoT sur le territoire.</p>
Mail 6320		X			X												<p>Une Anonyme de Montrouge a écrit :</p> <p>Je viens vers vous faire part de mon point de vue concernant ma ville. J'habite Montrouge en ile de France, la 5eme ville la plus dense de France. Je souhaite à l'horizon 2040 que les constructions répondent aux enjeux climatiques et ne soient pas motivées par l'appât du gain de certains promoteurs. Avec de très grandes hauteurs et en trop grand nombre, privant ainsi les habitants de la luminosité et de l'air. Une place doit être laissée au végétal et aux zones pavillonnaires Pour finir, je dirai que nos élus et responsables locaux doivent être à l'écoute de leurs administrés et bâtir des villes qui prennent en compte</p> <ul style="list-style-type: none"> - le logement social mais également la mixité afin d'éviter une forme de séparatisme social, - Le bien-être de ses habitants par des constructions à R+5 ou 6 maximums - La préservation des zones pavillonnaires, qui constituent le poumon de la ville, et des espaces verts - Le respect des recommandations du PLUI telles que formulées lors de l'atelier du 17 avril 2023 : stop à la densité et à la très grande hauteur, plus grande place au végétal, mixité sociale, commerces de proximité, moins de bureaux...

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6321	X																M. MACHU de Mareuil-lès-Meaux a écrit : La coloration de la zone commerciale de Mareuil les Meaux avec la légende suivante "Ne pas compromettre l'extension du site commercial de Mareuil lès Meaux" semble être une injonction inappropriée car le PLU est ferme sur le sujet et la création d'un rempart de terre séparant la commune de la zone d'activité ne permet plus l'extension de cette dite zone.
Mail 6322		X															Mme DELPEUCH de Falaise a écrit : Les nouveaux projets de routes et autoroutes appartiennent en réalité au passé !! Le futur aura moins de voitures, plus de transports en commun, moins de nuisances sonores et de pollution de l'air et sera plus respectueux de la qualité de vie des villes et villages ainsi que de la nature qui nous environne, nous nourrit et nourrit toutes les espèces du vivant. Fini les marchés fructueux et les projets soi-disant innovants car nous en serons définitivement asphyxiés.
Mail 6323		X	X		X				X								M. BESNARD de Deuil-la-Barre a écrit : Commentaires sur LE TRIANGLE DE GONESSE & LES TRANSPORTS COLLECTIFS dans le Val d'Oise : De nombreux projets de ce SDRIF-E vont à l'encontre des enjeux de notre planète et de notre région. Je ne comprends pas l'acharnement à urbaniser le Triangle de Gonesse qui compte des terres agricoles parmi les plus fertiles de France, voire d'Europe. La pression de l'état et d'élus locaux qui proposent en outre l'installation d'une cité scolaire avec un internat alors que le secteur est sous l'axe des pistes de Roissy CDG est également une aberration dans ce contexte. Je demande donc l'abandon de la gare du Triangle de Gonesse de la ligne 17, dont la réalisation de cette ligne qui relierait 2 pôles d'activités entre eux (La Défense et Roissy CDG) mais qui ne concernerait que très peu d'habitants sur le plan local. En effet la gare du Triangle de Gonesse située très loin des habitations ne servirait pas aux habitants de Gonesse, elle servirait juste de prétexte à l'urbanisation de ces terres fertiles. Le nouveau projet de ligne 19 est dans le SDRIF-E à la demande du département du Val-d'Oise sans aucune concertation préalable, ce qui est très problématique du point de vue de l'implication des citoyens dans l'aménagement du territoire. Il souffre à peu près des mêmes défauts que la ligne 17, à savoir une desserte très limitée des zones d'habitation. En revanche le coût attendu, exorbitant, risque de compromettre ou retarder des projets beaucoup plus intéressants comme la ligne T11. En effet le prolongement de cette liaison à l'ouest d'Épinay-sur-Seine à Sartrouville et à l'est du Bourget à Noisy-le-Grand est bien inscrit dans le SDRIF-E. Je m'en félicite car cette ligne est particulièrement adaptée à la desserte en radial du sud du Val-d'Oise. Elle constitue une alternative notamment au flux de déplacement que serait censé assurer l'Avenue du Parisis (ex BIP), par exemple. Par contre il apparaît que son financement n'est pas assuré. Malgré tout c'est donc la réalisation de la ligne T11 qui devient prioritaire. Car le principal projet routier qui apparaît dans le Val-d'Oise est le projet de l'Avenue du Parisis. Cette infrastructure devait initialement relier les autoroutes A1 et A15 mais aujourd'hui seuls 2 tronçons sont effectués aux extrémités. En effet le Conseil Départemental, maître d'ouvrage du projet n'a pas renoncé à la réalisation de la partie centrale depuis Soisy-sous-Montmorency jusqu'à Bonneuil-en-France en la scindant en 2 sections dites "ouest" et "est" (la section "ouest" de Soisy-sous-Montmorency à Groslay et la section "est" de Groslay à Bonneuil-en-France). Ce projet qui date des années 1920/1930 reste un non-sens : • Il engendrerait des nuisances supplémentaires en termes de bruit et de pollution atmosphérique pour des populations déjà largement impactées par le survol des avions de destination ou en provenance de Roissy CDG. De nombreux établissements scolaires (donc des milliers d'enfants) seraient situés à proximité de l'infrastructure et subiraient les émissions de polluants qu'elle générerait en générant un véritable scandale sanitaire.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<ul style="list-style-type: none"> • Il détruirait les derniers espaces naturels de la zone traversée et notamment éventrerait les prairies de la ferme Lemoine à Garges-lès-Gonesse qui est le poumon vert de la zone. • Il n'a jamais été démontré son utilité en termes de flux de déplacement. En particulier, le supposé besoin de mobilité des actifs de l'ouest (vallée de Montmorency ou bassin d'Argenteuil) pour aller travailler sur Roissy va à l'encontre des chiffres de déplacements quotidiens : les 14 communes du linéaire génèrent entre elles des flux d'actifs très modestes qui ne s'effectueraient pas en voiture systématiquement. • Les habitants des zones traversées, dont je fais partie, y sont massivement opposés comme l'a démontré le succès des marches contre le projet organisé le 7 octobre ou le 16 décembre dernier. <p>Je demande donc le retrait de la section "est" de l'avenue du Parisis du projet de SDRIF-E qui engendrerait le risque de réalisation de la section "ouest" dont le coût serait encore plus exorbitant.</p> <p>Pour conclure les projets routiers de 2 fois 2 voies en plein cœur de zones prétendument « armature verte sanctuarisée » sont révélateurs d'un état d'esprit obsolète qui considère que la protection de l'environnement ne doit jamais constituer d'obstacles au développement économique tel qu'il était conçu au 20ème siècle. La transition écologique constitue une rupture avec cette conception des choses, le projet de SDRIF-E a donc encore des progrès à faire pour véritablement mériter son « E » d'Environnement.</p>
Mail 6324			X													X	<p><u>Un Anonyme de Paris a écrit :</u></p> <p>Extension du métro ligne 1  Par le bois de Vincennes.</p> <p>Je constate dans le Projet d'Aménagement Régional du SDRIF-E aux pages 138 et 139, que le prolongement de la ligne 1 du métro est présenté comme " itinéraire valide " dans le Projet de transports collectifs 6.M1: Prolongement à Val de Fontenay. Cela malgré le résultat défavorable de la précédente Enquête publique de 2022 le concernant (https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm-projets/4c293454-ab3d-45ea-937d-e795379f9cd7_10.pdf), qui avait dans ses " Avis et Conclusions " motivé les risques et l'impact environnementaux de celui-ci sur six hectares du bois de Vincennes, dans une partie du bois où les arbres sont les plus anciens, certains sujets étant âgés de plus de deux siècles. La région Ile-de-France et son opérateur IDF Mobilités avaient tenté de faire déclasser cette partie du bois, mais le 14 décembre 2022 le ministre des Transports Clément Beaune avait refusé d'accorder une Déclaration d'utilité publique à ce projet, au vu du désastre environnemental annoncé pour le bois de Vincennes, renvoyant à des " études complémentaires ". La Région veut inscrire maintenant ces études au Contrat de Plan Etat-Région 2023-2027 sans envisager de nouveau tracé pour épargner le bois de Vincennes, mais avec comme seule mesure de " compensation " pour remplacer les arbres promis à l'abattage : la " replantation " de nouvelles essences dans un autre endroit du bois. Des baliveaux ou de jeunes tiges ne remplacent pas des arbres séculaires, selon tous les experts en la matière. C'est un leurre qu'ils ne cessent de dénoncer. Peut-on se permettre aujourd'hui de gaspiller l'argent public, alors que l'État croule sous des milliards de dettes ? Le ministre de l'Économie ne peut pas ignorer l'Avis défavorable du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI), au vu du coût excessif de ce projet et de son " bilan socio-économique négatif ". IDF Mobilités n'a pas envisagé un autre tracé pour cette ligne, alors qu'une solution existe pour desservir la nouvelle gare prévue Les Grands Pêcheurs : prolonger la ligne 9, à partir de son terminus actuel Mairie de Montreuil ; pour desservir la nouvelle gare Les Rigollots, coupler ligne de bus en site dédié et piste cyclable, comme le préconise le SGPI. Le ministre des Transports actuel ne peut pas ignorer ces solutions alternatives. Le ministre de la Transition écologique ne peut pas ignorer que les bois de Boulogne et de Vincennes constituent les deux poumons verts de Paris, particulièrement précieux à l'heure du réchauffement climatique. Il ne peut pas non plus ignorer que le report modal prévu pour ce métro n'étant que de 6,5%, son bilan carbone s'avère négatif. La ministre de la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Culture ne peut pas ignorer que le bois de Vincennes, ancien terrain de chasse des rois de France durant des siècles, épargné par la Révolution et deux guerres mondiales, relève du patrimoine national. Le Premier ministre ne peut laisser la présidente de la Région Ile-de-France, soutenue par quelques élus locaux, imposer un projet obsolète car conçu il y a un quart de siècle, lorsque la lutte contre le réchauffement climatique n'était pas encore une priorité et que le développement des mobilités douces et du télétravail n'était pas encore au goût du jour. En conséquence je suis totalement défavorable à ce projet et même à son étude. J'attends des représentants de l'État qu'ils aient le courage politique de dire la vérité sur ce dossier et qu'ils le désapprouvent.
Mail 6325			X													X	Un Anonyme de Deuil-la-Barre a écrit : Contestation projet Tronçon Est du BIP. Par ce message je demande le retrait du projet de tronçon EST du Boulevard du Parisis (BIP) qui va défigurer les villes de Groslay, Sarcelles et Garges,
Mail 6326								X									M. WOFSY maire de Chevry-Cossigny a écrit : Bénéficiaire d'une pastille d'urbanisation supplémentaire. Je me permets de vous solliciter dans le cadre de l'enquête publique menée par le Conseil Régional d'Ile-de-France concernant l'élaboration du SDRIF-E. Je précise que cette contribution est déposée en tant que Maire de Chevry-Cossigny et au nom de l'équipe municipale dans l'intérêt de la ville et de ses habitants. Il me paraît essentiel de vous faire part d'un projet porté de longue date par la ville et la Communauté de communes de l'Orée de la Brie dont je suis également vice-président qui serait en question par les modalités d'application du SDRIF-E tel qu'il est prévu actuellement. Aussi, cette contribution vise à vous présenter succinctement ce projet et à vous faire part de la demande formulée par la ville de Chevry-Cossigny et la Communauté de communes de l'Orée de la Brie de pouvoir bénéficier d'une pastille d'urbanisation de 10 hectares. En 2008, la ville de Chevry-Cossigny a créé la ZAC multi sites des NOUVEAUX HORIZONS composée de 3 espaces : - Un secteur consacré aux activités au SUD de 20 000 M2 de SHON - Un secteur consacré aux activités au NORD de 30 000 M2 de SHON - Un secteur consacré au logement de 14 900 m2 de SHON (située dans une dent creuse) En 2010, la compétence « Zone d'aménagements Concertés » est transférée à la Communauté de communes de l'Orée de la Brie. En juillet 2011, le conseil communautaire dûment réuni attribue la concession d'aménagement de la ZAC des Nouveaux Horizons à la société d'aménagement des Nouveaux Horizons. Dans la continuité, le traité de concession entre les deux parties est signé. En juillet 2015, le conseil départemental de Seine-et-Marne prend en considération le projet de création des deux zones d'activités qui induisent la création d'une voie nouvelle entre la RD215 et la RD51e1. A cette occasion, toutes les autorisations administratives sont délivrées pour la création de ces voiries qui seront ensuite intégrées dans le domaine public routier départemental. En 2018, la révision du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Chevry-Cossigny entérine la création de ces 3 zones : - Zone AUx pour la zone d'activité Sud - Zone AUXb pour la zone d'activité Nord - Zone AUa pour la zone logement située A l'automne 2020, la municipalité relance le projet afin de finaliser dans un premier temps les deux zones d'activités. Dès lors, l'aménageur retenu en 2011 prend toute sa part dans ce processus. Les contacts sont initiés avec le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>propriétaire des terrains situés en zone AUXa. Les deux parties trouvent un accord à l'automne 2023. Fin 2023, les études de sol sont lancées et toutes les études finalisées. Le projet est présenté à de nombreuses reprises dans les publications municipales et la presse locale. Alors que le dossier loi sur l'eau est en cours de finalisation, le démarrage des travaux est programmé d'ici 12 mois. Concernant la zone AUXB, les négociations sont en cours.</p> <p>Début 2024, l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France entame même une procédure de préemption d'une partie des terrains concernés. Les contacts ont été menés avec les autres propriétaires fonciers afin de concrétiser l'aménagement de cette zone d'ici l'horizon 2026.</p> <p>Parallèlement, l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France est également missionné pour réaliser une étude de faisabilité sur la partie logement, située dans une dent creuse de la ville.</p> <p>La volonté de l'équipe Municipale et de la communauté de communes est d'y aménager un écoquartier d'ici 2030. Les consultations sont en cours et des offres d'achat devraient être formalisées auprès des propriétaires fonciers d'ici cet été. La réalisation de cette ZAC multi sites et l'aménagement de ces 3 zones correspond à une réelle volonté de pouvoir équilibrer le logement et l'emploi sur notre territoire. La perspective d'accueillir deux nouvelles zones d'activité offre la possibilité de rééquilibrer le nombre d'emplois sur la commune mais offre de véritables perspectives pour les entreprises locales, TPE comme PME, mais aussi pour des artisans et autres professions libérales. La proximité des axes structurants comme la francilienne, la A4 ou encore la N4 a d'ores et déjà suscité l'intérêt de plusieurs entrepreneurs qui souhaitent réserver dès à présent des locaux dans ces futures zones d'activité. Concernant la partie logement, il paraît essentiel de pouvoir proposer de nouvelles habitations pour répondre aux enjeux démographiques de la Région Ile-de-France tout en préservant notre patrimoine naturel et dans le strict respect de la Zéro Artificialisation des sols. La création d'un futur éco quartier, qui placera les enjeux environnementaux au cœur du projet, est une véritable opportunité pour redessiner cette dent creuse située entre deux quartiers pavillonnaires et le long de la route départementale 216 traversée par plus de 10 000 véhicules jours.</p> <p>Considérant l'antériorité de ce projet de ZAC multi sites, Considérant le besoin du territoire à pouvoir équilibrer l'activité économique et le logement, Considérant les impératifs de la Région Ile-de-France à pouvoir se développer et accueillir de nouvelles entreprises Considérant les besoins en matière de logements, Considérant la cohérence du projet porté par la ville et la communauté de communes de l'Orée de la Brie, La ville de Chevry-Cossigny et la communauté de communes de l'Orée de la Brie sollicitent l'obtention d'une pastille supplémentaire dans le cadre de l'élaboration du SDRIF-E afin que ces nouvelles zones puissent être réalisées.</p>
Mail 6327								X									<p>Un Anonyme de Feucherolles a écrit : Ajout d'une pastille d'urbanisation à Feucherolles. Opposition au projet, il faut conserver les terrains agricoles qui sont en constante diminution.</p>
Mail 6328																	<p>Mme BELLEGO de Lésigny a écrit : Projet de construction de 1500 logements sur la rd354 entre Lésigny et Ozoir la Ferrière. Mon avis concernant ce projet est totalement défavorable.</p>
Mail 6329		X										X					<p>M. CHATAIN de Crouy/Ourcq – pour l'Association de sauvegarde de la basse vallée de l'Ourcq - a écrit : Nous souhaitons porter à votre connaissance les éléments suivants au risque d'envisager un développement urbain en contradiction avec la réalité du terrain que notre association défend depuis 1980. Premier point : Symbole "pôle gare" invitant au développement urbain dans un rayon limité à 2km autour de la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>gare.</p> <p>- Première objection : La gare est située en covisibilité directe avec le donjon du Houssoy, monument historique classé dont l'ASBVO est à l'origine de son acquisition publique. L'office de tourisme Meaux-Marne-Ourcq et l'ASBVO placent ce monument comme le potentiel touristique du village. Urbaniser ses abords (une OAP est prévue actuellement au PLU) relève de l'assurance d'une bataille associative et citoyenne dans le village. Cette mesure relative à l'urbanisation autour des gares, si elle est pertinente ailleurs, ne l'est pas à Crouy-sur-Ourcq, dans un rayon de 100m autour de la gare, du point de vue du patrimoine bâti.</p> <p>- Seconde objection : La gare est située dans le marais. L'eau affleure dans la salle basse du donjon du Houssoy. Il n'est pas possible de se limiter au simple avis de l'Aven du Grand Voyeux pour qualifier la prairie de l'OAP comme non humide. Il est évident que si l'on veut urbaniser les abords de la gare deux solutions sont possibles : soit des stationnements souterrains avec des cuvelages hors de prix, soit des stationnements extérieurs parfaitement en contradiction avec les égards dus au donjon du Houssoy. Là encore, cette mesure relative à l'urbanisation autour des gares, si elle est pertinente ailleurs, ne l'est pas à Crouy-sur-Ourcq du point de vue de la nature de son contexte en zones humides (anciennes douves, nappe phréatique affleurante, prairie humide).</p> <p>Second point : Absence du symbole "sanctuariser l'armature verte" et absence de couleur "maintien des connexions écologiques"</p> <p>- Première objection : L'ASBVO est à l'origine de l'acquisition et réhabilitation écologique du marais de Bourneville (60) en amont du marais de Négando de Crouy-sur-Ourcq. Sur la base de cette réussite réalisée dans les années 80, l'ASBVO et l'Aven du Grand-Voyeux ont mis toute leur énergie dans la valorisation du marais de Négando (au cœur du marais, en pleine vallée de l'Ourcq). Le marais de Négando est au cœur de l'armature verte constituée en aval par l'Aven du Grand-Voyeux (réserve régionale, CPIE) et par le marais de Bourneville (en amont). Il importe d'ajouter le symbole "Sanctuariser l'armature verte"</p> <p>- Seconde objection : La commune de Crouy-sur-Ourcq fortement alertée par les travaux, les animations pédagogiques et les publications de l'ASBVO s'engage cette année vers la constitution d'un ENS communal sur le marais communal de Négando en vue de la constitution ultérieure d'un ENS départemental. Ici encore, l'Aven du Grand-Voyeux (CPIE des Boucles de la Marne) est un partenaire. Cela montre bien que sur le terrain, les écologues de l'Aven ont identifié les liens écologiques entre les deux espaces. Il importe d'ajouter sur l'ensemble du marais de Négando et autres parties de marais le symbole "maintien des connexions écologiques".</p> <p>L'ASBVO espère que ce porté-à-connaissance sera suivi d'effets en vue d'une aménité générale dans le cadre d'une raison partagée au vu des objections.</p>
Mail 6330		X															<p>M. LAURENT de Noisy-le-Grand a écrit :</p> <p>Densification et inadaptation des services publics & autres.</p> <p>La densification de population de Noisy-le-Grand commence à poser des problèmes de vie au quotidien. L'arrivée de nouveaux Noiséens au profil assez jeune et familial n'est pas prise en compte pour ajustement des services publics et autres structures. Plusieurs structures d'accueil des services publics sont de plus en plus débordées et aucun signe de prise en compte de ces difficultés ne se fait voir (argument d'insuffisance budgétaire) :</p> <p>- les écoles ne peuvent plus accueillir tous les enfants le soir en centre de loisirs (pour réserver les places, 1er arrivés, 1er servis alors qu'il y a 4/5 ans, tous les enfants pour qui les parents en faisait la demande pouvaient être accueillis ; cela pose de vrais problèmes d'organisation pour les parents et génère des frais de garde parfois difficiles à gérer, cf. Pb d'errance de certains enfants en fin de journée).</p> <p>- les activités extra-scolaires proposées aux élèves par le passé sont arbitrées en défaveur des enfants.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<ul style="list-style-type: none"> - dans certains collèges, la capacité d'accueil est insuffisante, les classes sont de plus en plus chargées alors que des besoins d'accompagnement au plus près seraient nécessaires pour certains élèves (cf. population d'origine étrangère, difficultés dans certains quartiers type ZEP), des classes sont créées dans des Algeco de manière pérenne, les espaces de vie collective (cour, terrain de sport interne) sont sacrifiés pour faire des classes. - les associations sportives extra-scolaires doivent refuser des inscriptions des enfants faute de place pour accueillir une population toujours en croissance alors que le sport est une cause nationale... - les nouveaux centres de santé ou médecins de ville à peine installés déclarent ne pas pouvoir de « nouveaux » patients. L'errance médicale se répand. - les incivilités s'accroissent : dans les nouveaux bâtiments, les débris s'amoncellent, les poubelles débordent, comme si la ville ne suivait pas ou n'adaptait pas ses dépenses d'entretien et de gestion des déchets à l'augmentation de la population, les voitures stationnent sur les trottoirs...
Mail 6331			X						X							X	<p><u>Une Anonyme de Saint-Gratien a écrit :</u> Contre le projet du BIP tronçon EST. Saint Gratien à vélo cosignataire du manifeste vivre sans Bip, est contre le projet du bip tronçon EST. Saint Gratien à vélo est pour le développement des mobilités actives qui permettront de décarboner les villes, d'apporter une meilleure qualité de vie, bien-être, le vélo est un mode économique, bon pour la santé de tous contrairement aux motorisés qui apportent pollutions et nuisances sonores et... morts. 53 % des actifs de Plaine Vallée (représentant 18 villes du Val d'Oise) utilisent leur voiture pour leur trajet quotidien (travail), construire des routes n'apportera que du trafic supplémentaire toutes les études le prouvent. Il y a trop de voitures dans nos villes, trop de voitures sur l'espace public trop d'argent dépensé pour les motorisés, réduire l'impact de la voiture dans nos villes, c'est de santé publique. On peut mettre en place des infrastructures cyclistes en alternative au projet du BIP pour cela il faut un plan vélo ambitieux, la communauté de communes Plaine Vallée démarre des concertations sur son futur plan vélo, espérons qu'il serrât à la hauteur des enjeux de la transition écologique. Contre le projet EST du BIP, pour l'abandon du projet BIP dans sa globalité et pour une alternative décarbonée : le vélo</p>
Mail 6332												X					<p><u>Un Anonyme de Maurecourt a écrit :</u> Le SRCE adopté en septembre 2013 recommande la création, la restauration et la préservation des trames vertes et bleues majeures de la ceinture verte de Paris afin d'éviter l'encerclement, la fragmentation, les coupures, l'isolement des différents espaces urbains, agricoles, les forêts périurbaines et les cours d'eau. Les trames vertes et bleues sont les continuités écologiques majeures préservant les espaces naturels, les espaces naturels sensibles, les zones agricoles tampons en lisière des massifs (en) butte témoins boisés et la connexion des cours d'eau, la préservation en particulier de la faune terrestre. Le SRCE, l'IAURF et d'autres organismes citent en particulier les communes de Cergy, Pontoise Vauréal, Jouy le Moutier et Maurecourt comme unité paysagère remarquable. La commune de Maurecourt est citée page 21 du SRCE de 2013 comme la dernière ouverture, trame verte, bleue et blanche de notre zone (région) entre le massif de l'Hautail et le Vexin et un cours d'eau – l'Oise. Dans notre corridor vert sont reconnus les habitats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - forestiers - lisières forestières (loi Barnes) - espaces agricoles - prairies - berges naturelles <p>Nous, Maurecourtois, demandons que cet aspect de notre commune soit respecté et reconnue au SDRIF 2024 et</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6333		X	X														non aliéné par des voiries infranchissables. M. VILLAVCA maire de Servon a écrit : Inquiétudes liées au projet de développement urbain sur la commune d'Ozoir La Ferrière. En ma qualité de Maire de Servon, je vous sollicite dans le cadre d'un projet de développement urbain sur la commune d'Ozoir la Ferrière. Il me semble important pour notre commune d'évoquer l'importance de la préservation de notre territoire. Au vu des informations dont je dispose, le projet de la commune d'Ozoir la Ferrière a pour objectif, l'urbanisation d'environ 35 hectares de terres agricoles dans le but de construire 1500 logements ainsi qu'une zone d'activité. Un tel projet aurait pour effet, la création d'un nouveau quartier sur cette commune et engendrerait une population supérieure à celle de Servon. Alors que les conditions de circulation sont déjà plus que compliquées, les établissements scolaires surchargés et les transports publics extrêmement difficiles, l'arrivée de près de 4000 nouveaux habitants nous semble considérable et aurait pour effet d'aggraver encore d'avantage cette situation qui impacterait l'ensemble des communes voisines dudit projet. Par ailleurs, celui-ci aurait un impact négatif, de par son ampleur, sur l'écologie et le paysage naturel et agricole de nos territoires. De ce fait, je sollicite de votre part un avis défavorable à ce projet dans le SDRIF-E et le respect de la qualité de vie de nos concitoyens.
Mail 6334		X	X		X												M. HUET d'Ecouen a écrit : Pour une région qui reste vivable... L'étalement urbain est un problème qu'il faut contenir et de ce point de vue, les orientations générales du SDRIF-E quoique très perfectibles sont positives. Cependant la densification de nos villes est tout autant inquiétante. Disparition des jardins, des maisons anciennes qui font le charme de nos communes franciliennes au profit de la construction d'immeubles souvent assez laids. Et qu'on ne nous fasse pas croire que le renouvellement urbain va accroître la nature en ville comme le laissent penser les dessins de p 22 et 23 du document synthèse non technique du SDRIF-E qui montrent plus de verdure dans le schéma de ville densifié ! Le SDRIF-E va accentuer la densification. Il prend acte que la population d'Ile-de-France va continuer d'augmenter de 50 000 personnes par an. C'est de la folie et il y a de quoi rendre notre région encore plus invivable ! La région doit-elle se soumettre aux politiques d'Etat qui conduisent à cette tendance ? Au moins qu'on optimise l'utilisation des sols. S'il faut densifier, qu'on priorise strictement la densification sur les espaces déjà artificialisés trop fortement consommateurs d'espaces ; parking, zones commerciales, bureaux inoccupés, friches de zones industrielles ou commerciales, bâtiments inoccupés ou vétustes de nos petites villes et villages, construction de logement au-dessus des équipements publics neufs ou anciens qui le permettent. D'après ce que j'ai lu, je ne pense pas que le SDRIF-E aille suffisamment loin. Au contraire, il prévoit de l'artificialisation des sols pour des projets inutiles et contestables (Boulevard intercommunal du Parisis, Triangle de Gonesse, ligne 17...)
Mail 6335			X													X	M. MACHARD de Vert-Saint-Denis a écrit : MELUN - TRANSIT POIDS LOURDS AVENUE THIERS. Le collectif local anti-poids lourds pour une circulation libre apaisée et protégée (CLAP/CLAP) crée récemment pour contribuer à sécuriser la circulation notamment au cœur de Melun en limitant la traversée des poids-lourds en transit tient à exprimer son avis et ses propositions dans le cadre de l'enquête publique sur le SDRIF-E. L'avenue Thiers (tronçon de la D306 classée route à grande circulation est utilisée par de nombreux poids-lourds en transit Nord-Sud qui évitent les autoroutes A5 et A6 en raison des coûts du péage. Cette situation crée de nombreux dangers et génère une forte pollution attestée par les relevés locaux d'Airparif. Une pétition a déjà recueilli plus de 1100 signatures en quelques semaines. Le Préfet de Seine et Marne alerté par le Maire de Melun met en place un

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	comité de pilotage pour chercher des solutions alternatives et envisager le déclassement de ladite voie routière afin d'en interdire l'accès aux véhicules en transit. Le SDRIF-E préconise à juste titre l'utilisation de l'existant. L'association CLAP/CLAP propose d'inclure les autoroutes A5 et A dans le dispositif alternatif en y instituant la gratuité jusqu'aux limites franciliennes (A19). Cette solution permettra le déclassement en offrant un parcours alternatif devenu accessible et opposable en raison de sa gratuité. L'allègement induit en agglomération sera aussi bénéfique pour la forêt de Fontainebleau qui subit les mêmes désagréments générateurs d'accidents et d'atteinte à la biodiversité en forêt de protection. A l'heure de la transition écologique urgente, cette mesure - expression d'une volonté politique soucieuse de l'intérêt général - est techniquement facilitée par la possibilité de programmation numérique adaptée des tarifs aux actuels ouvrages de péage existants. Elle est également cohérente avec l'esprit initial qui avait conduit à faciliter les déplacements en petite couronne d'Ile de France lors de la création des autoroutes dans les années 50. Depuis cette date le développement de l'urbanisation induite a largement dépassé la petite couronne pour atteindre la grande couronne et au-delà. Ce serait donc justice et mise en cohérence des incantations récurrentes et légitimes concernant la protection de l'environnement avec les décisions politiques prises sur le terrain. La mise en œuvre du geste avec la parole. Cette observation dépasse le cadre strictement urbanistique du SDRIF-E mais de la même manière qu'un document d'urbanisme comme un schéma directeur peut imposer des interdictions et des protections géographiques et réglementaires aux collectivités et aux particuliers concernés, on peut admettre que dans le cas présent - compte tenu de l'intérêt général concernant à la fois l'agglomération melunaise et la forêt de Fontainebleau - s'opposer à une utilisation restreinte en raison de son coût d'un équipement structurant relève de ses compétences en terme de déclencheur et acteur d'un processus politique à initier.
Mail 6336			X													X	<u>M. POISSON de Montmorency a écrit :</u> Contre le BIP. Habitant Montmorency, je m'oppose vivement à la construction du BIP. C'est un projet qui n'a plus lieu d'être aujourd'hui et une aberration écologique. Je pense qu'il serait plus intelligent de développer la mobilité douce !
Mail 6337					X											X	<u>Mme FARGE d'Ablon a écrit :</u> Port en face d'Ablon. Je m'oppose formellement au projet de port industriel de grande envergure située à Vigneux sur Seine face aux rives d'Ablon. Ce projet aurait des conséquences terribles pour la biodiversité, les nuisances sonores et visuelles ainsi que la solution et les risques pour la santé des habitants.
Mail 6338			X														<u>M. BARBE a écrit :</u> Il est à mon sens vital pour la ville de Drancy d'obtenir une prolongation de la ligne de métro jusqu'à son centre Cela permettra de désengorger les lignes de bus et de RER B archi saturées sur Drancy.
Mail 6339								X									<u>M. LE PAGE de Guigneville/Essonne a écrit :</u> Potentiel Gare. Dans le SDRIF actuel, la commune de Guigneville sur Essonne est intégrée dans le cercle du pôle gare de la Ferté Allais. A la lecture du projet arrêté, pour le nouveau SDRIF-E, notre commune n'aurait plus de potentiel gare. Nous ne comprenons pas cette perte d'attractivité, sachant que la gendarmerie, le collège, les écoles et la mairie sont à moins de 2 km de la gare Nous demandons que notre commune retrouve son potentiel gare au titre de L'OR91.
Mail 6340					X								X		X		<u>Une Anonyme de Bussy-Saint-Georges a écrit :</u> Maintien du plan d'eau à Bussy-Saint-Georges.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Je m'oppose fermement à la demande de suppression d'un plan d'eau à Bussy-Saint-Georges, selon la demande de Marne et Gondoire. La suppression d'un plan d'eau constituerait une perte écologique grave et irait à l'encontre des objectifs du SDAGE et du SAGE qui visent à protéger et restaurer les zones humides. Sans compter que les plans d'eaux sont des refuges de fraîcheur pour la population lors des vagues de chaleur, et participent avec les arbres à limiter l'étendue et l'impact des îlots de chaleur urbains, et à abaisser la température au sol à un niveau supportable. Plusieurs arguments motivent mon opposition :</p> <p>1. Importance écologique des plans d'eau : Les plans d'eau, en tant que zones humides, constituent des réservoirs de biodiversité précieux. Ils abritent une flore et une faune uniques et fragiles, contribuant à la richesse écologique du territoire. Ils jouent également un rôle essentiel dans la gestion des crues en stockant l'eau de pluie et en régulant le débit des cours d'eau. De plus, ils participent à l'assainissement de l'eau et à la lutte contre l'érosion des sols.</p> <p>2. Non-respect de la démarche ERC : La suppression d'un plan d'eau implique nécessairement une étude d'impact et la mise en œuvre de la démarche ERC (Éviter, Réduire, Compenser). Or, il n'est fait mention d'aucune étude d'impact dans le dossier présenté, ce qui constitue un manquement grave aux obligations légales. La suppression d'un plan d'eau sans compensation écologique équivaut à une destruction pure et simple de la biodiversité et des fonctions écologiques associées.</p> <p>3. Incohérence avec les objectifs du SDAGE et du SAGE : Le SDAGE et le SAGE fixent des objectifs clairs de protection et de restauration des zones humides. La suppression d'un plan d'eau va à l'encontre de ces objectifs et fragilise encore plus un environnement déjà menacé.</p> <p>4. L'importance des plans d'eau et ouvrages paysagés de gestion des eaux pluviales pour rafraichir la ville L'ADEME dans son livret "Rafraichir les villes, des solutions variées" recommande de favoriser l'évaporation et l'évapotranspiration en ville par des solutions fondées sur la nature, les cours d'eau et les rivières étant l'un des moyens listés ne comportant pas d'impact négatif, et pouvant constituer avec leurs abords végétalisés des espaces de fraîcheur accessibles à tous durant une vague de chaleur caniculaire comme on en connait de plus en plus fréquemment, afin que la ville continue d'être vivable.</p> <p>5. Absence d'alternative crédible : Le dossier ne présente aucune alternative crédible à la suppression du plan d'eau.</p> <p>La préservation de la biodiversité et des espaces naturels est une priorité absolue, et la suppression d'un plan d'eau sans justification écologique et sans alternative crédible est inacceptable.</p>
Mail 6341																X	<p>Mme NEDELEC (FNE Paris) a écrit : Prise en compte de la pollution sonore. Pour FNE Paris, le SDRIFe doit intégrer l'impact majeur sur la santé de la pollution sonore et émettre les règles permettant de l'atténuer et d'y remédier. Cette contribution s'appuie sur le rapport du CESER et reprend à son compte la totalité de l'avis émis et les conclusions du rapport.</p> <p>Article 1 : Faire de la santé des Franciliens une priorité régionale notamment par la lutte contre la pollution sonore La Région Île-de-France cumule les nuisances dommageables à la santé dont la pollution sonore. Un renversement des priorités mettant la santé et la qualité de vie au premier ordre des préoccupations de la Région pourrait être un axe très puissant de communication et d'action afin de répondre à ce qui constitue un véritable problème de santé publique.</p> <p>Article 2 : Adopter les seuils et recommandations de l'OMS comme références plus ambitieuses que la réglementation française et pousser à la révision des règles et lois concernant la pollution sonore L'exposition de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>la population est exprimée selon les indices européens Lden (indice « Day, Evening, night ») sur 24h et Ln (indice du bruit nocturne, associé au risque de trouble du sommeil), pour lesquels le code de l'environnement fixe des objectifs respectifs de 68 et 62 dB(A). En intégrant les recommandations de l'OMS, la Région peut devenir un exemple national. Les seuils fixés par l'OMS sont pour une exposition moyenne au bruit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - trafic routier : 53 dB Lden et 45 dB Lnight, - trafic ferroviaire : 54 dB Lden et 44 dB Lnight, - trafic aérien : 45 dB Lden et 40 dB Lnight, - bruit récréatif : 70 dB LAeq/24h (niveau sonore moyen sur 24 heures). <p>Article 3 : Faire de BruitParif l'observatoire régional du bruit en Île-de-France sur le modèle d'Airparif avec un statut réglementaire pérennisé dans un contrat de Plan Etat-Région à harmoniser au plan national avec les autres régions. Comme pour la pollution atmosphérique, la Région peut contribuer à donner une forte ampleur à BruitParif comme observatoire régional de la pollution sonore s'attaquant à tous les bruits dont ceux de voisinage appuyé sur les recommandations de l'OMS afin de définir des seuils globaux de bruit. Cet observatoire doit poursuivre trois missions essentielles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - informer et sensibiliser les citoyens au degré de pollution sonore auquel ils sont exposés en cumulatif, - permettre la mise en place de méthodes de régulations plus efficaces que celles qui existent aujourd'hui et reposantes sur des mesures objectives de niveaux sonores et des seuils à respecter, - prioriser et agir sur les points noirs du bruit. <p>Article 4 : Participer à la mise en place d'une régulation du bruit plus efficace et rapide. Les victimes de la pollution sonore font face aujourd'hui à une immense difficulté pour se faire entendre et pour retrouver un environnement sonore sain. Cette asymétrie bénéficie aux pollueurs et appelle des mesures urgentes. La régulation peut s'appuyer sur trois temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un constat rapide et objectif par des niveaux sonores définis, - un temps de conciliation à durée limitée, - un temps de sanctions transparentes, rapides, efficaces et non contestables. <p>Aujourd'hui les sanctions sont inadaptées, la création de sanctions dissuasives doit être envisagée.</p> <p>Article 5 : Prendre en compte et limiter l'exposition au bruit dans tous les plans régionaux : Schéma directeur de la région Île-de-France - Environnemental (SDRIF-E), Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), Plan régional santé environnement (PRSE) etc. Le Ceser appelle à une mise en cohérence volontariste des orientations du futur SDRIF-E avec les actions indirectes du Conseil régional sur le bruit à travers ses autres compétences (SRCAE, PRSE) de sorte que le traitement du bruit devienne une des clés du déploiement de l'écosystème de la santé environnementale régionale. La logique foncière des documents d'urbanisme doit aujourd'hui céder le pas à la problématique de la santé humaine et le SDRIF-E devrait afficher cette logique. C'est pourquoi le Ceser insiste sur la nécessité d'un traitement urgent des points noirs et des secteurs à enjeux prioritaires autour des grandes infrastructures routières et le long de certains sillons ferroviaires, mais aussi au sein des secteurs survolés, où les nuisances aéroportuaires peuvent se cumuler avec les problèmes posés par la route ou le rail. S'agissant des zones en situation de surexposition, le Ceser émet le vœu que le SDRIF-E promeuve une vision partagée entre les multiples acteurs concernés de l'aménagement des « corridors aéroportuaires » (dans le respect des plans d'exposition au bruit), qu'il s'agisse du corridor « Paris-Le Bourget- Roissy » ou du bassin « Grand Orly ». Il souligne que la Région peut jouer un rôle fondamental dans cette orientation par son inscription dans le SDRIF-E qui doit se décliner lui-même dans l'élaboration et la mise en œuvre des différents plans dont les</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Plans locaux d'urbanisme – Intercommunaux (PLU-I) à l'horizon 2040, ceux-ci pouvant contenir des prescriptions contraignantes et opposables afin de prévenir des expositions au bruit et en limiter l'augmentation. Le Ceser regrette que le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) régional ne prévoise pour l'instant aucune disposition spécifique de prévention du bruit, ce qui n'incite pas à rendre plus concrète la mise en œuvre du Plan de prévention du bruit dans le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF). Article 6 : Intégrer les données environnementales à l'élaboration des PLU-I pour éviter les injonctions contradictoires entre densité et santé Le Ceser recommande une sensibilisation accrue des élus locaux à la question de la prévention du bruit dès l'élaboration du PLU-I de façon à intégrer, au-delà de la dimension foncière, la pollution sonore dans le droit des sols. Le Ceser constate que la prise de conscience des effets délétères de l'exposition au bruit sur la santé n'empêche pas la nocivité de certains projets d'aménagement tel que le projet de cité scolaire internationale à Gonesse porté par la Région. L'enjeu est de concevoir les projets d'aménagement en conséquence par la prise en compte du bruit sur rue (45 dB en façade), la localisation des bâtiments loin des axes problématiques, l'épaisseur des bâtiments limitée à douze mètres pour que les logements restent traversants, les revêtements de chaussée, la pose de murs antibruit avant démarrage des projets, etc. et d'inclure dans la vision stratégique du territoire la protection phonique des secteurs les plus exposés au bruit (nuisances supérieures à 65 dB). Le Ceser invite la Région à traiter la question de la densification urbaine en Île-de-France en lien direct avec les questions de santé et propose que le SDRIF-E définisse des zones noires du bruit, équivalentes aux « zones C » applicables aux nuisances sonores ferroviaires et routières qui seraient insusceptibles d'être mobilisées pour de nouveaux logements, et constitueraient une valeur limite de densification et un futur référentiel du SDRIF-E. Cette disposition pourrait être déclinée sous la forme de carte de zonage calquée sur celles des cartes du bruit à joindre aux documents réglementaires. Article 7 : Créer un cadre contractuel et référentiel commun sur la résorption du bruit ou un label régional type « Objectif quartier calme » Il est rappelé que 14 % du coût total du bruit (42,6 Mds€ en Île-de-France) correspond aux coûts engendrés par les dépréciations immobilières, les pertes induites de productivité et les coûts médicaux liés au bruit. Le PPBE vise « à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes » ...
Mail 6342		X	X					X						X			M. ROBERT membre du Mouvement National de Lutte pour l'Environnement -MNLE- a écrit : Le projet du SDRIF-E doit organiser le développement de la région IDF jusqu'en 2040. Il s'impose à tous les documents d'urbanisme. Ce projet porte l'aggravation des inégalités sociales et territoriales accompagnant l'approfondissement de la crise écologique, dans un raisonnement ancien au service du marché. Pour répondre aux besoins des habitants, il faut s'affranchir des impératifs imposés essentiellement au service des règles du marché à longueur de chapitres du projet d'orientation : impératifs économiques, attractivité, innovation, etc. ...Il faut changer de paradigme ! POUR BIEN VIVRE ET HABITER EN IDF : Préserver les terres agricoles, stopper l'artificialisation des sols pour une ceinture maraîchère en IDF, utile et nécessaire à l'alimentation des habitants en dépassant la faible autonomie de 2 / 3 jours. La région ne peut pas autoriser l'urbanisation des terres agricoles : De 13,4 ha à Taverny 95, de 50 ha à Saclay 91, de 75 ha du Triangle de Gonesse 95, de 85 ha du Val de Bréon de 16,7ha à Bernes/Oise : projet d'une prison, de 22,8ha à Crisenoy : projet d'une prison, de 20ha à Magnanville : projet d'une prison, de 15ha à Tremblay en France 93 : projet d'une prison.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>L'artificialisation des sols, d'espaces naturels aggrave l'érosion de la biodiversité utile aux équilibres : mise en place d'une fiscalité béton. Désimperméabiliser les parkings de surface pour favoriser l'écoulement des eaux.</p> <p>Transports du quotidien et industriels :</p> <p>Lutter contre le réchauffement climatique et favoriser la qualité de vie des habitants suppose la dominante donnée aux transports collectifs du quotidien. Les désordres récurrents, quotidiens du RER B que subissent les usagers doivent disparaître : Modernisation du matériel roulant, fréquences, régularités augmentées et confort. Création de lignes de bus : offre d'une alternative réelle d'un maillage de Transports en Commun répondant aux besoins des usagers – 24/24 et 7j/7.</p> <ul style="list-style-type: none"> °Abandon du projet CDG Express entre Mistry–Mory et Roissy Aéroport par la construction d'une desserte Sud d'une branche du RER B. °Préserver la petite ceinture ferroviaire en tant qu'infrastructure de fret ferroviaire. °Développer le fret ferroviaire afin de réduire l'impact du trafic routier sur l'environnement, la mortalité. °Réduire le trafic poids lourds : mise en place d'une écotaxe en IDF (voir COP IDF). °Développer le fret fluvial. °Protéger le site ferroviaire de Villeneuve-Triage, site multimodal à envergure internationale. °Réduction du trafic aérien du Bourget et de Roissy : à Roissy, prévision de passer de 500.000 à 710.000 mouvements /an, les associations riveraines réclament une limite à 440.000 mouvements/an, couvre-feu la nuit. Les maladies provoquées par les nuisances sonores et la pollution de l'air sont connues, reconnues, répertoriées par la Sécurité Sociale !! Les riverains peuvent perdre jusqu'à 2ans ½ de vie. <p>Réindustrialiser le territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> °Réimplanter de l'industrie (emplois) et des activités non polluantes au cœur des bassins de vie pour limiter le temps de déplacement domicile-travail, développer des emplois qualifiés, pas de nouveaux centres commerciaux. °Rééquilibrer les territoires, sortir des logiques de pôles, le but étant de diminuer les déplacements lointains et quotidiens. <p>HABITER EN IDF</p> <ul style="list-style-type: none"> ° Concrétiser le droit à un logement digne et accessible financièrement. ° Programme urgent : supprimer les passoires thermiques par une isolation performante du bâti ; ° Construire des logements plafonnés à 60.000 par an ; la surdensification des quartiers n'est pas souhaitable ni vivable. ° Supprimer la loi « anti-ghetto », ° Réquisition des logements vacants, ° Encadrement des loyers. <p>POUR UNE IDF DES 20 MN :</p> <p>Education :</p> <ul style="list-style-type: none"> ° Création des nouveaux lycées et diversification de l'offre de formation, ° Construction d'universités et soutien à la mise en place de nouvelles formations supérieures et universitaires réparties sur le territoire ; <p>Prévoir la construction d'hébergements étudiants.</p> <p>Santé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ° Promouvoir un maillage de maisons de santé pluridisciplinaires / territoire ;

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	° Arrêt des fermetures de lits dans les hôpitaux. QUALITE DE L'AIR ° il convient d'améliorer la qualité de l'air en milieu souterrain : les valeurs relevées, 5 x supérieures aux limites recommandées par l'OMS sont constatées, il convient de contrôler vivement le plan air adopté en 2013. ° L'air respiré en extérieur : L'air respiré provoque 40.000 morts /an !! En l'absence d'objectifs dans le projet SDRIF-E, combler le manque en intégrant les objectifs de l'OMS dans les orientations du projet avec le plan air adopté en 2023 par le Conseil Régional.
Mail 6343			X														X Une Anonyme de Deuil-la-Barre a écrit : J'habite à Deuil la barre et je suis contre l'extension du BIP qui est un contresens écologique : toujours plus de pollution, de nuisances sonores (ajoutées à celle de l'aéroport de Roissy), de bétonisation, à un moment où le réchauffement climatique menace la vie dans nos villes. Merci d'écouter les premiers concernés, nous, les habitants directement impactés par ces travaux !!!
Mail 6344																	X La communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise a écrit : Suite au dépôt de l'avis de la commune de Vernouillet sur le SDRIF-E arrêté en Conseil régional le 12 juillet 2023 dernier, la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) prend acte de cet avis, et soutient la demande de la commune de supprimer le terrain du lieudit "Terres Rouges" de l'armature verte à sanctuariser en raison du projet d'aménagement de la commune sur son territoire. Cet aplat « sanctuariser l'armature verte » et l'orientation réglementaire (OR2) qui y est associée excluent toute nouvelle urbanisation, ce qui contraint très fortement la commune en termes de développement sur ce secteur.
Mail 6345																	X CU GPS&O Communauté Urbaine Grand Paris Seine & Oise a écrit : Suite au dépôt de l'avis de la commune d'Andrézy sur le SDRIF-E arrêté en Conseil régional le 12 juillet 2023 dernier, la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) prend acte de cet avis et soutient la demande de la commune de supprimer l'aplat "armature verte à sanctuariser" sur tout le secteur sud-est de la commune d'Andrézy comprenant : - la zone d'activités économiques des Cetton, classée en zone UEe du PLUi en vigueur qui fera l'objet d'un projet concernant le futur CTM de la commune. - la zone naturelle équipement (NE) objet d'un projet de complexe sportif
Mail 6346								X									X Mme ANDRE des Chapelles-Bourbon a écrit : Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la délibération du Conseil Communautaire du Val Briard du 14/03/2024, émettant un avis favorable sur le projet de SDRIF-E, sous réserve de prendre en compte la demande formulée dans le courrier d'avis, déjà déposé le 23/02/2024 sur dans le présent registre dématérialisé.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>CONSIDERANT que la demande (formulée à la Région Ile-de-France, dans le courrier de contribution d'avis sur le projet du SDRIF-E du 30 mai 2023) de modification du potentiel d'urbanisation en extension sur les communes de Rozay-en-Brie et Lumigny-Nesles-Ormeaux a bien été prise en compte.</p> <p>CONSIDERANT que la proposition de suppression d'une pastille de potentiel d'urbanisation de 25 ha, sur des parcelles agricoles, propriétés de la Communauté de Communes du Val Briard, situées sur les communes de Châtres et Les Chapelles Bourbon (site dit du Val Bréon 2) a bien été entendue afin de permettre un équilibrage des surfaces à artificialiser, et répondre aux enjeux environnementaux imposés par le ZAN (Zéro Artificialisation Nette).</p> <p>Après délibération, le Conseil Communautaire, à l'unanimité :</p> <p>Article 1 :</p> <p>EMET un avis favorable sur le projet de SDRIF-E arrêté le 12 juillet 2023 par le Conseil Régional, sous réserve de prendre en compte la demande formulée dans le <u>courrier annexe</u> (déposé dans le registre numérique d'enquête publique dématérialisée), qui consiste à l'autorisation de toutes les activités économiques (industrielles, artisanales, tertiaires ou logistiques), sur le site du Val Bréon 2, tout en privilégiant les activités industrielles et des activités productives.</p> <p><i>La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal administratif de Melun dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.</i></p> <p>Pour extrait conforme, le 14 mars 2024</p> <p>La Secrétaire de séance Céline MICHARD</p> <p>Le Président, Marc GUYPERS</p> <p>Acte certifié exécutoire compte tenu :</p> 
Mail 6347			X						X								<p>M. CHAUMARD de Noisy-le Sec a écrit : Contre le développement des projets autoroutiers et les sources de bruits et d'émission de chaleurs. Selon des études épidémiologiques, la pollution de l'air à proximité aux grands axes routiers provoque : de l'asthme et des troubles de la fonction pulmonaire ; des pathologies cardiovasculaires (infarctus aigu du myocarde...) ; la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	survenue de leucémies chez l'enfant ; une diminution de l'espérance de vie ; un retard cognitif et le développement de maladies neurodégénératives. à contrario des études canadiennes démontrent que le fait d'avoir une vue sur un espace vert diminue les risques cardio-vasculaires. Le bruit des autoroutes en projet s'additionnerait avec celui des survols aériens de Roissy, du Bourget et d'Orly qui dépassent déjà les seuils recommandés par l'OMS. Le tracé du BIP par exemple passe dans la zone C du Plan d'exposition au bruit de Roissy. Le bruit est la seconde cause de morbidité environnementale derrière la pollution atmosphérique. Elle augmente les maladies cardiovasculaires, le diabète, l'obésité, provoque des troubles du sommeil ainsi que des perturbations de la santé mentale et des systèmes immunitaire et endocrinien. La région doit donc prendre en compte les conséquences et œuvrer afin de stopper tout projet remettant en cause la santé des franciliens.
Mail 6348									X							X	Une Anonyme de Taverny a écrit : Je m'oppose très vivement à la construction du BIP dans le Val d'Oise car il est plus important que jamais de préserver des espaces naturels qui sont des réserves de biodiversité, dont l'effondrement est connu de tous, et des capteurs de CO2, indispensables pour lutter contre le dérèglement climatique qui menace l'avenir l'ensemble du vivant. Or, ce projet anachronique détruirait ces espaces précieux, amènerait des nuisances sonores qui s'ajouteraient à celles existantes, notamment aériennes, de la pollution atmosphérique, et impacterait négativement la vie des populations proches. Prenons notre avenir et celui de nos enfants en main et arrêtons de tout détruire envers et contre tout.
Mail 6349		X															M. SCHWARTZ de Villennes/Seine a écrit : AOP Breteuil Villennes sur Seine. Sur les terrains agricoles en face de l'école des Sables à Villennes sur Seine (Hameau de Breteuil), on y voit fréquemment des faons ou des biches, ou des faisans. Cet espace de verdure et de biodiversité doit être protégé ! De plus cet espace est à plus de 2 km du centre-ville, sans transport en commun ni commerce, avec entre le centre-ville et ce hameau une partie boisée qu'il faut la aussi préserver. Donc, non à la construction d'une centaine de logements et immeubles. Il faut densifier le centre-ville.
Mail 6350		X													X		Une Anonyme de Lésigny a écrit : Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir. Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser.
Mail 6351		X													X		Un Anonyme de Lésigny a écrit : Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir. Idem mail 6350.
Mail 6352		X															Mme MARTIN de Férolles-Attilly a écrit : Non à la sur urbanisation à Ozoir La ferrière !!!! Depuis deux ans, des tours d'immeubles poussent comme des champignons sur chaque micro parcelle de nature. Il n'y a plus rien de nature ni d'espace qui faisait le charme de cette petite ville. En dehors de l'esthétique, le Maire ne tient pas compte du goulot d'étranglement qu'il est en train de créer autour de l'axe qui dessert toutes les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	communes alentours (rondpoint Ozoir, Chevry et ceux qui viennent de Lésigny et de Pontault). Je suis passée de 15 mn de temps de trajet pour déposer ma fille à 50 mn à 8h00 ! C'est inadmissible. Les acheteurs ne peuvent plus sortir de chez eux à Ozoir tellement les rues sont embouteillées ! STOP A LA SPECULATION
Mail 6353		X						X									<p>M. SALIGNAT de Gazeran a écrit :</p> <p>Gazeran - demande de prise en compte des « coups partis », et demande d'ajout d'une demi-pastille d'urbanisation préférentielle.</p> <p>Les élus des communes rurales sont convaincus que les "coups partis" jouent un rôle essentiel dans le dynamisme et le développement de nos communes : ces projets, lorsqu'ils sont planifiés et réalisés de manière équilibrée, contribuent significativement à l'amélioration de la qualité de vie de nos concitoyens. Cependant, nous sommes également conscients des défis posés par l'artificialisation générée par de tels projets. Il est primordial de souligner que cette artificialisation ne devrait en aucun cas compromettre les projets à venir d'ici 2040. Nous encourageons vivement la Région à prendre en charge la couverture des surfaces artificialisées générées par ces "coups partis", sans pour autant empiéter sur le potentiel non cartographié qui reste dédié aux projets futurs. En effet, préserver cette marge non cartographiée est essentiel pour permettre aux communes de planifier et de mettre en œuvre des projets innovants, en phase avec les besoins évolutifs de nos populations. Il est de notre intérêt commun de garantir que l'urbanisation actuelle ne compromette pas les opportunités futures d'un aménagement durable des territoires. Nous vous prions de prendre en considération cette contribution dans le processus de révision du SDRIF-E. Nous sommes convaincus qu'ainsi nous pourrions élaborer un schéma directeur régional qui préserve l'équilibre entre les projets actuels et les opportunités futures. A titre spécifique pour la commune de Gazeran, limitrophe de la ville de Rambouillet, pôle relais de la Communauté d'Agglomération de Rambouillet Territoires, un sujet similaire se pose. Bénéficiant de la dernière gare située en réseau Ile-de-France, d'un cadre de vie privilégié et d'un panel d'équipements publics complet, la ville connaît une forte croissance démographique ; sa population a quasiment triplé depuis les années 1970, et est proche aujourd'hui du seuil de 1500 habitants. La commune fait aujourd'hui face à de nombreux défis, à savoir préserver la richesse des terres agricoles et la qualité de ses espaces naturels, mais surtout gérer les besoins en équipements comme en offre de logements adaptés au parcours résidentiels des jeunes ménages. A cet effet, j'ai dû lancer en 2022 une modification du Plan Local d'Urbanisme afin de permettre la construction d'un restaurant scolaire et de 4 classes supplémentaires sous forme de modulaires. Cette solution a été une réponse provisoire dans l'urgence ; aujourd'hui le site est saturé. Par ailleurs d'autres équipements doivent être prévus à long terme, tels que, par exemple et sous réserve de consensus et d'études plus approfondies : centre de loisirs, ateliers municipaux, crèche, future mairie, etc. Ces équipements ne pourront être programmés qu'à proximité du village et de la gare, à l'appui d'une offre diversifiée d'habitat, dont des logements à prix maîtrisés. Les terrains concernés ont déjà été classés en zone constructible par le passé ; au vu de l'aménagement bientôt terminé du quartier des Badelins qui fait la jonction avec le site de la gare, ils vont, quoi qu'il en soit, se retrouver enclavés entre des espaces construits. Ils représentent donc la seule ressource mobilisable suffisante pour répondre aux enjeux d'aménagement de la commune. En conséquence, je demande que soit explicitement prévue une demi-pastille d'urbanisation préférentielle, soit 10 ha, comme indiqué ci-dessous ; ce secteur présentera des garanties dans son futur aménagement, il sera intégré d'un point de vue paysager, en cohérence avec l'identité de village. Proposition d'ajout d'une ½ pastille d'urbanisation préférentielle au nord-ouest de la gare de Gazeran. En parallèle du propos liminaire de ce courrier, je précise que le potentiel d'urbanisation non cartographié, ne permet pas de répondre à la nécessité de ce projet, d'autant qu'une partie sera immanquablement « consommée » par les besoins d'aménagement et d'extension du parking relais de la gare, sujet d'aménagement et d'équipement à part</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>entière que la commune tente de résoudre avec l'appui des partenaires locaux. L'intéressé joint un courrier de la Communauté d'Agglomération de Rambouillet Territoires, qui soutient sa demande et ne manquera pas de la prendre en compte dans le cadre de la finalisation des travaux de révision du SCoT Sud Yvelines d'ici la fin de l'année 2024. <i>Monsieur le Commissaire Enquêteur,</i> <i>Je tiens par la présente à apporter mon plein soutien à la sollicitation formulée par Monsieur SALIGNAT, Maire de Gazeran, afin d'obtenir une demi-pastille supplémentaire d'urbanisation préférentielle sur sa commune.</i> <i>En effet, au regard de la situation particulière de la commune, à proximité immédiate de la ville de Rambouillet et disposant d'une gare ferroviaire desservant Paris en 40 minutes, ses perspectives de développement et d'aménagement doivent être envisagées différemment d'un village de même strate. La commune de Gazeran a déjà été contrainte de mettre en place des solutions opérationnelles, dans l'urgence, face aux besoins en équipements publics liés à son attractivité. Ce mode de gestion, quasi sans soutien des partenaires institutionnels et sans prise en compte des impacts fonciers et financiers, ne peut perdurer.</i> <i>Face à cette réalité, le potentiel d'urbanisation non cartographié arrêté dans les orientations du SDRIF-e, n'est pas suffisant pour répondre aux nécessités de développement de la commune, que ce soit en termes d'habitat ou d'équipements publics.</i> <i>C'est pourquoi, je demande que ces spécificités soient prises en considération afin qu'une suite favorable soit donnée à la requête de Monsieur le Maire.</i></p>
Mail 6354			X														<p><u>M. APPY a écrit :</u> Enquête publique piste cyclable Montgeron. Je découvre que dans le SDRIF-E, la Région projette de faire traverser Montgeron par la voie rapide vélo V7 qui doit relier Melun à Paris et Mantes-la Jolie. Normalement le choix du tracé à l'intérieur de la ville incombe à la municipalité qui est seule apte à prendre en compte les servitudes qui s'imposent localement. Pourtant, la Région a déjà mis en ligne une carte qui transforme les deux chemins latéraux de la Pelouse en pistes cyclables, c'est à dire en « chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés », totalement incompatibles avec la priorité des piétons. Je ne peux accepter pareille situation, qui ignore totalement le statut patrimonial et le caractère familial de la Pelouse, utilisée par les Montgeronnais comme une voie piétonne en centre-ville, mais aussi comme un parc dans lequel ils savent qu'ils peuvent, à tout âge, évoluer librement en toute tranquillité et sécurité. Je vous demande de toute urgence de rectifier l'information erronée diffusée par la carte À vélo en IDF du site IDF-smart-services.</p>
Mail 6355		X															<p><u>Un Anonyme de Chalifert a écrit :</u> Alerte concernant les risques et nuisances associés au développement urbain de Marne la vallée. Les objectifs de densification de la ville nouvelle de Marne la vallée (et zone environnante) doivent s'accompagner de mesures efficaces, imminentes et mesurables pour limiter les nuisances subies par les habitants actuels et futurs - signaux faibles d'une augmentation de l'insécurité à prendre en compte au plus tôt (et non lorsque le seuil du niveau d'insécurité sera déclenché...), - détournement des logements à usage d'habitation en activité commerciale (type location courte durée) - proximité croissante entre logements et entreprises émettant nuisance sonore, visuelle, émissions et des logements cas de Montévrain, écoquartier des roseaux - un choix délibéré a été fait pour permettre cette proximité à travers le PLU notamment, aucun encadrement et</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	accompagnement des acteurs publiques n'est à ce jour constatable. - difficultés à assurer une qualité de construction acceptable avec un rythme de construction aussi soutenu (ex : écoquartier des Sycomores à Bussy Saint-Georges) - étalement urbain à contenir (les écoquartiers cités ont été déployés sur d'anciennes terres agricoles et non sur des friches industrielles ou urbaines...) - attractivité (emploi, culture, commerce) à amplifier.
Mail 6356								X									Mme POIROT de Parmain a écrit : Je trouve que ce projet de SDRIF respecte intelligemment les objectifs ZAN énoncés par la loi : il faut en effet rappeler que la loi prévoit une progressivité de ces objectifs, contrairement à ce que certaines contributions pourraient laisser croire ! D'autre part la région Ile de France s'est montrée, depuis plusieurs années et bien avant la loi Climat et résilience, particulièrement vertueuse pour réduire l'artificialisation des sols alors que les besoins en logements dans notre Région sont énormes, tous segments et toutes typologies confondus, et que nous n'arriverons pas à y répondre sans constructions neuves massives.
Mail 6357	X		X			X								X			Association LPO d'IDF commente dans un document de 24 pages : 1) Avis de l'autorité environnemental et Réponse de la Région. La cartographie du SDRIF La trame brune. 2) Les projets sectorisés Projet Haropa Vigneux et Pont viaduc 4 voies Liaison routière entre viaduc et Athis-Mons Contournement de la 104 Est Roissy 3) L'avis commun LPO IDF - FNE-IDF - 30 mai 2023 de la LPO IDF pour la concertation du Schéma directeur. Création d'un comité régional de suivi et de mise en œuvre. Intégration nécessaire du SRCE dans le SDRIF Enrichissement des trames protégées. Viser une zéro artificialisation nette du territoire francilien Gestion écologique et l'agriculture.
Mail 6358			X													X	M. BELAUD a écrit : Lettre de M. Jean-CASTEX, Président-directeur général du Groupe RATP. Mesdames, Messieurs les Commissaires enquêteurs : Pour donner suite à la délibération du 17 novembre 2021, la Région Île-de-France a entamé la révision de son schéma directeur, un projet majeur destiné à orienter l'aménagement du territoire jusqu'en 2040, influençant ainsi la qualité de vie des 12 millions de Franciliens. Dans le cadre de cette révision, une concertation a été lancée en 2022, à laquelle la RATP a participé en identifiant neuf orientations prioritaires selon elle. Nous avons notamment insisté sur la nécessité d'utiliser au maximum le potentiel du Grand Paris Express tout en agissant pour renforcer la capacité à mener à bien des projets plus modestes, mais décisifs pour les territoires. Nous avons souligné les attentes de fréquence et de vitesse sur les transports lourds, auxquelles il y a lieu de répondre, notamment pour tirer parti du changement des comportements de mobilité des Franciliens. Nous avons également appelé l'attention sur l'impératif que constitue, pour la conception des réseaux de transports, la prise en compte d'objectifs de développement durable, les préoccupations liées à la gestion de l'espace urbain, l'amélioration de l'expérience des voyageurs et le renforcement de la sûreté.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Enfin, nous avons souligné la nécessité de réfléchir à un modèle de financement renouvelé, apte à répondre aux enjeux du nouveau schéma directeur et à prendre en compte, outre la construction de nouvelles infrastructures, les besoins liés au maintien en condition opérationnelle du patrimoine existant. A l'issue de la concertation, la Région Île-de-France nous a transmis, le 13 avril dernier, un avant-projet du schéma directeur. En réponse à cet avant-projet, la RATP a formulé six observations sur le réseau existant ou en cours de construction, les projets futurs d'aménagement des infrastructures du transport public, les financements disponibles, le logement, et la prévention des tensions liées à la ressource en eau. Je tiens à souligner le travail remarquable accompli par la Région Île-de-France et je constate avec satisfaction que certaines de nos contributions ont été intégrées dans le document final de projet de schéma directeur. Dans le prolongement de mes contributions précédentes et à ce stade de la procédure, je souhaite mettre en exergue quatre sujets qui nécessitent, selon la RATP, une attention particulière de votre part.</p> <p>S'agissant tout d'abord de la desserte de Morangis, le document transmis mentionne (pages 9 et 139 du PAR et page 68 des OR) le prolongement de la ligne 14 de l'aéroport d'Orly à Morangis. Or, si la desserte de Morangis par le métro répond à un besoin, il est impératif de mener au préalable une étude approfondie afin de déterminer quelle option est la plus pertinente en termes d'opportunité et de faisabilité. En tant que maître d'ouvrage et futur exploitant de la ligne 14 prolongée à Orly, la RATP tient ainsi à ce que les conséquences majeures qu'entraînerait un prolongement de la ligne 14 au-delà d'Orly jusqu'à Morangis soient bien prises en compte. Tout d'abord, celui-ci pourrait neutraliser pendant de nombreux mois une grande partie d'arrière-gare d'Orly à raison des travaux à conduire. Ces derniers nécessiteront inévitablement la fermeture de l'accès à l'atelier de maintenance des trains et aux zones de remisage, avec des conséquences certaines sur l'offre et la performance de la ligne. Ensuite, il créerait, en situation définitive, d'importantes complexités d'exploitation de la ligne 14, en raison d'un cisaillement entre les voies exploitées du prolongement et l'accès à l'atelier de Morangis. Enfin, ce prolongement nécessiterait, en remplacement d'une trentaine de positions perdues dans l'actuel tunnel arrière-gare, la création de zones de remisage au sol sur des terres agricoles identifiées dans le projet de SDRIF-E comme étant des « espaces agricoles à préserver » ou une « armature verte à sanctuariser ». La RATP craint que, dans ces conditions, le prolongement envisagé ne permette pas de maintenir un intervalle robuste de 80 secondes sur la ligne 14. J'appelle votre attention sur l'enjeu que représente la robustesse d'exploitation de la ligne 14 au sein du système de transport francilien, dont elle constitue la colonne vertébrale. Une alternative mériterait d'être étudiée de manière approfondie : la desserte de Morangis pourrait être réalisée par le prolongement de la ligne 18, qui aura son terminus à Orly, en parallèle de celui de la ligne 14, sans présenter les inconvénients évoqués ci-dessus (l'atelier de maintenance sera situé ailleurs qu'en bout de ligne, il n'y aura pas d'impacts majeurs à prévoir sur l'exploitation de la ligne). En outre, la capacité de la ligne 18 semble plus adaptée à la demande de transport. La ligne 18 apparaît donc comme une alternative sérieuse pour cet objectif de desserte. Au total et à ce stade très préliminaire de la réflexion, et en l'absence d'études objectivant l'opportunité et la faisabilité des différents scénarii envisageables pour desservir Morangis en métro, il me semble prématuré d'inscrire au SDRIF-E le « prolongement de la ligne 14 à Morangis ». L'inscription d'une « desserte de Morangis en mode métro », renvoyant le choix de la ligne qui en sera le support à des études suffisamment probantes, me semble plus appropriée compte tenu de la maturité du projet.</p> <p>S'agissant du bouclage du T3b, le projet de schéma directeur mentionne (pages 139 et 148 du PAR et page 67 des OR) le prolongement du tramway T3b de la Porte Dauphine au Pont du Garigliano. Or, si le bouclage du T3 devait correspondre à un besoin, il peut être réalisé suivant diverses modalités : prolongement du T3b jusqu'au Pont du Garigliano, extension du T3a jusqu'à la Porte Dauphine, prolongement simultané du T3a et du T3b jusqu'à</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>un point de contact intermédiaire, voire création d'une nouvelle ligne T3c entre la Porte Dauphine et le Pont du Garigliano.</p> <p>En tant qu'exploitant actuel des lignes T3a et T3b, la RATP souligne que le choix parmi les options mentionnées ci-dessus n'est pas indifférent en termes de charge future des lignes et de risque de saturation. Le choix entre les différentes options devrait résulter d'une analyse comparative de leurs coûts et avantages, en mettant l'accent sur les aspects liés au schéma d'exploitation (adéquation entre l'offre et la demande pour chaque tronçon, implications en termes de risques de saturation sur la ligne prolongée, équilibre entre les correspondants et les traversants aux points de rupture ou de continuité avec les lignes T3 préexistantes, exploitabilité des lignes compte tenu de leur longueur à terme, etc.).</p> <p>À ma connaissance, aucune étude n'a été menée pour éclairer ces questions à ce stade très préliminaire de la réflexion. En l'absence de données objectives quant à l'opportunité et à la faisabilité des différents scénarii envisageables pour le bouclage du tramway T3, il me semble prématuré d'inscrire dans le SDRIF-E le « prolongement du T3b au Pont du Garigliano ». L'inscription d'un « bouclage du T3 », laissant le choix du scénario à des études suffisamment probantes, serait plus appropriée et moins sujette ? S'agissant du prolongement de la ligne 1 du métro à Val-de-Fontenay, la cartographie fait apparaître que l'amorce de ce projet se situe au niveau d'une « armature verte à sanctuariser », notion que le nouveau SDRIF-E introduit pour renforcer la protection de certains espaces naturels et forestiers. La RATP étant maître d'ouvrage, conjointement avec IDFM, de ce projet, je souhaite vous alerter sur la nécessité de conserver des marges de manœuvre suffisantes pour réaliser les travaux et les ouvrages nécessaires au prolongement de la ligne 1 vers Val-de-Fontenay, en assurant de la cohérence avec les orientations réglementaires du SDRIF-E. Je signale également que le tracé qui apparaît sur les cartes 1 et 2 est erroné et incompatible avec celui présenté en enquête publique aux abords de Val-de-Fontenay et de Neuilly-Plaisance. Enfin, l'avenir de la ligne Orlyval en tant que desserte aéroportuaire est impacté par l'arrivée des lignes 14 et 18 à Orly. Le protocole d'accord entre l'État et la Région, approuvé le 20 décembre 2023, mentionne expressément la « transformation Orlyval » parmi les projets finançables dans le cadre d'une enveloppe dédiée aux études, acquisitions foncières et premiers travaux du volet mobilités 2023-2027 du Contrat de plan Etat-Région (CPER) pour la période 2021-2027. Les collectivités territoriales ont demandé la mise à l'étude d'un projet de transformation pour convertir la ligne en liaison de desserte locale, en ajoutant trois nouvelles stations à l'infrastructure existante, établissant ainsi une connexion du territoire traversé avec le réseau de transport structurant. Cependant, aucune décision n'a été prise à ce sujet. Or, je relève l'absence de mention de ce projet dans le SDRIF-E. La cartographie du SDRIF-E devrait laisser une marge suffisante autour de l'infrastructure soit. Il est également pertinent de souligner que la « demi-pastille d'urbanisation préférentielle » figurant sur les cartes au niveau de l'infrastructure Orlyval à Wissous apparaît cohérente avec l'ouverture d'une station de desserte en transports en commun, soutenant ainsi la recommandation de l'autorité environnementale, comme indiqué en page 37 de son avis délibéré n°2023-98 portant sur le SDRIF-E. Sur les deux cartes du SDRIF-E sur lesquelles les projets de transport sont répertoriés, le projet envisagé pourrait être représenté, par exemple, à l'aide du cercle projet de gare prévu dans la légende, utilisé pour symboliser les trois nouvelles stations envisagées. Notons que la représentation d'un projet de transformation de ligne, sans extension ne serait pas une exception ; elle est notamment retenue pour la modernisation du barreau Massy-Valenton, qui n'ajoute aucune desserte supplémentaire mais n'en est pas moins clairement affichée sur les cartes. À ce stade de la réflexion, et compte tenu des études qui devraient être entreprises à l'initiative d'IdFM pour objectiver les déterminants de l'avenir Orlyval et l'intérêt du projet de transformation, il est essentiel de s'assurer que le SDRIF-E ne compromette pas</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	prématurément la possibilité de concrétiser un tel projet et qu'il réserve les dispositions nécessaires pour permettre son éventuelle réalisation.
Mail 6359		X												X			Un Anonyme de Férolles-Attilly a écrit : Contre le projet de la Communauté de Communes les Portes Briardes et de la commune d'Ozoir. Le projet de la Communauté de Communes des Portes Briardes de modifier le SDRIF-E pour la commune d'Ozoir veut artificialiser des dizaines d'hectares de terres très fertiles de la Brie, en opposition aux objectifs ZAN de la loi Climat et Résilience. Ce projet affirme de manière étonnante que ces terres ne sont plus aptes à l'agriculture à grande échelle. En réalité il s'y fait toujours au moins une récolte par an, et parfois deux, depuis la nuit des temps. Ce serait un vrai gâchis de construire sur ces terres et cela porterait une nouvelle atteinte à la flore et à la faune de notre région. Nous remercions la Commission d'Enquête de confirmer sans modification le SDRIF-E pour la zone d'Ozoir. Pour protéger l'environnement et tous ceux qui vivent à proximité.
Mail 6360		X															Un Anonyme de Pontault-Combault a écrit : En 14 ans j'ai pu constater que la ville a subi une profonde transformation concernant la construction intense d'immeubles, notamment dans l'avenue Charles Rouxel où j'habite. Hélas beaucoup de maisons individuelles sont rasées pour construire des immeubles à la place : la ville se bétonne de plus en plus, beaucoup trop à mon goût et je ne suis pas la seule Pontelloise à le penser ! Conséquences de cette densification : difficultés pour se garer dans les rues, bouchons le soir pour rentrer à la maison, nuisances sonores, dégradation de la qualité de vie et l'air, des habitants qui n'arrivent pas à trouver de médecin traitant etc ...c'est un bien triste constat et je partage l'avis de M. LE MAIRE Gilles BORD : je dis NON à la DENSIFICATION et aux IMMEUBLES !!! J'espère que nous serons nombreux à partager ce mécontentement et défendre notre ville de Pontault Combault afin qu'elle reste une ville à taille humaine avec une qualité de vie correcte et acceptable.
Mail 6360 bis	X															X	Une Anonyme des Essarts-le-Roi a écrit : Manque de transparence dans la cartographie. Rambouillet Territoire prévoit l'artificialisation de 241 ha, mais 120 ha seulement sont cartographiés. Ce manque de transparence interroge dans le cadre d'une enquête publique...
Mail 6361												X				X	Une Anonyme des Essarts-le-Roi a écrit : Non-respect de la trame verte. Rambouillet Territoire prévoit d'étendre la ZAC du Gros Chêne, le long de la N10, aux Essarts Le Roi. Or ce projet non seulement consommerait de la terre agricole (quid du ZAN ?), mais entrerait en conflit avec la trame verte.
Mail 6362																	Association LPO d'IDF commente dans un document de 24 pages : Idem mail 6357
Mail 6363		X															Un Anonyme a écrit : Refus du bétonnage à outrance
Mail 6364		X	X		X			X									Mme CZIFFRA d'Ozoir-la-Ferrière a écrit (M. WITTAMAYER association Ensemble pour Ozoir-la-Ferrière): MODIFICATIONS DEMANDEES AU SDRIF-E PAR LA CCPB POUR OZOIR LA FERRIERE 77. 1. Zéro artificialisation net (ZAN) Rappel - Cet objectif vise à réduire l'artificialisation des sols, c'est-à-dire à réduire la consommation et l'urbanisation des sols agricoles, naturels ou forestiers pour atteindre l'absence d'artificialisation nette d'ici 2050. Ainsi, en 2050, aucun bâtiment ou route ne pourra être construit sur un sol naturel sans qu'un espace de taille équivalente ne soit renaturé. En outre, la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>contre l'artificialisation des sols à renforcer l'accompagnement des élus locaux, dite loi « ZAN 2 », prévoit que ces obligations soient incorporées dans les schémas régionaux d'ici le 22 novembre 2024. De septembre à décembre 2023, le SDRIF-E a été soumis à l'avis des personnes publiques associées, de l'Autorité Environnementale et de l'Etat :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le préfet de la région d'Ile de France Marc GUILLAUME s'est adressé le 30 octobre 2023 à la DRIEAT et à la présidente de la région d'Ile de France, en rappelant de respecter la loi 2023-630 du 20 juillet 2023 sur la consommation d'ENAF et donc de reporter l'application de 9 mois notamment du SDRIF-E (pour en tenir compte). - Ajustements demandés par la Communauté de Commune Les Portes Briardes (CCPB) : « Permettre le développement urbain au Sud de la RN4 (RD1004) en ajoutant une pastille de 25ha et une seconde de 10ha (Zone A (zones Agricoles) selon le plan de zonage du PLU actuellement applicable) », soit l'équivalent en population de la ville de Chevry-Cossigny concentrée entre le Clos de la Vigne et la RD1004. -2018 - TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MELUN – N°1309483,1309484 en lecture du 2 février 2018 : décision d'annuler le PLU émis par délibération du 13 mai 2013 par la commune d'Ozoir la Ferrière suite notamment à l'avis défavorable de la commission départementale de la consommation des espaces agricoles concernant la création de la zone 2AU située au sud de la RN4 (terres agricoles). Selon l'avis du TA en date du 2 février 2018 : « La création de la zone 2AU (PLU version 2013) a été considérée entachée d'erreurs d'appréciation au regard, d'une part, du danger que présente les lignes électriques à très haute tension situées à proximité et, d'autre part, de sa délimitation qui ne tient pas compte des lignes de paysage, des chemins ruraux, de la circulation des engins agricoles et de la présence d'une zone humide de classe 2, ce qui rend le Plan Local d'Urbanisme (version 2013) incompatible avec le S.A.G.E. de l'Yerres ». <p>2. Orientations réglementaires à respecter</p> <ul style="list-style-type: none"> - OR7 – Lignes de rupture géographique naturelle ou artificielle La commune d'Ozoir la Ferrière présente des délimitations naturelles à l'Est avec la ligne de chemin de fer, la forêt d'Arminvilliers et ses bois classés qui entourent la commune du Nord au Sud par l'Est, la RD1004 (ex RN4) au Sud et les lignes très hautes tension à l'Ouest. « Le SDRIF-E a pour objectif de faire respecter ces lignes de rupture géographique en interdisant une expansion urbanistique au-delà de ces limites ». - OR12 - Les unités d'espaces agricoles « Les unités d'espaces agricoles cohérentes sont à préserver. Les espaces agricoles sont inconstructibles ». - OR17 - Les espaces boisés et les espaces naturels « Les espaces boisés et les espaces naturels doivent être préservés de toute nouvelle urbanisation, y compris s'ils ne figurent pas sur les cartes réglementaires du SDRIF-E ». Zones d'activité - Un autre volet des propositions de la CCPB pour la commune d'Ozoir la Ferrière porte sur la transformation des zones industrielles en zones urbanisables à l'exemple de ce qui a été fait dans l'impasse de la rue Henri François (1000 logements). Ceci malgré l'existence d'industries opérationnelles dans des domaines de pointe situées au milieu d'un bassin communal de 5000 emplois selon la version 2020 du PLU. - OR99 – Sites d'activité économiques « Le développement des activités économiques se fait prioritairement dans les espaces urbains existants. Les friches industrielles seront mobilisées prioritairement pour y redéployer des activités industrielles ». - OR100 – Sites d'activité d'intérêt régional « Les sites d'activité d'intérêt régional doivent être sanctuarisés et leur attractivité renforcée. Les documents d'urbanisme doivent préserver ces sites prioritairement pour l'accueil des activités industrielles, leurs fonctions supports (entrepôts, commerce de gros, installations techniques et multimodales, stockage d'énergie, etc.) ». <p>3. Remarques générales sur le SDRIF-E</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<ul style="list-style-type: none"> - La répartition géographique des 70 000 logements neufs à construire chaque année selon les objectifs du SDRIF-E, soit la capacité d'accueillir en moyenne 28 000 habitants par an (2,5 habitants par logement - 0,23% de la population d'Ile de France), n'est pas explicitement documentée. - Des orientations réglementaires mériteraient une obligation renforcée comme pour l'OR26 : « Il convient de pérenniser les espaces verts et les espaces de loisirs ». L'expression de cette réglementation devrait être remplacée par « les espaces verts et les espaces de loisirs doivent être pérennisés ». Compte tenu des éléments notifiés ci-dessus concernant la ville d'Ozoir la Ferrière, il est demandé à la Région Île de France de donner un avis défavorable aux propositions de la CCPB qui impactent des zones actuellement interdites à l'urbanisation sur des terres agricoles au Sud de la RD1004 et dans ses zones d'activité afin de : <ul style="list-style-type: none"> - Respecter simplement les orientations du SDRIF-E selon sa version du 12 juillet 2023 et de rester ainsi en conformité en particulier avec les OR7, OR12, OR17, OR99 et OR100, le ZAN, - Tenir compte de l'avis défavorable formulé par la commune de Férolles-Attilly par délibération du 15 février 2024 concernant la proposition de la CCPB sur le projet de la commune d'Ozoir la Ferrière. Cette motion rappelle le devoir de conserver cette zone verte (Sud RN1004) et d'éviter une concentration de véhicules et de circulation non compatible avec les infrastructures, les transports et les réseaux routiers déjà existants et déjà saturés (servant notamment actuellement de déviation en cas de saturation de la Francilienne). - Tenir compte de l'avis de la commune de Lésigny qui doit être également défavorable au projet de la CCPB selon la délibération à soumettre au conseil municipal du 14 mars 2024. - Permettre à la zone d'activité à l'Est de la commune d'Ozoir la Ferrière de poursuivre ses activités existantes dans des domaines stratégiques (aéronautique, automobile, nucléaire, numérique...) et de répondre aux besoins, également stratégiques, de se réindustrialiser. - Maîtriser et stopper l'expansion de l'urbanisation de la commune d'Ozoir la Ferrière déjà très impactée par la construction de 2850 logements sans compter ceux en cours et à venir permis par le PLU actuel. Ce sont bien l'application et le respect de ces mesures qui permettront d'accueillir favorablement les futurs Ozoiriens dans un environnement structurellement et organisationnellement préparé : fluides, crèches, écoles, soins, transports, associations, tout en respectant l'équilibre des villes voisines et en préservant son bassin d'emplois nécessaire à son développement économique.
Mail 6365		X						X									<p>La commune de Sartrouville a déposé un document de 6 pages développant les thèmes ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> Maitriser le développement urbain Développer l'indépendance productive régionale Placer la nature au cœur du développement régional
Mail 6366					X												<p>L'Association Chaville Ecologistes a écrit :</p> <p>Remarque concernant la gestion des forêts d'Ile-de-France. Faut-il traiter les forêts d'Ile-de-France comme une entité indivisible ? Les forêts d'Ile-de-France sont de natures différentes :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Certains forêts sont urbaines au sens où elles sont enclavées dans des villes avec des lisières très majoritairement bâties. D'autres sont péri-urbaines voire plus rarement naturelles car entourées d'espaces non bâties. ? Les massifs orestiers sont de tailles différentes : quelques dizaines à quelques milliers hectares. Nous estimons qu'il faut impérativement différencier le traitement des forêts urbaines qui sont généralement très fréquentés (plusieurs millions de visites annuelles pour la forêt de Fausses-Reposes pour une surface d'un peu plus de 600 hectares).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>C'est la raison pour laquelle nous proposons pour ces forêts :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que la notion d'exploitation présente dans la « Multifonctionnalité des forêts » doit être revue, voire écartée (ce qui n'interdit pas un minimum d'entretien pour des raisons de sécurité). Notons que le SDRIF-E indique que « 97 % des forêts d'Île-de-France sont de la forêt productive » et cet état de fait n'est pas remis en cause. -L'assertion « La récolte de bois est bien inférieure à la production biologique des forêts » est sans doute fondée au niveau de l'Île-de-France, mais fautive sur certains massifs urbains sans que cela ne soit pris en compte faute de données publiques par massif. Une règle simple serait de limiter les prélèvements annuels à la capacité de régénérescence de la forêt, par massif. -Le SDRIF-E pointe un risque de « fragmentation ? des espaces ouverts franciliens [qui] subissent un cloisonnement par l'urbanisation ». Un autre risque de fragmentation n'est pas évoqué, celui lié à la percée de chemins d'exploitation par des engins lourds. Or ce risque est réel, au moins dans les forêts fragiles (de taille modeste et très fréquentées). Quel statut pour forêts ? Le SDRIF-E indique « on aura une interdiction d'exploiter (zones de type 1 : forêts de protection... »). Nous saluons cette initiative, mais elle mériterait d'être développée et de prendre une forme plus contraignante : « on aura » est pour le moins ambigu ? Renforcer un statut existant (forêt de protection) est un moyen beaucoup plus simple et rapide à mettre en œuvre que d'inventer de nouvelles règles ou juridictions qui nécessiteraient au mieux des années avant d'aboutir. Or, comme le souligne justement le SDRIF-E, il y a urgence. Quels risques pour forêts ? La « sur fréquentation des forêts ouvertes au public » est abordée dans le SDRIF-E, mais les pistes de solutions sont indirectes (« réseau structurant de liaisons vertes ») et peu susceptibles de produire des effets significatifs. Il semble pourtant possible de limiter cette sur fréquentation en érigent des règles simples : par exemple limiter l'accès de la forêt aux allées, interdire les vélos dans les zones sensibles ? En matière de « menace sur la biodiversité » et de « déclin très marqué de certaines espèces spécialistes des milieux forestiers », même constat. Ces notions sont abordées sous forme de constat, mais aucune recommandation ou contrainte ne figure dans le SDRIF-E. Il semble pourtant relativement simple de poser des règles pour limiter ou interdire l'urbanisation et l'exploitation des forêts ou des zones qui abritent des espèces protégées. ACÉ FORÊT ET SDRIF - MARS 2023 - V2 Page 2 L'impact carbone des forêts La forêt, stratégique pour atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050, souffre tant qu'elle pourrait rapidement émettre plus de CO2 qu'elle n'en stocke. D'après le CITEPA1 et l'Académie des sciences 2 le rythme d'absorption du CO2, le fameux puits de carbone, a diminué de moitié en une dizaine d'années et la croissance de la forêt est en berne. Certes le SDRIF-E souligne le rôle des forêts en matière de stockage du carbone, par exemple sous la forme « les espaces boisés et les zones humides, qui ont l'effet puits de carbone le plus marqué comparativement aux prairies naturelles ou aux cultures, sont fortement préservés par le projet ». Mais nous n'avons rien trouvé en matière de recommandations ou de contraintes. Tout au plus une question : « Comment les orientations d'aménagement préservent le changement d'affectation des sols "naturels" (forestiers, naturels, agricoles) -réservoirs/puits de carbone - pour des sols artificialisés (urbains construits et urbains ouverts) ? ». Ce point mériterait d'être traité, ne serait-ce pour que le SDRIF-E soit en conformité juridique avec les documents de hiérarchie supérieure (SCOT ?) et mérite son « -E ».
Mail 6367			X		X											X	<p>Un Anonyme d'Athis-Mons a écrit : Contribution relative au site d'Athis-Mons et de Vigneux. Ma contribution porte sur les menaces potentielles et récurrentes d'un pont enjambant la Seine à hauteur de la rue Caron à Athis-Mons et de Vigneux. Le SDRIF-E ne confirme pas cette menace, sans pour autant, l'écartier expressément. On rappelle qu'au regard de toutes les démarches prônées par le SDRIF-E et qui sont résumées</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>dans cette phrase extraite (ci-après) de la réponse à l'Autorité environnementale, ce projet ne correspond pas aux orientations préconisées dans le SDRIF-E. (page 9/64 réponse à l'Ae). : "Chaque site a été caractérisé au regard de ses enjeux environnementaux (impact sur le patrimoine naturel, culturel et paysager, sur les services écosystémiques, ainsi qu'au regard des enjeux santé-environnement et de l'efficacité potentielle du projet en matière de desserte et de densité)". En effet, un tel projet fragiliserait l'environnement,</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'abord, en compromettant la stabilité du sous-sol de la rue Caron et des rues adjacentes dont le terrain argileux provoque déjà de graves dommages (écroulement, glissements de terrains, problème des maisons etc.) et pour lesquels des pourparlers sont en cours avec les assureurs des propriétés concernées, -ensuite, cela contreviendrait au principe généralement admis par le conseil départemental de l'Essonne, à savoir : "le soutien de la mise en valeur de la Seine et de ses affluents comme cadres de vie et marqueurs d'une identité essonniennne (page 324/1162), -enfin, cela détruirait des espaces naturels de Vigneux d'une grande diversité écologique, de manière irréversible. Par ailleurs, un tel pont accroîtrait les problèmes de santé des habitants des deux rives déjà exposés aux nuisances (bruit, pollution...) des trains, camions, avions et péniches. <p>Enfin, précisons qu'un tel pont n'est nullement nécessaire à la réalisation d'une plate-forme logistique à Vigneux, dès lors que, conformément à ce qui est écrit dans le SDRIF-E (page 13/64 réponse à l'Ae) : une plateforme logistique n'est conditionnée qu'au raccordement de deux modes de transport, le chemin de fer et le fluvial. S'agissant de ce projet de port, ce serait non seulement un saccage irréparable des ressources naturelles irréparable et une grosse inconnue au plan économique, puisque le Port Autonome de Paris avait dans ses orientations précédentes, exclu ce scénario, préférant se concentrer sur l'optimisation des espaces et des services existants, en particulier de Bonneuil-sur-Marne.</p>
Mail 6368														X		X	<p>M. JAM d'Aufreville-Brasseuil a écrit : Construction Prison à Magnanville. Je suis contre la construction de la prison sur la commune de Magnanville .JE ne comprends pas comment les autorités ont choisi un site si près des habitations de Magnanville et de Soindres et en plus à proximité d'un Lycée et pourquoi sur des terres agricoles ?? Les infrastructures ne sont pas adaptées (circulation, transport etc et que dire après bétonnage des ruissellements sur les communes dont Auffreville-Brasseuil entre autres.</p>
Mail 6369		X	X													X	<p>M. LEBLAIS de Lésigny a écrit : Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir. Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les terres cultivées au sud de la D1004 (N4) et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à toutes les mesures nécessaires pour préserver l'environnement, limiter le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser. Depuis plusieurs années, le réseau routier de ce secteur est saturé. Le trafic de la N104 extérieure à proximité est pratiquement à l'arrêt tout au long de la journée, même le week-end. En conséquence, les usagers empruntent les routes secondaires qui deviennent également vite saturées, les centres-villes et bordures de résidences sont bloqués occasionnant pollution de l'air, nuisance sonore et danger pour les riverains, dont les enfants. La zone de 25 ha demandée par la CCPB est une aberration. Elle prévoit d'y faire construire 1500 logements soit environ 3500 personnes. Ses occupants, les actifs notamment, n'auront pas d'autre choix que d'utiliser un véhicule individuel pour se rendre au travail ou traverser la ville d'Ozoir pour rejoindre la gare RER, empirant alors la situation du réseau routier du secteur, en particulier la D1004 et la D354. Cela ne répond pas</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	mieux au besoin que la densification du centre-ville. Outre les déplacements, l'ajout de l'équivalent d'une petite ville au milieu d'Ozoir, Lésigny et Férolles-Attilly va avoir un impact négatif sur l'accès aux soins dont les habitants de ces villes peuvent déjà manquer et les établissements scolaires actuels ne sont pas prévus pour accueillir autant de nouveaux élèves. La qualité de l'enseignement de nos enfants est menacée. Pour toutes ces raisons et en tant que citoyen de la CCPB, je suis opposé à ce projet d'urbanisation des terres agricoles et je compte sur la Commission d'Enquête et les équipes du SDRIF-E pour décliner définitivement ces demandes.
Mail 6370				X											X		<p><u>Mme ROUCHOUZE d'Oullins-Pierre-Bénite a écrit :</u> Contre ce projet destructeur d'espaces naturels. La nature est précieuse ! Nous devons à tout prix la sauvegarder et la protéger. Ces dizaines d'hectares sont préservés de l'urbanisation et mis en réserve depuis 1939. C'est un héritage exceptionnel que nous devons garder. Préservons ces biens les plus précieux, cette trame verte qui traverse nos villes ! C'est une réelle chance et un privilège en Ile de France ou ailleurs de pouvoir préserver ces réserves naturelles, cette faune et cette flore. Pour que chaque citoyen vive bien et en bonne santé sur le long terme, il est très important à ce que ces espaces naturels soient accessibles à tous, le week-end ou un autre jour, pour des pique-niques ou se détendre, pour des balades à pied ou à vélo, en famille ou entre amis. Par ailleurs, nous avons besoin de ces grands îlots de fraîcheur lors des canicules qui s'intensifient, pas de petits îlots qui ne refroidissent pas l'atmosphère car ça n'est pas suffisant. Ces grandes zones vertes sont une prévention contre les inondations grâce à des zones humides et de petites rivières ou ruisseaux. Oh combien nécessaire. Nous avons absolument besoin de la biodiversité qui s'effondre malheureusement un peu partout en France à cause de l'urbanisation effrénée, en particulier en Ile de France mais aussi dans toutes les régions françaises comme en Auvergne Rhône alpes, en Bretagne entre autres. Nous ne voulons pas non plus la destruction de fermes utiles et indispensables comprenant des prairies magnifiques. Ce patrimoine agricole, ce dernier poumon vert de ces zones ultra-urbanisées produisent des fruits et légumes locaux, en vente directe pour les habitants et c'est extraordinaire ! C'est une valeur ajoutée pour notre beau pays que beaucoup de touristes nous envient pour toutes ces raisons. Nous ne devons pas sacrifier notre patrimoine agricole.</p> <p>Ces espaces doivent devenir une trame verte avec le projet par l'Institut Paris région dénommé "Parc naturel urbain des Trois Vallées". Un parc écologique de près de 1200 hectares, traversé par 44 km de parcours à pied ou à vélo. Ce serait un espace extraordinaire pour la biodiversité mais aussi pour les Val d'Oisiens. Afin de respecter et d'être cohérent avec les accords de Paris et de la COP21 contre le réchauffement climatique et la hausse des températures, ces projets routiers destructeurs ne doivent pas se réaliser et ce sur le long terme. Nous voulons transmettre à nos enfants, nos petits-enfants, les générations futures une terre nourricière, vivable et respirable avec la biodiversité qui la compose. C'est essentiel et vital pour l'équilibre et le ressourcement des citoyens. C'est essentiel et c'est une priorité absolue pour une vie de qualité dont nous méritons tous et ce sur des générations.</p>
Mail 6371			X													X	<p><u>Une Anonyme de Montgeron a écrit :</u> Risque d'une transformation de la Pelouse en piste cyclable. Je découvre que dans le SDRIF-E, la Région projette de faire traverser Montgeron par la voie rapide vélo V7 qui doit relier Melun à Paris et Mantes-la Jolie. Normalement le choix du tracé à l'intérieur de la ville incombe à la municipalité qui est seule apte à prendre en compte les servitudes qui s'imposent localement. Pourtant, la Région a déjà mis en ligne une carte qui transforme les deux chemins latéraux de la Pelouse en pistes cyclables, c'est à dire en « chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés », totalement incompatibles avec la priorité des piétons. Je ne peux</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	accepter pareille situation, qui ignore totalement le statut patrimonial et le caractère familial de la Pelouse, utilisée par les Montgeronnais comme une voie piétonne en centre-ville, mais aussi comme un parc dans lequel ils savent qu'ils peuvent, à tout âge, évoluer librement en toute tranquillité et sécurité. Je vous demande de toute urgence de rectifier l'information erronée diffusée par la carte À vélo en IDF du site IDF-smart-services.
Mail, 6372			X													X	Mme CHERFILS de Charmentray a écrit : Projets routiers d'intérêt régional - Projet routier n°8 - Plaines et Monts de France – Charmentray Au vu du paragraphe "Projets routiers d'intérêt régional : Projet routier n°8", il semble que la RN3 soit destinée à devenir une voie rapide ou une autoroute traversant le territoire de Charmentray. Il serait alors souhaitable de ne plus autoriser le passage de camions et semi-remorques dans le village de Charmentray. En effet, une seule route traverse cette petite commune : la route départementale D54a. Il est, à l'heure actuelle, impossible pour les cars scolaires ainsi que pour les bus de la ligne 9 (Keolis – IDFM Roissy Est) de se croiser sans monter sur les trottoirs. La largeur de la voirie est de 4,90m alors qu'un car à une largeur de 3 mètres avec les rétroviseurs. Je précise que cette route est bordée d'habitations, d'une école, d'une salle municipale et de la mairie avec des trottoirs étroits voire inexistant à certains tronçons de cette route.
Mail 6373		X															Un Anonyme de Claye-Souilly a écrit : Pas d'augmentation de logements dans nos villes ! L'urbanisation galopante en Île-de-France et plus particulièrement en Seine-et-Marne oblige les collectivités territoriales à accueillir une nouvelle population sans avoir les moyens ni les services pour accueillir autant de nouveaux habitants. Nous ne voulons pas que ce projet de SDRIF-E casse l'identité de notre territoire. Je vous demande donc de vous référer aux communes qui vont subir de pleins fouets cette urbanisation à cause de ce projet. Nous n'en voulons pas. Merci d'entendre nos voix pour que l'Île-de-France puisse rester une terre vivable.
Mail 6374					X												Collectif Sauvegarde des forêts IDF : Le 12 mars 2024 a été publié un rapport de la Cour des comptes qui dénonce l'insuffisante prise en compte par l'État et les collectivités territoriales du dérèglement climatique. Le document insiste sur l'urgence de réduire les émissions de gaz à effet de serre pour freiner le dérèglement climatique, mais aussi de mettre en œuvre une stratégie d'adaptation à la situation déjà en cours. La sauvegarde des forêts d'Île-de-France contribue à la lutte contre le dérèglement climatique. En dix ans, le puits de carbone forestier a diminué de moitié. Les forêts urbaines sont indispensables à la santé des franciliens. Poumons verts autour de Paris, les forêts d'Île-de-France permettent de multiples activités récréatives et contribuent au bien-être ainsi qu'à la bonne santé physique et mentale des franciliens. Très fréquentées, avec plus de cent millions de visites annuelles, les forêts publiques ont une importance cruciale pour la qualité de vie des habitants concentrés dans des villes très minérales et polluées. En été, durant les canicules, elles atténuent les îlots de chaleur. Les forêts franciliennes sont trop rares et trop petites. La région Île-de-France est à la fois une des plus petites et la plus peuplée de France. Ses forêts couvrent 23 % du territoire régional à égalité avec sa surface urbanisée. Les deux tiers d'entre elles sont privées et très morcelées, le tiers restant étant constitué de forêts domaniales ou appartenant à des collectivités. Rapportée au nombre de franciliens, la surface de forêt par habitant est onze fois moindre que celle de la France métropolitaine. Les forêts franciliennes sont en danger. Le changement climatique les affaiblit par des sécheresses et des vagues de chaleur de plus en plus intenses. A cela s'ajoute une exploitation trop importante pour les forêts domaniales, ce qui les expose davantage aux effets du climat et des ravageurs (insectes, champignons, etc) qui profitent de la vulnérabilité accrue des arbres. Pourtant elles sont indispensables. Les forêts contribuent activement à la filtration de l'air et à la régulation des cycles

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	hydrologiques. Elles offrent des surfaces d'infiltration et de filtration pour les précipitations, limitant les phénomènes de ruissellement, en garantissant la ressource en eau des franciliens. De plus, ces forêts sont souvent les derniers refuges pour de nombreuses espèces animales et végétales, fortement touchées par l'avancée de l'urbanisation et le fractionnement de leur habitat. Le bois énergie n'est pas une énergie vertueuse Deux millions de franciliens se chauffent au bois mais la récolte régionale ne fournit que 16 % de la demande. L'Hiver, ce chauffage émet autant de particules nuisibles à la santé que l'ensemble du trafic routier francilien et 2,7 fois plus de gaz à effet de serre que le chauffage au gaz naturel. Le chauffage au bois en Île-de-France est donc loin d'être vertueux. La France a été condamnée par la cour européenne pour la mise en danger de sa population par une mauvaise qualité de l'air, sanction accrue par le Conseil d'Etat condamnant notre pays à payer 10 millions d'euros chaque semestre aux agences nationales spécialisées dans la prévention de l'atmosphère. L'urgence d'un statut adapté aux forêts d'Île-de-France Les responsables locaux ne prêle pas suffisamment attention à la protection des forêts publiques, les plus exploitées et les plus fréquentées, dans une région où la richesse des forêts ne réside pas seulement dans la valeur du bois. La reconnaissance des fonctions vitales telles que la séquestration du carbone, la régulation du climat, la qualité de l'air et de l'eau, la biodiversité ainsi que l'apport à la santé publique devraient permettre à l'Office National des Forêts (ONF) de compenser la réduction des revenus issus de la production de bois, tout en répondant aux attentes sociétales en termes de durabilité et de qualité de vie. Sauvegardeforets-Idf.org Sauvegarde des forêts d'Île-de-France : nos propositions La gestion forestière doit sauvegarder la forêt et ses écosystèmes Les forêts urbaines et péri-urbaines d'Île-de-France sont les derniers refuges d'une biodiversité en voie d'extinction. Elles doivent faire l'objet de mesures de conservation renforcée, par l'application de l'article 212-2 du code forestier, qui dans le cadre de la multifonctionnalité impose la priorité de la préservation et de l'amélioration du cadre de vie des populations, dans les forêts soumises à une forte fréquentation du public. Ceci doit s'inscrire dans une sylviculture axée sur la conservation des écosystèmes et la captation du carbone. Le chauffage au bois ne doit pas être encouragé La combustion du bois émet dix fois plus de particules fines que le charbon, et plus de gaz à effet de serre. Les aides aux installations de chauffage au bois, qu'elles soient collectives ou individuelles, doivent être supprimées et les nouvelles installations en zones densément peuplées interdites. L'isolation des bâtiments doit être la priorité de la politique énergétique. Il faut favoriser l'utilisation des bois d'éclaircies et résidus de scierie, dans l'élaboration de produits de longue durée, de construction ou d'isolation permettant un stockage du carbone. Les forêts domaniales sont vitales pour les Franciliens Les forêts domaniales franciliennes remplissent des fonctions vitales, là où vit près de 20 % de la population nationale sur 2 % du territoire. Les objectifs de productivité excessifs du programme régional forêt-bois entraînent leur surexploitation. Ces forêts domaniales sont un véritable bien commun. Elles doivent bénéficier d'un statut propre qui protège tous les services qu'elles rendent aux populations, directement ou indirectement. L'ONF ne doit pas dépendre de la vente du bois Les forêts publiques d'Île-de-France sont gérées par l'ONF. Son statut d'établissement public de caractère industriel et commercial lui impose de s'autofinancer par la vente de bois. L'exploitation du bois ne doit plus constituer une ressource financière nécessaire. Alors que la valeur du bois coupé est dix fois moins importante que la valeur estimée des autres fonctions de la forêt (stockage de carbone, purification de l'eau, de l'air, biodiversité, loisirs ?) les aménités positives de la forêt doivent être intégrées au budget de l'ONF, financées par les collectivités publiques. Il faut par ailleurs augmenter le budget des missions d'intérêt général de l'ONF. La gouvernance de la forêt doit intégrer toutes les composantes de la société Le code forestier français consacre la forêt comme bien commun. La société civile doit avoir accès sans restriction à l'information, et disposer d'un droit de regard sur la gestion des forêts publiques. Des instances de concertation et de décision indépendantes, incluant l'ONF, avec

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	une représentation des associations, des collectivités locales et des experts scientifiques, doivent être mises en place afin de permettre une gestion plus transparente et participative des forêts.
Mail 6375		X															X Un Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : CONTRE LE PROJET DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES LES PORTES BRIARDES ET DE LA COMMUNE D'OZOIR. Le projet de changer le SDRIF-E porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir la Ferrière propose de réaliser 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles séculaires cultivées sans interruption. Il ne justifie pas les dommages qu'il entrainerait pour les milliers de personnes d'Ozoir, Lésigny et Férolles qui utilisent déjà la route Départementale 354 sans autre solution. Cette unique voie est déjà surchargée et bouchée de longues heures matin et soir. Ajouter 5000 résidents et des véhicules industriels serait une dégradation terrible des conditions de vie de toutes ces personnes.
Mail 6376																	X Mme CHAVANNE de Thorigny a écrit : Protection nécessaire du secteur de La Fontaine situé à Ferrières en Brie 77. Idem mail 6264
Mail 6377								X									Un Anonyme de Gif/Yvette a écrit : Correction limites armature verte (OR 2) – GIF. Au niveau de la rue du 8 mai 1945 sur la commune de Gif sur Yvette, la limite de l'armature verte doit suivre cette route entre le chemin des vignes et la D95, et donc englober les parcelles 0E 0744, 0E 0743, 0E 0562, 0E 1566 et 0E 1568, et au-delà la parcelle CH 0113, pour les raisons suivantes : - Les parcelles CH 0113, 0E 0744, 0743, 0562 et une part importante de 1566 font partie de la ZNIEFF type 2 « Vallée de la Mérantaise ». - Les parcelles CH 0113, 0E 0744, 0743, 0562 et 1566 sont incluses en totalité dans le site classé de la Mérantaise. - La parcelle 1566 dans sa totalité fait partie du bois d'Aigrefoin. - La parcelle 1568 a été acquise par la municipalité en vue de l'aménagement de l'entrée du bois d'Aigrefoin, et est maintenant boisée. - La charte du PNR de la Haute vallée de Chevreuse répertorie cette zone dans la catégorie « préserver le caractère rural ... en proximité de lisière ... ». Elle est également classée « à ne pas densifier ». - Les bâtiments municipaux existants sur ces parcelles ne peuvent être considérés comme un espace urbanisé (voir OR5, OR20). - La rue du 8 mai 1945, à flanc de coteau, déjà visible sur la carte dite de Cassini, constitue une limite naturelle entre la vallée et le plateau boisé. Elle répond ainsi à l'OR 7. Ce chemin permet de relier la vallée de la Mérantaise à la vallée de Chevreuse en restant à iso altitude. <i>Un fichier joint fait une description plus précise ainsi que plans / photos.</i>
Mail 6378			X		X												X l'ASA PNE a écrit : 2ème contribution d'ASA PNE portant sur la santé à l'enquête publique relative au SDRIF-E. Cette seconde contribution de l'association au SDRIF-E porte la question de la santé, enjeu majeur des prochaines années en matière d'aménagement du territoire et de protection des populations de la région Île de France. La santé, une préoccupation mais pas encore un objectif. Le document SDRIF-e Evaluation Environnementale Stratégique mentionne une centaine de fois le terme « santé » dans le cadre d'un document qui a « pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace de la première région urbaine d'Europe. » La prise en compte de la santé des résidents, travailleurs ou utilisateurs d'un territoire est une évolution

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>récente de l'aménagement et de l'urbanisme. Pourtant, depuis une dizaine d'années, l'OMS met en évidence les conséquences d'un urbanisme soumis aux règles économiques sur les populations confrontées au réchauffement climatique et ses conséquences. S'il faut se féliciter des avancées prônées par le SDRIF-e en matière de santé, on peut regretter que celle-ci ne soit pas encore un élément central et déterminant lors des choix d'aménagements et de construction qui puisse s'imposer notamment pour le PLU.</p> <p>Les espaces verts : Leur répartition et accessibilité est essentielle pour préserver la santé notamment en milieu très urbanisé, les espaces verts ayant révélé tout leur intérêt en matière de santé mentale et physique notamment au moment de la crise sanitaire. La notion de multifonctionnalité de certains équipements ou lieux existants comme des substituts à des espaces verts pose question. Un cimetière, une cour d'école, des équipements sportifs peuvent en effet constituer des espaces propices à de l'exercice physique, à des échanges conviviaux, à des zones de calme, mais ne peuvent en aucun cas avoir le même impact qu'un espace végétalisé de pleine terre dont la biodiversité assure une variété de stimulations sensorielles et de pouvoir d'apaisement pour les populations. Il faut aussi remarquer que pour Paris intramuros, les équipements sportifs sont nombreux à être construits à proximité du boulevard périphérique, ils sont donc exposés à des niveaux de pollution sonore et pollutions de l'air anormalement élevés et leur usage serait donc en contradiction avec les effets recherchés d'impact positif sur la santé.</p> <p>La mobilité : L'articulation du SDRIF-e et du Plan De Mobilité d'Ile de France prévoit une articulation forte entre urbanisme et transport, notamment transports publics et mobilités actives. On doit noter la volonté de favoriser la « marchabilité » des espaces publics, avec un accent mis sur les conditions d'accessibilité au PMR, mais il ne faut pas se contenter de travailler sur le passage d'une mobilité à l'autre, mais bien de concevoir une organisation des espaces publics qui assure une cohabitation sereine des différents modes pour limiter l'accidentologie et les phénomènes d'agressivité. La santé mentale passe aussi par la qualité de gestion des flux dans la cité. A noter que les problèmes de fluidité des flux sur l'espace public sont directement associés à l'augmentation de la pollution sonore préjudiciable à la santé.</p> <p>Réduction des inégalités : Le document met parfaitement en évidence la surreprésentation des ménages les moins favorisés dans les zones qui cumulent des nuisances sonores, des pollutions liées aux transports et les carences en réels espaces verts ouverts. Dans ces zones identifiées comme Paris Nord Est, le SDRIF-e préconise de développer la place de la nature en ville et la réduction des nuisances environnementales. Intention louable mais déjà contredite par les projets d'aménagements initiés pour lesquels l'offre d'espaces verts reste insuffisante au regard de l'augmentation de la densité de population à l'horizon 2030.</p>
Mail 6379			X													X	<p>Mme NGUYEN de Montmorency a écrit : BIP. Je suis tout à fait contre ce projet d'un autre âge qui va endommager ce qu'il reste de nature à Montmorency. Nous sommes en urgence climatique. La biodiversité, la conservation de terres cultivables et la qualité de l'air doivent être notre souci n°1. Bétonner des terres pour faire des routes va aggraver le réchauffement et ne fera que développer encore le trafic automobile. Il est temps que les pouvoirs publics prennent leurs responsabilités. Ils doivent accepter d'abandonner des projets qui ont été lancés il y a plus de 20 ans. La conscience des questions climatiques n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui. Protégeons l'avenir, renonçons à ce chantier inapproprié. Merci de votre attention !</p>
Mail 6380		X															<p>Mme BARRIE de Montigny-le-Bretonneux a écrit : Ne plus déclasser de terrains non constructibles.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	La densité urbaine est suffisante sur notre territoire et le déclassement envisagé altérerait considérablement l'aspect et les perspectives d'évolution de notre commune. Je suis profondément opposée à ces projets.
Mail 6381		X			X								X	X			<p>Mme BELLANGER a écrit : Quel est le sens de tout cela ? L'urbanisation intensive de la plaine de Saclay pour développer une zone d'activité et un pôle d'excellence universitaire et de recherche est une aberration tant dans la préservation des espaces naturels que de la prévention des risques naturels. La disparition d'espaces agricoles et l'imperméabilisation des surfaces qui provoquent ruissellement, coulées boueuses ou inondations mais aussi l'assèchement des nappes phréatiques ; la mise en place de lignes aériennes de transports avec des stations hideuses qui bouleversent l'horizon ; la transformation des espaces boisés en « ghetto » encadrés de zone d'habitation ou de travaux qui provoque l'errance des animaux sauvages qui seront écrasés ou abattus ; l'augmentation incessante de la circulation routière et de ses conséquences en termes de pollution et d'accident. Je suis extrêmement septique quant à la prise en compte de nos remarques lors des décisions politiques dans le cadre de plans, de schémas directeurs ou d'enquêtes publiques. Je viens d'en faire l'amère expérience avec la modification du PLU de Gif sur Yvette en 2021 ! Pour l'axe concernant le site du CTM des Rougemont, nous ne demandions que du bon sens ! Profiter du regroupement de ce centre sur un autre site pour continuer à rendre à la nature et aux riverains un peu d'espace ; préserver le pourtour du bois d'Aigrefoin, ne pas construire 4 immeubles là où il n'y avait qu'un petit centre technique enfoui dans la butte ; ne pas imperméabiliser plus un sol alors qu'il y a des risques de ruissellements depuis le haut de la colline. Revoyant nos demandes à la baisse nous avons demandé qu'au moins ces immeubles ne soient pas plus hauts que les arbres de la forêt qui les entoure. Qu'avons-nous gagné à participer à l'enquête publique du moment ? Un PLU qui transforme la zone d'UL à UGg alors qu'UR aurait semblé tellement plus cohérent. Des constructions possibles jusqu'à 15m de haut, la préservation du merlon pour éviter les coulées de boues et la garantie que nous serons consultés au moment de l'élaboration du projet immobilier, donc pour finir, un contentieux au tribunal dont nous attendons toujours le jugement. C'est pourquoi à l'échelle de l'Ile de France, je vous le demande : Comment allez-vous tenir des engagements de 20% d'artificialisation des sols en moins entre 2021 et 2030 alors que cela n'est pas possible sur une si petite parcelle ? Comment allez-vous sécuriser l'armature verte en excluant toute urbanisation au-delà « des lignes de ruptures géographiques naturelles ou artificielles » alors que ça n'est pas possible sur une si petite parcelle ? Comment allez-vous limiter l'imperméabilisation pour éviter les coulées de boues alors que ça n'est pas possible sur une si petite parcelle ? Comment allez-vous conforter l'armature environnementale et paysagère alors que ça n'est pas possible sur une si petite parcelle ? L'un des moyens serait de garantir et d'imposer pour toute nouvelle construction, au minimum 50m de transition entre lisières de zone boisée existante ou recréée et surfaces urbanisées Je suis pour le développement, le rayonnement, le partage et l'accès à un meilleur cadre de vie pour tous les habitants de la région Et je profite de cette enquête pour vous demander de vous poser les bonnes questions car comme beaucoup d'endroits en Ile de France, nous avons un cadre de vie privilégié et Gif sur Yvette était et reste une belle ville mais jusqu'à quand ?</p>
Mail 6382	X	X	X		X								X				<p>M. THOMA de l'Etang-la-Ville a écrit :</p> <ul style="list-style-type: none"> Remarques préalables, <p>Manque de vision globale et de stratégie. Par exemple une orientation nette vers une décentralisation et un désengorgement de la région parisienne. L'Ile de France N'EST PAS la banlieue de Paris. Les documents sont touffus, avec beaucoup de verbiage et de nombreux sujets se recoupent voire se contredisent. On cherche le cap, On cherche la cohérence, On cherche le projet de société. On ne peut pas y détecter une</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>volonté de synthèse. Ce n'est pas un Schéma Directeur d'Ile de France mais un schéma directeur du Grand Paris dans lequel ce qui reste de « l'esprit village » va disparaître.</p> <ul style="list-style-type: none"> Contributions spécifiques <p>Contradiction logements – emplois : Aussi, même si certains franciliens peuvent préférer vivre proche de leur emploi, il est crucial d'assurer une offre de transport rapide pour véhicules neutres en émissions, avec un maillage qui inclut la grande couronne alors que celui existant ne se concentre que sur l'hyper centre et la petite couronne. Il faut aussi laisser les communes définir leurs propres besoins de logements, et donc éliminer les objectifs prescriptifs d'augmentation de logements indiqués dans les OR57, OR79, OR83, OR85 et OR86. Il y a une ABERRATION à pousser à la construction de logements sociaux. Quand il est dit que 70% de la population française serait éligible à un logement social il y a un non-sens économique et un non-sens politique. Inciter les propriétaires à mettre les logements vacants sur le marché en assouplissant le marché de la location devrait être la priorité de la région au lieu de prescrire la bétonisation de notre région pour compenser les rigidités du marché (ce qui est en totale opposition aux objectifs environnementaux de ce SDRIF-E) pour les logements, sociaux ou non. Aussi il faut éliminer les objectifs d'augmentation de logements indiquée dans les OR57, OR79, OR83, OR85 et OR86, ainsi qu'éliminer les prescriptions chiffrées de logements sociaux de l'OR59.</p> <ul style="list-style-type: none"> Développement Urbain - L'Etang la Ville : <p>Il faut donc éliminer la caractérisation « secteur d'urbanisation préférentielle » du village de L'Etang La Ville sur ces 2 cartes. Protéger les espaces verts et la biodiversité – L'Etang La Ville Pour l'Etang la Ville, la granularité de la carte devrait être augmentée pour indiquer les liaisons entre les différents espaces verts en application de l'OR4, L'OR8, l'OR25 et l'OR26: la forêt, les EBCs existants et les zones humides. Aussi la réouverture et la renaturalisation des cours d'eau devraient couvrir le ru du Val de Cruye comme il constitue un linéaire de plus de 1000 m dans le village, et pas seulement le ru de l'Etang. Le village ayant déjà subi des crues torrentielles avec des commerces inondés, la carte devrait aussi inclure les zones inondées par ruissellement. Plus de 10 zones ont été identifiées comme « zones humides » et n'ont pas encore été cartographiées P L'OR20 doit inclure la définition des SUCs précisée dans la note du préfet des Yvelines du 18 Janvier 2012 intitulée « note d'application de la règle d'Inconstructibilité des 50m » pour éviter toute interprétation erronée (ci jointe). Pour mieux définir la lisière, l'OR20 doit être modifié comme suit : « Le calcul des 50 mètres s'effectue à partir de la lisière observée à la date d'approbation du SDRIF-E, sauf si cette lisière a déjà été définie dans le PLU en vigueur et celle-ci doit alors être la lisière de référence ». protection des lisères de forêts C7 – Protection des berges de cours d'eau. Une démarche similaire à la protection des lisières doit être incluse dans l'OR22, en définissant une distance de protection non urbanisable, par exemple 5 m par rapport à la berge du cours d'eau, en incluant la définition des SUCs précisée dans la note du préfet des Yvelines du 18 Janvier 2012 intitulée « note d'application de la règle d'Inconstructibilité des 50m » pour éviter toute mauvaise interprétation erronée (ci jointe). Le texte doit aussi prohiber toute construction ayant pour effet d'augmenter le risque de rediriger l'écoulement naturel du cours d'eau, lors d'une crue par exemple, vers une zone urbanisée.</p> <ul style="list-style-type: none"> Obliger à un rééquilibrage des territoires <p>Supprimer l'objectif 2.4 du SDRIF de « confortation des pôles déjà dotés d'un rayonnement international » en contradiction avec l'objectif n°3 et le remplacer par une véritable politique de répartition des services publics sur tout le territoire et notamment ceux de transport et de réseaux de communication (4G),</p> <ul style="list-style-type: none"> Conclusion : <p>Pour résumer, le SDRIF-E affiche de nobles objectifs environnementaux, mais qui sont globalement non atteints à</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	ce jour dans les résultats. J'invite la région Île-de-France à faire beaucoup mieux que ce qu'elle nous propose aujourd'hui. Il ne suffit pas d'afficher de bonnes volontés environnementales, il faut que cela se traduise sur le terrain
Mail 6383		X														X	Mme KADOUS de Lésigny a écrit : PROJET DES 1500 LOGEMENT OZOIR. E SUIS CONTRE CE PROJET QUI N'EST PAS RESPONSABLE DU BIEN ÊTRE DE TOUS PUREMENT LUCRATIF
Mail 6384			X													X	Une Anonyme d'Echouboulains a écrit : Le village d'Echouboulains pourtant situé près du Chatelet-en-Brie, Montereau-Fault-Yonne et pas loin de Melun n'est desservi que par les bus de ville 41. Ce bus ne passe qu'à 6h30 et à 18h45. C'est handicapant pour nos enfants scolarisés sur Melun Serait-il possible que ce bus ou un autre propose plus d'horaires de passages dans notre village Les jeunes ne peuvent pas se déplacer librement et dépendent de leurs parents Ils sont obligés d'arriver trop tôt avant l'ouverture du lycée et de rester en permanence tard en attendant leurs parents.
Mail 6385		X			X	X						X					M. DENORMANDIE de Bray/Seine a écrit : Contribution de la Communauté de Communes Bassée- Montois. La Communauté de communes Bassée-Montois souhaite vous faire part d'un sujet d'inquiétude concernant le projet de SDRIFE-E. Le territoire de la Communauté de communes est couvert par de vastes espaces naturels et pour partie boisés. Nous avons noté avec intérêt les intentions du projet de SDRIF-E quant à la préservation de ces espaces vis à vis de toute nouvelle urbanisation (OR 17). Notre projet de PLUiH est en cours d'élaboration et prévoit également, dans son projet d'aménagement et de développement durables (PADD), une préservation et une mise en valeur de la trame verte et bleue et des paysages caractéristiques du territoire. Notre PADD a également pour objectif d'engager la diversification de l'économie locale en lien avec les atouts et les ressources du territoire. Il s'agit notamment de faire monter en puissance le territoire en termes d'hébergements touristiques et d'activités de tourisme et de loisirs. Ainsi, notre PLUi-H prévoit de développer et diversifier l'offre en hébergements touristiques en permettant l'aménagement de produits atypiques plus susceptibles d'attirer des visiteurs sur le territoire. Plusieurs projets d'hébergements et d'activités touristiques ont d'ores et déjà été identifiés en lien avec les spécificités du territoire. Nous notons que le projet de SDRIF-E dans son OR 18 prévoit plusieurs exceptions à l'OR 17. Toutefois, la question des projets touristiques n'est pas directement abordée. L'OR 18 évoque bien une exception pour les installations permettant d'accueillir du public à la condition qu'elles n'engendrent pas Communauté de Communes Bassée-Montois, d'artificialisation des sols. Cette dernière condition semble assez peu compatible avec la réalisation de constructions et d'installations encadrées par l'outil STECAL de notre PLUi-H. Pour mémoire, les STECAL (secteurs de taille et de capacité d'accueil limitée) sont des outils prévus par le code de l'urbanisme afin de permettre la réalisation de certains projets au sein des zones agricoles, naturelles et forestières (article L.151-13 du Code de l'urbanisme). Ces secteurs sont délimités après avis de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers prévus à l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime. Le code de l'urbanisme indique également que leur caractère exceptionnel s'apprécie, entre autres critères, en fonction des caractéristiques du territoire, du type d'urbanisation du secteur, de la distance entre les constructions ou de la desserte par les réseaux ou par les équipements collectifs. Le législateur a ainsi prévu un encadrement approprié pour ces STECAL. Nous nous inquiétons donc des orientations réglementaires n°17 et 18 du projet de SDRIF-E qui semblent priver notre territoire, et certainement d'autres au sein de la région Ile-de-de-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	France, de cet outil du code de l'urbanisme pourtant très utile et approprié pour l'aménagement de nos territoires ruraux. Voici les éléments que je souhaitais porter à votre connaissance en sollicitant votre bienveillance pour leur prise en compte dans le cadre de l'enquête publique.
Mail 6386																	Une Anonyme de Montigny-le-Bretonneux a écrit : Pour le territoire de SAINT QUENTIN EN YVELINES. Je soutiens et adhère totalement à la CONTRIBUTIONS DE L'ASSOCIATION AIMES - ALTERNATIVE IGNYMONTAINE ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE - MONTIGNY LE BRETONNEUX. IL y a un bon nombre de questions qui méritent d'obtenir réponse. Et il ne faut pas oublier qu'il est temps de changer de paradigme et d'agir concrètement face aux bouleversements en cours à niveau écologique.
Mail 6387		X														X	Un Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : CONTRE LE PROJET DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES LES PORTES BRIARDES ET DE LA COMMUNE D'OZOIR. Le projet de changer le SDRIF-E porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir la Ferrière propose de réaliser 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles séculaires cultivées sans interruption. Il ne justifie pas les dommages qu'il entraînerait pour les milliers de personnes d'Ozoir, Lésigny et Férolles qui utilisent déjà la route Départementale 354 sans autre solution. Cette unique voie est déjà surchargée et bouchée de longues heures matin et soir. Ajouter 5000 résidents et des véhicules industriels serait une dégradation terrible des conditions de vie de toutes ces personnes.
Mail 6388																X	Mme CORDIER de Saint-Vrain a écrit : Contribution commune de Saint-Vrain (91770) pour prise en compte du projet touristique du parc de Saint-Vrain. Je souhaite, par la présente, exprimer les besoins pour la commune de Saint-Vrain (91770) à regard du projet de développement touristique "les Echappées" devant prospérer dans l'ancien parc animalier et nécessitant une approche ciblée du point de vue de la consommation foncière. Une pièce jointe de 3 pages expose les détails de ce projet animalier
Mail 6389			X														Un Anonyme de Drancy a écrit : Prolongement Métro ligne 7. Drancy a besoin de cette prolongation
Mail 6390		X															M. FLOCH de Pontault-Combault a écrit : L'association pour la protection du patrimoine de Pontault-Combault est consciente que la réserve d'espaces, la nécessaire préservation des lieux naturels, la rationalisation des moyens de locomotion et les directives du SDRIF-E demandent de renoncer à l'étalement urbain. Toutefois, l'injonction d'accélération de la densification préconisée par le SDRIF-E est particulièrement incompatible avec les spécificités et les réalités territoriales de la Ville de Pontault-Combault. Sans évolutions notables, notamment au niveau des objectifs quantitatifs, le SDRIF-E n'est pas applicable en l'état : il ne peut ni recevoir l'adhésion de la population locale ni l'acceptabilité de celle-ci. Or un document impactant la vie quotidienne comme le SDRIF-E ne peut pas être adopté sans un minimum d'assentiment de la part de la population et des représentants de la collectivité territoriale.
Mail 6391		X			X												Mme HELFER de Feucherolles a écrit : Un projet élaboré par des gens hors sol. La première année de mon installation, j'ai vécu 6 mois sans une goutte de pluie. A 25 mn de Paris. L'année suivante idem. L'année suivante un gel printanier historique a anéanti les fleurs des arbres qui constituent la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	nourriture principale des abeilles, aggravant leur sort. L'année suivante, 2 canicules, 45° dans mon verger, dès le lendemain matin tous les arbres avaient perdu feuilles et fruits. 2023 : mon sol au mois de février ressemble à la poussière du mois d'août, aucune végétation ne sait démarrer sur un sol sec. Situation hydrique grave déclarée en mars. Les arbres que j'ai plantés il y a 5 ans, peinent encore à se développer, alors que je les arrose chaque année, jour après jour pendant les sécheresses. Au lieu de couper les arbres partout et de goudronner, bétonner, si vous compreniez un tant soit peu l'urgence de la situation, vous feriez tout au contraire pour encourager le peu de nature qui résiste et qui est la seule garante de notre survie, qui, à ce que je vois, n'est plus une question de décennies, mais de quelques années. La peur est saine, elle est un moteur puissant, si on veut bien la regarder en face. Ouvrez donc les yeux et pensez à vos enfants.
Mail 6392				X												X	M. NOBILET de Deuil-la-Barre a écrit : Création de sentiers de promenade. Je demeure sur la commune de Deuil-la-Barre à proximité du lac Marchais. J'exprime par le présent mon opposition au projet de construction de l'avenue du parisis au motif que nous supportons déjà les nuisances dues au trafic aérien. Il serait dommage que notre environnement de vie soit un peu plus dégradé par le bruit et la pollution atmosphérique. Il serait souhaitable de trouver une alternative à ce projet, comme l'aménagement de sentiers de promenades sur les parcelles aujourd'hui on constructibles et dédiés au chantier et qui sont aujourd'hui relativement bien préservées, notamment au niveau de la côte de Deuil.
Mail 6393																	Mme CORDIER de Saint-Vrain a écrit : Idem mail 6389
Mail 6394				X				X									Mme LIVROZET d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : Rejet de la demande formulée par la CCPB (Ozoir) dans le cadre du SDRIF-E. Dans un document joint l'intéressée développe ce thème et conclut ainsi : « Je souhaite qu'en fonction de l'objectif ZAN (zéro artificialisation net) des sols, des OR 7 concernant les lignes de rupture artificielle, (RN4), 12 et 17 (préservation des espaces agricoles et boisés), et du respect des humains cet avis délirant de la CDCPB soit rejeté du SDRIF ».
Mail 6395				X										X			Mme LIVROZET d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : SDRIF-E Refus de la demande déposée par la CCPB OZOIR dans son avis. Elles se limitent à l'avis de la Communauté de communes des portes Briardes (CCPB) ayant pour but essentiel de transférer les constructions de logements demandées à Tournan et Gretz dans la version première du SDRIF 2023, de ces deux villes à Ozoir : Un simple déplacement de pastille- rond rouge sur une carte. La proposition concerne également le transfert d'activités de la zone industrielle existante dans la pastille d'habitat futur. L'exposé émanant de la ville d'Ozoir ne manque pas d'arguments sur le papier. Confronté à la vraie réalité, vécue par les habitants c'est une demande que je qualifie d'osée. L'argumentaire qui figure dans le fichier joint conclut ainsi : « Je souhaite qu'en fonction de l'objectif ZAN (zéro artificialisation net) des sols, des OR 7 concernant les lignes de rupture artificielle, (RN4), 12 et 17 (préservation des espaces agricoles et boisés), et du respect des humains cet avis délirant de la CDCPB soit rejeté du SDRIF ».
Mail 6396													X				M. BERNHEIM de Vert-Saint-Denis a écrit : Ressources en eau. Le SDRIF prévoit zéro artificialisation nette des sols à 2050... d'ici là il y en aura. Les ressources en eau vont manquer en 2050. Les artificialisations et imperméabilisations de sols s'accompagne d'une organisation de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	ruissellement afin d'éviter les inondations. L'eau en ruissellement va à la mer et inutilisable tout en privant les nappes phréatiques de ressources. Pouvons-nous établir que dès publication du SDRIF toute imperméabilisation de sol doit s'accompagner du stockage de l'eau ou infiltration vers les nappes ?
Mail 6397													X				<p>M.PONCE de Saulx-les-Chartreux a écrit :</p> <p>AVIS technique SAGE Orge-Yvette : L'intéressé conclut la teneur d'un document joint, relatif aux fonctionnalités des milieux aquatiques et des zones humides et aux ressources en eau potable ainsi :</p> <p>« Suivant l'ensemble des remarques reçues à ce jour, la Commission Locale de l'Eau du SAGE Orge-Yvette souligne les objectifs recherchés par le projet de SDRIF-E qui témoigne d'une volonté de préservation des milieux aquatiques et humides et de la ressource en eau. Le SAGE Orge-Yvette précise que pour son territoire l'échelle de réalisation du SDRIF-E ne permet pas d'avoir un avis précis sur la traduction de l'ensemble des objectifs du SDRIF-E dans les secteurs urbanisables préférentiellement. Le SAGE alerte sur la nécessité de revoir la rédaction de plusieurs orientations sur la thématique zones humides qui laisse penser que les cartographies réglementaires du SDRIF-E tiennent compte des enveloppes de zones humides des SAGE. Le SAGE alerte également sur la rédaction proposée dans la thématique inondation qui invite à construire dans les zones dites de « crues fréquentes »</p>
Mail 6398		X															<p>La présidente de la voix de Montrouge a écrit :</p> <p>Je comprends que pour des considérations écologiques auxquelles nous sommes tous sensibles l'étalement urbain n'est pas souhaitable. Je comprends également l'effort de densification demandé aux communes dont le niveau d'urbanisation et de densité actuelle le permettent. Le seuil de logements sociaux requis dans les communes est aussi un engagement de nos communes envers leurs administrés pour répondre à leurs besoins. On incite aussi à construire aux abords des gares du Grand Paris. Mais, a-t-on pris en compte au cas par cas ou par catégorie de communes, la capacité à le faire sans dégrader la santé des habitants ? Depuis plusieurs années, certains maires ont développé la folie des grandeurs et se servent de ces incitations plus ou moins légales de densification et de création de logements sociaux au détriment du bien-être et du vivre ensemble de leurs administrés. C'est notamment le cas à Montrouge, nous sommes l'une des 5 communes les plus denses de France, sans espaces verts ou presque, qui ne respire plus, malgré la communication très verte et plutôt mensongère diffusée dans les médias. Et c'est plus particulièrement le cas du quartier Plein Sud qui représente la majeure partie des habitations et des logements sociaux de la ville. Mais au nom de ces incitations et obligations, notre Maitre souhaite d'avantage densifier notre quartier, notamment avec la création de bâtiments de 14 étages dans des zones déjà très denses et l'augmentation en hauteur de tous les bâtiments en projet. S'il vous plaît, je vous en conjure, faites en sorte de faire des grilles de critères qui obligent, rendent possible ou interdisent ce type de projets selon la démographie et la superficie des communes. Dans notre commune, « la ville sur la ville » devrait être interdite, d'autant plus avec les enjeux climatiques et notre excès de bétonisation. Peut-on aussi faire en sorte de répartir les logements sociaux dans une ville, plutôt que de les parquer systématiquement dans les mêmes quartiers ? Nous savons depuis fort longtemps l'importance de la mixité sociale dans les quartiers.</p>
Mail 6399			X														<p>Mme LITIERE de Ferrières en Brie a écrit :</p> <p>Transports de proximité</p> <p>J'habite à Ferrières-en-Brie (77164) et j'ai pu constater la difficulté de déplacement en transports en commun pour des trajets de proximité mais transversaux. Aller de Ferrières-en-Brie à Thorigny : 15 à 20 minutes en voiture, 1h30 en bus. De Ferrières-en-Brie à Emerainville : 7 minutes en voiture, 1h10 en transports. Plus de bus après 21h30</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	et pas de bus avant 6h du matin donc impossible de se rendre à Thorigny pour commencer son travail à 7h. Quant aux voies douces, pas assez de zones aménagées, donc trop dangereux. L'aménagement de nouvelles lignes de métro traversant des zones agricoles est en contradiction avec le polycentrisme et la volonté de proximité affichée dans le Plan d'Aménagement Régional. Ces lignes sont inutiles pour rapprocher les habitants de leur lieu de travail (trajets qui ne suivent pas ces axes) et auraient pour effet un étalement urbain aggravé. En effet, des lignes nouvelles en zone rurale (notamment la ligne 17 nord et 18 ouest), dont certaines gares se trouvent actuellement loin de toute urbanisation, entraînerait l'artificialisation de ces terres et la disparition d'espaces naturels, agricoles et forestiers pourtant indispensables à la résilience du territoire. Il faut concentrer les efforts sur les transports de proximité (ou transports du quotidien) en améliorant ceux existant dans l'agglomération parisienne et en renforçant le réseau lacunaire (hors réseau ferré) dans la grande couronne. Il est également nécessaire d'agir réellement sur les mobilités douces, pour lesquelles les orientations réglementaires sont vagues, sans objectifs chiffrés et peu prescriptives.
Mail 6400		X			X		X										<p><u>Anonyme de Noisy le Grand a écrit :</u> Conserver les forêts urbaines Nous étouffons de la densification des villes en totale contradiction avec une politique écologique et humaine digne de ce nom. Les aires naturelles doivent être préservées "quoiqu'il en coûte" ...il s'agit de notre bien-être, nos vies. In fine. Mieux vaut une ville de 10000 habitants où il y est agréable de vivre, plutôt que 15000 sous prétexte qu'il faut construire et que 15000 personnes se retrouvent à vivre dans des conditions dégradées, néfastes et sans stop ferme pourquoi pas aller ensuite à 20000 et 30000 et une fois tous les espaces verts rasés, les pavillons détruits aux profits de petits immeubles. Ce sera de plus grands immeubles puis encore plus grand ...et on va se retrouver avec des villes tentaculaires comme on peut le voir en Asie avec des grattes ciels partout, du béton partout, des problèmes de chaleurs accrues, des inondations car les pluies ne peuvent plus aller dans le sol etc etc. Les infrastructures routières déjà saturées engendrent multiplient les problèmes de manière exponentielle et non linéaire. Écoles, surtout les crèches, les infrastructures sportives ne suivent plus. De plus il faut arrêter de construire des logements sociaux dans des villes qui sont déjà au-delà des 25%, cela renforce la paupérisation des villes et de nombreux problèmes qui n'existent pas dans des villes qui en ont beaucoup moins. Une aberration aussi que de développer le quartier d'affaires La Défense et les logements à l'est. Il faut pousser/ aider /inciter les entreprises à s'installer là où il y a beaucoup de personnes qui habitent notamment dans la banlieue est de Paris. Stop au béton et développons et exploitons au mieux nos derniers espaces verts pour le bien de tous</p>
Mail 6401			X		X												<p><u>Anonyme de Fontenay sous-bois a écrit :</u> Une contribution pour insister sur le "-E" du SDRIF-E. La PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT est clairement L'ENJEU QUI PRÉVAUT SUR TOUS LES AUTRES pour les années à venir, et plus encore sur Paris et petite couronne. Il en va de la survivance même de notre métropole capitale. Pour rappel, une étude récente a révélé que Paris était la métropole la plus à risque, sur environ 850 villes d'Europe, du point de vue de la mortalité liée à la canicule. Bien pire que les villes du sud de l'Italie ou de l'Espagne. C'est dire s'il y a urgence ! Dans ce combat, nos armes ultimes sont les arbres à commencer par les plus anciens et je me joins à toutes ces contributions qui insistent sur une radicale nécessité de les préserver à tout prix. L'OMS fixe à 10m2 par habitant la surface végétale minimale requise en pleine ville. Dans notre métropole, on en est très loin ! D'autant que les 2 bois parisiens (de Vincennes et de Boulogne) représentent à eux seuls 70% de la surface végétale de la capitale,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>au cœur d'un océan d'asphalte et de béton. Ils sont évidemment classés, mais tout doit être écrit et fait pour SACRALISER ABSOLUMENT LES BOIS DE BOULOGNE ET DE VINCENNES. C'est un enjeu vital de captation du CO2, de thermo résistance et de biodiversité. POUR PRESERVER NOS VIES, PRESERVONS NOS BOIS !</p> <p>Au travers de ce SDRIF-E, au champ d'action évidemment beaucoup plus large, on revoit affleurer, à propos du bois de Vincennes justement, quelques commentaires sur l'ancien projet de prolongement de la ligne 1 pour desservir les quartiers des Rigollots (Fontenay) et des Grands Pêcheurs (Montreuil). Quelques mots à ce propos. Sur le fond... Bien sûr, on peut rappeler les bénéfiques pour certains habitants de ces quartiers d'un projet dont l'idée m'a d'ailleurs semblé intéressante de prime abord. La réalité, c'est que le débat a déjà longuement eu lieu, 4 institutions officielles ont été logiquement consultées, et toutes les 4 ont unanimement et sans équivoque rejeté ce projet, parmi lesquelles la commission d'enquête publique de l'époque. Pourquoi ce rejet systématique ? Parce que malheureusement, le projet, tel qu'il a été conçu, était mauvais : très cher, peu soucieux de la limitation des nuisances et surtout catastrophique sur le plan écologique. Pas seulement vis-à-vis du bois de Vincennes d'ailleurs. Par exemple c'est un projet qui aurait contribué au réchauffement climatique au sens que son bilan carbone est négatif, y compris sur le très long terme (35 ans d'exploitation) : un comble ! Espérons désormais que la sagesse l'emporte, et qu'on sache se rassembler pour travailler à des alternatives utiles aux citoyens : comme privilégier des mobilités douces plutôt que ce prolongement, préférer le prolongement de la ligne 9 à celui de la ligne 1, envisager l'utilisation des voies d'arrière-garde existantes, ou étudier la possibilité d'une 2ème branche de la ligne 1 qui bifurquerait vers Saint Mandé pour rejoindre Val de Fontenay en contournant le Bois de Vincennes. J'en doute un peu, quand je vois certaines réactions politisées qui me paraissent davantage arc-boutées par principe sur ce projet retoqué, qu'ouvertes à d'autres pistes potentiellement bénéfiques pour améliorer réellement les mobilités. Mais bon, l'espoir fait vivre.</p> <p>Sur la forme... Je me joins évidemment à la demande relayée à de nombreuses reprises dans les contributions de modifier les documents du projet de SDRIF-E de sorte à retirer les références à cet ancien projet, étrangement présenté comme validé sur les cartes, alors même que la DUP a été rejetée par l'Etat</p>
Mail 6402			X														<p><u>M Bernheim de Cesson a écrit :</u> Les pistes cyclables représentent un investissement important pour les collectivités malheureusement souvent inutilisables par les cyclistes. – les giratoires sont des dispositifs efficaces pour la circulation automobile, infranchissables pour les vélos ou très dangereux. - les pistes sont réalisées par tronçon sans continuité les entrées et sorties doivent être continues ce qui n'est pas le cas</p>
Mail 6403		X															<p><u>Anonyme de Chevry Cossigny a écrit :</u> Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB par la commune d'Ozoir - Désaccord total</p>
Mail 6404			X													X	<p><u>Anonyme de Montmorency a écrit :</u> 'habite Montmorency depuis 6 ans, une superbe ville calme (sauf les avions) avec beaucoup de nature. Le BIP va passer pas loin de chez nous s'il est validé, et nous aurons des nuisances, sonores et polluantes. Beaucoup de belles maisons seront rasées de surcroit. Il y a aussi les écoles à proximité. Je demande le retrait du BIP du SDRIF-E.</p>
Mail 6405				X													<p><u>Mme Cadays-Delhome la Courneuve a écrit :</u> Vœu relatif à la pénurie de logements et aux conséquences de la norme «anti-ghetto » pour les Courneuviennes et les Courneuviens Pièce jointe : séance du 29 février 2024 du conseil municipal qui émet le vœu</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Que le ministère du logement et le préfet de région s'oppose, la norme Anti ghetto et posent son retrait du projet de SDRIF E comme condition préalable, ouverture de l'enquête publique sur le SDRIF E</p> <p>Que le premier ministre retire sa proposition d'intégrer des logements intermédiaires dans le décompte de 25 % de la loi SRU.</p> <p>Que la libre administration des collectivités et la liberté des maires de construire du logement social soient renforcées par la loi</p> <p>Que l'État et la région Île-de-France réinvestissent dans la production du logement social par le biais de subvention d'aide à la pierre et à la mise à disposition de terrain publics.</p> <p>Que les sanctions à l'encontre des communes qui ne respectent pas les obligations de la loi SRU soient renforcées, et que les préfets de département imposent des programmes de logements sociaux aux communes carencées comme la loi, le permet</p> <p>Verse ce vœu à l'enquête publique en cours</p>
Mail 6406		X						X									<p>Anonyme de Villennes sur Seine a écrit : je veux dire mon opposition à la construction de logements en face de l'école des Sables à Villennes sur Seine. La voirie (état et densité) n'est pas du tout adaptée pour supporter des centaines de nouveaux habitants, cela va totalement dénaturer le coté hameau rural de Breteuil qui fait tout son charme, il y a déjà les maisons et immeubles de la Résidence des Sables juste à côté de l'Ecole, rien n'est prévu pour la scolarité des enfants qui arriveraient, c'est encore une perte de surface cultivée et une artificialisation des sols. Bref, cela n'a pas de sens.</p>
Mail 6407		X															<p>M Avallone de Chevry Cossigny a écrit : Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser. Nous comptons sur la Commission d'Enquête et les équipes du SDRIF-E pour repousser définitivement ces demandes d'un autre</p>
Mail 6408			X														<p>Association des Défenseurs du Bois de Vincennes a écrit : L'association du Bois de Vincennes se bat pour la protection du Bois de Vincennes et sa biodiversité. Une des plus grandes menaces à ce jour est le projet de prolongement de la ligne 1, qui bétonnerait jusqu'à 6ha du Bois, et de plus a un bilan CO2 négatif sur plus de 30 ans. Pour rappel, le Bois de Vincennes est le poumon vert de l'Est parisien, visité par 11 millions de personnes/an, et central pour la lutte contre le réchauffement climatique. Ce projet de prolongement de la ligne 1 a été étudié et débattu en 2021/2022, finissant par une enquête publique présidé par M. Chaulet. *Toutes* les institutions consultées (Autorité environnementale, SGPI, Commission d'enquête) ont conduit à un *rejet unanime*, sans nuance et systématique. Enfin, le ministère des transports a rejeté la DUP en décembre 2022, en raison de son impact environnemental.</p> <p>Pourtant dans les documents présentés à l'EP en cours, le projet de prolongement de la ligne 1 apparait comme "Métro Itinéraire validé". Sur quelles bases ? C'est faux. Est-ce de la négligence, ou une manipulation d'influence, ou ...du clientélisme politique ? Dans tous les cas, cela montre un mépris pour le travail réalisé par toutes ces autorités consultées, à commencer par la commission d'enquête publique dont certains figurent dans cette enquête publique SDRIF-E. En plus, dans ce dossier d'enquête publique SDRIF-E, nous apprenons que "...le projet d'infrastructure... permettra à 90 % des Franciliens d'avoir une gare ou une station à moins de 2 kilomètres à vol d'oiseau de leur domicile à l'horizon 2030 (contre 83 % aujourd'hui)" [page 137, Chapitre 5]. Mais cet objectif est</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	déjà atteint pour le quartier "Les Rigollots" qui aurait été une des 2 stations sur ce prolongement de métro. Il est desservi non seulement par la ligne 1 mais aussi par le RERA, à moins de 1.5km. En clair ce projet, écocide et rejeté par tous, ne peut pas refaire une apparition "en cachette" dans ce dossier SDRIF-E. Nous demandons donc: 1/ le retrait de toute mention au prolongement de la ligne 1 dans ce dossier, et surtout là où il apparaît comme "itinéraire validé". 2/ une l'amélioration des mobilités douces et la création de voies rapides de bus, si besoin, dans la zone des Rigollots et Grand Pêcheurs. Pièce jointe qui est résumée ci-dessus en précisant les demandes :
Mail 6409			X						X							X	Anonyme de Jouy le Moutier a écrit : Liaison A13- A104 : Projet A104 Bis Par exemple, nous contestons le bien fondé d'un projet routier situé dans les Yvelines avec des répercussions dans le Val-d'Oise. Il s'agit de la liaison RD190-RD30 via un pont au nord de l'Île de la Dérivation. Cette liaison routière en 2 x 2 voies, élément du très contesté projet d'autoroute A104bis. Cette liaison créerait inévitablement un afflux de trafic additionnel sur l'A15, autoroute où les bouchons sont déjà nombreux. Ainsi ce projet amènerait 30 000 à 40 000 véhicules par jour et engendrerait plus de pollution de l'air dans un secteur déjà surexposé aux particules fines, aux oxydes d'azote et aux polluants photochimiques. Il est aussi de nature à accroître significativement le trafic de transit sur le territoire cergypontain, et particulièrement sur la Rn184 dans la traversée d'Eragny et de Saint-Ouen-l'Aumône, alors même que cette voie supporte déjà quotidiennement près de 80 000 véhicules par jour. Avenue du Parisis (BIP) Le principal projet routier apparaissant dans le Val-d'Oise est le projet de l'avenue du Parisis. Cette infrastructure devait initialement relier les autoroutes A1 et A15 mais aujourd'hui seuls 2 tronçons sont effectués aux extrémités. Pour autant le Conseil Départemental 95 maître d'ouvrage du projet n'a pas renoncé à la réalisation de la partie centrale depuis Soisy-sous-Montmorency jusqu'à Bonneuil-en-France en la scindant en 2 sections : • La section ouest de Soisy-sous-Montmorency à Groslay ; • La section est de Groslay à Bonneuil-en -France. Ce projet bientôt vieux de 90 ans (!) est un non-sens : Aucune utilité n'a jamais été démontrée en termes de flux de déplacement. En particulier, le supposé besoin de mobilité des actifs de l'ouest (vallée de Montmorency ou bassin d'Argenteuil) pour aller travailler sur la plateforme de Roissy a été battue en brèche par les chiffres de déplacements quotidiens : les 14 communes du linéaire génèrent entre elles des flux d'actifs très modestes : 11 352 personnes soit 7,7 % de leur population active totale. Si on considère qu'une partie de ces déplacements ne s'effectuerait de toute façon pas en voiture, on tombe à environ 7 000 à 8 000 déplacements quotidiens soit un chiffre dérisoire. Les projets routiers de 2 x 2 voies en plein cœur de zones prétendument « armature verte sanctuarisée » (pont d'Achères et avenue du Parisis) sont révélateurs d'un état d'esprit obsolète qui considère que la protection de l'environnement ne doit jamais constituer d'obstacles au développement économique tel qu'il était conçu au 20ème siècle. La transition écologique constitue une rupture avec cette conception des choses, le projet de SDRIF-E a encore de gros progrès à faire pour véritablement. TRANSPORTS COLLECTIFS Parmi les projets répertoriés dans le Val-d'Oise, l'on peut remarquer : Liaison T13 Achères-Cergy Cette liaison doit rééquilibrer l'offre de transport structurante sur l'agglomération de Cergy-Pontoise au lieu d'accuser encore un peu plus le déséquilibre du territoire en offre de transport. Le projet de liaison T 13 Achères - Cergy présenté en p. 138 du Projet d'Aménagement Régional doublerait l'actuel tronçon RER A Achères - Cergy-le-Haut et n'apporterait ainsi pas de nouvelles dessertes sur un territoire déjà largement desservi par les réseaux ferrés : • gares de Conflans fin d'Oise, Neuville Université, les trois gares de Cergy pour le RER A et la ligne L • gares de Conflans Sainte Honorine, d'Eragny Neuville et de St Ouen l'Aumône Quartier de l'église pour la ligne J. Le tracé prévu de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>cette extension consiste à doubler le RER A / ligne L sur le tronçon Cergy représenterait une augmentation faible de la capacité de l'axe (2 400 personnes par heure et par sens pour un tram toutes les 10 min, soit 10% de plus environ). L'augmentation de l'offre de transport sur cette partie du territoire est donc bien à trouver par cette seconde solution. A l'inverse, la partie Ouest de l'agglomération de Cergy-Pontoise (les 6 communes de Boisemont, Courdimanche, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Menucourt, Vauréal) est dépourvue de liaison ferrée. Une liaison T13 Achères -</p> <p>Cergy-le-Haut via le Bd de l'Oise sur l'Hautil traverserait 4 de ces communes (Courdimanche, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Vauréal) soit un bassin de 45 000 hab. où par manque de transport ferré, le taux d'équipement automobile des ménages est de 90%. A cela s'ajoute l'ouest de la commune de Cergy, soit un bassin d'environ 20 000 hab. supplémentaires, qui bénéficierait d'un meilleur accès à l'Hautil et d'une liaison plus directe vers Achères et Saint Quentin en Yvelines / Versailles. La ligne 17 du métro du grand Paris : La ligne 17 nord du Grand Paris entre le Bourget et Le Mesnil Amelot ne correspond pas au besoin réel des flux de transport actuels et en projet. Cette ligne qui relie 2 pôles d'activités entre eux (La Défense et Roissy CDG) mais dessert très peu d'habitants. La gare du Triangle de Gonesse située très loin des habitations ne servira pas aux habitants de Gonesse, elle servira juste de prétexte à l'urbanisation des terres fertiles du Triangle de Gonesse. Le projet de ligne 19 : La ligne 19 est apparue très récemment dans le SDRIF-E à la demande du département du Val-d'Oise sans aucune concertation préalable ce qui est très problématique du point de vue de l'implication des citoyens dans l'aménagement du territoire. Elle souffre à peu près des mêmes défauts que la ligne 17, à savoir une desserte très limitée des zones d'habitation. En revanche le coût attendu, exorbitant, risque de compromettre ou retarder des projets beaucoup plus intéressants comme la ligne T11. Le Tram/train T11 : Le prolongement de cette liaison à l'ouest d'Épinay-sur-Seine à Sartrouville et à l'est du Bourget à Noisy-le-Grand est bien inscrit dans le SDRIF-E. Cette ligne est particulièrement adaptée à la desserte en radial du sud du Val-d'Oise. Elle constitue une alternative notamment au flux de déplacement qu'est censé assurer l'avenue du Parisis (BIP), par exemple. Il apparaît malheureusement que son financement n'est pas assuré. La réalisation de la ligne T11 doit devenir prioritaire.</p>
Mail 6410		X		X													<p><u>M Aubry directeur d'UrbaEra (Bouygues-immobilier) d'Issy les Moulineaux a écrit :</u></p> <p>Ce courrier fait suite à celui du 29 février 2024 ayant également pour objet le Site Sanofi situé au 20 Avenue Raymond Aron à Antony, 92160. A l'occasion de la permanence de la commission d'enquête SDRIF-E à Antony le 1er mars 2024, Bouygues Immobilier UrbanEra a présenté le courrier du 29 février 2024, l'historique du site, les enjeux de conversion qui y affèrent et développé des convictions urbaines. Nous souhaitons, à la suite de cet échange, spécifier notre demande au regard de l'alignement de nos convictions urbaines avec les Orientations Réglementaires du projet de SDRIF-E arrêté par le Conseil Régional le 12 juillet 2023. Vous trouverez l'ensemble de nos convictions dans le courrier ci-joint.</p> <p>Ce courrier fait suite à celui du 29 février 2024 ayant également pour objet le Site Sanofi situé au 20 Avenue Raymond Aron à Antony, 92160 (annexe n°1). A l'occasion de la permanence de la commission d'enquête SDRIF-E à Antony le 1er mars 2024, Bouygues Immobilier UrbanEra a présenté le courrier du 29 février 2024, l'historique du site, les enjeux de conversion qui y affèrent et développé des convictions urbaines (annexe n°2).</p> <p>Nous souhaitons, à la suite de cet échange, spécifier notre demande au regard de l'alignement de nos convictions urbaines avec les Orientations Réglementaires du projet de SDRIF-E arrêté par le Conseil Régional le 12 juillet 2023.</p> <p>Dans le cadre de son schéma directeur immobilier pour l'Ile-de-France, la société Sanofi a pris la décision de rassembler ses équipes sur son campus de Gentilly (94) en 2020. Cette orientation a conduit Sanofi Aventis à la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>décision de céder son site situé au 20 Av. Raymond Aron, 92160 Antony. En 2022 et 2023, Sanofi Aventis a procédé à la cessation de ses activités ICPE à Antony, notifiée le 10 juillet 2022 aux services d'instruction. Cette procédure a par ailleurs abouti à la mise en place d'une servitude d'utilité publique.</p> <p>En 2020, Bouygues Immobilier UrbanEra et Sanofi Aventis se sont rapprochés afin de concevoir un projet urbain d'immobilier mixte (commerce, hôtellerie, activité, formation, résidences gérées étudiantes ou seniors, logements sociaux, logements) en lieu et place de l'ancien site administratif occupé par Sanofi. En janvier 2021 les groupes Sanofi Aventis et Bouygues immobilier UrbanEra ont signé une promesse de vente sous condition suspensive de modifier la destination des sols du site aujourd'hui ouvert exclusivement à une occupation tertiaire.</p> <p>Le site Sanofi, situé à moins de 200 mètres de la station Parc de Sceaux desservie par le RER B, le site présente un intérêt urbain indéniable pour en faire un lieu d'attractivité de la zone.</p> <p>Situé dans un secteur à fort potentiel de densification du SDRIF actuel, le site est également identifié au projet de SDRIF-E dans un périmètre restreint à urbaniser en proximité de gare. Il est en bordure immédiate de la RD920 réaménagée par le département en un véritable boulevard urbain, plus apaisé, planté, offrant une accessibilité bus, vélo, piéton et voiture mais présentant une faible visibilité. L'actuel PLU d'Antony identifie la RD920 comme l'un des axes principaux de la Ville, et par le zonage UB, assure le renouvellement urbain et la densification de son front bâti.</p> <p>Le chapitre 3 des Orientations Réglementaires prend pour ambition d'intensifier le renouvellement urbain. L'Orientation Réglementaire n°57 fixe les objectifs d'accroissement de la densité résidentielle, principalement dans les espaces urbanisés et à proximité des gares. Ces espaces urbanisés devront intégrer une mixité de fonctions et contribuer à l'équilibre entre habitat et emploi. Nous avons la conviction que la localisation de site Sanofi, à 200 mètres de la gare Parc de Sceaux, entre pleinement dans le périmètre de l'Orientation Réglementaire 57, dont nous partageons la vision de densification de l'offre de logements.</p> <p>Si ce site était précédemment occupé par des fonctions économiques exclusivement tertiaires, il ne revêt plus des mêmes opportunités pour le futur : d'autres secteurs en développement ciblés par la Ville d'Antony, mieux placés en terme d'accès aux principaux flux routiers et de transports en commun tels la Croix de Berny ou le futur écoquartier Antonypole peinent à attirer des activités économiques, ce qui rend plus précaire et illusoire le maintien d'une destination tertiaire exclusive sur des sites isolés tels que le foncier détenu par Sanofi Aventis. Ainsi l'ensemble des 48 020 m² de surface utile sont vides depuis décembre 2022, sans opportunité de redéveloppement... Il s'agit d'une friche de 6 ha dans un secteur très majoritairement résidentielle.</p> <p>La contraction forte du marché du tertiaire depuis déjà plusieurs années a freiné la demande de surfaces de bureaux à l'échelle de l'Ile-de-France, rendant plus fragile encore les secteurs hors des pôles tertiaires principaux. Sur le territoire sud alto-séquanais, il n'y a plus de transactions...</p> <p>Le chapitre 4 des Orientations Réglementaires, « <i>conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions</i> », traite de manière distincte chaque catégorie de site économique. Compte tenu de révolution d'organisation des entreprises et des administrations, l'immobilier de bureau peut faire face à une vacance durable. L'Orientation Réglementaire 104 y répond en promouvant la transformation de bureaux vers d'autres usages, notamment le logement. Le site Sanofi, vacant depuis bientôt 3 ans et sans perspective connue de nouvelle implantation tertiaire ou d'activité, correspond parfaitement aux attentes de cette Orientation Réglementaire.</p> <p>Dans ce contexte, les équipes de Bouygues Immobilier UrbanEra et de Sanofi Aventis imaginent les évolutions possibles du site et sont convaincues que son avenir se situe dans la mixité, permettant de répondre aux</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>problématiques de besoin de se loger des Franciliens, tout en conservant une part d'emploi, dans un format adapté à son territoire, et permettant d'accueillir divers exploitants. Cette orientation permet également de répondre aux enjeux définis dans les documents d'urbanisme à l'échelle de la communauté d'agglomération et de la région. Bouygues Immobilier UrbanEra a également pour ambition de concevoir un quartier durable. Tout d'abord, la réhabilitation d'une part du bâti présent sur site permettra de minimiser l'impact carbone en phase chantier. De plus, les mobilités douces seront privilégiées au sein du quartier, l'approvisionnement énergétique se fera grâce à la mutualisation des besoins entre les différents programmes et la création d'une centrale de géothermie locale. La biodiversité existante sera protégée et le coefficient de biotope (CBS) sera amélioré par divers moyens (plantations supplémentaires, désimpermabilisation...). A titre d'exemple, la mare artificielle, véritable sanctuaire de biodiversité et promenade à la fois paysagère et urbaine, sera préservée et mise en valeur. Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Communauté d'Agglomération Vallée Sud Grand Paris, débattu en 2023, prend pour axes stratégiques des éléments urbains forts concernant la transition écologique, et l'attractivité du territoire, par un développement du mieux vivre, des études et de l'emploi. Le projet de SDRIF-E, en cours de révision repose sur 5 principes fondamentaux : une protection de l'environnement, la gestion des ressources franciliennes, la réponse aux besoins de vivre et habiter dans un écosystème complet, le soutien de l'économie, et la favorisation des mobilités douces. Bouygues Immobilier UrbanEra a la conviction que le projet envisagé sur ce site fournit une réponse globale à l'ensemble de ces axes stratégiques : La mixité de ce futur quartier se traduit par une mixité programmatique logements-commerces-tertiaires, mais également par une diversité de chacun de ces éléments. Cette nouvelle polarité résidentielle sera à destination des jeunes couples et familles, mais également aux personnes âgées et aux jeunes actifs. Les logements seront en partie libres, mais également sociaux et intermédiaires afin de répondre aux besoins grandissants du département. La création de commerces et services de proximité viendra animer la vie de quartier, alors que le développement de surfaces tertiaires-activités permettra d'accueillir divers acteurs locaux, une part d'hôtellerie, ainsi qu'un pôle de formation. L'ensemble de cet écosystème favorisera durablement l'économie locale et l'emploi. Au-delà de cette somme de constats, le site est aujourd'hui identifié au projet de SDRIF-E en site économique à moderniser/requalifier dans la carte 2 du SDRIF-E. Si nous comprenons et partageons la volonté de la région Île-de-France de préserver par tous les moyens les secteurs dévolus à la préservation voir au renforcement de l'emploi, et tout particulièrement des emplois non tertiaires, cette orientation du SDRIF-E, ne nous semble pas adaptée au contexte spécifique de cette zone, car elle bloquera la revitalisation de ce site qui risque de rester une friche. Bouygues Immobilier UrbanEra souhaite par ce courrier porter à votre attention les caractéristiques de ce site. Nous vous demandons donc de reconsidérer la cartographie SDRIF-e de ce site afin de permettre la reconversion de cette friche tertiaire à quelques centaines de mètres d'une gare RER. Cela pourrait prendre la forme d'un retrait du zonage actuel, ou bien d'un fléchage, s'appuyant sur les OR 57 et 104, permettant la revitalisation de ce site. L'ensemble de ces réflexions urbaines ainsi que les différentes études et travaux menés, aussi bien sur la pollution du site, la réhabilitation et sur la biodiversité sur site, ont été présentés à la Mairie d'Antony au cours des 2 dernières années, dans le cadre d'ateliers de travail avec les services de la Ville. Bouygues Immobilier UrbanEra se tient à la disposition des Commissaires Enquêteurs et de la Région Île-de-France pour partager et présenter ses études et ses convictions urbaines.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6411		X			X			X									<p><u>Mme Chavanne de Thorigny sur Marne a écrit :</u> Maintenir la zone dite Vallières 3 en zone sanctuarisée. Je m'oppose à l'avis de la Communauté d'Agglomération Marne & Gondoire concernant l'intégration de Thorigny-sur-Marne à la polarité de Lagny-Thorigny. En effet, cette zone sanctuarisée est convoitée par Marne & Gondoire pour un projet de développement urbain et industriel. L'argument avancé par Marne & Gondoire est contradictoire. Cette zone est éloignée des transports en commun, impliquant donc que des habitants ou actifs de la zone seraient obligés d'utiliser des véhicules pour rejoindre le pôle gare. Or l'axe qui longe cette zone actuellement sanctuarisée est déjà saturé, étant donné que c'est la seule départementale qui permet de relier le nord de l'agglomération au sud, et prolongée par le "pont en X" évoqué par Marne & Gondoire comme "ne pouvant absorber les flux en heure de pointe", provoquant une "saturation du trafic ce qui dégrade la qualité de vie des habitants". Une pastille de développement industrielle sur le secteur Vallière 3 serait donc contre-productive, et accentuerait les impacts délétères de cette zone déjà tendue sur le quotidien des habitants, faisant de Thorigny un espace industriel et dortoir de seconde zone par rapport à l'attractivité touristique de Lagny-sur-Marne. Cette zone doit rester sanctuarisée dans la mesure où elle fait partie intégrante des continuités écologiques du territoire et dans un souci de préservation des écosystèmes, de la biodiversité et de la résilience de ce territoire. La "plus-value" actuelle de Thorigny sur son territoire environnant, tant pour les habitants que pour la biodiversité, est la présence structurelle d'espaces naturels et préservés. Pièce jointe : extrait page 425 des PPA</p>
Mail 6412			X														<p><u>Association des Défenseurs du Bois de Vincennes a écrit :</u> 'Association des Défenseurs du Bois de Vincennes (ADBV) se bat pour la protection du Bois de Vincennes et sa biodiversité. Une des plus grandes menaces à ce jour est le projet de prolongement de la ligne 1, qui bétonnerait jusqu'à 6ha du Bois, et de plus a un bilan CO2 négatif sur plus de 30 ans. Pour rappel, le Bois de Vincennes est le poumon vert de l'Est parisien, visité par 11 millions de personnes/an, et central pour la lutte contre le réchauffement climatique. Ce projet de prolongement de la ligne 1 a été étudié et débattu en 2021/2022, finissant par une enquête publique présidé par M. Chaulet. *Toutes* les institutions consultées (Autorité environnementale, SGPI, Commission d'enquête) ont conduit à un *rejet unanime*, sans nuance et systématique. Enfin, le ministère des transports a rejeté la DUP en décembre 2022, en raison de son impact environnemental. Pourtant dans les documents présentés à l'EP en cours, le projet de prolongement de la ligne 1 apparaît comme "Métro Itinéraire validé". Sur quelles bases ? C'est faux. Est-ce de la négligence, ou une manipulation d'influence, ou ...du clientélisme politique ? Dans tous les cas, cela montre un mépris pour le travail réalisé par toutes ces autorités consultées, à commencer par la commission d'enquête publique dont certains figurent dans cette enquête publique SDRIF-E. En plus, dans ce dossier d'enquête publique SDRIF-E, nous apprenons que "...le projet d'infrastructure... permettra à 90 % des Franciliens d'avoir une gare ou une station à moins de 2 kilomètres à vol d'oiseau de leur domicile à l'horizon 2030 (contre 83 % aujourd'hui)" [page 137, Chapitre 5 Mais cet objectif est *déjà* atteint pour le quartier "Les Rigollots" qui aurait été une des 2 stations sur ce prolongement de métro. Il est desservi non seulement par la ligne 1 mais aussi par le RERA, à moins de 1.5km. En clair ce projet, écocide et rejeté par tous, ne peut pas refaire une apparition "en cachette" dans ce dossier SDRIF-E. Nous demandons donc : 1/ le retrait de toute mention au prolongement de la ligne 1 dans ce dossier, et surtout là où il apparaît comme "itinéraire validé". 2/ une l'amélioration des mobilités douces et la création de voies rapides de bus, si besoin, dans la zone des Rigollots et Grand Pêcheurs.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6413		X															Anonyme de Chevy Cossigny a écrit : Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir : Je m'oppose à ce projet.
Mail 6414			X														Vivre sans BIP de Montmorency a écrit : Non au BIP Est rebaptisé Ave du Parisis Notre association a, en parallèle de votre enquête publique, lancé un sondage afin de connaître la position des habitants concernés par ce projet, depuis Garges jusqu'à Soisy. Nous avons reçu plus de 4.000 contributions en peu de temps. Ceci signifie bien qu'il s'agit d'un énorme sujet par lequel les habitants du secteur sont extrêmement concernés. Légèrement plus de 83% des réponses sont hostiles à ce projet et refusent de voir cette infrastructure inscrite à votre SDRIF. Aussi nous vous remercions d'enfin tenir compte de l'avis des personnes concernées et d'appliquer la règle de la démocratie en supprimant cette Avenue de vos projets et en rendant aux riverains l'accès à ces espaces naturels. Pièce Jointe de 10pages

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

POUR OU CONTRE LE PROJET ROUTIER DU BIP ?

Cette enquête a été réalisée en ligne en janvier-février 2024 par le collectif Vivre sans BIP. Elle porte sur le projet routier du BIP, ou avenue du Parisis, qui relierait la A1 à la A15 dans le Val d'Oise, en traversant les villes de Soisy, Montmorency, Deuil, Groslay, Sarcelles et Garges-lès-Gonesse, et en longeant la commune d'Arnouville.

UN SUCCÈS AVEC 4000 RÉPONDANTS

En seulement un mois et demi, cette enquête a recueilli 4 000 réponses, dont 81% issues d'habitants du Val d'Oise, démontrant la forte mobilisation des Val d'Oisiens autour de ce projet routier.



93% des répondants
sont opposés au projet

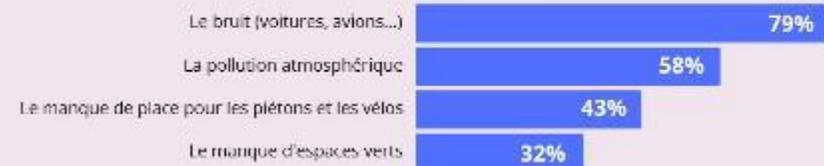
Les raisons de l'opposition au projet du BIP sont nombreuses et unanimes (entre 92% et 69% des votes) : destruction des espaces verts auxquels les habitants sont très attachés, augmentation de la pollution de l'air, des nuisances sonores, et impact sur la biodiversité et le climat.

Aujourd'hui, les habitants sont déjà très gênés par le bruit des voitures et des avions (79%) et par la pollution de l'air (58%). Ils demandent plus de pistes cyclables (62%), un accès à ces espaces naturels pour se balader à pied ou à vélo (44%), une agriculture saine de proximité (49%), et souhaitent préserver leur qualité de vie (87%).

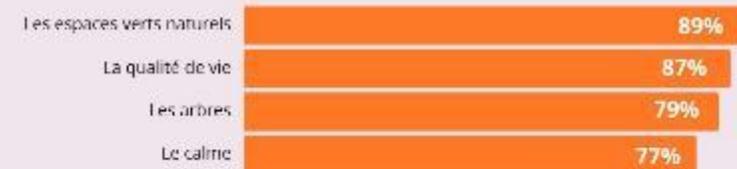
Pour quelles raisons êtes-vous opposé au BIP ?



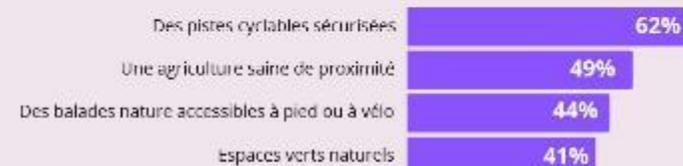
Qu'est-ce qui vous incommode le plus dans votre commune ?



A quoi êtes-vous attaché dans votre commune ?

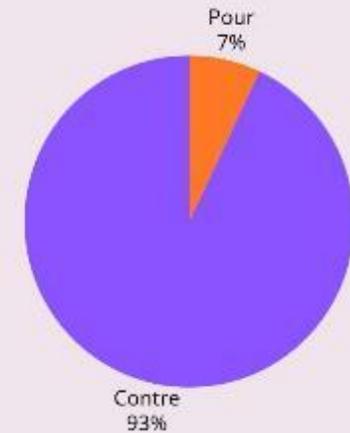


Que vous manque-t-il dans votre ville ?



RÉSULTATS À SARCELLES

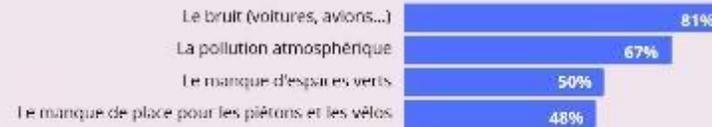
93% des répondants Sarcellois sont opposés au BIP car ils ne souhaitent pas la destruction des espaces verts (90%), l'augmentation de la pollution de l'air (88%) et des nuisances sonores (85%), et veulent préserver la biodiversité (67%). Ils sont très attachés aux espaces verts (86%), aimeraient plus de pistes cyclables sécurisées et de balades nature accessibles à pied ou à vélo.



Pour quelles raisons êtes-vous opposé au BIP ?



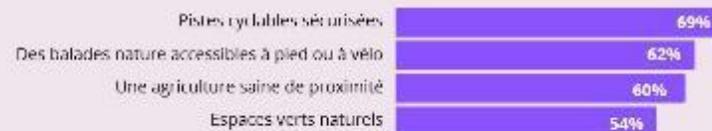
Qu'est-ce qui vous incommode le plus dans votre commune ?



A quoi êtes-vous attaché dans votre commune ?

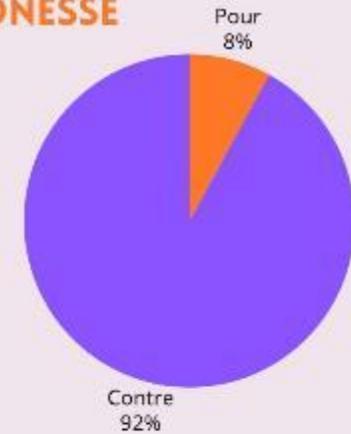


Que vous manque-t-il dans votre ville ?

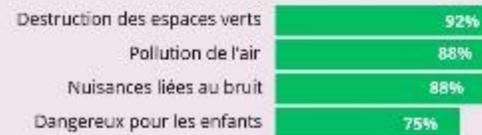


RÉSULTATS À GARGES-LÈS-GONESSE

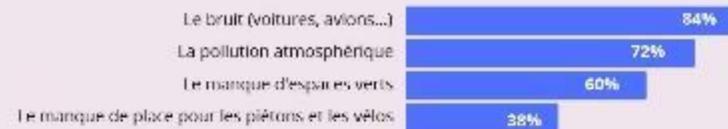
92% des répondants Gargeois sont opposés au BIP car ils ne souhaitent pas la destruction des espaces verts (92%), l'augmentation de la pollution de l'air (88%) et des nuisances sonores (88%), et pensent que le BIP serait un danger pour les enfants (75%). Ils sont très attachés aux espaces verts (90%), aimeraient en avoir plus, ainsi que des balades nature à pied ou à vélo et de potagers accessibles aux écoles.



Pour quelles raisons êtes-vous opposé au BIP ?



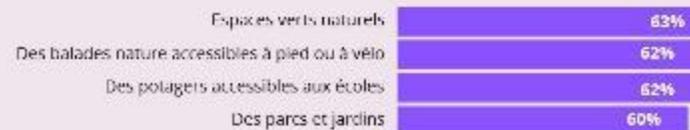
Qu'est-ce qui vous incommode le plus dans votre commune ?



A quoi êtes-vous attaché dans votre commune ?

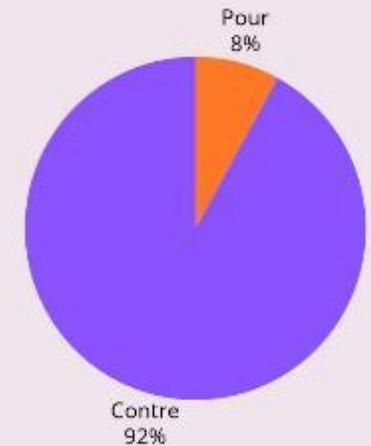


Que vous manque-t-il dans votre ville ?



RÉSULTATS À GROSLAY

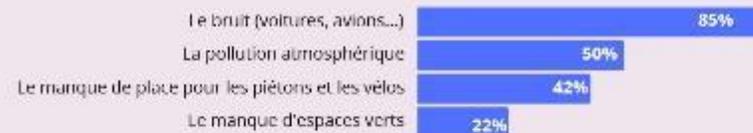
92% des répondants Grosloisiens sont opposés au BIP car ils ne souhaitent pas l'augmentation des nuisances sonores (94%), de la pollution de l'air (90%) ni la destruction des espaces verts (91%). Ils veulent aussi préserver la biodiversité (72%). Ils sont très attachés à la qualité de vie (89%), aimeraient plus de pistes cyclables sécurisées, plus de place en ville pour les piétons et une agriculture saine de proximité.



Pour quelles raisons êtes-vous opposé au BIP ?



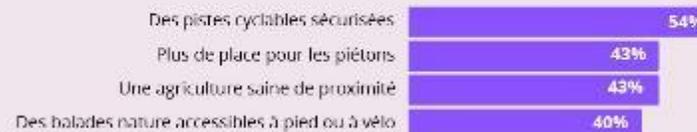
Qu'est-ce qui vous incommode le plus dans votre commune ?



A quoi êtes-vous attaché dans votre commune ?

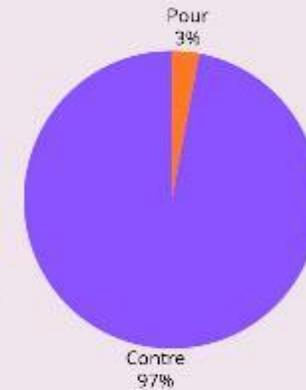


Que vous manque-t-il dans votre ville ?



RÉSULTATS À ARNOUVILLE

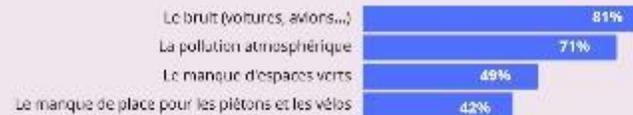
97% des répondants Arnouillois sont opposés au BIP car ils ne souhaitent pas la destruction des espaces verts (92%), l'augmentation de la pollution de l'air (91%) et des nuisances sonores (91%), et veulent préserver la biodiversité (85%). Ils sont très attachés aux espaces verts (87%), aimeraient en avoir plus ainsi que des pistes cyclables sécurisées.



Pour quelles raisons êtes-vous opposé au BIP ?



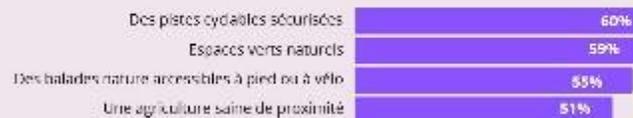
Qu'est-ce qui vous incommode le plus dans votre commune ?



A quoi êtes-vous attaché dans votre commune ?

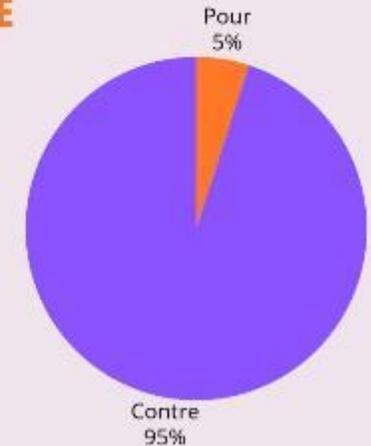


Que vous manque-t-il dans votre ville ?



RÉSULTATS À DEUIL-LA-BARRE

95% des répondants Deuillois sont opposés au BIP car ils ne souhaitent pas l'augmentation des nuisances sonores (92%), de la pollution de l'air (90%) ni la destruction des espaces verts (91%). Ils veulent aussi préserver la biodiversité (78%). Ils sont très attachés aux espaces verts (91%), aimeraient plus de pistes cyclables sécurisées, des balades nature accessibles à pied ou à vélo et une agriculture saine de proximité.



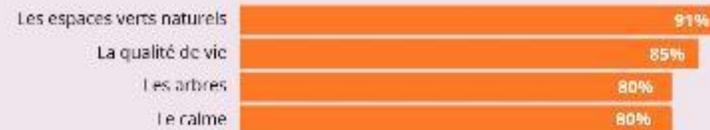
Pour quelles raisons êtes vous opposé au BIP ?



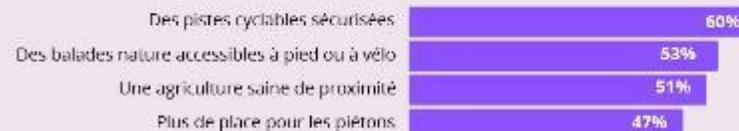
Qu'est-ce qui vous incommode le plus dans votre commune ?



A quoi êtes-vous attaché dans votre commune ?

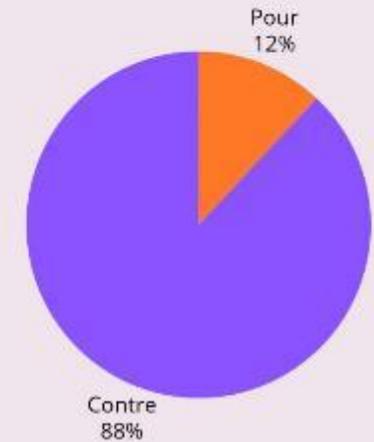


Que vous manque-t-il dans votre ville ?



RÉSULTATS À SOISY-SOUS-MONTMORENCY

88% des répondants Soiséens sont opposés au BIP car ils ne souhaitent pas l'augmentation des nuisances sonores (93%) et de la pollution de l'air (93%) ni la destruction des espaces verts (90%). Ils veulent aussi préserver la biodiversité (77%). Ils sont très attachés à la qualité de vie (89%), aimeraient plus de pistes cyclables sécurisées et des balades nature accessibles à pied ou à vélo.



Pour quelles raisons êtes-vous opposé au BIP ?



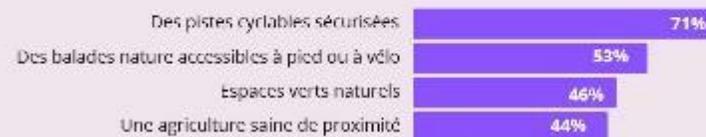
Qu'est-ce qui vous incommode le plus dans votre commune ?



A quoi êtes-vous attaché dans votre commune ?

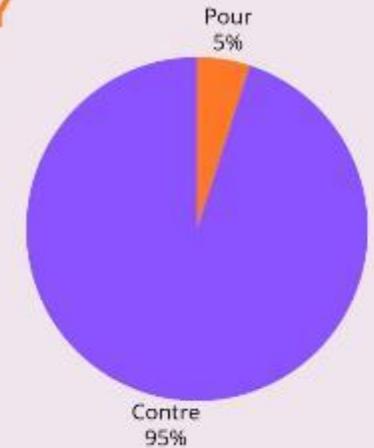


Que vous manque-t-il dans votre ville ?



RÉSULTATS À MONTMORENCY

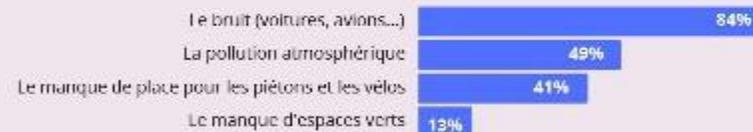
95% des répondants Montmorenciens sont opposés au BIP car ils ne souhaitent pas la destruction des espaces verts (93%), l'augmentation des nuisances sonores (92%) et de la pollution de l'air (91%). Ils veulent aussi préserver la biodiversité (77%). Ils sont très attachés à la qualité de vie (96%), aimeraient plus de pistes cyclables sécurisées, plus de transports en commun et une agriculture saine de proximité.



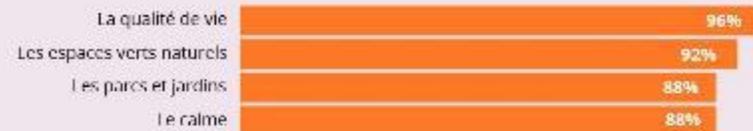
Pour quelles raisons êtes vous opposé au BIP ?



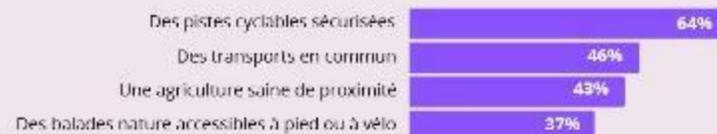
Qu'est-ce qui vous incommode le plus dans votre commune ?



A quoi êtes-vous attaché dans votre commune ?



Que vous manque-t-il dans votre ville ?



CE QUE NOUS DISENT LES HABITANTS

“Projet inutile et coûteux, qui couperait nos villes en deux, nous attirerait un défilé continu de camions qui circuleraient entre le port de Gennevilliers et les zones d'activité de Paris Nord 2, avec pollution et nuisances sonores qui impacteraient aussi les élèves de nombreuses écoles à proximité. Ce projet ne doit pas voir le jour !

Les villes de Garges et Arnouville seront coupées, la seule ferme de la région risque de disparaître !

C'est un projet d'un autre âge qui va à l'encontre de la baisse de nos émissions de gaz à effet de serre.

On étouffe dans nos villes. On a besoin d'autres choses ! Et on ne coupe pas des villes en deux !

Ce serait une catastrophe écologique et environnemental et financière. Je préfère avoir le prolongement du tram T11 comme alternative.

L'exemple typique du projet coûteux et inutile dangereux pour la santé et l'environnement : une obstination de certains élus contre l'évidence scientifique et qui ne répond à aucun besoin de la population !

Ce projet est d'un autre siècle ! Développons l'offre de transport pour protéger l'environnement et nos enfants !

”

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6415			X														<p>M PELISSIER de la FNAUT AUT Ile de France a écrit :</p> <p>Pièce jointe :</p> <p>Dans ce cadre, nous avons évoqué plusieurs points dont nous rappelons ici l'essentiel par ordre de priorité :</p> <p><input type="checkbox"/> Accélérer la réalisation des projets structurants :</p> <p>En matière de transport lourd, il est important de terminer ce qui a été entrepris ou devrait l'être, en particulier la « tangentielle nord » (T11) et les bus T Zen. Nous regrettons clairement que la finalisation de la ligne T11 ne figure pas dans le CPER alors qu'est apparu, de façon quelque peu inattendue, un projet de nouvelle ligne 19 du Grand Paris Express reliant Argenteuil à la plateforme de Roissy. En tout état de cause, la liste des projets figurant dans le projet de SDRIF E devrait plus clairement indiquer qu'elle n'a qu'une valeur indicative afin de ne pas faire accroire qu'il s'agit de projets actés alors que leur financement dépend de la conclusion du Contrat de Plan Etat Région (CPER) et qu'aucune indication, même approximative, n'est donnée sur le délai de leur réalisation.</p> <p>Organiser l'intermodalité, notamment autour des futures gares du Grand Paris Express :</p> <p>Le Grand Paris Express va conduire à la multiplication des gares d'interconnexion et favoriser l'intermodalité. L'AUT considère qu'il s'agit d'un enjeu essentiel au niveau des pôles d'échanges, avec des cheminements piétons, du stationnement vélos et des gares routières bien dimensionnées et positionnées. A cet égard, la priorité donnée à la réalisation de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur la restructuration de celle de Val-de-Fontenay, nous semble conduire à une dispersion des efforts et constituer une erreur regrettable eue égard à l'importance relative de ces deux pôles qu'il convient de rectifier tant qu'il en est encore temps.</p> <p>Si l'architecture des nouvelles gares est souvent mise en avant, le financement de ces pôles ne semble pas toujours bien défini. Plus généralement, les gares doivent jouer un rôle de centralité là où cela est possible. Nous notons avec intérêt que le schéma d'enquête régional le précise clairement 1 et qu'il indique qu'en 2035, 90% des Franciliens auront une gare ou une station à moins de 2 km de chez eux. Cette annonce devrait être l'occasion de proposer des services adaptés à l'importance de ces gares (ouverture de guichets, distributeurs fonctionnels et services divers aussi souvent que possible)</p> <p>Favoriser la mobilité dans les franges franciliennes :</p> <p>Il est essentiel de poursuivre l'organisation des mobilités et leur maillage dans ces franges. Plusieurs pistes nous semblent devoir être poursuivies :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Renforcement du transport à la demande, notamment en perspective de vieillissement de la population, - Poursuite et amélioration de la cartographie des mobilités prévue par l'article 15 de la loi LOM qui appelle l'application systématique de la disposition de ce même article prévoyant la possibilité de définir des bassins de mobilité interrégionaux, par exemple lorsque l'importance des flux de mobilité existants entre plusieurs régions rendent cette option pertinente. Trop souvent encore, les réseaux de bus ne dépassent pas - ou trop peu - les frontières régionales. Ce point fait l'objet d'une incise trop discrète dans le schéma précité2. <p>Comme le rappelle une étude de la Banque des Territoires3, « les indicateurs de fragilité économique concordent avec ceux de l'absence de services de mobilité alternatifs à l'automobile ».</p> <p><input type="checkbox"/> Mettre en place des solutions concrètes pour développer l'utilisation des transports collectifs à des fins touristiques et de loisir : La question de l'accès à de nombreux sites patrimoniaux, des îles de loisir et des Parcs Naturels Régionaux dispersés sur le territoire régional reste sans réponse satisfaisante Si l'on veut déconcentrer les flux et favoriser l'usage des transports collectifs à cette fin (sans nécessairement utiliser le mass transit), il nous semble urgent que la question de leur accès à partir des gares soit traitée. A ce sujet, il faut rappeler que, dans une étude de l'Institut Paris Région parue en 20204, 50% des 261 sites répertoriés étaient à plus de 20 mn de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>marche d'une gare. Il serait utile de compléter l'analyse détaillée de la desserte de 12 lieux touristiques incluse dans cette étude afin d'établir une typologie des besoins et de rechercher des solutions de mobilité innovantes et viables économiquement.</p> <p><input type="checkbox"/> Développer la coopération interrégionale :</p> <p>En mai 2019, le CESER Bourgogne Franche-Comté (BFC) avait émis un rapport intitulé : « inscrire la BFC dans une stratégie volontariste de coopérations (au pluriel) avec les régions voisines » qui suggérait le renforcement systématique d'une telle coopération, notamment en matière de mobilités. Plus récemment, une démarche de même nature a été entreprise par les CESER Ile de France et Centre-Val de Loire.⁵ S'il est évident, que l'action politique de la Région Ile de France s'exerce en premier lieu sur son territoire, il ne faudrait pas cependant restreindre la coopération interrégionale à des CPIER ponctuels ou, en matière de tourisme, à des contrats de destination aux dispositions fluctuantes mais, au contraire, adopter une approche interrégionale des concepts de polycentrisme hiérarchisé et de pôles de centralité. Ainsi, s'il vient spontanément à l'esprit des pôles régionaux tels que : Coulommiers, Dourdan, La Ferté-sous-Jouarre, Nangis, Louvres-Puiseux, Provins, Rambouillet, il ne faudrait pas oublier, de l'autre côté de la « frontière régionale » : Creil, Vernon, Château-Thierry, Chartres, Nogent-sur-Seine, Sens, Montargis, Pithiviers, etc.</p> <p>A cet égard, nous notons avec satisfaction la proposition de « rééquilibrer les efforts en faveur des territoires franciliens situés entre l'agglomération parisienne et les villes du Bassin parisien qui bénéficient d'un accès privilégié à la capitale par le TGV »⁶ mais nous estimons que demander que les « arrêts des TER dans les gares franciliennes [...] soient garantis », constitue une réponse insuffisante aux besoins. En vue d'une articulation systématique entre ces dessertes et, entre autres, les futures gares du Grand Paris Express, nous appelons à la reprise à frais nouveaux de l'étude détaillée réalisée en avril 2013 sous l'égide de l'IAU avec le concours des régions limitrophes ⁷.</p> <p>Enfin, nous souhaitons évoquer deux derniers points :</p> <p><input type="checkbox"/> Les bénéfices attendus de la réalisation du Grand Paris Express ne doivent pas occulter l'urgence de rechercher systématiquement une augmentation de capacité de certains nœuds ferroviaires du réseau francilien, souvent en limite de capacité, en optimisant l'utilisation des emprises existantes. Il en est ainsi, par exemple, des gares de Brétigny-sur-Orge et de Melun.</p> <p><input type="checkbox"/> Le projet de SDRIF E soumis à la présente enquête évoque de nombreux projets routiers, parfois anciens. Il importe de vérifier leur opportunité avant de passer à la phase de réalisation sans oublier de tenir compte de nouveaux concepts tels que la création de voies rapides multimodales pour décarboner et décongestionner le réseau.⁸</p>
Mail 6416					X												Anonyme de Montigny le Bretonneux a écrit : Je suis contre le fait de passer des zones naturelles en zone constructibles
Mail 6417					X									X			Mme Chavanne de Thorigny sur Marne a écrit : La protection des espaces naturels, agricoles et forestiers participe de toute évidence à atténuer les effets du changement climatique et à améliorer la résilience du territoire francilien, déjà très fragilisé. Pourtant, cet objectif se conjugue mal avec la poursuite du développement économique et démographique tel qu'il est souhaité par la région et cela se traduit par de trop nombreuses nuances et orientations règlementaires mettant à mal cette protection. Il est nécessaire de limiter fortement les dérogations possibles, de fixer des objectifs chiffrés et des règles prescriptives de conservation de ces espaces et de renforcer la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers de l'espace rural.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	L'intégration de ces remarques dans le SDRIF permettra d'assurer l'habitabilité du territoire ainsi que la sécurité et le bien-être des franciliens
Mail 6418							X									X	M DEON de Magnanville a écrit : Je suis en désaccord avec la construction de la prison au regard de son emplacement qui est incompatible avec la vie de citoyens déjà installés
Mail 6419			X														Anonyme de Cormeilles en Paris a écrit : Alors que l'Etat Français a pour objectif la décarbonation totale des transports terrestres en 2050 via la loi Mobilités, le projet de Boulevard Intercommunal du Paris est un contresens et une aberration. Le budget alloué doit être réorienté vers des solutions de mobilité durable. Aujourd'hui, habitant dans l'agglomération du Val Paris et travaillant en Seine Saint-Denis, je ne dispose d'aucune possibilité d'effectuer mon trajet domicile-travail (16 km) en vélo (sauf à perdre 30 ans d'espérance de vie). Donc oui au BIP, mais à un BIP cycliste, piéton, trottinettiste, skateboardiste, ... Pas à un BIP automobiliste
Mail 6420	X	X	X	X				X						X		X	Communiste InsoumisCitoyenCD93 de Bobigny a écrit : Pièce jointe : Globalement, nous estimons que le projet de SDRIF-e n'est pas à la hauteur des besoins et exigences en matière de transports, d'aménagement et d'environnement, et inacceptable en l'état. Aussi bien sur la forme qui a conduit à sa rédaction que sur le fonds. Les enjeux environnementaux ne sont pas pris en compte tel que le réchauffement climatique ou encore les émissions de CO2 ou de particules fines. Trop peu de mesures pour protéger les espaces verts existants et en promouvoir de nouveaux dans le département. Aubervilliers, à titre d'exemple, reste en-dessous des recommandations de l'OMS en matière de m² d'espace vert/habitant. Et pour ce qui est de désurbaniser et de dé bitumer, 800 hectares sont consommés chaque année, 250 retournent à la terre, 600 restent consommés, l'objectif n'est pas atteint. En matière de transports, aucune perspective après le Grand Paris Express et aucun prolongement de lignes et de rénovation (RER B, T11, M7 ?). Par ailleurs, le déséquilibre Est / Ouest s'accroît encore alors que le SDRIF-e prétend le contraire. Outre, ces considérations qui motivent notre avis négatif sur le SDRIF-e, voici plusieurs points qui nous interpellent particulièrement vis-à-vis des conséquences de l'application de ce schéma sur le territoire séquanodionisien. Des contributions précises qui comprennent également des exigences et des propositions. Suppression du dispositif « Anti-Ghetto » Le SDRIF-e propose ni plus ni moins d'aggraver la crise du logement avec un dispositif visant à empêcher la construction d'un logement social sur cinq, au travers d'un dispositif « anti-ghetto ». Nous comptons plus de 750 000 demandes de logement aujourd'hui en Ile-de- France. Pour répondre à la crise du logement en Ile-de- France, une loi de 2010 fixait l'objectif de la construction de 70 000 logements par an. Cet objectif n'a été atteint dans notre région et la situation continue de s'aggraver avec un nombre de mal-logés qui explose ; des situations de surpopulation, de familles vivant dans des logements insalubres ou encore avec des foyers qui font des taux d'effort impressionnants, au regard de leur revenu, pour payer le loyer, au détriment de leur santé, de leur alimentation ? Malgré ce constat terrible, des maires ne respectent pas la loi SRU qui fixe l'obligation de 25% de logements sociaux.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Et alors que la région Île-de-France a un rôle important à jouer en matière de logement social avec son plan d'aménagement, aucune mesure coercitive n'est prise à l'encontre des maires qui ne respectent pas la loi SRU. Pire, Mme Péresse, avec ce dispositif anti-ghetto qu'elle veut instaurer dans ce schéma d'aménagement, entend interdire aux communes qui ont plus de 30% de logements sociaux (PLAI PLUS) la construction de ces mêmes logements.</p> <p>La mixité doit être mise en œuvre partout et donc également dans les villes et les quartiers les plus aisés où vivent les personnes plus fortunées.</p> <p>Nous refusons cette mesure dite « anti-ghetto ». Appliquée, cette clause, d'après les services de l'État, aboutirait à une nouvelle diminution de 21% du nombre de logements sociaux construits en Ile-de-France. Concrètement, alors que les demandeurs de logement social attendent jusqu'à 10 ans pour y accéder, cette durée moyenne passerait à 12 ans avec une telle mesure.</p> <p>Parlant de mixité, comment oublier la situation de l'hébergement en nuitées hôtelières et en structures d'accueil ? 65 % de ce type d'hébergement se situe en Seine-Saint-Denis et à Paris. 65%, c'est-à-dire que 2 des départements d'Ile-de-France sur 8 concentrent à eux seuls plus des 2/3 des hébergements d'urgences Un rééquilibrage est indispensable. Loin d'une clause anti ghetto, c'est une loi SRU pour hébergement d'urgence dont notre région a besoin. Supprimer le site d'urbanisation préférentielle situé à Tremblay en France, en bordure de la commune de Villepinte, de l'autoroute A104 et du centre pénitentiaire de Villepinte.</p> <p>Le SDRIF-e prévoit la possibilité d'urbaniser 15 hectares de terres agricoles situées à Tremblay-en-France afin de permettre la construction d'un centre pénitentiaire de 705 places par le Ministère de la justice. Nous nous y opposons au motif de la préservation des terres agricoles, tout comme l'ont déjà fait des élus et populations locales ainsi que des associations de défense de l'environnement. D'autant que le SDRIF-e ne prévoit pas d'aménagements pour viabiliser dans le même secteur ou proche, des terres pour qu'elles deviennent fertiles.</p> <p>Ne pas positionner un « site support de services urbains ou d'économie circulaire » à Vaujours (93) et Courtry (77), lieu où plusieurs sites industriels sensibles cohabitent dont le projet d'exploitation d'une carrière de gypse à ciel ouvert du fort de Vaujours.</p> <p>Le Fort de Vaujours, aujourd'hui désaffecté, a accueilli des essais nucléaires du Commissariat à l'énergie Atomique et est aujourd'hui en partie propriété de Placoplatre, filiale de Saint-Gobain, qui entend y exploiter une carrière de gypse à ciel ouvert. L'extraction annuelle de 460 000 tonnes de gypse pendant 30 ans par des engins polluants nous interroge à l'heure où les émissions de GES sont reconnues comme cause principale du réchauffement climatique. Nous refusons que cette carrière favorise le réchauffement climatique, détruise le paysage, et anéantisse la biodiversité ; engendre des nuisances et des pollutions atmosphériques importantes et potentiellement des eaux, ainsi que le défrichement d'un espace boisé.</p> <p>Le Département, tout comme l'EPT Grand Paris Grand-Est et des villes de proximité, ont émis un avis défavorable à cette exploitation alors même que l'entreprise n'a montré aucune volonté d'engager un processus d'économie circulaire, pénalisant une nouvelle fois des territoires de Seine-Saint-Denis.</p> <p>Pour la préservation des terres agricoles d'Ile-de-France / Triangle de Gonesse Proposition de suppression des trois secteurs d'urbanisations préférentielle situés à Gonesse au sein de l'espace formé par l'autoroute A1 et les routes départementales 370 et 170.</p> <p>Le projet de SDRIF-e prévoit la possibilité d'urbaniser jusqu'à 75 hectares de terres agricoles (projet d'une gare pour la ligne 17, ZAC?) situés dans le sud du triangle de Gonesse (95), partie sud qui s'étend sur la Seine-Saint-Denis, concernant les villes d'Aulnay-sous-Bois, Villepinte et Le Blanc-Mesnil.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Maintenir cette possibilité d'urbanisations sur 75 hectares de terres agricoles revient à détruire des terres productives aux portes de Paris, tout comme la stratégie de production agricole alimentaire par circuits. Ce qui serait également contraire à ce que notre collectivité porte au sein du Plan alimentaire territorial qui repose aussi sur l'exigence de circuits courts.</p> <p>Transports</p> <p>Aucune perspective de développement et d'amélioration n'est pensée par la Région, autorité organisatrice des mobilités, en termes de transport après le Grand Paris Express, ce que nous déplorons à l'aune des besoins des habitant-e-s, à l'aune de la responsabilité de la Région au regard des enjeux environnementaux et climatiques. Alors que nous avons besoin de transports collectif publics et décarbonés aussi bien pour les transports du quotidien que pour les transports logistiques ou encore les transports de marchandises, afin de réduire la place du transport routier dans notre région, ce plan ne donne aucune perspective.</p> <p>Nous réclamons le prolongement du T5 jusqu'à Stains, la rénovation du RER B nord, le prolongement de la ligne 7 au Bourget ou du T11 à Noisy-le-Sec.</p> <p>Des nouvelles lignes de transports sont en projet (630km au total) mais des prolongements ainsi que des moyens de modernisation pour les lignes déjà existantes auraient permis de mieux répondre aux attentes des populations, par exemple le prolongement de la ligne 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs. T4</p> <p>Le T4 relie Aulnay-sous-Bois (RER B et Transilien K) à Bondy (RER E) sur l'ancienne ligne ferroviaire des Coquetiers. Le T4 a été prolongé à la hauteur de Livry-Gargan vers le plateau de Clichy-sous-Bois - Montfermeil à partir de décembre 2019, alors que le projet avait été validé dès 2008 par le SDRIF. Outre le retard considérable accumulé dans la réalisation de ce débranchement, le désenclavement attendu depuis des années par les habitants n'est toujours pas à la hauteur des besoins de mobilité de la population, 5 ans après sa mise en service : pannes multiples et diverses entraînant fréquemment l'arrêt du tram sur une journée, une demi-journée ou quelques heures. Les causes ? Défaut d'alimentation électrique, panne de signalisation, incidents de voie, d'exploitation, panne tram ; tram en maintenance ? Autre source de nuisances : les crissements des trams dans les courbes, au point qu'à Montfermeil des propriétaires ont vendu leur bien immobilier. Meulage des rails sont resté sans effet, arrosage des rails en été, matériel inadapté et vétuste, audits sans effets ?</p> <p>Sommes-nous des citoyens à part entière ?</p> <p>En conséquence, à ce jour et 5 ans après sa mise en service, le T4 est un mode de transport peu fiable au quotidien, qui pénalise plus particulièrement lycéens et collégiens ; salariés se rendant à Paris via le RER E ou vers la zone aéroportuaire de Roissy via le RER B ; patients des hôpitaux de Montfermeil et d'Aulnay-sous-Bois (GHT Grand-Paris Nord-Est) et leurs familles.</p> <p>Alors que les tarifs de transports continuent d'augmenter, cette situation totalement inadmissible fait la démonstration du peu de considération accordée aux habitants de Seine-Saint-Denis, et plus encore dans cette partie du département, TZEN 3</p> <p>La nationale 3, axe structurant du Département, est impactée par ce projet de transports en commun en site propre, entre la Porte de Pantin (M° ligne 5 et T3b à venir) et les Pavillons Sous-Bois (T4) qui remplacera la ligne de bus 147 de la RATP. Ce mode de transports annoncé pour 2018, reporté en 2022, sera-t-il enfin réalisé en 2028 ? Il est urgent de développer ce type de bus à haut niveau de service, et notamment au-delà de la station « Gargan" du T4, pour se poursuivre jusqu'à Vaujours et répondre aux besoins des usagers de cette nationale largement saturée, et accompagner l'indispensable transition écologique. A travers ces exemples, le compte n'y est vraiment pas. Comme le souligne la Cour Régionale des Comptes : La desserte en transports publics est insuffisante et</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	largement inférieure aux besoins, notamment dans les franges du département. Force est de constater que La Région, autorité organisatrice de nos mobilités, ne prend pas en compte les besoins de ce territoire. Nous exigeons l'égalité républicaine dans ce domaine, comme dans les autres. Mobilités / Routes / Autoroutes Le SDRIF-e recommande l'élargissement de certaines voies d'autoroutes ce qui est aux antipodes des objectifs de la zone de faible émission (et Zéro Émission Nette) et de l'ambition de sortie de la logique du « Tout voiture » Nous rappelons La nécessité d'inscrire l'enfouissement de l'A1 en zone dense, de Saint-Denis (avenue du Président-Wilson) jusqu'au Bourget. Il est impératif d'améliorer l'infrastructure autoroutière existante, où circulent quelques 200 000 véhicules par jour, en favorisant son insertion urbaine afin de limiter les nuisances subies quotidiennement sur ce territoire : pollution atmosphérique, bruit ? Ce sont des milliers habitants, mais aussi de salariés qui se trouvent ainsi exposés à un risque fortement accru de maladies respiratoires et cardio-vasculaires. L'autoroute A1, au niveau de Saint-Denis, le deuxième capteur Airparif, diagnostique la plus forte pollution au dioxyde d'azote. Pour les particules fines, le schéma est le même avec des valeurs plus élevées à proximité des axes routiers. L'autoroute A1 et notamment le secteur Porte de Paris / Pleyel présente le plus fort taux de particules de toute la région Île-de-France, selon les cartes Airparif. (Bilan 2021).
Mail 6421		X		X													<p>M Constantin de Paris 'Fondation Abbé Pierre a écrit :</p> <p>L'objectif prioritaire « Vivre et Habiter en Ile-de-France / Répondre aux besoins en logement »</p> <p>L'ILE-DE-FRANCE : UN TERRITOIRE OU LE MAL-LOGEMENT S'EXPRIME AVEC UNE INTENSITE MAXIMALE</p> <p>L'Île-de-France, en dépit de sa position de région la plus prospère du pays, n'échappe pas au fléau du mal-logement, bien au contraire. Parmi les 4 millions de personnes mal logées dans notre pays, 1,3 million vivent dans cette région.</p> <p>Les indicateurs révèlent l'ampleur alarmante du problème : la population francilienne représente 19% de la population nationale par contre, la région Île-de-France concentre 24% des logements énergivores (classes F et G), 34% des demandes de logements sociaux, 38% des habitants vivant dans des bidonvilles (hors Calaisis), 38% des jeunes mineurs non accompagnés, 39 % des expulsions locatives effectives, 40% des copropriétés dégradées, 40% des domiciliations, 44% des demandes d'asile, 46% des ménages hébergés par l'État (BOP 177), 47% des cas de saturnisme, 55% des recours déposés au titre du Droit au Logement Opposable (DALO), 63 % des situations de surpeuplement accentué, 80% des nuitées hôtelières et enfin 84% des ménages prioritaires DALO qui restent à reloger.</p> <p>Au regard de ces éléments énumérés, l'avis de la Fondation Abbé Pierre sur le projet du SDRIF E est le suivant : Points d'Accord :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rappel sur l'enjeu fondamental : Il est crucial de rappeler l'urgence d'enrayer la crise du logement en Île-de-France, une région confrontée à une pénurie chronique de logements abordables. 2. Maintien de l'objectif de construction : L'objectif de construire 70 000 logements par an, qu'ils soient privés ou publics, est en adéquation avec les besoins exprimés. 3. Rattrapage du déficit de constructions : L'accent mis sur le rattrapage du déficit de constructions accumulé au fil des décennies est essentiel pour répondre aux besoins actuels et futurs de la population. 4. Prise en compte de spécificités franciliennes : La reconnaissance des spécificités régionales telles que la sur occupation et l'hébergement chez des tiers est nécessaire pour une politique du logement adaptée à la réalité locale. 5. Construction dans les futurs quartiers de gare du Grand Paris Express : La volonté d'établir des objectifs

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>ambitieux de construction dans les quartiers de gare est un pas dans la bonne direction pour favoriser une urbanisation équilibrée et durable.</p> <p>6. Transformation de bureaux en logements : L'accent mis sur l'accélération de la transformation des bureaux en logements est une orientation cohérente avec la volonté de réduire au maximum l'artificialisation des sols. Mais, compte tenu d'un potentiel que le propre état des lieux du SDRIF juge assez modeste (3500 logements par an, soit 5% des objectifs de construction), elle ne peut tenir lieu de viatique à la crise du logement.</p> <p>Points de clarifications attendus :</p> <p>1. Répartition du Logement Social : L'affirmation selon laquelle le logement social est de mieux en mieux réparti sur le territoire régional nécessite des données et des analyses approfondies pour évaluer sa validité.</p> <p>2. Population dans la ville-centre : L'affirmation sur « la population se renfermant sur elle-même dans la ville-centre » nécessitent des données étayées pour une compréhension précise des dynamiques sociales en jeu.</p> <p>3. Logement social comme une étape : La perception du parc social comme une étape vers d'autres types de logements est selon nous une réductrice. Le logement social doit être aussi reconnu en tant qu'option résidentielle à part entière.</p> <p>4. Soutien au logement social : Les stratégies concrètes pour soutenir le logement social en PLAI et PLUS dans les territoires où les marchés sont inaccessibles doivent être précisées pour assurer une mise en œuvre efficace.</p> <p>5. Lutte contre l'Habitat Indigne : L'accès à un logement social n'est pas l'unique option, les modalités de soutien aux occupants pendant les travaux pour lutter contre l'habitat indigne doivent être aussi examinés.</p> <p>6. Limitation des locations touristiques : Des mesures spécifiques pour limiter la croissance des locations touristiques doivent être définies pour contrôler l'impact sur le marché du logement (notamment en s'adressant aux documents de rang inférieur).</p> <p>7. Travailleurs Clés et Logement Social : La reconnaissance des travailleurs clés en tant que publics nécessitant un accès au logement social est possible tout en respectant le relogement des publics prioritaires dans lesquels les travailleurs clés peuvent aussi se retrouver.</p> <p>8. Trop faible prise en compte de l'habitat des Gens du Voyage : En dehors d'une mention dans les orientations réglementaires (OR 58) renvoyant à la mise en œuvre des schémas départementaux d'accueil des Gens du Voyage, à aucun moment le projet de SDRIF-E n'évoque les retards pris par rapport aux objectifs légaux de ces schémas et la nécessaire actualisation de ces derniers pour tenir compte de la dynamique démographique des populations concernées. Cet oubli est très dommageable, car outre la nécessité d'offrir des conditions de vie décentes aux ménages voyageurs, se profilent des problèmes sociaux et d'aménagement qui, s'ils ne sont pas gérés collectivement à l'échelle de la région, peuvent devenir très lourds pour certains territoires.</p> <p>Points de désaccord :</p> <p>1. Inégalités Territoriales : Le projet ne prend en compte que la concentration de la pauvreté dans certains quartiers, négligeant la question de la concentration de la richesse dans d'autres, ce qui limite la vision globale et le traitement des inégalités territoriales. Sur l'objectif de produire du logement à 2/3 abordable, comment le SDRIF s'adresse au document de rang inférieur pour que cet objectif soit atteint notamment dans les communes qui en sont peu pourvues ?</p> <p>2. Limitation de l'Offre Très Sociale : La proposition de limiter le développement de l'offre très sociale dans les zones déjà concentrées en logements sociaux (avec 30% de PLAI ou PLUS) pose un problème majeur, car elle va de fait priver les habitants de ces territoires qui attendent un logement PLAI de perspectives et solutions de logement adéquates, sans proposer d'alternatives viables. Cette position (contestable) sur les communes où l'offre</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>PLAI ne devrait pas s'accroître ne s'accompagne pas à l'inverse d'orientations fortes sur les communes qui devraient alors prendre le relais. Penser que les demandeurs des communes qui ont un fort taux de logement social pourraient se voir attribuer un logement PLAI ailleurs est, en plus, une erreur : les attributions sont très localisées (44% en moyenne des attributions bénéficient aux demandeurs de la commune et seulement 20% des attributions sont au bénéfice de demandeurs d'un autre département). Les habitants ont très peu de chance de se voir proposer un logement en dehors de leur commune ou EPT de résidence. Ce blocage dans les parcours sera certainement renforcé avec la multiplication des systèmes de cotation qui privilégie le lien avec la commune.</p> <p>3. Objectif de Logements Sociaux : Pour résoudre les difficultés de logement, notamment au profit des plus fragiles, le précédent SDRIF s'était fixé comme ambition d'atteindre 30% de logements sociaux sur l'ensemble de la région en 2023, ce qui se traduisait par un objectif de production de 37 000 logements par an. Après un bon départ, les résultats des dernières années ont été très décevants, et le taux atteint en 2023 est encore très loin des 30% (23% en 2022). Dans ces conditions, et compte tenu des retards accumulés, l'objectif de 33 000 logements sociaux retenus pour le futur SDRIF-E (y compris en reconstitution) ne nous paraît pas à la hauteur des besoins de la population et de la résolution d'une crise, pour autant bien décrite dans le diagnostic. Cela risque de compromettre la réalisation de plusieurs des objectifs de ce projet, tels que le souhait d'une région plus inclusive favorisant la mixité sociale et le rapprochement domicile-travail.</p> <p>En conclusion, une politique du logement efficace en Île-de-France nécessite une approche équilibrée, tenant compte des besoins variés de la population et des spécificités territoriales, tout en garantissant l'accès à un logement décent pour tous, dans le respect des droits fondamentaux et de la diversité des parcours résidentiels. Pour la Fondation Abbé Pierre, le projet de SDRIF-E n'y parvient pas complètement</p>
Mail 6422			X													X	<p>Anonyme de Deuil la barre a écrit :</p> <p>A l'heure où le dérèglement climatique est enclenché et avance à un rythme encore plus rapide que prévue, les projets de constructions d'autoroutes sont des aberrations écologiques. Les scientifiques du climat l'écrivent depuis des années, aujourd'hui ils s'alarment. Ceux qui vont contre leurs études scientifiques sont de fait antisience. La priorité est à la création d'infrastructure pour les mobilités douces. Plus nous encourageons ceux qui le peuvent à utiliser des moyens de transport doux (vélo...) plus nous libérerons de la place sur les routes existantes pour les véhicules qui par obligation doivent continuer à rouler. La destruction des espaces naturels serait vraiment une catastrophe. Le département du Val d'Oise possède encore des lieux préservés, accessibles à tous, qui constituent un rempart au dérèglement climatique. Les zones humides ont un rôle irremplaçable dans la préservation de la biodiversité.</p> <p>J'ai lu la ferme Lemoine entre Sarcelles et Garges et ses terrains, seront détruits. Il s'agit là encore d'un lieu à préserver qui est un lieu de production de fruits et légumes, la consommation locale est encore ce que les spécialistes de l'environnement recommandent. Je peux bien sûr évoquer les conséquences sur la santé avec l'augmentation générale des émissions de CO2, la pollution sonore qui est un des fléaux de cette société ultra urbanisée. C'est pourquoi nous sommes nombreux à souhaiter l'abandon du BIP qui correspond à une idée des années 1970 avec le tout voiture. Aujourd'hui la vie a changé, nous connaissons les dégâts que nous avons causés, nous ne pouvons pas nous cacher derrière un argument pseudo économique. Remettons-nous autour d'une table pour évoquer ses sujets et trouver des solutions pérennes qui prend en compte l'humain et la nature. Pensez à améliorer le cadre de vie des habitants, qui doivent déjà pour beaucoup affronter les nuisances sonores aériennes. Les gens ont besoin de vivre dans des conditions apaisées et les enfants doivent évoluer dans un air le plus sain possible</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6423																	M Constantin de Fondation Abbé Pierre a écrit : Idem Mail 6421
Mail 6424			X					X							X	X	M Jagline de Rives-du-Couesnon a écrit : Je demande le retrait du BIP du SDRIF-E car toute nouvelle route entraîne une augmentation des voitures, les recherches le prouve, donc une augmentation des trafics, alors qu'il faut les diminuer. Dans ce projet des traversées de villes injustifiables sur le plan sanitaire, augmentation des pollutions, dont les enfants sont particulièrement victimes, du bruit source de problèmes de santé également, une partie des écoles est déjà en dépassement des normes de l'OMS pour la pollution de l'air et pour le bruit (car situées sous les couloirs aériens de Roissy). Comment ne pas craindre une situation plus accidentogène, du fait de ces traversées, du fait de l'augmentation des croisements, du fait des plus grandes distances à parcourir pour celles et ceux qui devront quotidiennement, et à plusieurs reprises parfois, passer d'un côté à l'autre de cette 2 fois 2 voies. Que dire des surfaces agricoles perdues, que fait-on réellement de La loi Climat et résilience du 22 août 2021 qui a posé un objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon de 2050 ? Quelle réelle attention a été portée aux pertes de biodiversités, aux couloirs écologiques, placées comme toujours loin derrière les projets économiques ? Non, à l'aune du réchauffement climatique, des pollutions atmosphériques déjà actuelles, des atteintes à la santé publiques déjà mortifères, il n'est plus acceptable de perdurer dans la vision d'une croissance infinie
Mail 6425														X	X		M Caesar de Paris a écrit : Je voulais signifier mon accord avec les recommandations du Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) concernant la défense de l'ensemble des terres agricoles du Triangle de Gonesse et donc notamment l'abandon du projet de Cité Scolaire envisagé sur ledit Triangle. Ce projet est anachronique dans un contexte de plus en plus violent en termes de réchauffement climatique planétaire, et en ayant un objectif national affiché de préservation des terres agricoles notamment celles de grande qualité comme c'est le cas sur le Triangle, et d'autonomie alimentaire à la nécessité encore accrue par le contexte géopolitique que l'on connaît (tensions sur les marchés...). S'ajoute à ce projet "anti-agricole" une sorte d'inconséquence voire d'incapacité juridique à y intégrer un internat sous les couloirs du trafic aérien des aéroports de Roissy et du Bourget. J'espère que ces quelques réflexions participeront à l'évolution de toutes les parties prenantes concernées vers l'abandon de ce projet.
Mail 6426		X															Anonyme d'Ozoir la Ferrière a écrit : Le projet de changer le SDRIF-E porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir la Ferrière propose de réaliser 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles séculaires cultivées sans interruption. Il ne justifie pas les dommages qu'il entraînerait pour les milliers de personnes d'Ozoir, Lesigny et Férolles qui utilisent déjà la route Départementale 354 sans autre solution. Cette unique voie est déjà surchargée et bouchée de longues heures matin et soir. Ajouter 5000 résidents et des véhicules industriels serait une dégradation terrible des conditions de vie de toutes ces personnes.
Mail 6427								X						X			Anonyme de Claye-Souilly a écrit : Protégeons nos terres agricoles au lieu de construire à tout va .au lieu d'importer du blé plein de pesticides on doit exclure toute construction sur terre arable ou les bois
Mail 6428			X	X				X									M Guitton de Paris a écrit : Il faut absolument revoir le rythme pour atteindre le ZAN beaucoup plus vite, et imposer rapidement le zéro artificialisation brute. Pour une région plus polycentrique, il faut créer des réseaux piétons, cyclables et des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	transports en commun locaux au sein des bassins de vie. Les échanges entre bassins de vie doivent aussi pouvoir se faire à vélo. La création d'infrastructures de transport rapide vers Paris renforce la prédominance de la capitale dans la région. La vitesse renforce l'étalement urbain, l'hyperspécialisation des territoires, la spéculation et la séparation des fonctions ; elle va à l'encontre du rééquilibrage régional. Il faut absolument abandonner tout projet routier et transformer les routes et autoroutes existantes en axes apaisés. Il faut réduire les vitesses de circulation existantes et rééquilibrer l'espace alloué aux modes de transport alternatifs sur toutes les voiries de la plus locale à l'autoroute. La proximité et un mode de vie apaisé sont de toute façon des aspirations profondes des Franciliens, qui pour plus de la moitié souhaitent quitter la région en raison du mode de vie stressant qu'entraînent des déplacements plus longs et plus pénibles qu'ailleurs. S'il manque des logements, il faut sûrement en construire, mais il faut surtout s'attaquer à la vacance des logements secondaires et des logements de tourisme qui mettent les gens à la rue. Il existe aussi un grand potentiel de création de logements en aménageant les logements sous-occupés (pavillons avec personnes âgées où les enfants sont partis). Personne ne veut des ghettos, mais pour remédier à ce problème attaquons-nous d'abord aux ghettos de riches. Ce n'est pas en interdisant la construction de logements sociaux dans les communes populaires où la demande y est forte qu'on fera disparaître les inégalités mais en en construisant plus là où il n'y en a pas assez : les communes aisées où la bourgeoisie entretient le séparatisme social.
Mail 6429			X													X	<u>Mme Nehlig de Montmorency a écrit :</u> 'est une hérésie écologique nous vivons déjà avec des milliers d'avions sur nos têtes ! Non nous n'avons pas besoin du BIP pour circuler nous avons besoin de bus plus fréquent moins cher.
Mail 6430																	<u>Anonyme de Montigny-le-Bretonneux a écrit :</u> Je partage les observations de l'AIMES
Mail 6431					X			X									<u>Anonyme Les Essarts-le-Roi a écrit :</u> Nous contestons l'extension prévue de 20 ha de la ZAC du Gros Chêne aux Essarts le Roi (alors que notre commune fait partie du PNR de la Vallée de Chevreuse), qui ne respecte ni la trame verte sanctuarisée ni la zone humide existantes. Au vu des nombreux bâtiments commerciaux existants et vides, voire, qui semblent à l'abandon dans cette zone ainsi que dans la zone commerciale de Coignières toute proche, l'artificialisation supplémentaire pour l'implantation de nouveaux bâtiments commerciaux nous semble inutile. Cessons de détourner les terres agricoles de leur fonction première et de détruire des zones protégées ! Il nous semble que les communes des PNR devraient donner l'exemple en respect et sanctuarisation de l'environnement, ce qui n'est plus vraiment le cas... Dommage
Mail 6432						X											<u>Anonyme d'Argenteuil a écrit :</u> un SDRIF-E pour plus de solidarité ? moins de blablas incantatoires sur les emplois. Un article de P Rosanvallon (un peu ancien) est intitulé « le mythe du citoyen passif », il me semble pertinent alors que se déroule la consultation sur le SDRIF. Il semble que mes concitoyens sont prêts à s'engager et à débattre s'ils sentent que cela en vaut la peine. Ce SDRIF-E prouvera-t-il une rupture : plus de solidarité ? moins de blablas incantatoires sur les emplois qui seront créés si des bureaux, des entrepôts, des métros sont construits ; une volonté d'améliorer la vie quotidienne des franciliens avec des emplois utiles, un cadre de vie sain ; un environnement respecté. Un seul débat public a eu lieu, à Paris. N'aurait-il pas été nécessaire de demander à la CNDP d'organiser le samedi matin des séances d'information et de débats au niveau des regroupements de communes ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6433					X			X									Anonyme Les Essarts-le-Roi a écrit : Nous contestons la prévision de décroissance de l'artificialisation des sols présentée qui ne respecte pas la loi ZAN 2050. En effet, cette loi dite de zéro artificialisation nette, pourtant appliquée dans de nombreuses régions de France, ne semble pas concerner la région IdF, pourquoi ? Celle-ci continue de consommer des terres agricoles, y compris dans des zones sanctuarisées, type trame verte aux Essarts le Roi. Alors que de nouvelles habitations individuelles ne peuvent plus y être construites depuis longtemps, il est surprenant de constater que des bâtiments commerciaux qui défigurent l'environnement y soient autorisés voire encouragés... En l'occurrence, nous demandons que la région IdF revoie sa proposition de décroissance globale d'artificialisation des sols et l'aligne sur ce qui est demandé au reste de la France (-50 % par tranche de 10 ans), conformément à loi n°2023-630 du 20 juillet 2023.
Mail 6434				X													Anonyme Les Essarts-le-Roi a écrit : Nous contestons la politique générale proposée sur les logements en région IdF, dont les objectifs nous semblent clairement décorrélés des besoins réels. En effet, de nombreux logements sont vacants car vétustes ou insalubres et non entretenus par les bailleurs ; d'autres sont retirés du parc locatif classique pour entrer dans le circuit des locations courtes (plus lucratif). De nombreux logements sont donc potentiellement disponibles sans avoir besoin d'en construire de nouveaux et d'empiéter toujours plus sur les terres agricoles. Il suffit d'aller les chercher en contrôlant les Airbnb et en offrant de vraies aides à la rénovation qui n'iront pas engraisser des entreprises véreuses et sans scrupule. Nous souhaitons que la région IdF revoie à la baisse le nombre de logements neufs prévus ainsi que les surfaces foncières (prises sur les terres agricoles) destinées à ces programmes et qu'elle soutienne mieux la réhabilitation de logements anciens.
Mail 6435								X								X	Anonyme de Bois-le-Roi a écrit : Centre pénitentiaire : La construction de l'édifice à l'emplacement envisagé contrevient aux objectifs environnementaux ZAN et entraînerait la disparition de terres arables d'intérêt majeur
Mail 6436			X		X									X			Mme Tollner de Mennecy a écrit : Mobilité - Desserte du Val d'Essonne - Chronopost à Mennecy Mobilité La construction de routes pour voitures ne devrait se faire qu'en cas de nécessité absolue. Ce n'est pas le cas de ladite « Desserte du Val d'Essonne » entre Mennecy et Chevannes en Essonne. Cette route, inscrite dans le Sdrif-e est un non-sens écologique : destruction de terres agricoles, fragmentation de biotopes riches (présences d'espèces patrimoniales) et un mauvais signal en direction des usagers de la voiture. L'usage de la voiture individuelle (même électrique) doit être au maximum possible remplacé par des alternatives collectifs (bus) et individuelles (vélo). La construction de pistes cyclables sécurisée (physiquement séparées des voitures) devrait ainsi être une des priorités absolues. Il faut un réseau structurant, utilitaire, avec une signalétique claire et uniforme. L'élargissement du réseau de pistes cyclables devrait s'accompagner de la mise à disposition de boxes ou autres stationnement sécurisés (auprès des lieux publics, services publics, gares ...). On ne peut se servir de vélos électriques chers que si on peut se garer en toute sécurité. Artificialisation des sols pour une offre qui dépasse largement la demande Il faut arrêter de sacrifier des terres agricoles au bénéfice d'enseignes qui vendent des produits à bas coût (fabriqués le plus souvent en Chine) et d'enseignes qui ont déjà un réseau très dense. On n'a pas besoin d'avoir un magasin de vente de légumes tous les 5 kilomètres. Un jour prochain, un certain nombre de ces magasins qui vendent tous la même chose risque de succomber à la concurrence. Mais les terres agricoles resteront irrécupérables. Même remarque pour les centres de logistique. Est-ce qu'on n'a pas déjà dépassé le pic de la commande par internet ? Il faudra faire une pause et cesser de continuer à artificialiser les sols. Ainsi, le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	projet d'un centre de logistique de Chronopost à Mennecy paraît anachronique. Il risque de faire disparaître définitivement un certain nombre d'espèces patrimoniales déjà mises à rude épreuve par les ZACs des Haies Blanches, de la Plaine Saint Jacques, de Montvrain. Un contrôle systématique de l'application des préconisations des Etudes d'impacts dans le cadre de projets d'aménagement Les études d'impacts sont souvent de bonne qualité et contiennent une multitude de bonnes idées et de recommandations censées. Or, force est de constater, que dès l'avis favorable de l'enquêteur, tout est oublié par les promoteurs. On déboise et défriche en pleine période de nidification, on détruit des espèces (sans bénéficier d'une dérogation). Il faut absolument contrôler de manière efficace ce qui se passe sur les chantiers, au moment des travaux, sur le terrain et sanctionner les responsables en cas de non-respect de ce que l'enquête avait validé. Par ailleurs, je soutiens l'avis formulé par la LPO IdF.
Mail 6437		X						X									Anonyme d'Argenteuil a écrit : Non à l'étalement urbain pour toutes les régions, en IDF aussi Dans le SDRIF le ZAN s'appliquerait en région ... mais pas à l'Île de France. Or la solution envisagée est de réduire sa portée en régions... au lieu de le faire appliquer en IDF. Ne faut-il pas enfin réagir pour éviter la spéculation foncière, la bunkerisation des villes riches, les villes moches et la concurrence entre bâtisseurs d'entrepôts et de bureaux d'un autre âge, et ce afin d'éviter l'étalement urbain qui détruit les terres fertiles de la périphérie de l'IDF ? Il ne devait plus y avoir de « droit à émettre » en termes d'artificialisation.
Mail 6438			X	X	X												Association « Changer Paris a écrit : Pièce Jointe : Le groupe « Changer Paris » réunit 53 Conseillers de Paris et plus d'une centaine de Conseillers d'arrondissement. La présente contribution écrite du groupe « Changer Paris » vise à apporter une analyse critique et des recommandations concernant les prescriptions du futur SDRIF-E, en se concentrant sur trois points spécifiques qui nous semblent particulièrement importants pour la collectivité parisienne et/ou son rapport avec la Région : le transport, l'environnement et le logement. 1. Le développement du transport, objectif essentiel à la mobilité quotidienne des parisiens En inscrivant 755 kilomètres de lignes de transports supplémentaires, dont 350 kilomètres en construction d'ici à 2031, le SDRIF-E offre aux Parisiens un réseau de transports en commun considérable. Cela facilitera leurs déplacements quotidiens, qu'ils soient professionnels, scolaires, personnels. Avec le Groupe Changer Paris nous souhaitons encourager ce développement puisqu'en presque 50 ans, le parc de bureaux a plus que doublé dans le périmètre de la Métropole du Grand Paris, passant de 20 à plus de 42 millions de m ² (APUR - Dynamiques du parc de bureaux dans le Grand Paris - mars 2024). Cette dynamique doit être accompagnée par des services publics conséquents pour que les Parisiens puissent se rendre quotidiennement en petite couronne dans ces bassins d'emplois avec facilité et rapidité. Les nouvelles infrastructures routières prévues dans le SDRIF-E, avec 259 kilomètres de nouvelles voies liées à 34 nouvelles infrastructures routières, contribueront donc à désengorger les axes de circulation les plus saturés en direction des centres culturels, économiques de la capitale. Moins de congestion permettra d'envisager des trajets plus fluides et moins de temps passé dans les embouteillages pour les Parisiens. Les encouragements des modes de transport doux permettront l'entérinement du réseau Vélo Ile-de-France avec ses 700 kilomètres de pistes cyclables qui offriront aux Parisiens une alternative écologique pour leurs déplacements urbains. Pour le Groupe Changer Paris, l'avenir du boulevard périphérique doit s'inscrire dans une vision plus large visant à améliorer l'accessibilité à la capitale et au territoire régional. En effet, les transports en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>commun jouent un rôle déterminent dans cette démarche, il est donc souhaitable d'accentuer une offre de mobilité plus conséquente, que ce soit dans le prolongement des lignes et réseaux, mais également dans l'innovation et la qualité des services proposés. À cet égard, le futur SDRIF-E s'engage activement dans le développement et l'expansion des réseaux franciliens. Des projets tels que le prolongement du RER, l'extension des lignes de métro, et l'amélioration des services de bus sont autant d'initiatives visant à faciliter les déplacements quotidiens entre domicile et travail. Ces investissements permettent donc de réduire la dépendance à la voiture individuelle, quand on sait que les parisiens ont passé en moyenne 120 heures dans les bouchons en 2023 (Baromètre TomTom 2023). La Région contribue donc à réduire ce chiffre alarmant qui ne fait qu'augmenter chaque année (+11 heures par rapport à 2022). Les dispositions du SDRIF-E en matière de transports renforce ainsi la cohésion entre Paris et la région Île-de-France.</p> <p>2. La protection de l'environnement, la nécessaire priorité du SDRIF-E Le SDRIF-E affirme sa priorité dans la protection de l'environnement, de la biodiversité, du climat, x²de la qualité de l'air et de l'énergie. Nous partageons ces préoccupations et notons au demeurant que des mesures concrètes telles que le Plan "Changeons d'air en Île-de-France" ont déjà contribué significativement à la réduction de la pollution de l'air. A l'inverse, nous ne partageons pas les constats émis par l'exécutif municipal parisien lors du Conseil de Paris en décembre 2023 quant à la création d'espaces verts. En effet, alors que la Ville de Paris, dans le cadre de son projet de PLU, se fixe des objectifs matériellement irréalistes, la Région défend de manière très concrète son engagement pour la création d'espaces verts, éléments essentiels à la préservation de la biodiversité urbaine. Ainsi, l'ajout d'espaces verts réalisables et viables dans le Schéma Directeur de la Région nous paraît constituer une réponse claire aux enjeux environnementaux parisiens entre réchauffement climatique et canicule qui rendent les étés parisiens suffocants avec près de 50°C sous les toits. Nous notons que la Région s'oppose à la densification urbaine excessive prônée par la Mairie de Paris et s'efforce de développer des espaces verts qui pourront bénéficier considérablement aux Parisiens intra-muros. Par ailleurs, la décision de sanctuariser 13% du territoire régional, incluant la quasi-totalité des espaces verts de la zone urbaine et périurbaine, nous apparaît fondamentale puisqu'elle protège 160 000 hectares d'espaces naturels, offrant aux Parisiens un accès à des zones préservées et à une nature à proximité de leur lieu de résidence. Ces poumons verts contribuent au développement d'espaces naturels. Cette préoccupation est à rapprocher des initiatives entreprises à Paris par les élus du Groupe « Changer Paris », qui préconisent continuellement en Conseil une préservation des espaces verts parisiens, avec une attention particulière portée aux Bois de Vincennes et Boulogne, qui font actuellement l'objet d'une MIE du Conseil de Paris, dont notre groupe est à l'origine. La création de 127 espaces verts ouverts au public, avec l'objectif que chaque Francilien en ait l'accès à moins de 10 minutes de chez lui, répond également de manière très concrète à notre souhait d'améliorer de la qualité de vie des Parisiens intra-muros qui pourront également profiter de ces trames vertes perméables à la Capitale. Les éléments environnementaux du SDRIF-E offrent donc aux Parisiens des perspectives encourageantes pour un cadre de vie plus durable. Ces mesures témoignent d'une volonté de préserver et d'enrichir le patrimoine naturel de la région, tout en leur offrant des espaces de ressourcement venant équilibrer un environnement intra-muros minéral et hyper-densifié résultant de la politique urbanistique idéologique entreprise depuis plus de 20 ans par la Ville de Paris.</p> <p>3. Une offre de logement considérable, à l'épreuve des problématiques parisiennes A l'inverse de la « course aux chiffres » engagée par la Ville de Paris, qui prétend atteindre les 40% de logements publics en 2035, nous approuvons la vision régionale d'une réelle mixité sociale. En développant harmonieusement l'offre de logements et en évitant tout excès à travers « la clause anti-ghetto », le SDRIF-E permettra de soutenir des projets de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>construction pouvant répondre aux problématiques d'offre de logement dans le bassin d'emploi parisien et francilien. Ainsi, dans ses grandes orientations réglementaires, le SDRIF-E affirme clairement vouloir « développer l'offre résidentielle, prioritairement dans le tissu urbain existant. L'augmentation du parc de logements grâce à la construction neuve est un enjeu majeur pour développer une nouvelle offre résidentielle, complémentaire à l'existante, et répondre aux nombreux besoins actuellement insatisfaits.</p> <p>Les documents d'urbanisme doivent contribuer à la mise en œuvre de l'objectif de construction de 70 000 logements par an défini par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Le nombre de logements au sein des espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF-E doit progresser en moyenne de 13 %, à horizon 2040. Avec ses objectifs d'accroissement de la densité résidentielle Le SDRIF-E vise la production de 90% des nouveaux logements en renouvellement urbain. » La Région consacrant à ce titre 45 millions d'euros pour favoriser la mixité dans les logements et surtout la diversité résidentielle.</p> <p>En limitant la concentration de logements sociaux dans certaines communes, les clauses « anti-ghetto » cherchent à favoriser une répartition équilibrée de la mixité sociale. Nous y sommes favorables et cela rejoint les positions que nous défendons en la matière à Paris, visant à un respect de la loi SRU à l'échelle de la Ville et à mettre en place une vraie mixité sociale, à l'inverse de la politique menée par l'exécutif parisien, qui allie préemptions onéreuses (ne créant pas de logements nets) et déliquescence de secteurs entiers de Paris, avec une concentration de logements sociaux dont beaucoup sont dégradés.</p> <p>Les mesures proposées par le SDRIF-E nous semblent susceptibles de prévenir la formation de zones de pauvreté et de favoriser une meilleure intégration sociale au sein des quartiers. De plus, l'encouragement à la construction réversible des bâtiments et l'utilisation de matériaux bio sources démontrent une prise de conscience de l'importance de la durabilité environnementale dans le développement urbain régional toute en prenant en compte la raréfaction foncière à laquelle nous sommes confrontés.</p> <p>Cette véritable mixité sociale, qui tend à se perdre dans la capitale, doit se reconstruire avec des programmes mixtes comprenant à la fois des services, commerces et logements pour ne plus faire de Paris une ville dortoir. Les élus du Groupe « Changer Paris » invitent donc l'exécutif régional à promouvoir la vie de quartier, avec l'installation de commerces en pied d'immeuble, en l'inscrivant explicitement dans les grandes orientations réglementaires du SDRIF-E aux chapitre 4.3 Commerces qui dispose que les documents d'urbanisme favorisent une mixité d'usage et favorise le maintien des activités économiques et commerces de proximité, la création d'espaces verts, et le développement d'activités locales, qui contribue à renforcer le lien social et à améliorer la qualité de vie des habitants. De même, la requalification des zones commerciales existantes permettra de revitaliser les quartiers et de favoriser un développement urbain plus harmonieux et respectueux du patrimoine urbain francilien.</p> <p>Enfin, la sanctuarisation des zones pavillonnaires d'intérêt urbanistique, architectural ou historique nous apparait comme une mesure importante pour préserver le patrimoine et l'identité des quartiers. Cela permettra de conserver le caractère unique de ces zones tout en favorisant leur intégration dans le tissu urbain environnant. La préservation du patrimoine francilien et parisien, soutenu par les élus de notre groupe, est l'une de nos priorités pour lutter contre la dégradation de la qualité de vie parisienne, dont l'un des aspects fondamentaux réside dans l'esthétique et harmonie de son bâti, qui contribue spécifiquement au cadre de vie parisien. Nous encourageons le Conseil régional à faire usage de ses compétences en la matière, au travers des dispositions réglementaires du SDRIF-E et de la mise en œuvre des objectifs poursuivis par celui-ci, notamment dans le contrôle de la conformité des plans et documents d'urbanisme parisiens à ces orientations. A cet effet, nous serons particulièrement attentifs à la cohérence du PLU parisien avec le SDRIF-E, conformément au cadre législatif et réglementaire.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>4. Une attractivité économique francilienne au profit d'une Capitale dynamique. Le SDRIF-E présente dans ses objectifs une stratégie d'aménagement ambitieuse visant à favoriser l'équilibre territorial tout en capitalisant sur les atouts économiques et touristiques connus de la région. L'accent mis sur la création d'emplois significative dans le futur document régional, répond aux problématiques et dynamisme parisien puisque 30 % des actifs résident à Paris mais travaillent hors de la capitale. De plus, depuis dix ans, plus de 12 000 parisiens quittent la capitale chaque année en conséquence de la politique menée par l'exécutif parisien qui n'a que faire des jeunes actifs et de ceux qui font vivre Paris. La Région à travers les objectifs du SDRIF-E doit répondre à cette forte dynamique d'exode urbaine.</p> <p>En favorisant le développement économique des territoires franciliens, le SDRIF-E contribue à réduire les inégalités territoriales et offre donc aux Parisiens des opportunités professionnelles diversifiées et accessibles. En tant que capitale économique mondiale, Paris bénéficie directement de l'attractivité économique et touristique de la région. Les investissements étrangers et le tourisme international stimulent l'économie parisienne, créant des emplois dans divers secteurs et renforçant la vitalité de la ville. La consolidation des trois grandes places aéroportuaires dans les objectifs réglementaires du SDRIF-E est une priorité cruciale pour le développement économique et touristique de Paris. En permettant aux habitants de la capitale de bénéficier d'une connectivité aérienne étendue. Ces infrastructures renforcent le rôle de Paris en tant que centre économique et culturel. Le SDRIF-E offre aux Parisiens une plus grande attractivité économique et touristique en favorisant la création d'emplois, en stimulant les échanges internationaux et en consolidant les infrastructures clés. Ces objectifs contribuent donc à améliorer la qualité de vie et le dynamisme économique de la capitale. Le Groupe « Changer Paris » souligne la volonté dans le SDRIF-E de réindustrialiser la région Ile-de-France pour renforcer la compétitivité des filières stratégiques et accélérer leur transformation écologique. Nous considérons que cette initiative revêt une importance cruciale pour les Parisiens, car elle offre des opportunités d'emploi diversifiées et contribue à réduire la dépendance économique de la région vis-à-vis de Paris.</p> <p>Les dispositions mises en œuvre dans le SDRIF-E, témoignent d'une vision proactive pour répondre aux défis actuels et futurs de l'urbanisme en région Île-de-France, qui doivent composer avec les problématiques que nous connaissons au sein de la Capitale.</p> <p>Ce nouveau SDRIF-E répond aux nouveaux enjeux territoriaux, avec des objectifs visant à améliorer la qualité de vie de ses habitants tout en préservant son patrimoine naturel et urbain. Le groupe Changer Paris et ses élus émettent par conséquent un avis favorable à ce projet, dans le prolongement de leur vote au Conseil de Paris du 14 décembre 2023.</p>
Mail 6439								X						X			<p>Mme Bonnet de Montigny-le-Bretonneux a écrit : Résilience alimentaire : Habitant la région sud-ouest parisienne, je suis très inquiète que, dans le Sdrif soumis à l'enquête publique, la totalité de nos magnifiques terres agricoles ne soient pas sanctuarisées en vue de nourrir les personnes, et que nos espaces naturels ou forestiers soient grignotés, année après année, nous vouant toujours plus à la bétonisation ... Il existe beaucoup d'alternatives tout à fait réalistes pour renoncer à la métropolisation en cours, préjudiciable au bien-être des habitants de notre région, et envisager réellement une manière désirable de faire société parisienne : je demande que les résultats des études menées par des chercheurs en ce sens soient explorées sérieusement avant toute décision engageant notre futur. Dans le Sdrif apparaît l'urbanisation de milliers d'hectares supplémentaires de terres pourtant reconnues comme étant d'une exceptionnelle fertilité, c'est une perspective insupportable pour des grands-parents d'imaginer un tel avenir pour leur famille. Bien au contraire la richesse de notre territoire est un atout pour assurer la résilience des populations, aussi je demande que le</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	S.D.R.I.F. énonce une proposition incitant en priorité à créer, soutenir et améliorer les outils nécessaires pour s'orienter vers une production et une transformation locale indispensables à la résilience alimentaire du territoire. En outre la région doit avoir une perspective plus marquée de renaturation pour les territoires les plus denses dans lesquels vivre est loin d'être un plaisir quotidien.
Mail 6440					X									X			Anonyme d'Argenteuil a écrit : Oui à des poumons verts productifs pour le bénéfice des franciliens. Les vastes espaces verts sont en nombre insuffisants, les riches terres agricoles de périphérie pourraient être des « poumons verts » pour les citadins si elles étaient reliées à un maximum de forêts et de parcs urbains afin de constituer de vraies trames vertes, reconnues comme très utiles à la biodiversité mais il n'y a pas beaucoup pour de vrai en IDF ? La valorisation des espaces agricoles productifs via Ile de France nature (ex agence des espaces verts) pourrait être une priorité car si des paysannes et paysans sont aidés pour s'installer et vivre ensuite de leur travail (vive la loi Agoralim !), les espaces agricoles (comme à Milan) pourront être touristiques comme à Milan. Par exemple les si jolis vergers de St Brice dans le Val d'Oise pourraient être gérés par Ile de France Nature (en partenariat avec d'autres instances). Des porteurs de projets en arboriculture seraient recherchés avant que plusieurs vergers ne s'enfichent. L'Ile de France manque de producteurs de fruits bio et ce bel endroit de promenade deviendrait alors un bien agréable lieu de promenade relié à la forêt de Montmorency trop fréquentée. Son entretien ne serait pas qu'une charge financière » comme peut l'être l'entretien d'un parc urbain.
Mail 6441			X														Mme Sowinski de Montgeron a écrit : Je découvre que dans le SDRIF-E, la Région projette de faire traverser Montgeron par la voie rapide vélo V7 qui doit relier Melun à Paris et Mantes-la Jolie. Normalement le choix du tracé à l'intérieur de la ville incombe à la municipalité qui est seule apte à prendre en compte les servitudes qui s'imposent localement. Pourtant, la Région a déjà mis en ligne une carte qui transforme les deux chemins latéraux de la Pelouse en pistes cyclables, c'est à dire en « chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclo mobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés », totalement incompatibles avec la priorité des piétons. Je ne peux accepter pareille situation, qui ignore totalement le statut patrimonial et le caractère familial de la Pelouse, utilisée par les Montgeronnais comme une voie piétonne en centre-ville, mais aussi comme un parc dans lequel ils savent qu'ils peuvent, à tout âge, évoluer librement en toute tranquillité et sécurité. Je vous demande de toute urgence de rectifier l'information erronée diffusée par la carte À vélo en IDF du site IDF-smart-services.
Mail 6442					X								X	X		X	M GUELTON du Mantois a écrit : Le groupe local Les Ecologistes - EELV du Mantois, engagé dans la protection de notre environnement et pour le bien-être des habitants du Mantois, tient à exprimer sa préoccupation et son opposition résolue quant à la révision actuellement proposée du Schéma Directeur Régional de l'Île-de-France (SDRIF-E) en ce qui concerne notre territoire. Ce projet de modification, prévoyant de grands bouleversements à Mantes-la-Jolie et l'établissement d'une maison d'arrêt sur des terres agricoles de Magnanville, nous semble profondément contraire aux objectifs fondamentaux du SDRIF-E, menaçant l'équilibre écologique et la biodiversité de notre territoire. Remodelage de l'Ilot Ronsard à Mantes-la-Jolie. Concernant la transformation prévue de l'îlot Ronsard, nous partageons les inquiétudes soulevées par certains élus de Mantes-la-Jolie. Cette zone, véritable cœur et poumon du quartier du Val Fourré, abrite des infrastructures vitales telles que le centre culturel Chaplin, le gymnase Lecuyer, ainsi que des écoles et des habitations. La décision radicale de raser l'ensemble des constructions sur cet espace soulève des questions profondes sur la pertinence et l'efficacité d'interventions publiques successives, qui semblent ne pas avoir résolu les problématiques sociales et économiques sous-jacentes. La focalisation sur la transformation de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	l'habitat, sans prise en compte des racines économiques du malaise social, ainsi que la perspective d'expropriations massives sans véritables garanties de relogement adapté pour les résidents actuels, nous apparaissent comme une approche réductrice et potentiellement préjudiciable. Cette démarche s'inscrit dans un contexte où les enjeux de préservation de l'environnement et de justice sociale doivent être prioritaires, notamment en ce qui concerne la lutte contre la précarité énergétique et le besoin de maintenir des espaces verts et des services publics de proximité. L'idée de démolir et de reconstruire entièrement cet îlot, en ignorant les implications carbone d'une telle opération, va à l'encontre des principes de durabilité et de préservation environnementale prônés par le SDRIF-E. De plus, l'absence de concertation réelle avec les habitants et les acteurs locaux sur les alternatives possibles ne fait qu'accroître le sentiment d'exclusion et de mépris pour les besoins et les aspirations des Mantais. Nous appelons donc à une réévaluation complète de ce projet, avec une prise en compte non seulement de son impact environnemental mais aussi de ses conséquences sociales et économiques. Il est crucial d'explorer des alternatives plus respectueuses des principes du développement durable et d'inclusion sociale, en assurant une véritable participation des citoyens et des professionnels à la conception d'un projet qui respecte l'identité et les besoins du quartier du Val Fourré. Maison d'arrêt de Magnanville. La proposition de révision du SDRIF-E envisageant l'intégration d'une prison dans le paysage Magnanvillois soulève d'importantes contradictions avec les principes clés de ce schéma. Ce projet va à l'encontre des défis majeurs auxquels nous faisons face, tels que le changement climatique, la nécessité absolue de préserver nos terres agricoles et de promouvoir une gestion sobre et responsable de l'espace et des ressources naturelles. En introduisant une telle infrastructure sur des zones agricoles, nous craignons non seulement une déviation des buts écologiques poursuivis par la région via le SDRIF-ENVIRONNEMENT, mais aussi un affaiblissement de la résilience et de la durabilité de notre écosystème local et régional. Les terres concernées par cette révision dépassent leur simple rôle alimentaire, elles sont essentielles pour la biodiversité, le stockage du carbone, la lutte contre l'érosion des sols et la gestion de l'eau. Ces espaces représentent également un havre de paix et de connexion à la nature pour les habitants, offrant des bénéfices inestimables pour leur santé mentale et physique. L'emplacement prévu pour ce projet, à proximité immédiate des zones résidentielles, des établissements scolaires, et en plein cœur d'un secteur agricole, suscite une profonde inquiétude quant aux conséquences environnementales et sociales. Les nuisances potentielles, telles que la pollution sonore et visuelle, l'augmentation de la pression sur les infrastructures locales, la dégradation de la qualité de l'air et de l'eau, et l'accentuation des risques d'inondation, vont à l'encontre des objectifs du SDRIF-E visant une gestion durable des ressources et la lutte contre l'imperméabilisation des sols. L'opposition à ce projet rejoint celle exprimée par la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise (CU GPSEO) et par de nombreux élus locaux, régionaux et nationaux, témoignant d'un large consensus contre l'artificialisation de ces précieuses terres. Cette mobilisation illustre l'importance de préserver notre patrimoine naturel et agricole, en accord avec les principes de durabilité et de justice sociale promus par le SDRIF-E. Nous citerons ici l'opposition de Benjamin Lucas, député des Yvelines, Ghislaine Senée, sénatrice des Yvelines et Mounir Satouri, eurodéputé Yvelinois. Nous sollicitons instamment la révision de cette modification prévue pour le territoire du Mantois, en prenant en compte ses effets irréversibles sur l'environnement, la qualité de vie de nos concitoyens, et les objectifs d'une Île-de-France résiliente et verte. Nous appelons à une réflexion approfondie sur des alternatives respectueuses des engagements du SDRIF-E et bénéfiques pour les populations
Mail 6443		X															Anonyme d'Argenteuil a écrit : La mixité sociale est un mot terrible en 2024 car, à ma connaissance, aucun rédacteur du schéma n'indique là où elle serait déjà à l'œuvre en IDF. Est-ce qu'en l'Île de France, la Région veille à ce que la loi SRU soit appliquée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	? Des milliers de logements neufs dont annoncés, ceux près des gares seront utiles si les bassins d'emplois ne sont pas à perpette, mais beaucoup seront trop chers et il faudrait indiquer des fourchettes de prix pour que les logements variés soient accessibles à celles et ceux qui en ont besoin à un instant T (et pas forcément pour le restant de leur vie). Ne faut-il pas coupler rénovations et constructions dans les objectifs de logement ?
Mail 6444			X														<p><u>La commune de Livry-Gargan a écrit :</u></p> <p>Le 10 octobre 2023, le président de l'établissement public territorial Grand Paris Grand Est, auquel la commune de Livry-Gargan appartient, a transmis son avis.</p> <p>Le présent avis, que je vous adresse en tant que maire de Livry-Gargan, vient compléter l'avis de Grand Paris Grand Est en exposant plus précisément les attentes majeures relatives à notre ville.</p> <p>Un enjeu fondamental : le prolongement du TZen3</p> <p>L'élément principal de l'avis de l'Ept Grand Paris Grand Est relatif à Livry-Gargan est la demande « d'ajout du prolongement jusqu'à Vaujours » du TZen 3 (actuellement limité de Pantin à Gargan).</p> <p>Ce sujet est effectivement la principale attente de la Ville de Livry-Gargan pour ce nouveau schéma directeur. Notre commune de plus de 45 000 habitants, en croissance démographique constante, présente en effet la caractéristique rare, et très dommageable, d'être évitée par tous les réseaux structurants de transport en commun ; même le Grand Paris Express en cours de travaux traverse Livry-Gargan sans s'y arrêter, entre les gares de Sevran et Clichy sous-bois.</p> <p>Il est inconcevable pour nous que le TZen, attendu depuis de si longues années, s'arrête à la limite communale des Pavillons sous-bois et de Livry-Gargan. Comme notre EPT, nous demandons donc l'inscription du prolongement du TZen en empruntant l'ex Route Nationale 3.</p> <p>L'articulation TZen / réaménagement de la RN3. La ville de Livry-Gargan est coupée en deux par une infrastructure routière : l'ex RN 3.</p> <p>Dans la partie Est de la commune, cette voie devient infranchissable et crée des nuisances considérables en prenant un caractère d'infrastructure totalement routière.</p> <p>C'est pourtant dans cette partie de Livry-Gargan que la Métropole du Grand Paris, en partenariat avec la Ville, a décidé d'initier une opération d'intérêt métropolitain (OIM) et est en train d'étudier un projet urbain d'une ampleur inédite à Livry-Gargan.</p> <p>La crédibilité d'une telle opération, avec de nombreux nouveaux habitants, est bien entendu conditionnée à la fois par une desserte en transports en commun et par la pacification de l'ancienne route nationale 3.</p> <p>Nous demandons donc que la requalification de l'ex RN3 figure dans les objectifs de pacification de voiries du SDRIF.</p> <p>Cet impératif rejoint d'ailleurs un des objectifs clairement exprimés dans le projet de Schéma directeur : « transformer les grandes voiries structurantes en boulevards urbains ».</p> <p>La continuité paysagère et le système de parcs</p> <p>Le projet de Schéma directeur exprime aussi l'objectif de conforter la ceinture verte, auquel je souscris pleinement. En Seine Saint Denis, le projet cite « le grand parc des trois plateaux de l'Est parisien » tandis que la cartographie reprend le projet de Grand chemin / parc des hauteurs (sur Est Ensemble) et de Promenade de la Dhuis. Livry-Gargan présente une situation particulière : elle est située dans un écrin naturel (le canal de l'Ourcq et le parc de la Poudrerie au nord, la forêt de Bondy au Sud) mais qui est assez peu perceptible dans le tissu urbain.</p> <p>La diffusion de cette influence paysagère est un enjeu déterminant du projet de ville et cela peut notamment se concrétiser dans le périmètre de l'OIM. Une flèche d'intention figure d'ailleurs dans le document graphique du</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Schéma directeur. Nous demandons donc l'ajout clair du lien et de la continuité paysagère entre le parc de la Poudrerie et la forêt de Bondy/ plateau de l'Aulnoye.</p> <p>Cette continuité paysagère intéresse plusieurs communes au-delà de Livry-Gargan et est également fondamentale pour la qualité urbaine de l'Opération d'Intérêt Métropolitain que nous portons avec la MGP.</p> <p>L'enjeu de reconquête des zones commerciales très sensible à Livry-Gargan</p> <p>J'ai lu avec attention dans le projet que « l'offre commerciale, après des décennies de développements périphériques, devra mieux soutenir les objectifs de revitalisation des centralités urbaines et répondre aux attentes des Franciliens en matière de proximité. »</p> <p>Nous partageons ces objectifs à Livry-Gargan et nous concentrons sur les deux centralités historiques de la ville : - Chanzy, en limite des Pavillons sous-bois, où nous réfléchissons à un projet global avec cette commune voisine et l'EPT Grand Paris Grand Est, l'OIM, contiguë par sa partie Ouest (le secteur Schuman- Sangnier- Coubertin).</p> <p>L'OIM présente également un enjeu déterminant d'apport de mixité urbaine sur la vaste zone commerciale autour de l'enseigne Cora où nous partageons l'objectif énoncé dans le projet de Schéma directeur : « densifier, requalifier, renaturer les sites économiques. »</p> <p>Par son ampleur, ce secteur présente un enjeu structurant au-delà de notre commune et je souhaite que la ré urbanisation de cette vaste zone commerciale aux limites de la Métropole figure dans les nouvelles polarités du Schéma directeur.</p> <p>En synthèse, les 4 points de l'avis synthétique que je vous transmets présentement sont totalement cohérents avec les objectifs formulés dans le projet de SDRIF-E mais méritent d'être exprimés plus précisément pour permettre leur bonne traduction sur le territoire de Livry-Gargan.</p> <p>Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ces demandes importantes pour l'avenir de Livry-Gargan et la qualité de vie de ses habitants et ceux de notre région</p>
Mail 6445			X														<p><u>Anonyme de Pontault Combault a écrit :</u></p> <p>Étant alerté par notre maire de l'impact du sdrif sur notre ville je me permets d'y émettre un avis négatif On pourrait comparer le rôle du conseil général envers les communes comme le conseil européen envers les nations Même si le document et le travail est de très bonne qualité qu'il nous permet d'avoir une vue d'ensemble sur toute la région, le caractère décisionnel du conseil général est inacceptable Ce sont les villes qui doivent avoir la dernière mot sur les décisions les impactant Pour ma part j'ai 65 ans et j'y migré durant ma vie de plus en plus vers la couronne extérieure pour échapper à une urbanisation de plus en plus dense , Champigny , Villiers sur marne (une horreur pour atterrir à Pontault où il reste un peu d'espace vert et où la politique actuelle d'aménagement de la ville était participative et adaptée à une évolution sage et modérée Donc oui au pouvoir des communes (qui doit s'appuyer sur les études régionales) mais non au pouvoir du conseil général qui impose une directive non démocratique (même si on peut émettre un avis qui de toute façon ne changera rien à la décision) PS : je n'ai pas vu grand-chose dans le sdrif sur le développement des voies routières Même si l'objectif pour le futur est de réduire le transport automobile, cet objectif est loin d'être atteint et en attendant les déplacements sur les A6 et A104 sont de plus en plus insupportables Une liaison A1 -A6 pourrait sur la partie Est de la région désengorger ce flux trop saturé.</p>
Mail 6446																	<p><u>M Pelletier d'EELV Montrouge a écrit :</u></p> <p>Pièce jointe de 4 pages : les implications du SDRIF pour la ville de Montrouge</p> <p>Les stratégies d'aménagement et urbanisation</p>
Mail 6447							X										<p><u>Anonyme de Roissy CDG a écrit :</u></p> <p>Nuisances de Roissy CDG : Des aéroports européens ont plafonné leur trafic, réduit à l'essentiel le trafic de nuit,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	le SDRIF pourrait-il indiquer cet objectif pour soulager les riverains de Roissy et contribuer aux réductions des émissions aéroportuaires (et routières). En PJ une étude de contre-expertise de 2007 avec bien des sujets d'actualité ; et un dessin sur la soi-disant « liberté » de prendre l'avion. Pièce jointe de 80 pages sur le transport aérien
Mail 6448																X	M Lazard ancien élu de Saint-Germain-en-Laye a écrit : Je porte un regard positif sur le document approuvé par le Conseil Régional de l'île de France. Ma crainte est que les enjeux environnementaux préconisés soient plus ou moins bien appliqués au niveau des strates administratives sous-jacentes qui restent soumises à des influences politico-financières locales. Un exemple d'inefficacité est donné par les MRAe dont les recommandations sont rarement suivies d'effet malgré sa réforme en 2016. Pragmatisme scientifique et efficacité, sans orientation politique dévoyée devrait permettre d'atteindre avec sérénité les objectifs du SDRIF E.
Mail 6449			X														Anonyme d'Argenteuil a écrit : Nouveaux métros, quelle quantité de trafic routier sera évité ? Contribution : Concernant les projets de transports en commun, le SDRIF peut il indiquer quelle quantité de trafic routier sera évitée en prévoyant en même temps que la construction de transports en commun des mesures de réduction du trafic ? Exemple d'actions : la suppression de projets routiers concurrents au transport en commun (exemple le BIP dans le val d'Oise concurrents aux tramway) ; le rétrécissement de voies (la D311 à Argenteuil avec enfin une voie cyclable le long des berges) ; le ralentissement du trafic, en priorité sur les voies bordées d'habitations ?
Mail 6450					X												Anonyme de Mareil-Marly a écrit : Préservation des coteaux de Mareil-Marly Je souhaiterais que l'ensemble de la zone N de la commune de Mareil-Marly soit considérée comme une armature verte à sanctuariser, en priorité en titre d'espace naturel étant donné le caractère historique du lieu, les nombreuses espaces protégées qui y vivent et l'absolue beauté du paysage. Je suis également radicalement opposé à l'assignation de 13 hectares (sur les 46 hectares de coteaux) à des zones AU. J'apporte donc tout mon soutien à la contribution de l'association pour la sauvegarde des coteaux de Mareil qui rappelle quelques points essentiels : - Il y a d'autres moyens de loger la population francilienne que de détruire des espaces naturels regorgeant de biodiversité (utiliser les 400 000 logements vacants en Île-de-France, transformer les bureaux vides etc.) - Détruire les espaces boisés augmente considérablement le risque d'inondation étant donné le dénivelé de ces zones. - La destruction des espaces boisés implique la perte de l'ombrage et de la fraîcheur en été sans compter la diminution drastique de capacité de captation du CO2. Au-delà de la perte de biodiversité (biodiversité dont nous sommes, en tant qu'espèce humaine, hautement dépendants), je rappelle que le secteur de la construction est l'un des plus polluants sur l'ensemble de la chaîne : extraction des matières premières, transformation des matériaux et conception des bâtiments. Nous ne pouvons plus nous permettre avec tout le savoir scientifique de notre époque de continuer à valider ce type de projet immobilier. Nous ne pouvons plus mettre à bas des zones sauvages qui ont mis des décennies à se construire en développant un immense réseau de biodiversité, démultipliant la vie sous toutes ses formes.
Mail 6451			X													X	M Jeanlin d'Evry-Courcouronnes a écrit : Non à l'extension du port fluvial d'Evry-Courcouronnes (rives de la Seine) : Haropa Port envisage d'acquérir des terrains situés en bords de Seine (Rive gauche de la Seine) sur la commune d'Evry-Courcouronnes afin de réaliser

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	une plate-forme multimodale. Ces terrains pour moitié un espace naturel appartenant à la commune, sont situés sur un coteau très boisé et dans la continuité des parcs publics et privés situés sur la commune (Parc des Tourelles, Parc de Beauvoir, Parc résidentiel de Petit-Bourg, et Parc Bataille). Une continuité verte est envisagée par l'actuel PLU de notre ville. La bétonisation de la berge est contraire au zéro artificialisation nette, sa privatisation pour des activités industrielles me pose question. Ce lieu est une porte d'entrée naturelle pour notre ville déjà très densifiée, il est situé sur un site naturel remarquable. Cette réalisation porterait atteinte au paysage, à la biodiversité et constituerait une rupture du corridor de la trame bleue/verte. Toutes les villes voisines situées en bords de Seine renaturent leurs berges : Athis-Mons, Ris Orangis, Soisy S/Seine, Etiolles, Corbeil-Essonnes... Compte tenu de l'évolution climatique, préserver une zone de calme et de fraîcheur doit être une priorité, une richesse pour la ville et ses habitants. C'est pourquoi les bords de Seine doivent rester accessibles à tous, car elles sont propices à l'observation de la nature, au rafraîchissement, au ressourcement et au bien-être. C'est pourquoi je considère que les rives de la Seine constituant un site naturel remarquable, doivent être préservées et rester un espace de respiration dont nous les habitants d'Evry-Courcouronnes avons tant besoin
Mail 6452			X														Anonyme d'Argenteuil a écrit : Pour le tramway 11 vers Noisy le sec : Avec le grand Paris les lignes de métro se multiplient. Qui a démarré l'idée d'une ligne 19 dont la plupart des gens attentifs n'ont pas entendu parler ? Le tramway 11 s'est substitué à la ligne ferrée de tangential nord mais. La poursuite du tram 11 jusqu'à Noisy le sec n'est plus prévue. Avec cette ligne de métro 19 : s'agit-il encore d'alimenter Roissy CDG et ses perspectives d'emplois mirobolantes pour les habitants du Val d'Oise ?
Mail 6453																	Anonyme d'Argenteuil a écrit : Idem mail 6454
Mail 6454																	Mme Farre de Montgeron a écrit : Idem Mail 6441
Mail 6455			X					X								X	M Dehan de St Augustin a écrit : Inscription du projet de parc naturel régional Brie 2 Morin et opposition au contournement de Coulommiers. L'association Saint Augustin Avant Tout demande que soit fortement inscrite dans le schéma la création du 5 ème parc naturel régional Brie 2 Morin. Ce projet est actuellement porté par les élus, à travers le Syndicat mixte d'études et de préfiguration du projet de Parc naturel régional Brie et Deux Morin, dont la mission est de rédiger la charte du futur Parc naturel régional. Ils sont soutenus par la société civile représentée en son sein par un Conseil Local de Développement. Après la finalisation du diagnostic du territoire réalisé en 2023, le projet rentre actuellement dans une phase décisive : la définition des enjeux et du plan d'action qui sera soumise à l'État fin 2024 pour un avis intermédiaire avant la candidature finale. La labellisation pourrait intervenir en 2026. Il est donc important et nécessaire de faire inscrire d'ores et déjà ce projet dans le schéma. Par ailleurs notre association reste, comme lors de l'élaboration du SDRIF actuel, au projet de création du contournement de Coulommiers ; projet qui va à l'encontre des objectifs du ZAN et par ailleurs complètement inefficace et inadapté pour un coût prohibitif. Les remarques négatives faites à l'époque dans le cadre d'une entente associative, gardent leur entière actualité (voir en PJ la contribution de l'époque). Pièce jointe de 17 pages : refus du projet de déviation de Coulommiers Conclusions : Le projet de déviation présente beaucoup d'externalités négatives et peu de positives Il est en inadéquation avec les objectifs du SDRIF notamment en matière de limitation de la consommation

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	d'espaces Il n'apporte aucune valeur ajoutée au Projet de PNR et est même un frein Il est non finançable sauf par la dette et/ou le relèvement de la fiscalité locale Il présente un bilan carbone plus que défavorable Dire non aux nouveaux axes routiers, c'est aussi dire non à l'alourdissement de la facture énergétique nationale, c'est contribuer à réduire l'indépendance énergétique de la France, c'est se positionner contre le débat sous-jacent de l'opportunité de l'exploitation des huiles de schiste, c'est dire stop à la consommation de 1/3 de l'énergie, c'est lutter contre les dépenses inutiles, c'est lutter contre l'émission d'un 1/3 des gaz à effet de serre , c'est avoir une démarche responsable vis-à-vis du présent et de l'avenir.
Mail 6456			X													X	Anonyme de Larzac a écrit : Je suis totalement contre ce projet BIP. Stop au bruit, à la pollution, à l'artificialisation des sols déjà trop présents dans cette région ; stop à la destruction de la biodiversité déjà très impactée. Il faut revenir à la raison, mettez un terme à cette destruction programmée. J'ai quitté cette région pour cela
Mail 6457								X					X	X		X	Mme Decoster de Noiseau a écrit : Je suis totalement contre la construction de cette prison à cet endroit, qui sacrifie des terres agricoles proches de paris. Qui par ailleurs mettra un jeune agriculteur qui sort de ses études pour reprendre l'exploitation des terres de ses parents et grands-parents. Cette zone permet également d'absorber l'eau de pluie et sans ces terres, nous ne pourrions plus empêcher la montée des eaux dans notre ville et la destruction de plusieurs quartiers.
Mail 6458																X	Anonyme d'Argenteuil a écrit : Informations sur les coûts de gestion infrastructures projetées : La commission du débat public a signalé que les liens prérogatives et obligations des communes et EPT pourraient être indiquées dans le dossier, je partage cet avis et ajoute que pour les projets de métro des indications sur les couts de gestion prévus pourraient aussi être indiqués.
Mail 6459		X	X	X													Mme Verhaeghe de Claye-Souilly a écrit : Halte à l'urbanisation et au manque d'infrastructures : Pourquoi vouloir augmenter le nombre de logements à tout prix ? Certains logements du parc privé sont vétustes, bien entendu il faut les remplacer. Mais pourquoi dans un sens vertical et pourquoi une énorme quantité de logements sociaux ??? On le voit ici à Claye, l'arrivée de nombre d'habitants non issus de notre ville dans les logements sociaux créé bon nombre de perturbations sociales, sociétales, un nombre inqualifiable d'actes liés à un manque de civisme, ... Et le nombre de logements construits n'a pas été corrélé à un agrandissement des voies de circulation pour se rendre à la gare de Mitry, à Roissy, à Lagny ou à Paris. Conséquence : toujours plus de voitures sur les routes et plus de temps passé en voiture, alors que l'éloignement de Paris et sa proche banlieue était vue comme une minimisation des bouchons. Enfin, les infrastructures ne sont pas pleinement adéquates avec ces nouveaux logements : + d'habitants, mais toujours les mêmes canalisations dans lesquelles les nouvelles issues de ces logements arrivent (à quand le débordement et la rupture ?), une école qui sort tard de terre, pas de nouveaux médecins (sauf 2 les autres déménageant juste et ayant déjà leur patientèle), Bref il ne fait plus bon vivre ici.... Si les constructions se poursuivent imposées par le SDRIF-E, il y aura moins d'attrait pour notre ville, notre secteur, nos campagnes,
Mail 6460																X	Anonyme de Bonnières-sur-Seine a écrit : CONTRE l'installation d'un centre pénitentiaire sur la commune de Magnanville 78

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6461					X												<p>Anonyme des Essarts-le-Roi a écrit : Le SDRIF-E n'intègre pas d'éléments suffisants à la protection des Forêts d'Île de France ! Je partage le constat établi par le collectif « Sauvegarde des forêts d'Île de France » : <input type="checkbox"/> Les forêts urbaines sont indispensables à la santé des franciliens, <input type="checkbox"/> Les forêts franciliennes sont trop rares et trop petites, <input type="checkbox"/> Les forêts franciliennes sont en danger, <input type="checkbox"/> Et pourtant elles sont indispensables... <input type="checkbox"/> Le chauffage au bois ne doit pas être encouragé, Il y a urgence d'un statut adapté aux forêts d'Île-de-France Les propositions formulées sont à prendre en compte dans le SDRIF-E : <input type="checkbox"/> La gestion forestière doit sauvegarder la forêt et ses écosystèmes, <input type="checkbox"/> Le bois énergie n'est pas une énergie vertueuse, <input type="checkbox"/> Les forêts domaniales sont vitales pour les Franciliens, <input type="checkbox"/> L'ONF ne doit pas être financièrement dépendant de la vente du bois, <input type="checkbox"/> La gouvernance de la forêt doit intégrer toutes les composantes de la société civile. Ces propositions sont à compléter dans le cadre des forêts privées (2/3 de la forêt francilienne). La maîtrise de leur gestion est forcément plus complexe que pour les forêts publiques. Une amélioration pourrait démarrer par un renforcement du rôle de contrôle de l'état via l'ONF, ou tout autre organisme, afin de soulager les autorités locales. Là encore, il conviendra d'allouer des ressources et des moyens supplémentaires à l'ONF après tant d'années de désengagement Pièce jointe : copie de Sauvegardons les forêts d'Ile de France</p>
Mail 6462			X					X									<p>M Luszezek de Soisy-sous-Montmorency a écrit : Au vu de l'importance du projet qui est soumis à l'enquête publique au niveau de la région Ile de France, je pense important que nous, public, y participions. D'autant que je suis encore relativement jeune, né en 1988, et que les décisions d'aujourd'hui auront un réel impact sur mon cadre de vie futur et ceux de mes enfants. En effet, je vois d'un assez mauvais oeil l'arrivée de cette loi qui « rebat les cartes » au niveau de l'urbanisation de villes au niveau nationale (loi ZAN) puis régionale (SDRIF-E), je m'explique : I / Déséquilibre entre Villes et campagnes Cette loi a pour but de contraindre très fortement la consommation d'espaces et donc pousse l'urbanisation verticale de nos villes. Par contre, nous avons toujours des villes de provinces dépeuplées, où l'emploi est quasi-inexistant, les services publics ferment au fur et à mesure ? La loi ZAN et sa transcription dans le SDRIF-E ne feront qu'accroître ce déséquilibre en limitant la consommation d'espaces pour les petites communes ne bénéficiant pas d'une ville attractive à côté. Et par opposition, la loi ZAN et donc le SDRIF-E pousseront les villes dynamiques, soumis à une pression foncière importante, à se développer d'avantage et se densifier, au détriment du dépeuplement de ces petites villes de seconde zone qui continueront leurs dépeuplements. II / Spéculation immobilière insoutenable Le fait de contraindre fortement la consommation d'espace fera monter inexorablement la pression foncière des terrains. Quand on sait que 3 français sur 4 aspirent à vivre en maisons individuelles, demain cela ne sera plus possible ou réservé aux personnes avec de solides moyens financiers.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Malheureusement, ce n'est pas les jeunes couples avec enfants qui pourront acheter la maison familiale et le jardin qui va avec, pourtant plus pratique pour la vie de familles avec enfants, mais des personnes plus âgés, cadres supérieurs d'entreprises où souvent les enfants sont déjà partis du foyer familial.</p> <p>Au final, ce ne sont pas forcément ceux qui ont le plus besoin d'espaces vu la composition familiale.</p> <p>Ces personnes ailleurs, qui ont peut-être déjà acheté par le passé et pu faire une forte plus-value sur la revente de leur bien immobilier, profiterons donc de cette nouvelle aubaine.</p> <p>III / Trajet domicile - travail</p> <p>Avec la densification des zones habitations et le recyclage des friches industrielles, on va éloigner encore plus les trajets domicile/travail. En effet, nous allons augmenter le nombre habitants dans les bassins de population mais le SDRIF-E évoque peu l'amélioration des trajets domicile travail. Au contraire, la densification de la région parisienne, de la première et seconde couronne ne feront qu'accroître davantage la saturation de nos réseaux routiers et réseaux ferroviaires. Notamment le réseau Transilien qui est au bord de la rupture et où il n'est pas rare de voir des suppressions de trains du fait du manque de moyens humains et matériels.</p> <p>Quand on sait que le choix du domicile se fait souvent en fonction de la proximité de la zone de travail, il est dommage de ne pas travailler davantage sur cet aspect.</p> <p>Conclusion : Je trouve que la loi Zan et par conséquent le SDRIF-E sont des lois et schémas louables mais incomplets. Ils ne feront qu'accroître les inégalités sur notre territoire. Il faut que ces documents soient épaulés par une vraie volonté politique de vouloir y remédier, de travailler sur un plan national de dynamisation de nos campagnes et petites villes et ne pas forcément mettre encore une fois tous nos moyens sur nos principaux bassins de vies.</p>
Mail 6463			X													X	<p><u>Mme Plancoulaine de Montmorency a écrit :</u> Aujourd'hui nous avons choisi cet endroit du val d'Oise pour avoir des habitations au calme, sans grandes routes. Aucun intérêt si le BIP passe dans notre jardin.</p>
Mail 6464									X						X		<p><u>M Denard de Chaville a écrit :</u> Le bois énergie n'est pas une énergie vertueuse. Deux millions de franciliens se chauffent au bois mais la récolte régionale ne fournit que 16 % de la demande. L'hiver, ce chauffage émet autant de particules nuisibles à la santé que l'ensemble du trafic routier francilien et 2,7 fois plus de gaz à effet de serre que le chauffage au gaz naturel. Le chauffage au bois en Île-de-France est donc loin d'être vertueux. La France a été condamnée par la cour européenne pour la mise en danger de sa population par une mauvaise qualité de l'air, sanction accrue par le Conseil d'Etat condamnant notre pays à payer 10 millions d'euros chaque semestre aux agences nationales spécialisées dans la prévention de l'atmosphère.</p> <p>Le chauffage au bois ne doit pas être encouragé La combustion du bois émet dix fois plus de particules fines que le charbon, et plus de gaz à effet de serre. Les aides aux installations de chauffage au bois, qu'elles soient collectives ou individuelles, doivent être supprimées et les nouvelles installations en zones densément peuplées interdites. L'isolation des bâtiments doit être la priorité de la politique énergétique. Il faut favoriser l'utilisation des bois d'éclaircies et résidus de scierie dans l'élaboration de produits de longue durée de vie, de construction ou d'isolation, permettant un stockage du carbone</p>
Mail 6465			X														<p><u>M van Riezen de Fontenay-sous-Bois a écrit :</u> Avis défavorable l'Enquête publique du SDRIF-E</p> <p>Une erreur importante qui s'est glissée dans le dossier de l'Enquête publique du SDRIF-E (pages 138-139 du document 12.1) "le projet d'aménagement régional" où le projet de prolongement de la ligne 1 du métro vers Val-</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de-Fontenay est considéré comme "itinéraire validé" (validé par qui et quand ?), alors qu'en 2022, l'Enquête publique sur ce projet a émis un "avis défavorable à l'unanimité des enquêteurs". De plus, les conclusions de l'Autorité Environnementale et S.G.P.I. ont conduit à un rejet unanime du projet. Et ceci a été confirmé par le rejet de la DUP par le ministère des Transports. Je demande que ce dossier soit corrigé et que les mentions concernant ce projet obsolète de prolongement de la ligne 1, soient retirées de l'Enquête du SDRIF-E
Mail 6466		X	X		X												Mme Chaignot de Claye-Souilly a écrit : Claye-Souilly ville où il ne fait plus bon vivre Habitante de par mon mariage depuis plus de 63 ans, j'ai connu l'évolution d'un petit village (ou petite ville de campagne) dont l'expansion s'est faite au mieux. Mais depuis quelques années, tout est fait de façon anarchique sans trop d'harmonie, et maintenant alors que nous avons fait le plein, il s'agit de rajouter 1500 logements d'ici 2040 ! il n'en est pas question car dans ce cas cela serait invivable au niveau des infrastructures et du manque évident de possibilités de faire un réseau routier digne de ce nom. Il est déjà difficile de sortir de chez soi aux heures de pointe ou le samedi ! f Par pitié gardez nous les quelques espaces verts encore restants
Mail 6467			X														Mme Saadana de Limay a écrit : Le schéma directeur ne fait jamais mention de la Ligne Nouvelle Paris Normandie, nouvelle voie ferrée impactant les villes entre Paris et Mantes, voir au-delà. Le schéma directeur doit absolument faire mention aussi bien dans le texte que dans les cartes de cette ligne inutile et dont le gain est dédié aux Normands. Quels sont les impacts sur le département des Yvelines et plus particulièrement en amont et en aval de Mantes ?
Mail 6468	X	X	X	X	X			X								X	M Belkacem de Noisiel a écrit : Tout d'abord, je regrette, au vu de la complexité du dossier, l'absence de réunions locales permettant l'implication des citoyens. Du point de vue d'un habitant de NOISIEL (77), les orientations du SDRIF-E sont souvent louables. Toutefois, en l'absence de dispositions volontaristes et normatives, la rédaction actuelle du texte nous conduirait à une Région plus déséquilibrée, encore moins verte et résiliente (alimentation, inondations...), et avec une qualité de vie en baisse. L'entassement des habitants en Ile-de-France, alors que de nombreuses zones du territoire national se dépeuplent n'est pas une fatalité et doit devenir un objectif national réel, décliné dans ce texte. Un nouvel équilibre autour d'une région polycentrique : Habitant NOISIEL, ville championne de la construction de nouveaux logements mais où le nombre d'emplois stagne, je constate que développer logements et transports en périphérie sans emplois en rapport conduit au développement de ville-dortoir et de leurs corollaires : pollutions, embouteillages, déséquilibres sociaux, dégradation des conditions de vie... Je reprends ainsi à mon compte la proposition de nouvelle orientation réglementaire de France Nature Environnement IDF, pour créer les conditions d'un véritable polycentrisme : "Dans toutes les communes dotées d'une gare et polarités des villes moyennes, des petites villes et des communes de l'espace rural identifiées par le SDRIF-E, la production de logements doit s'accompagner d'un développement de l'emploi proportionnel et adapté à la qualification des habitants. Pour pallier les déséquilibres emploi-habitat, les documents d'urbanisme locaux établissent : -des ratios de mixité entre habitat et activité, (X) m² de logement pour (X) m² d'activités. -un suivi annuel des équilibres habitat- emploi." De plus, des règles d'investissement dans les infrastructures publiques culturelles et de loisirs doivent impérativement accompagner la hausse du nombre d'habitants et faire l'objet d'une orientation réglementaire. De même, les objectifs de densification doivent prendre en compte les réalités locales. NOISIEL rend actuellement possible des constructions en bordure de voies rapides, et hausse les limites en hauteur des constructions. Quelle ville prépare-t-on pour demain ? Alors que le taux de nouveaux logements produits en renouvellement urbain est actuellement

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de 87 %, l'objectif à atteindre devrait être de 100 % et non 90, notamment en mobilisant les leviers de l'économie circulaire, en cohérence avec l'objectif du ZAN. La reconversion de bureaux en logements, la limitation des locations touristiques de courte durée ainsi qu'une politique volontariste de développement de logements sociaux équitablement répartis dans la Région sont essentiels pour la cohérence d'ensemble du projet. Une Île-de-France plus verte : L'objectif du Zéro Artificialisation Nette est louable. L'horizon 2050 est lointain, quand on constate que pour la métropole du Grand PARIS, l'artificialisation atteint déjà les 90 %. Le cheminement vers cet objectif doit a minima être le même que celui imposé aux autres régions du pays. De façon générale, je demande que les règles de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers soient reformulées de façon normative, pour celles qui ne mentionnent que des incitations ou encouragements, et que les trop nombreuses exceptions soient limitées. Bien que le SDRIF-E affiche une volonté de préserver les continuités écologiques, les dérogations possibles dans les espaces naturels et forestiers (OR 18) rendent leurs prises en compte (conservation, restauration, création) quasiment inopérantes. Elle autorise l'aménagement de nouvelles infrastructures (réseaux routiers ou ferroviaires par exemple) au sein des espaces naturels, agricoles et forestiers protégés – même sanctuarisés (OR 2), entraînant de façon incontestable la fragmentation des habitats sans que cela puisse être réellement résorbé (un pont pour la faune rétablit le passage sur un point alors que la route fait obstacle sur plusieurs kilomètres). Ces aménagements peuvent se faire « sous réserve qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable », mais le « techniquement possible » et le « coût raisonnable » doivent être précisés (voir la contribution de l'association RENARD). Les espaces naturels, agricoles et forestiers en bord des cours d'eau doivent être sanctuarisés systématiquement. Les continuités des berges ne peuvent être détruites. Il n'est pas possible de les recréer au-delà du cours d'eau (OR 22). Des objectifs de dés-imperméabilisation précis et chiffrés doivent être inscrits dans les zones soumises au risque inondation identifiée sur les cartes et sur les PGRI et le taux de pleine terre doit être augmenté par rapport au reste du territoire. Il ne doit pas être possible d'artificialiser ni de densifier afin de ne pas augmenter les risques. Au contraire, il faut prévoir la renaturation de ces territoires. Il faut maintenir l'obligation de réouverture et de renaturation des cours d'eau en milieu urbain et prévu par le SDRIF 2030, et seulement encouragé par l'OR 23 (reprise de la contribution de l'association RENARD). Encadrer le recours à la densification est essentiel. Comme l'association RENARD, je demande une protection systématique des espaces boisés et naturels, y compris en ville. Les arbres isolés, les haies et boisements, au plus proche des habitants sont d'une importance capitale, et les services qu'ils rendent sont de plus en plus documentés (santé humaine, contre les îlots de chaleur...). Il en va de même pour la dés-imperméabilisation dont l'objectif doit être chiffré. Les constructions en zones inondables doivent être proscrites. Le projet doit donc être revu pour que son contenu soit un moyen pour la Région de se diriger vers les objectifs affichés.
Mail 6469			X										X			X	<u>Mme Sancery d'Enghien-les-Bains a écrit :</u> Le projet ne fait aucun sens ni à l'est ni à l'ouest - habitant Enghien nous sommes parmi les rares a pouvoir encore apprécier un site naturel avec de grands arbres qui seraient évidemment abattus - voir également la problématique des eaux thermales du centre des Thermes d'Enghien, totalement négligée dans le projet, il ne fut pas pris en compte dans le projet initial BIP et le souterrain prévu serait un désastre qui détruirait les sources en profondeur et couperait irrémédiablement les approvisionnements du Centre. Rien ne peut le justifier : également prendre en compte que Montmorency comme Enghien sont déjà soumis aux couloirs aériens et nuisances continues de Roissy CDG c'est donc une double peine qui sera infligée aux habitants. Sur Deuil il est aussi remarquable que les zones humides soient encore préservées du tout-béton voulu par les lois Macron : la densification ne doit pas devenir le modèle des villes du futur. Sans parler que la 2x2 voies large comme une autoroute entrainera un Traffic

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	routier supplémentaire, embouteillages garantis et nuisances pollution et sonores. C'est un projet totalement en décalage avec les efforts pour l'environnement que réclame le public, toutes tendances politiques confondues. Il est grand temps que les politiciens se rappellent que leurs responsabilités individuelles seront mises en cause dans le bilan sanitaire de cette urbanisation, au lieu de voir les avantages financiers de court terme fournis par le BTP, les droits de mutation et autres.
Mail 6470																X	Mme Saadana de Limay a écrit : D'après les plans du schéma directeur, la ville de Limay se retrouve avec zéro impact d'un point de vue artificialisation des sols pour la partie résidentielle et deux projets d'industrialisation. Est-ce correcte ? Existe-t-il d'autres projets non mentionnés incluant même les projets étatiques ?
Mail 6471			X														M Guitton de Paris a écrit : Les lignes 17 et 18 du GPE n'ont aucune utilité et sont le cheval de Troie de l'urbanisation de terres agricoles précieuses sur le Triangle de Gonesse et le plateau de Saclay. Les prévisions de trafic sont basées sur des hypothèses plus que douteuses et le mode métro automatique lourd est surdimensionné. L'impact paysager de la ligne 18 est également catastrophique. Énormément de milliards gâchés pour des grands projets inutiles, nuisibles qui auraient pu être utilisés à meilleur escient. Il faut aussi arrêter les gadgets technologiques élitistes et délirants comme les taxis volants. Le ciel est un bien commun qu'il combien de protéger. Pour limiter les nuisances des poids lourds et l'artificialisation des sols par des entrepôts toujours plus grands, il faut réglementer la logistique, la planifier, ne pas la laisser aux mains du marché, la circonscrire aux limites de la francilienne et limiter la circulation des camions pour transférer les marchandises sur des véhicules plus légers et mieux remplis ou alternatifs (cyclo-logistique, ferroviaire et fluvial). Enfin, la métropolisation est rejetée par les habitant-es, qui souhaitent un mode de vie apaisé et local et non la densité urbaine, la concentration des logements, des emplois et des activités. Il faut arrêter la course sans fin à la taille, planifier avec l'État et collaborer avec les autres régions pour aménager le territoire national en faveur des villes moyennes et limiter l'hypertrophie parisienne qui n'est ni désirée, ni vivable, ni vertueuse, ni équitable (chronophage, énergivore, ségréguée).
Mail 6472		X	X	X			X		X								M Beaulaton de Les Clayes-sous-Bois a écrit : Cette contribution traite du trafic aérien et des nuisances induites pour de nombreux habitants de la région Île-de-France. :> Préambule : Le chapitre 5.5 du SDRIF-E entend Assurer la fonctionnalité des places aéroportuaires et rappelle : "... Ces zones doivent concilier trafic aérien et développement des activités en leur sein avec l'objectif de réduction de leur impact environnemental." Les orientations réglementaires OR146 et OR147 précisent : OR146 "La réduction des nuisances et pollutions induites par l'activité aéroportuaire doit être recherchée. Les mesures de protection des riverains vis-à-vis du bruit doivent être renforcées, notamment la nuit." OR147 " La construction de logements et l'augmentation de population dans les zones soumises aux nuisances définies par les plans d'exposition au bruit des aéroports doivent être maîtrisées. Les projets d'aménagement dans les tissus urbains doivent favoriser la réduction de l'exposition de la population aux nuisances aéroportuaires." > Constat : La France est le 2° pays qui compte les plus d'aérodromes (après les USA). Le département des Yvelines en compte sept (Toussus-le-Noble, Saint-Cyr-l'École, Chavenay -Villepreux, Base Aérienne de Vélizy - Villacoublay, Mantes - Chérence, Les Mureaux, Beynes -Thiverval). Le trafic cumulé généré par ces aérodromes dépasse de très loin celui de l'aéroport d'Orly et impacte négativement la qualité de vie de plusieurs dizaines de milliers d'habitants des Yvelines. Les nuisances induites par ces plateformes sont majoritairement provoquées par les activités de l'aviation légère (loisirs, écoles, ...) et par les activités hélicoptéristes et les vols IFR (Vols aux instruments). La grande majorité des avions de cette flotte de conception ancienne consomme goulûment du carburant plombé AvGas

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>100LL (par exemple un avion Piper PA-28 d'une puissance de 160 ch consomme environ 30 litres de carburant / heure à la vitesse de 230 km/h). Les plages horaires autorisées pour les vols de ces aéronefs sont très étendues : elles commencent une demi-heure avant le lever du soleil et se terminent une demi-heure après le coucher du soleil. De nombreuses associations de riverains d'aéroports et aérodromes se battent depuis de nombreuses années au sein des CCE - Commissions Consultatives pour l'Environnement - pour faire appliquer des mesures de régulation du trafic aérien afin de faire diminuer les nuisances subies (bruit, gaz à effet de serre, particules fines, ...), dans la plupart des cas sans avancées significatives. Les PEB – plans d'exposition au bruit - de certains aérodromes sont obsolètes ; ils ne reflètent pas l'ampleur réelle des zones d'habitation impactées du fait d'indicateurs acoustiques erronés, d'hypothèses d'évolution du trafic aérien local peu fiables, de l'accroissement actuel et à venir des zones urbanisées... De plus, ces PEB pérennisent de facto l'activité des aérodromes sans contreparties et ne fixent pas d'objectifs de diminution et de régulation du trafic et donc des nuisances subies par les riverains. Les nuisances provoquées par les activités cumulées des aéroports Roissy - Charles de Gaulle et Orly et des aérodromes locaux franciliens ne sont jamais considérées de façon globale. Chaque année, plusieurs accidents dramatiques affectent l'aviation légère en France, impliquant des aéronefs qui finissent leur chute quelquefois à proximité immédiate de villes ou de villages.</p> <p>Ainsi en décembre 2023, un avion de loisir s'est posé en catastrophe en plein cœur de Villejuif dans une zone très fortement urbanisée. > Nos demandes : Afin d'améliorer la qualité de vie des riverains, les associations agissant sur les différentes plateformes aéroportuaires réclament de façon répétée et cohérente la mise en place de mesures très simples : - restriction réglementée et planifiée du trafic aérien (tenant compte de la saisonnalité de l'activité), - diminution du nombre annuel de mouvements, - autorisation de vol subordonnée aux caractéristiques acoustiques de l'aéronef (catégorie Calipso A+ à privilégié) selon les plages horaires, - suppression des activités de voltige aérienne au-dessus des zones fortement urbanisées, - aménagement de vraies plages de silence (respectant ainsi la volonté légitime de repos des habitants en fin de semaine). ></p> <p>Notre conclusion : Les orientations réglementaires OR146 et OR147 décrites ci-dessus sont trop peu précises et trop peu contraignantes. Elles ne nous semblent malheureusement pas apporter de garanties de diminution significative des nuisances aériennes subies par les centaines de milliers d'habitants des zones impactées (aéroports et aérodromes). ADECNA - Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes (aérodromes de Chavenay - Villepreux et Saint-Cyr-l'École) contact@adecnap.fr www.adecna.fr</p>
Mail 6473			X		X												<p>M Tellier de Voisins-le-Bretonneux a écrit :</p> <p>Le SDRIF devrait donner des objectifs sur la protection des espaces naturels précis, chiffrés, lister des règles de conservation et de renforcement y afférents et beaucoup mieux encadrer les dérogations qui doivent rester exceptionnelles. Nous sommes perplexes sur la réalisation des Orientations, d'autant que l'Autorité Environnementale déplore le caractère « peu prescriptif et insuffisamment chiffré de la plupart des Enquête publique SDRIF-E 5/14 orientations réglementaires » (note sur les enjeux environnementaux, page 60), qui « va nuire à l'atteinte des ambitions environnementales et d'équilibres affichées par le SDRIF-E. » Ainsi, la terminologie « urbanisation préférentielle » (OR82) pose question : en cas de construction de logements, est-ce prioritaire sur cette zone ? Et si la zone se construit, est-ce que ce sont d'abord des logements .</p> <p>Existe-t-il une prescription pour cette zone ? Même remarque dans la réserve suivante de l'agglomération de SQY : et comment faut-il comprendre la phrase «ne pas compromettre le potentiel de mutation » de certains sites commerciaux ?</p> <p>Pour Saint-Quentin en Yvelines : • La communauté d'agglomération demande la sortie de la colline d'Élancourt</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	des zones sanctuarisées. Nous souhaitons qu'elle reste exempte de toute construction nouvelle après les JOP et reste un lieu dévolu à la pratique du VTT et de la marche. • La communauté d'agglomération demande qu'une partie des Arcades du Lac ne soit pas sanctuarisée. Cette demande ne nous semble absolument pas pertinente ni justifiée. • La communauté d'agglomération demande que la partie (nord-est) de la base de loisirs soit déclassée en "secteur d'urbanisation préférentielle". Cette partie comprend un champ, des jardins familiaux et la friche de l'ancien camping. C'est en contradiction complète avec les objectifs affichés de préservation de l'espace agricole en vue de l'autonomie alimentaire de la région, ainsi que de respect de la biodiversité, et c'est une menace pour l'équité sociale en matière d'accession à la nature. • La communauté d'agglomération demande le déclassement du golf de la base de loisirs en espace pouvant bénéficier de capacités d'urbanisation préférentielle. Cette demande est inacceptable pour les mêmes raisons que la mention précédente.
Mail 6474			X	X			X		X	X			X				<p><u>M Louvet (APSO Association pour la Protection des Sites Orgevalais) d'Orgeval a écrit :</u> L'association APSO, Association pour la Protection des Sites Orgevalais, reconnaît les bonnes intentions de la Région pour ce Schéma Directeur, mais le trouve bien trop optimiste quant aux effets positifs qu'il serait censé apporter. L'île de France ne doit pas concentrer la majeure partie de la population française, et cela au détriment de la qualité de la vie. Cette concentration engendre de nombreux problèmes (imperméabilisation des sols, dôme de chaleur, qualité de l'air, bruit.... Et sécurité). Pièce jointe. Remarques générales L'île de France ne doit pas concentrer la majeure partie de la population française, et cela au détriment de la qualité de la vie. Cette concentration engendre de nombreux problèmes (imperméabilisation des sols, dôme de chaleur, qualité de l'air, bruit ? et sécurité). Insécurité, Tourisme, Transports, Rénovation des logements, Densité des logements, Déchets Pour Orgeval, n 25 ans, la surface urbanisée d'Orgeval, s'est considérablement accrue. La population a doublé Transports, Parkings, Pont d'Achères,</p>
Mail 6475					X												<p><u>Anonyme Les Essarts-le-Roi a écrit :</u> Je partage le constat établi par le collectif « Sauvegarde des forêts d'Île de France » (cf doc joint). Il y a urgence de mettre en place un statut adapté aux forêts d'Île-de-France Les propositions formulées par le collectif sont à prendre en compte dans le SDRIF-E : Idem 6461</p>
Mail 6476													X				<p><u>Mme Saadana de Limay a écrit :</u> Sauf erreur, le sujet de la protection des nappes phréatiques n'est pas abordé. En plus des pollutions déjà présentes, la région et plus particulièrement le département des Yvelines, les villes du bassin Mantois se trouvent chaque année de plus en plus impactées par les sécheresses et les crues en fonction des années. La gestion de l'eau est un enjeu primordial et l'absence de protection ou de décontamination me semble être une erreur. La région doit inclure cet enjeu dans ce schéma directeur avec des objectifs exigeants.</p>
Mail 6477		X			X												<p><u>Anonyme de Claye-Souilly a écrit :</u> Je soutiens le projet de révision du PLU de Claye-Souilly pour préserver les espaces naturels, et les quartiers pavillonnaires de toutes constructions collectives.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6478							X									X	Anonyme de Noiseau a écrit : Je souhaite élever mes enfants a coter des champs plutôt qu'à côté d'une prison, Ce qui arrive au monde paysan est catastrophique je veux garder ces champs agricoles près de chez moi
Mail 6479																X	Anonyme d'Argenteuil a écrit : À propos des péniches (il y en a pas mal en IDF) : les déjections des gens qui résident sur des péniches sont-ils jetées dans les fleuves ? y a-t-il des contrôles effectifs et si oui par qui ?
Mail 6480				X													M Perrin du Vésinet a écrit : La forte proportion d'espaces protégés au Vésinet est souvent citée, mais n'est pas chiffrée. Or cela a été fait dans un document officiel récent signé le 12 août 2021 par Monsieur le Maire du Vésinet et Monsieur le Préfet des Yvelines. Il s'agit du Contrat de mixité sociale 2020-2022 qui indique : "Plus de 80% du territoire communal fait l'objet d'arrêtés de classement ou d'inscription à l'inventaire des sites" Suit la liste des textes visés. Pas de pagination, mais figure en haut de 4ème page. L'importance de cette contrainte forte n'est pas suffisamment considérée. Le pourcentage de 80 % est éloquent.
Mail 6481							X		X				X	X			Mme Royer d'Arpajon a écrit : J'ai rédigé 2 documents l'un pour les élus de la Région, l'autre pour vous-même Je suis pas mal informée c'est pourquoi mon idée est de la partager Je vous remercie d'essayer d'en tirer les conclusions en espérant qu'il sera possible de limiter les dégâts de leurs projets. Je n'ai aucune ambition personnelle, juste informé Pièce jointe : A la Pagode d'Evry-Courcouronnes, il est affiché : « CHAQUE FOIS QUE VOUS FAITES QUELQUE CHOSE, PENSEZ A SES CONSEQUENCES » ; Quel avenir pour vos enfants, petits-enfants, générations futures ? Le projet de planification est-il dans l'intérêt des populations ? Est-il respectueux de l'environnement, du vivant déjà détruit à 60% ? Quels besoins pour l'humain et le vivant, bref : LA VIE ? la nature, l'alimentation, l'eau, la santé et la liberté ? Le projet de la Région IDF est effrayant et glaçant. Elle prépare aux concitoyens une vie de dictature à la chinoise, une population dépendante, asservie. Pendant le Covid, savez-vous ? des chinois sont morts de faim ! Des chinois enfermés dans leur appartement, désespérés, se sont suicidés, se sont jetés par la fenêtre (Témoignage privé). Pour des raisons que je ne développerais pas ici, les populations ne sont pas à l'abri d'un prochain confinement. O artificialisation des terres en 2050 Il serait temps de cesser la destruction de terres agricoles nourricières et sites naturels, aux seuls avantages Le réchauffement climatique ? trop de CO2 ? petit rappel : les arbres ont besoin de CO2 pour fournir de l'oxygène indispensable au vivant et contribue à faire baisser la température. Certainement pas le macadam ou le ciment. Enfin les arbres attirent les animaux, les insectes, les oiseaux. Bref la pollinisation, fertilisent la terre. En clair la forêt les bois la nature, doivent non seulement être protégés mais leur surface augmentée, tant ils ont été détruits. Nous avons la chance d'avoir de l'eau, indispensable à la vie (faut-il le rappeler) et leur projet est de continuer à imperméabiliser les terres à outrance s'ils ne sont pas stoppés dans ce massacre. La Région IDF gère des terres qui ne lui appartient pas et pour le seul bénéfice de quelques monopoles financiers, d'oligarques. Nous ne produisons plus grand-chose et au prix de l'électricité, de l'énergie, même la sous-traitance ne risque pas d'intéresser les multinationales, sauf dans le but de piller notre technologie, subventionnée par nos impôts. L'agriculture indépendante peut créer des emplois.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Qui va payer les équipements, les infrastructures ? Notre patrimoine foncier ? la fausse monnaie numérique de la Banque Centrale ? Le foncier du Tiers-Etat, des Gueux qui ne demandent rien ? juste de l'entretien, du bon soin et de la Clairvoyance pour le bien et le beau. Quel avenir pour les générations futures ? Je donnerai un titre à ce projet « VIVRE OU SURVIVRE »
Mail 6482		X			X									X			Mme Dehoule de Tremblay en France a écrit : Vous trouverez ci jointe la contribution de la Ville de Tremblay-en-France à l'enquête publique Le présent message électronique ainsi que toutes ses pièces jointes éventuelles sont établis à titre confidentiel à l'intention exclusive de ses destinataires mentionnés. Sous réserve de tout accord écrit conclu avec la Ville de Tremblay-en-France, ce message ne représente en aucun cas un engagement de la part de cette dernière. Si vous recevez ce message par erreur, veuillez le détruire et en supprimer toute trace de votre système informatique ainsi que de ses pièces jointes et en avertir immédiatement l'expéditeur. Sous peine de poursuites pénales, toute utilisation, diffusion, publication ou divulgation, totale ou partielle, de ce message sous quelque forme que ce soit, est interdite sans autorisation expresse et écrite de son expéditeur. Pièce jointes : Courrier du Maire avec note illustrant ses propos : Espace naturel agricole et forestier à préserver Armature verte à sanctuariser Les capacités d'extensions pastillés
Mail 6483		X		X													Anonyme des Essarts-le-Roi a écrit : Besoins en Logements : revoir les hypothèses prises en base d'un taux de production annuel de 70 000 logements : Je soutiens les analyses et demandes de l'APEL (cf doc joint) : cet objectif en besoin de logements déjà obsolète aujourd'hui le sera d'autant plus en 2040 ! Nous demandons une révision en profondeur du SDRIF-E sur le logement pour qu'il intègre : <input type="checkbox"/> un objectif réaliste en besoin de logements, limité à 13 000 logements par an, <input type="checkbox"/> la diminution, corrélativement, du besoin en surfaces foncières destinées aux logements neufs, <input type="checkbox"/> une mobilisation prioritaire des logements vacants par rétention (inclus les locations Airbnb abusives), <input type="checkbox"/> des actions régionales supplémentaires de soutien à la réhabilitation de logements anciens (en plus celles de l'état), <input type="checkbox"/> des aides régionales à la déconstruction /reconstruction, en alternative à une réhabilitation impossible ou trop coûteuse
Mail 6484					X			X		X		X		X			Mme Jeanneret Présidente d'YVELINES ENVIRONNEMENT ASSOCIATION de Versailles a écrit : Nous vous prions de trouver en annexe les remarques de l'association Yvelines Environnement sur le Schéma directeur de la Région Île-de-France Environnemental, arrêté le 12 juillet 2023 par le Conseil régional, et soumis à enquête publique Pièce jointe de 21pages Têtes de chapitres encourageantes : Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens. Terres agricoles, forêts, gisements de matériaux : des ressources locales stratégiques à protéger et valoriser. Préserver les espaces agricoles franciliens et faire progresser l'autonomie alimentaire ? Protéger les forêts franciliennes de l'urbanisation, y renforcer la biodiversité et mieux valoriser la ressource en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	bois. Accompagner la préservation et la transformation des paysages et des patrimoines urbains et ruraux. Ils doivent, à ce titre, contribuer à sa valorisation paysagère et à forger l'identité francilienne. Beaucoup de sites paysagers d'importance se situent dans des espaces d'intérêt écologique majeur. Le rapport moral de l'association Yvelines Environnement rappelle par ces résolutions l'importance du respect des sites classés et inscrits ainsi que les éléments du patrimoine. L'association réclame également l'ouverture de nouveaux sites identifiés en précarités par une grosse pression foncière.
Mail 6485				X				X									M Seelinger de Marly-le-Roi a écrit : En tant que membre de l'association Sauvons les Coteaux à Marly-le-Roi, je soutiens la demande déposée par l'association Sauvegardons les Coteaux de Mareil-Marly Comme mentionné par cette dernière, il est primordial d'inscrire toute la zone N du PLU de Mareil-Marly comme armature verte à sanctuariser afin d'en préserver la biodiversité et de contribuer à l'objectif de zéro artificialisation nette, un des trois grands objectifs de la région. Cette zone inclut déjà dans le PLU de la commune un corridor écologique, ce qui ne peut que renforcer l'argument en ce sens. Face à la hausse des températures, toute action permettant de préserver des zones boisées et naturelles au sein même des zones urbaines - et pas seulement en périphérie - est indispensable. Nous constatons depuis plusieurs années maintenant une aggravation de la densification de quartiers entiers, ainsi que les excès de l'artificialisation des sols, à l'inverse de toute logique environnementale de long terme (ou de court terme malheureusement). Je soutiens pour cette raison leur contribution et souhaite vivement qu'elle aboutisse dans l'intérêt général.
Mail 6486																X	Mme Pelletier présidente de PRIARTEM / Electrosensibles de France de Paris a écrit : Ci-joint la contribution de PRIARTEM /Electrosensibles de France L'Île-de-France est manifestement la Région dans laquelle on rencontre la plus grande densité d'antennes-relais et la plus grande population exposée aux radiofréquences induites par ces technologies, parfois dans des situations de grande proximité. Ceci est d'autant plus prégnant que la 5G s'est rapidement et massivement implanté et que l'on nous annonce le déploiement d'antennes à ondes millimétriques (26GHz...) sur le mobilier urbain et la 6G dans une perspective de 10 ans L'établissement de zones de calme électromagnétique pourrait permettre la déconnexion numérique, la non-exposition des individus sur certains temps ou lieux et offrir des alternatives de résidence aux personnes électro sensibles. Les OR possiblement concernées sont : <input type="checkbox"/> OR51 et équivalent des OR 54-55 pour une moindre exposition et une bonne intégration paysagère, <input type="checkbox"/> OR 70 : introduire la question de l'exposition aux CEM, <input type="checkbox"/> OR71 : zones de calme <input type="checkbox"/> OR 136/137 : / populations sensibles --> obliger à une veille urbaine pour réévaluer l'implantation des antennes en cas d'implantation d'établissement particulier à proximité d'antennes déjà présentes
Mail 6487		X		X										X		X	Le groupe Les Ecologistes - EELV du Mantois a écrit : Le groupe local Les Ecologistes - EELV du Mantois, engagé dans la protection de notre environnement et pour le bien-être des habitants du Mantois, tient à exprimer sa préoccupation et son opposition résolue quant à la révision actuellement proposée du Schéma Directeur Régional de l'Île-de-France (SDRIF-E) en ce qui concerne notre territoire. Ce projet de modification, prévoyant de grands bouleversements à Mantes-la-Jolie et l'établissement

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>d'une maison d'arrêt sur des terres agricoles de Magnanville, nous semble profondément contraire aux objectifs fondamentaux du SDRIF-E, menaçant l'équilibre écologique et la biodiversité de notre territoire. Remodelage de l'Ilot Ronsard à Mantes-la-Jolie Concernant la transformation prévue de l'îlot Ronsard, nous partageons les inquiétudes soulevées par certains élus de Mantes-la-Jolie. Cette zone, véritable cœur et poumon du quartier du Val Fourré, abrite des infrastructures vitales telles que le centre culturel Chaplin, le gymnase Lecuyer, ainsi que des écoles et des habitations. La décision radicale de raser l'ensemble des constructions sur cet espace soulève des questions profondes sur la pertinence et l'efficacité d'interventions publiques successives, qui semblent ne pas avoir résolu les problématiques sociales et économiques sous-jacentes. La focalisation sur la transformation de l'habitat, sans prise en compte des racines économiques du malaise social, ainsi que la perspective d'expropriations massives sans véritables garanties de relogement adapté pour les résidents actuels, nous apparaissent comme une approche réductrice et potentiellement préjudiciable. Cette démarche s'inscrit dans un contexte où les enjeux de préservation de l'environnement et de justice sociale doivent être prioritaires, notamment en ce qui concerne la lutte contre la précarité énergétique et le besoin de maintenir des espaces verts et des services publics de proximité. L'idée de démolir et de reconstruire entièrement cet îlot, en ignorant les implications carbone d'une telle opération, va à l'encontre des principes de durabilité et de préservations environnementales prônées par le SDRIF-E. De plus, l'absence de concertation réelle avec les habitants et les acteurs locaux sur les alternatives possibles ne fait qu'accroître le sentiment d'exclusion et de mépris pour les besoins et les aspirations des Mantais. Nous appelons donc à une réévaluation complète de ce projet, avec une prise en compte non seulement de son impact environnemental mais aussi de ses conséquences sociales et économiques. Il est crucial d'explorer des alternatives plus respectueuses des principes du développement durable et d'inclusion sociale, en assurant une véritable participation des citoyens et des professionnels à la conception d'un projet qui respecte l'identité et les besoins du quartier du Val Fourré. Maison d'arrêt de Magnanville La proposition de révision du SDRIF-E envisageant l'intégration d'une prison dans le paysage Magnanvillois soulève d'importantes contradictions avec les principes clés de ce schéma. Ce projet va à l'encontre des défis majeurs auxquels nous faisons face, tels que le changement climatique, la nécessité absolue de préserver nos terres agricoles et de promouvoir une gestion sobre et responsable de l'espace et des ressources naturelles. En introduisant une telle infrastructure sur des zones agricoles, nous craignons non seulement une déviation des buts écologiques poursuivis par la région via le SDRIF-ENVIRONNEMENT, mais aussi un affaiblissement de la résilience et de la durabilité de notre écosystème local et régional. Les terres concernées par cette révision dépassent leur simple rôle alimentaire, elles sont essentielles pour la biodiversité, le stockage du carbone, la lutte contre l'érosion des sols et la gestion de l'eau. Ces espaces représentent également un havre de paix et de connexion à la nature pour les habitants, offrant des bénéfices inestimables pour leur santé mentale et physique. L'emplacement prévu pour ce projet, à proximité immédiate des zones résidentielles, des établissements scolaires, et en plein cœur d'un secteur agricole, suscite une profonde inquiétude quant aux conséquences environnementales et sociales. Les nuisances potentielles, telles que la pollution sonore et visuelle, l'augmentation de la pression sur les infrastructures locales, la dégradation de la qualité de l'air et de l'eau, et l'accentuation des risques d'inondation, vont à l'encontre des objectifs du SDRIF-E visant une gestion durable des ressources et la lutte contre l'imperméabilisation des sols. L'opposition à ce projet rejoint celle exprimée par la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise (CU GPSEO) et par de nombreux élus locaux, régionaux et nationaux, témoignant d'un large consensus contre l'artificialisation de ces précieuses terres. Cette mobilisation illustre l'importance de préserver notre patrimoine naturel et agricole, en accord avec les principes de durabilité et de justice sociale promus par le SDRIF-E. Nous citerons ici l'opposition</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de Benjamin Lucas, député des Yvelines, Ghislaine Senée, sénatrice des Yvelines et Mounir Satouri, eurodéputé Yvelinois. Nous sollicitons instamment la révision de cette modification prévue pour le territoire du Mantois, en prenant en compte ses effets irréversibles sur l'environnement, la qualité de vie de nos concitoyens, et les objectifs d'une Île-de-France résiliente et verte. Nous appelons à une réflexion approfondie sur des alternatives respectueuses des engagements du SDRIF-E et bénéfiques pour les populations
Mail 6488			X														M Goua de La Trinité-de-Réville a écrit : Non à ce projet contraire aux bons sens de circulation ! Oui au développement des transports en commun en site propre et à la gratuité totale
Mail 6489																	Anonyme a écrit : Idem mail 6487
Mail 6490		X	X		X											X	Mme Soriano de Magnanville a écrit Contre la construction d'une prison sur des terres agricoles à Magnanville : Bétonisation des terres agricoles => en totale contradiction avec les enjeux environnementaux actuels. Il faut privilégier la réhabilitation des friches industrielles. Des propositions alternatives à la construction du centre pénitentiaire sur des terres agricoles à Magnanville sont faites en ce sens. Nous devons préserver notre environnement (terres agricoles, bois, espaces verts, etc...) garant d'une qualité de vie déjà fortement altérée en Région Parisienne. La construction de la prison est prévue bien trop proche de plusieurs établissements scolaires (Lycées SENGHOR et SULLY, Collège G. SAND, Ecoles des Marronniers) => Insécurité et nuisances pouvant affecter l'apprentissage et le bien-être des élèves/collégiens/lycéens. Augmentation de la circulation sur l'avenue de l'Europe (D928) déjà très empruntée à ce jour. Augmentations des risques de bouchons aux heures de pointes et augmentation de la circulation dans les rues adjacentes avec des risques d'accidents accrus. Quid de l'accès et de la circulation des pompiers sur l'avenue de l'Europe lors de leurs interventions/urgences ? Augmentation de la pression sur nos infrastructures locales et dans les transports en commun déjà fortement sollicités. Apparition de nuisances supplémentaires en périphérie du centre pénitentiaire et notamment des nuisances sonores et visuelles. Merci d'opter pour une solution respectueuse de l'Environnement, de la sécurité de tous et de la qualité de vie des Magnanvillois(es).
Mail 6491								X									Anonyme des Essarts-le-Roi a écrit : Application de la Loi ZAN – La proposition de décroissance portée par le SDRIF-E ne converge pas conformément à la loi ZAN en 2050. Je soutiens les analyses et demandes de l'APEL sur le sujet (cf doc joint). Conformément au Porter à connaissance du 30 oct 2023 de M. Le Préfet qui soulignait que les nouvelles dispositions de la loi promulguée le 20 juillet 2023 étaient de nature à impacter tant le contenu que le calendrier d'application du SDRIF dont le projet venait d'être arrêté par le Conseil Régional... le 12 juillet 2023, la loi prévoyait le report de 9 mois des échéances régionales dont le SDRIF-E afin de mieux prendre en compte et décliner les objectifs du ZAN en 2050, ce qui n'avait clairement pas été fait en amont par la Région comme nous l'illustrons dans le schéma ci-dessus ! => L'IdFrance doit revoir sa proposition de décroissance globale d'artificialisation des sols en l'alignant sur ce qui est demandé au reste de la France, à savoir – 50% par tranche de 10 ans, conformément à loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 Pièce jointe de L'APEL déjà citée
Mail 6492						X											M Guihaume de Paris a écrit : Le SNIP remercie la Région Ile-de-France d'avoir bien pris en compte dans le SDRIF-E les sites industriels, notamment les carrières des Gisements d'Intérêt National, préservant ainsi l'activité économique et l'emploi dans

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	la région. Ce serait un vrai plus d'avoir une carte précisant les gisements minéraux stratégiques de l'Île-de-France, comme c'était le cas dans le SDRIF de 2013. Exploitant leurs carrières dans le respect de critères environnementaux strictes, en ce qui concerne par exemple la renaturation, la biodiversité, les réaménagements, les industriels du SNIP souhaitent toutefois attirer l'attention des décideurs à ce que les contraintes environnementales n'altèrent pas, à terme, le développement d'une filière engagée de manière proactive, depuis plus de 15 ans, dans l'économie circulaire et proposant des systèmes constructifs essentiels au confort et au bien-être des citoyens.
Mail 6493		X				X											<p><u>M Merigot Maire d'Ormo y la Rivière a écrit :</u></p> <p>Je souhaite, à travers ces quelques lignes, renouveler les observations qui ont été formulées au nom de la commune d'Ormo y-la-Rivière dans le cadre du projet de SDRIF-E et reprises par la délibération CA-DEL-2023-113 adoptée par la séance du 13 novembre 2023 du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération de l'Etampois Sud Essonne (CAESE).</p> <p>En effet, ladite délibération pointe « les très faibles possibilités d'étalement urbain offertes à la commune d'Ormo y-la-Rivière pourtant à notre sens directement incluse dans la polarité d'Etampes, sont de nature à remettre en cause son développement économique-touristique d'hébergement, pourtant contigu à l'île régionale de loisirs, grâce à un programme ambitieux alors même que notre territoire en est déficitaire »</p> <p>La commune d'Ormo y-la-Rivière dispose de réels atouts, s'agissant du développement touristique et de l'offre d'hébergements de courte durée, à l'échelle de notre agglomération.</p> <p>Tout d'abord, par sa proximité immédiate avec le pôle régional de loisirs d'Etampes.</p> <p>D'ailleurs, environ un tiers de la superficie de l'île de loisirs est situé sur le territoire d'Ormo y dont une partie constructible (en zone ULc), où se trouvent le domaine de Vauroux, la Maison Familiale Rurale mais également les vestiges de l'ancienne Ecole Internationale, pour lesquels la région IDF, à travers le syndicat mixte, cherche un porteur de projet, capable de rénover totalement la bâtisse et de proposer une offre de services.</p> <p>Il semble de fait important de pouvoir maintenir cette zone constructible et ainsi garantir un potentiel d'extension aux éventuels repreneurs. Par ailleurs, cette zone place la commune dans le périmètre des deux kilomètres de la gare RER de Saint Martin d'Etampes.</p> <p>Ensuite, la commune héberge sur son territoire le camping du Vauvert, qui est le premier (et peut être le seul) camping du département à avoir obtenu un classement en 4 étoiles. Le site a été racheté par un groupe familial spécialisé dans l'hôtellerie de plein air. À terme, ce sont cent soixante-dix cottages qui vont être installés, ainsi qu'un service de conciergerie, un restaurant, un spa et une offre future de chambres d'hôtes.</p> <p>Ce projet va donc répondre grandement au déficit d'hébergements touristiques dans le sud Essonne, va générer des rentrées supplémentaires pour la commune et l'agglomération. Il va également créer de l'emploi.</p> <p>Enfin, un projet de cinq gîtes touristiques, labellisés « gîtes de France », a vu le jour sur la commune courant 2023 et vient compléter l'offre déjà existante.</p> <p>Vous l'avez compris, la commune d'Ormo y-la-Rivière va, dans les années à venir, jouer un rôle majeur en matière de développement touristique. Il serait souhaitable qu'elle puisse bénéficier de marges de manœuvre supplémentaires pour continuer à accompagner cette dynamique, favoriser le tourisme vert, et accueillir les familles désireuses de s'installer dans un village résidentiel et proche de leurs lieux de travail respectifs.</p> <p>C'est pour cette raison que je souhaite voir la commune d'Ormo y-la Rivière intégrer le centre de polarité de la ville d'Etampes.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6494					X												Anonyme de Montigny-le-Bretonneux a écrit : Urbanisation dans la base de Loisirs SQY ! : en contradiction avec les objectifs (biodiversité, préservation espaces agricoles...) La base de loisirs de SQY est classée en grande partie actuellement en zone N le SDRIF-E prévoit le déclassement de la partie Nord-Est pour la classer en « secteur d'urbanisation préférentielle » (Fig 1, pastille rose de droite). La zone concernée comporte un champ, des jardins familiaux, et le terrain de l'ancien camping. L'urbanisation de ces espaces serait en contradiction avec les objectifs affichés de préservation de l'espace agricole en vue de l'autonomie alimentaire de la région ainsi que l'objectif affiché de respect de la biodiversité (friche de l'ancien camping) En ce début d'année 2024, le maire de Montigny a confirmé qu'il était en pourparlers depuis 1 an avec les dirigeants du PSG pour la construction d'un nouveau stade par ce club de foot. L'emplacement serait justement dans cette zone que le SDRIF-E (présenté à l'enquête publique) prévoit de passer de "zone naturelle" à "secteur d'urbanisation préférentielle"
Mail 6495		X						X									Anonyme des Essarts-le-Roi a écrit : Application de la Loi ZAN – Aligner l'ensemble des Agglo dont Rambouillet Territoire. : Rambouillet Territoire avait consommé 197 ha entre 2010 & 2020 et avait demandé initialement 333,5 ha ; la version actuelle du SDRIF-E lui en a accordé 241 ha, soit une augmentation ou une stagnation selon périmètre comptable. <input type="checkbox"/> Nous demandons à ce que Rambouillet Territoire se limite à 100 ha pour 2021 – 2030 et 50 ha pour 2031 – 2040, soit 150 ha pour le périmètre du SDRIF-E au lieu des 241 ha décidés. Pièce jointe de L'APEL déjà citée
Mail 6496															X		Mme Baladine de Fontenay sous-bois a écrit : Nous vous prions de bien vouloir prendre connaissance de la pièce jointe relative à l'enquête publique en cours. Vous en souhaitant bonne réception, Cordialement, Christelle BALADINE Assistante de Direction du Développement Urbain Mairie de Fontenay-sous-Bois Pièces jointes ; Courrier du maire lors de la consultation des PPA et courrier au Président de la commission d'enquête : En tant que Commune, nous avons déjà eu l'occasion de nous exprimer dans la phase de consultation des PPA. Néanmoins, dans le but de réaffirmer l'avis défavorable de la Commune sur ce dossier, et de m'assurer que l'ensemble des points d'ajustement déjà exprimés, soient bien pris en compte, je me permets de vous transmettre le courrier que nous avons adressé le 8 novembre dernier à Madame PECRESSE, Présidente de la Région Ile-de-France.
Mail 6497															X		Anonyme de Fromont a écrit : Voici mes souhaits : - accès à la fibre gratuitement dans les petits villages et hameaux car il faut faire des tranchées pour acheminer la fibre où un passage par les aires qui coûtent une fortune aux particuliers à ce jour (coût entre 2 000 et 6 000 euros en moyenne avec "XpFibre" qui a été choisi par le département). Ceci est une injustice sociale pour ceux qui vivent à la campagne. - mise en place de la géothermie généralisée - créations de bois et/ou de forêts - réduire drastiquement la tuerie des animaux dans ma campagne par les chasseurs
Mail 6498			X													X	Anonyme de Montmorency a écrit : Non au BIP : Hérésie financière. Hérésie écologique. Hérésie routière. Hérésie patrimoniale.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6499																X	Mme Saadana de Limay a écrit : La communication a été inexistante de la part de la région. Les départements aussi, voir certaines villes aussi. Au vu de l'enjeu et de la durée, je trouve ça inadmissible surtout lorsque nous avons à disposition des technologies qui permette une communication facile et de masse. A croire que c'est une volonté de la région. C'est dommage car la très grande majorité des franciliens ne sont même pas au courant qu'un schéma directeur est en cours de discussion. il faudrait une nouvelle session de discussion comme celle qui vient d'être clôturé avec une communication digne de l'enjeu.
Mail 6500		X						X									Anonyme de Gif-sur-Yvette a écrit : Je vous remercie pour cette enquête et pour la possibilité qui nous est offerte de nous exprimer sur ce SDRIF-E, sur les questions que nous pouvons avoir et sur les modifications et améliorations que nous pouvons proposer. Le SDRIF-E paraît pouvoir être un outil fort pour le développement de la région Ile de France et l'atteinte des objectifs environnementaux, mais il me semble en l'état que des insuffisances subsistent et je vous prie d'en trouver les points principaux dans le fichier ci-joint. Comptant que cette réflexion permettra de faire progresser ce beau projet, Pièce jointe : Comment sera obtenue la réduction des -60% de 2041 à 2050 ? Comment seront compensés ces 60% ? Comment sera établi un vrai contrôle des cartes au niveau régional, pour ne pas faire du SDRIF-E une strate administrative supplémentaire, source de confusion et d'arrangements locaux nuisibles ? Contrairement au SDRIF de 2014, qui ne prévoyait pas de règle particulière d'urbanisations pour Gif, le SDRIF-E 2023 lui en attribue 3 : - deux au titre des gares de Gif et Courcelle sur Yvette (règle OR91, +1% d'urbanisations possible dans un rayon de 2 km d'une gare) - une au titre de la polarité de Paris-Saclay dont Gif sur Yvette fait partie au titre du plateau du Moulon (règle OR92, +2% d'urbanisation possible d'ici 2040 pour les communes des polarités). Les règles OR91 et OR92 du SDRIF-E devraient être corrigées de manière à limiter : - l'augmentation de l'urbanisation à 1% au maximum au cumul des deux gares, en vallée, - l'augmentation à +2% maximum limitée au seul quartier du Moulon, sur le plateau. Le cumul de ces règles paraît excessif pour une seule commune et ne prend pas en compte les contraintes très prégnantes de la zone (cf carte SRCE, à droite): - contraintes géographiques de la ville, avec un centre-ville enserré en vallée, contrairement au quartier du Moulon en plateau, - zones naturelles protégées pour la vallée avec les sites classés de la Vallée de la Mérançaise, du Bois d'aigrefoin et le Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse - risques naturels en vallée, avec les contraintes de ruissellement, de coulées de boues et les inondations de l'Yvette et de la Mérançaise. La carte SDRIF E doit être corrigée et réaffirmer cette limite à la rue du 8 mai, conformément également à la règle OR7. Comment la région prétend-elle maîtriser l'urbanisation si elle ne contrôle et ne fait pas rectifier les cartes locales ? Quelle confiance avoir dans le SDRIF et ses ambitions politiques si ces remises en cause locales sont finalement cautionnées au niveau de la Région ? En particulier des zones classées et protégées. Remises en cause de l'armature verte (2023)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6501			X													X	<p>Mme Magnier a écrit : Avis VNF enquête publique SDRIFe Pièce jointe : Ce projet s'inscrit dans les grands enjeux de développement durable et d'adaptation au changement climatique qui sont des enjeux qui guident l'action de Voies navigables de France (VNF) Le fluvial comme un des piliers de la transition écologique</p> <ol style="list-style-type: none"> Une source de croissance verte pour les territoires Un tourisme vert : VNF développe le tourisme « fluvestre », qui allie fluvial et terrestre, activités sur et au bord de l'eau Des énergies vertes L'établissement met à profit son réseau fluvial pour favoriser le développement d'énergies vertes Une envergure nouvelle pour le fret fluvial : un volume fret transporté augmenté de moitié Une gestion essentielle de la ressource rare qu'est l'eau face aux enjeux climatiques <p>Le COP signé entre l'Etat et VNF se fixe ainsi de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Renforcer la sécurité des ouvrages hydrauliques, notamment pour faire face aux aléas climatiques ; - De mieux garantir les approvisionnements pour les différents usages de l'eau ; - De favoriser le développement de l'hydro-électricité et des autres potentiels énergétiques ; - De favoriser la préservation de la biodiversité et la continuité écologique (protection des espèces, et des milieux naturels) ; - De lutter contre la prolifération des plantes exotiques envahissantes. <p>Projet d'aménagement régional : L'accélérateur des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) 2024 n'est pas suffisamment mis en avant dans l'optique de la transition énergétique, en particulier des flottes et de l'innovation Evaluation environnementale stratégique : Il est rappelé ici la contribution de VNF dans le cadre des observations sur l'avant-projet du SDRIF-e visant à conforter l'offre publique portuaire menée par VNF et HAROPA PORTS le long de l'axe Seine : Une attention particulière doit être portée au port des Champs-Élysées. Ce port situé au cœur de Paris, est au centre d'enjeux importants portés par VNF et la Ville de Paris tels que le développement d'une logistique urbaine durable et la valorisation du patrimoine. Les modes de transport et de distribution et livraison des marchandises au niveau parisien sont dépendants de l'organisation de la logistique au niveau national et régional. Il convient d'inscrire les actions en faveur d'un report modal e la route vers le fleuve en appréhendant le réseau navigable francilien notamment les réserves de capacité qui existent sur les canaux parisiens de l'Ourcq à grand gabarit et de Saint-Denis.</p>
Mail 6502					X								X	X			<p>Anonyme de Noiseau a écrit : La protection des terres agricoles est fondamentale, pour le bien humain (circuit court) et animal (biodiversité et protection des espèces), recharge des nappes phréatiques, embellissement et permets des emplois.</p>
Mail 6503				X	X												<p>Mme Diétrich de Taverny a écrit : Je souhaite que cesse la bétonisation à outrance de Taverny quand d'autres choix respectueux de la nature et de notre subsistance sont possibles. Exemples : - ne pas sacrifier 16 hectares de terres cultivées et/ou cultivables aux Ecoardes pouvant permettre notamment une autonomie alimentaire pour les écoles - ne pas permettre de bétonner un terrain en centre-ville</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	entre la Rue de Paris et la Rue Ancelot en remplaçant des arbres, flore et faune, par des parkings en surface et une petite crèche difficilement accessible - privilégier les réhabilitations de maisons/propriétés inoccupées depuis longtemps (10, 20 ans...) en centre-ville, au travers d'un vrai projet d'avenir incluant expropriations/préemptions des lieux abandonnés/inoccupés - Mettre en place une vraie stratégie intercommunale à moyen et long termes pour l'entretien, la valorisation et la revalorisation de l'existant.
Mail 6504		X		X	X								X				<p>Anonyme d'Émerainville a écrit : Il faut stopper la construction des nouveaux logements ; augmenter et densifier la population n'a pas de sens alors que les structures et infrastructures (qui vont des établissements de soins, de l'enseignement, de l'accueil des enfants et personnes âgées aux moyens de déplacement...) sont en nombre largement insuffisant pour répondre aux besoins actuels et que la topographie des lieux ne permet plus de les augmenter. La qualité de vie des résidents est déjà dégradée du fait des nuisances ; pour Emerainville et ses alentours, elles sont dues à la densité croissante de la circulation et au survol des habitations par les avions de l'aérodrome de Lognes, avec en plus des risques pour la sécurité. Il faut arrêter dès à présent l'artificialisation des sols qui : - ne permet plus le stockage régulier de la ressource en eau dans le sous-sol et - fait que les variations des conditions météorologiques fragilisent les terrains en profondeur, ayant pour conséquence la dégradation des bâtiments (fissures lors des périodes de sécheresse, inondations lors des périodes pluvieuses). Il est vital de préserver les terres nourricières et les espaces naturels existants (il est aberrant de détruire pour recréer à quelques dizaines ou centaines de mètres plus loin). Merci de prendre en considération les contributions des habitants qui vivent sur ces territoires et sont confrontés au quotidien à la réalité du terrain.</p>
Mail 6505		X			X												<p>M Marcer d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : Je m'oppose fermement à la demande déposée par la mairie d'Ozoir la ferrière dans le cadre du SDRIF-E, portant sur le transfert à Ozoir des constructions de logements sociaux prévues à Tournan et à Getz Arminvilliers. Ces programmes, représentant 1500 logements, déséquibleraient gravement les équilibres de la commune d'Ozoir, en termes de flux de trafic générés, et de pollutions diverses. Leur implantation demandée dans la zone agricole située sur la route de Lésigny en bordure de la N4 est une aberration totale, ces terrains agricoles étant situés en zone inondable. Le projet d'y développer une agriculture de proximité au pied des logements est un non-sens total.</p>
Mail 6506		X	X														<p>Mme Dudit de Pontault-Combault a écrit : Je suis contre le projet de construction et densification sur notre ville de Pontault-Combault. J'ai connu cette ville enfant en 1964 et je pense que les démolitions de beaux pavillons par des immeubles ont déjà surpeuplés à maximum et modifié notre vie. Les routes ne sont pas prévues pour et la circulation est impossible à tous moments. Stop stop et stop plus de constructions.</p>
Mail 6507																X	<p>M Zhor de Paris a écrit : Je m'oppose au projet de la prison de Magnanville dans les Yvelines. L'emplacement est inapproprié près d'un lycée</p>
Mail 6508		X		X		X		X									<p>Mme Jaloweza de Montreuil a écrit : 1) la procédure d'enquête est anti-démocratique - complexité et densité des documents qui méritaient d'être explicités et résumés pour qu'un large public (qui sera directement impacté par ce schéma) se les approprie et exerce en connaissance de cause sa réflexion - or une seule réunion publique, très tardive a eu lieu (il en aurait fallu plusieurs). Au regard des enjeux il apparaît que cette enquête pour le moins confidentielle vise à être adoptée telle quelle par la majorité de droite qui soutient sa présidente. C'est un procédé déloyal.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>2) les objectifs environnementaux (ZAN et ZEN) - faire du développement économique un axe central avec la création de nouvelles zones logistiques et commerciales va à l'encontre de la loi ZAN. La bétonisation de 790 hectares pour le secteur industriel et la création de 36 nouveaux sites logistiques doit être stoppée. Il faut un moratoire sur ces créations. - Idem : il faut geler le projet d'urbanisation de plus de 2250 hectare de terres en Seine et Marne - Il n'y a aucun objectif ambitieux chiffré de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air. Tout cela doit être précisé.</p> <p>- Il ne faut aucun principe dérogatoire au ZAN</p> <p>- Il faut impérativement s'opposer à l'augmentation du trafic routier et autoroutier (56 km de nouvelles voies de circulation et 192 kilomètres d'élargissement prévus)</p> <p>- Il faut protéger et sanctuariser les espaces naturels restants : refus d'autoriser l'artificialisation de plus de 10.000 hectares d'espaces naturels.</p> <p>3) Politique en matière de logements</p> <p>- Privilégier le rail en toute circonstance en matière de mobilité</p> <p>- il faut abroger le dispositif « anti ghetto » qui aura pour conséquence de réduire de 21% la construction de logements sociaux. - Idem : stopper le plafonnement du nombre de logements sociaux (750 000 demandes de logement social en attente d'être pourvues en IDF). - Application stricte de la loi SRU et mesures coercitives vis-à-vis des communes réfractaires - Interdiction de construire des logements dans des zones inondables.</p> <p>4) Politique en matière de réduction des inégalités</p> <p>- la Seine-Saint-Denis compte toujours un taux de pauvreté qui est le double de la moyenne régionale (taux de chômage qui n'a pas fléchi depuis 20 ans).</p> <p>- Il paraît donc impératif de faire preuve de volontarisme pour les territoires oubliés d'IDF en privilégiant leur développement économique et social ce qui ne semble pas être la préoccupation de la majorité régionale à travers ce SDRIF</p>
Mail 6509																	Anonyme d'Émerainville a écrit : Idem mail 6504
Mail 6510																X	Mme Yaramis de Villiers le Bel a écrit : J'aimerais avoir plusieurs informations svp : 1/ Quel va être l'avenir des parcelles ZA45, ZA46, ZA47, ZA48, ZA49 et ZA50 situé en zone AU2X au PLU actuel ? En effet, ces 10 hectares enclavés entre la départementale et le lycée Pierre Mendès France sont situés très proche de la gare de Villiers le Bel Gonesse Arnouville et mitoyen au lycée Pierre Mendès France. Leur emplacement est primordial pour l'avenir de la ville et des citoyens, notamment pour les futurs équipements et/ou les logements. De plus, ces terrains étant accessibles et libre de toute occupation sont régulièrement visités pour des dépôts sauvages. Cet endroit est très stratégique grâce à sa proximité avec l'aéroport de Roissy et permettrait un développement économique qui serait source de création d'emplois. 2/ Pensez-vous en compte le zonage du PLU avant de définir le projet du SDRIF ? En effet ces terrains en question sont zonés au PLU en zone "A Urbaniser" (Zone AU2X), à savoir que c'est le seul endroit restant libre avec une maîtrise du foncier qui permettrait à la ville d'aboutir à ses futurs projets
Mail 6511				X										X			Mme KIPANI de Feucherolles a écrit : L'enjeu du Sdrif-e n'est-il pas de limiter la consommation de terres agricoles ? Or la communauté de communes de Gally Mauldre, souhaite disposer d'une pastille d'urbanisation de 28,1 ha de terres agricoles au sud de Feucherolles et sur Davron afin d'y implanter encore de nouvelles zones d'activité. Un jeune verger bio planté sur cette zone va donc être détruit ! Au profit de la bétonisation de 28,1 ha. Les terres

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	agricoles de la région subissent déjà une énorme pression foncière et il est vital de les préserver. Quid de l'augmentation du trafic routier déjà très dense, encore des camions évidemment et de la pollution supplémentaire. Alors que la région souhaite favoriser la circulation douce.
Mail 6512		X															Mme CADU de Linas a écrit : Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint un courrier de Monsieur Le Maire de la commune de Linas (91) vous apportant sa contribution sur l'élaboration du SDRIF-E dans le cadre de l'enquête publique Pièce Jointe : Rappel du courrier envoyé à la région
Mail 6513																X	Mme Magny de Magnanville a écrit : Non à la localisation d'un Centre Pénitentiaire à Magnanville Comme vous pouvez le constater, le choix de la localisation sur la commune de Magnanville, en plein cœur du village et à proximité d'établissements SCOLAIRES et d'HABITATIONS, va à l'encontre des engagements pris par l'État ! Monsieur Le Président Macron, parle d'une triple ambition, Revitaliser les centres villes, Améliorer les conditions de vie des habitants dans les villes moyennes, Redonner une dynamique et une confiance aux villes moyennes, Magnanville en a besoin... Cette prise de décision actée par Monsieur le Ministre de la Justice et Monsieur le Préfet de la Région Ile-De-France risque d'avoir des conséquences négatives et significatives sur notre localité. Dans ce PROJET D'IMPLANTATION, nous avons toutes et tous une responsabilité « l'ETAT, les ELUS (es), les ADMINISTRÉS (es) etc.. », pour l'éducation, l'avenir de nos jeunes générations et l'image de notre environnement !
Mail 6514													X				M Borget de Véolia du Le Plessis-Gassot a écrit : Nous souhaitons, par la présente, proposer une mesure de correction sur la cartographie de la pièce 2.4.3. Elle est schématisée dans la pièce jointe Dans le cadre de la contribution à l'enquête publique à laquelle est soumis le projet de révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF-e), nous souhaitons, la société VEOLIA, par la présente, exprimer une correction concernant la prise en compte de certains cours d'eau dans le Val-d'Oise.
Mail 6515			X														M Legrand de Montgeron a écrit : En tant qu'ancien président de l'association Pelouse et Environnement, je me permets de vous transmettre le texte de l'arrêté municipal du 9 avril 1918, rédigé par Monsieur Alfred Deguy après la signature du contrat d'achat de la Pelouse par la mairie de Montgeron : Arrêté Réglementation de la circulation sur la promenade de l'Avenue de la Grange Article 1. La circulation sur toute l'étendue de l'Avenue de la Grange est exclusivement réservée aux piétons. A l'exception des voitures d'enfants, la circulation à cheval, à âne, en voiture, en automobile ou à bicyclette, en général en véhicule quelconque, est formellement interdite. Je crois que tout est dit ; si on veut respecter la famille Lagrange qui n'a pas voulu vendre son château à un particulier, mais à la Mairie, principalement dans le but de pouvoir imposer ses volontés et en particulier que la pelouse reste toujours un lieu de promenade, et non pas de lieu de passage de véhicules. En effet, je ne vois pas des enfants courir sur la Pelouse au milieu d'une armée de bicyclettes. A cette époque, les bicyclettes seront pratiquement toute motorisées donc rouleront vite
Mail 6516																X	Anonyme de Soisy-sous-Montmorency a écrit : Refus du bip : Totalemment. En désaccord je m'oppose formellement à la mise en place de ce dernier
Mail 6517			X													X	Anonyme de Montrouge a écrit : Je m'appelle Marius et je suis étudiant à l'ENS Paris Saclay. J'ai beaucoup de chance d'avoir intégré cette école

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	et d'accéder à ses ressources, ce qui constitue un apport considérable. Cependant, je suis témoin chaque jour de la dégradation du secteur du design dans lequel je me trouve. La principale raison en est le déménagement du campus vers le plateau de Saclay, alors que l'école était autrefois implantée à Cachan. Cela peut sembler être un problème mineur, voire un privilège exagéré, mais l'erreur majeure a été de construire cette école dans ce lieu. La fuite des professeurs, la multiplication des cours en visioconférence, les complications de transport et les divisions au sein d'une pseudo-élite désintéressée des problèmes contemporains du monde ne sont que des problèmes mineurs comparés à l'impact environnemental catastrophique que représente l'éloignement des grandes écoles. Étudier dans le monde, c'est le comprendre, mais Saclay est en dehors du monde, ce qui détruit notre subjectivité en nous imposant des fausses solutions entrepreneuriales. Je crois en l'industrie écologique, mais détruire toute émulation étudiante pour un aménagement artificiel visant à artificialiser des hectares de terres agricoles ne me semble pas être la solution. Il est honteux pour nous de participer à la construction d'une école qui néglige toute considération écologique
Mail 6518			X													X	M Hinault de Soisy-sous-Montmorency a écrit : Résolument contre le BIP : Nous sommes déjà très impactés négativement par pollution sonore et atmosphérique que ce soit les véhicules ou les avions (couloir aérien), sans parler des problèmes liés à la santé en rapport direct. Suite au divers changement de sens de circulation par la mairie de Soisy sous Montmorency, le trafic routier s'est nettement accru. Les espaces naturels se raréfient, ainsi que notre sécurité. Notre ville sera coupée en deux !! pour tout cela, nous sommes formellement opposés à ce projet, destructeur de notre qualité de vie !!
Mail 6519																	Anonyme de Montmorency a écrit : Contre le BIP : Je ne souhaite pas voir d'évolution positive à ce projet qui semble porter atteinte à la qualité de vie de beaucoup d'habitants. Entre le bruit, le danger, la délocalisation, la destruction de la biodiversité et la pollution, la balance pèse fortement d'un côté. Tout est fait pour diminuer le nombre de voiture en région parisienne avec les aberrations de la ville de Paris, l'augmentation de l'essence, la gestion de notre pollution alors pourquoi reconstruire des routes. J'aimerais plutôt des projets augmentant les transports en commun dans la cadence et le maillage car le 95 est un peu le parent pauvre dans l'histoire.
Mail 6520		X															Mme Duval de Mareil sur Mauldre a écrit : Participation de la commune de Mareil-Sur-Mauldre à l'enquête publique du SDRIF-E Pièce jointe Courrier au nom de la présidente
Mail 6521			X														M Lenormand de Carrières-sous-Poissy a écrit : Projet Liaison RD30-RD190 / Pont d'Achères / A104BIS : L'étude d'impact et les arguments du département des Yvelines concernant le projet de liaison RD30-R190 sont fallacieux. 1) Les 7 kilomètres de la nouvelle 4 voies du projet, en zone urbaine, ne prennent pas en compte la connexion avec la RN184 du Val d'Oise et donc son impact du trafic routier induit dans l'ensemble => Le département des Yvelines a volontairement écarté le département du Val d'Oise sur ses intentions de créer discrètement un raccordement autoroutier entre l'A13 et l'A15. 2) L'étude d'impact du trafic en 2012 est erronée par rapport à la réalité. Les mesures en 2016 indiquent une diminution du trafic, alors que l'étude de 2012 annonçait une forte augmentation (réf Pont de Poissy). La tendance depuis 2016, notamment avec l'épisode du COVID, a considérablement encore diminué le trafic local sur le territoire et les usages des transports ont évolués. Le département des Yvelines ne communique plus les études de trafic

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>aux citoyens, car le département estime qu'ils ne sont pas représentatifs. => L'argument du département des Yvelines pour diminuer le trafic routier est FAUX.</p> <p>3) L'impact du bilan carbone est négatif, or le département des Yvelines annonce une diminution des gaz à effet de serre (GES) sur le territoire => L'argument de diminuer les GES avec le projet est FAUX.</p> <p>4) Le projet du pont d'Achères est devenu un viaduc depuis l'enquête publique DUP de 2012 et la liaison est considérée comme locale. Or elle n'est pas accessible par les piétons (en cas de grève de bus) et la bande cyclable est trop loin et trop dangereuse pour y accéder (réf : Pont de triel qui fait partie des TOP 5 des infrastructures cyclables les plus dangereuse de France). Depuis, les dernières présentations du projet le 28 août 2023 à Achères indiquent l'oubli des pistes cyclables, notamment le RER Vélo ligne a et s => L'argument d'une liaison local et mobilité douce sur le territoire est FAUX.</p> <p>5) Le département des Yvelines a réalisé le défrichage sans respecter les consignes du commissaire enquêteur, sans prévenu et organiser le transfert du jardin d'Utop'île sur l'île de la Dérivation. Le département des Yvelines a détruit le jardin d'Utop'île durant les Vacances scolaires, avec l'aide de la Police, malgré le contrat de location avec la VNF. Le département des Yvelines exerce une pression sur les élus Yvelinois, les associations, via lettres en recommandés, etc...=> Ce projet est manifestement de plus en plus hors sujet, donc le département des Yvelines intensifie la pression avec un passage en force.</p> <p>5) Le coût du projet est estimé à 200 millions d'euros d'après le commissaire enquêteur. La DUP n'a pas été mis à jour depuis plus de 10 ans (DUP 2012). Le département en 2023 annonce un arrêt de l'entretien du réseau routier durant 3 ans => Le département des Yvelines devrait refaire une DUP afin de réactualiser le projet avec une vision globale des impacts, inclusif des villes voisines / Val d'Oise et prioriser ses investissements en fonction de la situation actuelle des finances.</p> <p>En conclusion : Merci d'annuler en urgence le projet de liaison RD30-R190 du département des Yvelines qui est inutile, fallacieux, destructeur des espaces verts en zone urbaine, pollueur en GES en pleine zone urbaine et non le département des Yvelines n'est pas là pour se substituer à l'état pour réaliser un projet autoroutier entre l'A13 et l'A15 en mode agile (saucissonnage). Merci de prioriser et reprendre le contrôle des projets locaux avec les impôts des Citoyens, l'entretien des voiries, le renforcement des transports en commun fiables et de nouvelles pistes cyclables.</p> <p>Pour le déploiement de voies cyclables nos enfants vers les écoles, les activités extrascolaires et au quotidien pour les adultes. Pour la transition écologique et énergétique, la sobriété, le déploiement des bornes électriques. Pour la préservation de la biodiversité et des espaces naturelles en zone urbaine</p>
Mail 6522																X	M Borquet de Véolia de Plessis-Gasso a écrit : Nous souhaitons, par la présente, proposer une mesure de correction sur la cartographie de la pièce 2.4.3. Elle est schématisée dans la pièce jointe idem mail 6514
Mail 6523		X			X							X		X			Anonyme de Bussy-Saint-Georges a écrit : Maintenir et rétablir la liaison agricole ou forestière d'intérêt régional : Je m'oppose fermement à la demande de la ville de Bussy-Saint-Georges de réduire l'espace agricole (OR 1) à l'Est de son territoire. La préservation de la biodiversité, la transition urbaine douce et l'autonomie alimentaire sont des enjeux majeurs qui ne doivent pas être sacrifiés sur l'autel d'une urbanisation aveugle. Plusieurs arguments motivent mon opposition : Importance de la transition urbaine douce : L'espace agricole à l'Est de Bussy-Saint-Georges offre une opportunité unique de valoriser une transition urbaine douce entre les espaces naturels et l'espace bâti (OR 16). Cette transition est essentielle pour préserver la biodiversité, limiter l'étalement urbain et garantir une qualité de vie optimale aux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	habitants. Réduire l'espace agricole reviendrait à sacrifier cette transition et à créer une rupture brutale entre les différents types d'espaces. 2. Menace sur la trame verte : La liaison agricole / forestière à l'Est de Bussy-Saint-Georges constitue une trame verte d'intérêt régional. L'étalement urbain à l'Est compromet la préservation de cette trame verte et fragilise encore plus un environnement déjà menacé. La réduction de l'espace agricole ne ferait qu'aggraver cette situation et menacerait la biodiversité locale. 3. Enjeu d'autonomie alimentaire : La réduction de l'espace agricole pose un problème d'autonomie alimentaire. En effet, il est crucial de préserver des terres agricoles fertiles pour garantir la production de nourriture saine et locale. Diminuer la surface agricole à Bussy-Saint-Georges va à l'encontre de cet objectif et fragilise la souveraineté alimentaire de la région. 4. Importance des franges urbaines : Il est essentiel de préserver les franges, transitions entre l'urbanisation et les espaces naturels et agricoles. Ces franges jouent un rôle crucial dans la régulation du climat, la protection de la biodiversité et la qualité de vie des habitants. Réduire l'espace agricole pour étendre l'urbanisation sans tenir compte de ces franges est une grave erreur qui aura des conséquences néfastes sur l'environnement et le bien-être des citoyens. 5. Alternatives à la réduction de l'espace agricole : Il existe des alternatives à la réduction de l'espace agricole pour répondre aux besoins de développement urbain. Augmenter la densité des logements et développer des projets d'urbanisation verticale sont des solutions plus durables et plus respectueuses de l'environnement. De plus, il est crucial de rénover et de densifier le bâti existant avant d'empiéter sur les espaces naturels et agricoles.
Mail 6524																	Anonyme de Paris a écrit : Je reprends en intégralité, à mon nom et à mon compte, la contribution de Priartem (fichier joint) pour ce qui est de l'analyse et des conclusions. Merci d'en prendre compte Idem Mail 6486
Mail 6525							X										Anonyme des Essarts-le-Roi a écrit : Maîtrise de l'artificialisation des sols & transparence – Eclairer les citoyens sur les hectares prévus à artificialiser ! : Sur les ENAF susceptibles d'être consommés, aucune information précise n'est disponible pour près de la moitié de la surface cf graphique joint, SDRIF-E, Evaluation Environnementale Stratégique, page 133, récapitulatif des mesures susceptibles de consommer des ENAF. Concernant Rambouillet Territoires, le ratio est pire que celui de la Région elle-même : sur les 241 ha accordés, seuls 120 sont cartographiés ; les 121 autres ha sont inconnus. Par ailleurs, l'Agglomération semble revendiquer une gestion « globale Agglo » ce que réfutent certains Maires. Concernant la commune des Essarts Le Roi, seules 2 ½ pastilles de 20 ha sont lisibles sur les cartes pour une demande initiale de 36 ha. <input type="checkbox"/> Nous demandons à ce que toutes les surfaces pressenties à artificialiser soient cartographiées. Cette absence d'information du Public lors de cette enquête, pour un pourcentage aussi conséquent, constitue un manquement grave de transparence Pièce jointe de l'APEL
Mail 6526		X	X														Anonyme de Chevry-Cossigny a écrit : Je me permets de vous contacter en tant qu'habitante de Chevry-Cossigny commune voisine d'Ozoir la Ferrière dans le cadre d'un projet de développement de 1500 logements sur cette même commune. Ce projet attise nos inquiétudes sur les conditions de circulation déjà catastrophiques sur les routes départementales D354 et D35 ainsi que sur la N4.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	L'arrivée de nombreux habitants détériorera davantage cette situation et ne fera que saturer les établissements scolaires déjà surchargés sur nos communes du fait de la mutualisation des communes sur les collèges et lycées notamment. En espérant que mon mail retiendra votre attention.
Mail 6527																X	Mme Vouillot de Paris a écrit : Vous trouverez en pièce jointe la contribution de la société IMERYS à l'enquête publique relative au projet de SDRIF-E Pièce jointe Imerys sollicite donc que la cartographie du bassin d'exploitation stratégique du projet de SDRIF-E reprenne celle du Schéma Régional des Carrières en cours de rédaction (cf pièce jointe) et qui a fait l'objet d'échanges récents avec les acteurs en charge de son élaboration (Services de l'Etat, IPR, Instances professionnelles).
Mail 6528		X			X												Ordre des architectes IDF a écrit : Contribution du CROAIF à l'enquête publique organisée par la Région Île-de-France dans le cadre de l'élaboration de son SDRIF Environnemental Contribution : Monsieur le Président, Vous trouverez ci-joint la contribution de l'Ordre des architectes d'Ile-de-France dans le cadre de l'enquête publique relative à la révision du SDRIF-Environnemental Pièce jointe Il apporte son expertise aux décideurs publics franciliens pour promouvoir l'architecture, reconnue d'intérêt public. Le Conseil Régional de l'ordre des Architectes d'Ile-de-France (CROAIF) plaide pour des politiques publiques fortes et volontaristes, et souligne le rôle de l'architecture comme levier pour accompagner la transition socio-environnementale à l'échelle du pays. L'objectif « Zéro artificialisation nette », c'est l'intégralité des politiques de la ville qu'il est nécessaire de reconsidérer. Si une densification urbaine s'avère a priori inévitable, une recherche d'efficacité urbaine est désormais plus que jamais nécessaire. La lutte contre les passoires thermiques, qui représentent près de 45% des logements franciliens, constitue une autre urgence dont doivent s' emparer les décideurs publics. Développer les territoires grâce à la réhabilitation Développer l'intensité et l'efficacité des espaces Développer une architecture bioclimatique Développer des filières à travers la diversification des matériaux employés par la construction L'ordre des architectes d'Ile-de-France aspire ainsi à la mise en place d'un urbanisme qui répare les territoires et pérennise un bâti de qualité dans une démarche plus respectueuse de l'environnement. Il promet depuis des années les processus de réhabilitation et de rénovation des structures existantes plutôt que leur démolition systématique. Seule une stratégie foncière cohérente, accompagnée de politiques d'aménagement du territoire coordonnées et prospectives, permettra de faire évoluer les représentations du secteur et d'assurer un accès pérenne au logement pour toutes et tous, et qui ne se fasse pas au détriment des espaces naturels, agricoles et forestiers.
Mail 6529								X						X			Anonyme de Bussy-Saint-Georges a écrit : Je demande la suppression de la ZAC de La Rucherie et le maintien des espaces agricoles sur lesquels elle est projetée. En effet, l'initiative de développement de la ZAC de La Rucherie à Bussy-Saint-Georges, planifié depuis plus de 20 années, soulève de profondes préoccupations au regard des principes directeurs du SDRIF-e actualisé, de l'urgence climatique, de l'objectif de ZAN, et de la situation immobilière actuelle marquée par une abondance

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>de locaux vacants.</p> <p>Le projet de ZAC doit être revu dans le respect des principes directeurs du SDRIF antérieur et du SDRIF-e. Cette analyse vise à démontrer l'inadéquation du projet (OR 77) avec les impératifs écologiques, sociaux et économiques contemporains, et la nécessité de l'autonomie agricole. La région Ile-de-France fait face à une vacance significative de ses bureaux et entrepôts, exacerbée par la pandémie de COVID-19 qui a entraîné une augmentation de plus de 60% de ces vacances. Le ralentissement des activités industrielles et logistiques appelle à une réévaluation des besoins réels en nouvelles zones d'activité, plutôt qu'à l'étalement urbain. Le développement de la ZAC de La Rucherie ignorerait cette réalité, favorisant une consommation inutile de terrains agricoles précieux. La préservation des espaces agricoles, conformément aux orientations réglementaires OR12 et OR14, est essentielle pour assurer une autonomie alimentaire locale et réduire l'empreinte carbone liée aux transports de denrées. La fragmentation des espaces agricoles que causerait la création de la ZAC va à l'encontre de ces objectifs, augmentant par là même notre dépendance à des produits venant de plus loin et aggravant notre bilan carbone. L'approche polycentrique, préconisée par le SDRIF, cherche à équilibrer le développement entre différents centres pour éviter la concentration des activités et de l'habitat en un seul lieu. La mise en œuvre de la ZAC à Bussy-Saint-Georges contredit cette logique en centralisant à la fois le logement et l'activité industrielle, ce qui risque de provoquer une hausse des prix immobiliers, rendant le logement inabordable pour les couches les moins aisées de la population. La mobilité est également un point critique. L'accès prévu à la ZAC implique un usage accru de la voiture, faute de transports en commun adéquats, nécessitant la construction d'infrastructures routières supplémentaires (l'échangeur Sycomore) qui contribueront à l'artificialisation des sols. Bien que Bussy-Saint-Georges soit bien connectée par le RER et les bus, ces moyens de transport ne peuvent efficacement atteindre la ZAC, limitant ainsi son intégration harmonieuse au réseau de mobilité existant. Il est crucial de rappeler que ce projet ne semble pas créer de nouveaux emplois mais simplement déplacer ceux existants, affaiblissant ainsi le tissu économique local en périphérie. En outre, la réutilisation des friches industrielles et commerciales représente une alternative viable non suffisamment explorée. Le site de CEREMA et les données de la CCIR révèlent l'existence de vastes surfaces non exploitées en Seine-et-Marne, il apparaît clair que le projet de ZAC de La Rucherie ne répond ni aux besoins actuels ni aux orientations stratégiques du SDRIF. La priorisation de la requalification des espaces existants et la sanctuarisation de l'espace agricole s'inscrivent comme des réponses adaptées aux défis contemporains. Le SDRIF-e, dans son état actuel, manque de directives contraignantes nécessaires pour décourager l'engagement dans des projets qui contribuent à l'artificialisation des sols, s'éloignant ainsi de l'objectif Zéro Artificialisation Nette. Il est impératif que le SDRIF-e soit révisé pour intégrer des mesures plus strictes et incitatives qui encouragent la réévaluation des projets d'aménagement considérés comme anachroniques et non alignés avec les impératifs écologiques actuels. Cette démarche doit favoriser la recherche de solutions alternatives, telles que la réhabilitation des espaces déjà artificialisés et la valorisation des friches, pour limiter l'empiètement sur les espaces naturels et agricoles.</p>
Mail, 6530																	M Bouyer du Conseil Régional de l'Ordre des architectes d'Ile-de-France (CROAIF) a écrit : Idem mail 6528
Mail 6531					X			X		X				X			Mme Daviau de l'association Terre et Cité a écrit : Pièce jointe de 17 pages Inscrire et valoriser la ZPNAF et les espaces ouverts du Plateau de Saclay Étendre l'armature verte à sanctuariser à l'ensemble des espaces agricoles classés en ZPNAF Terre et Cité souhaite que l'armature verte à sanctuariser s'étende aux parcelles CP 34 et 35 protégées par la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	ZPNAF. Étendre l'armature verte à sanctuariser aux espaces agricoles à enjeux Terre et Cité souhaite que, dans les cartes n°1 et n°3, le périmètre de l'armature verte à sanctuariser soit étendu aux espaces agricoles de la Minière, dans l'objectif de renforcer leur niveau de protection face aux enjeux de pression foncière et de s'inscrire dans les politiques menées aux échelles locales et régionales.....
Mail 6532														X			Mme Pequet de Montigny-le-Bretonneux a écrit : J'approuve et soutiens la proposition déposée par le groupe AIMES de Montigny le Bretonneux afin, entre autres, d'éviter prévoit du déclassement (prévu par le SDRIF-E) de la moitié du champ Nord, les jardins familiaux de Bois d'Arcy et le camping de la base de loisirs, qui sont actuellement zone Naturelle, en zone constructible.
Mail 6533			X														Mme Métivier de Paris a écrit : Le foisonnement des modes de transports parisiens (vélos, voitures, trottinettes individuelles, piétons) s'accroît en augmentant l'anxiété des déplacements dans la ville de Paris. Paris est une ville très dense (la plus dense en Europe je crois). Avoir installé toutes les possibilités actuelles pour les vélos (rouler à contresens, ne pas s'arrêter aux feux) rend dangereux pour les piétons et les voitures le déplacement. Les vélos ne s'arrêtent plus fréquemment aux feux même lorsqu'il n'y a pas le petit triangle leur permettant de le faire. Ce n'est qu'une dérive parmi d'autres. Les parkings à vélo installés près des passages piétons condamnent souvent le passage piéton... Les travaux semblent très nombreux : pourrait-on avoir une mesure en continu du nombre de travaux en parallèle affectant les voies de circulation (route ou trottoir) ? De nombreux trottoirs recouverts de grandes dalles en pierre ne sont pas remis complètement en état après les travaux (les joints ne sont pas faits) les rendant inaccessibles aux fauteuils roulants. Les chauffeurs de taxis se plaignent tous de cette nouvelle situation de stress. Les utilisateurs de bus aussi car ils ont perdu un certain nombre de voies pour bus dans les dernières années. L'accidentologie n'est curieusement pas mesurée en tout cas n'est pas accessible au public. Comment alors mesurer si les adaptations apportées ne créent pas trop de situation dangereuse ? Augmenter le vert et la protection des oiseaux dans l'ensemble des villes d'Ile de France est indispensable ! L'accélération de plantations d'arbres, la suppression des îlots de chaleur est-il possible ? Ne pourrait-on avoir chaque année à l'image des projets de rénovation par arrondissement un appel à projets spécifique sur la flore et la faune parisienne ? L'adaptation aux nouvelles conditions climatiques doit démarrer rapidement. Comme particulier, on tâtonne pour trouver des "concepteurs"...une plateforme existe peut-être mais elle n'est pas connue. Les arrivées en voiture sur Paris (A10/A11, A86, etc....) sont vraiment très sales et indignes. Comment pourrait-on améliorer cette situation catastrophique ?
Mail 6534			X	X				X									Mme Studer de Montreuil a écrit : PRÉSERVONS LES ARBRES ET LES ESPACES NATURELS EN VILLE Il est vital pour la santé des habitants de conserver les arbres matures qui sont trop souvent abattus pour les modifications urbaines. Une avenue (Gabriel Péri) à Montreuil (93100) a vu tous ses arbres coupés pour une modification de l'espace routier. Depuis que les arbres ont été coupés, les logements où habitent les personnes, reçoivent directement les émanations des gaz des voitures, les arbres par leur hauteur et leurs feuilles, faisaient un écran non seulement à la pollution mais également au bruit, et au soleil par les températures caniculaires en été. Les bienfaits des arbres sont nombreux : ombrage, oxygène, humidité et eau produits par leurs feuilles. Ils abritent également toute une faune : des oiseaux, des chauves-souris, des insectes. L'arbre n'est pas un mobilier urbain qu'on peut déplacer à gogo, il a un rôle important dans le réchauffement climatique. Il représente dans nos villes le vivant et les espaces de fraîcheur au milieu du béton. Le SDRIF en voulant continuer à densifier l'espace urbain, ne considère pas l'importance des arbres

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>matures. Etant donné la valeur de ces arbres au point de vue écologique, il est d'autant plus curieux que le SDRIF n'en fasse mention nulle part dans son texte. La promesse de replanter des jeunes arbres n'est pas la solution, car les jeunes arbres demandent beaucoup d'eau pour résister aux canicules. Ils mettront des dizaines d'années pour apporter les bienfaits qu'apportent leurs aînés s'ils survivent. BOIS DE VINCENNES Est-il possible d'ignorer que les bois de Boulogne et de Vincennes constituent les deux poumons verts de Paris, particulièrement précieux à l'heure du réchauffement climatique ? Le SDRIF lui, envisage de supprimer une partie du Bois de Vincennes pour le prolongement du métro de la ligne 1. C'est d'autant plus aberrant que la Commission d'Enquête de Déclaration Publique a émis un avis défavorable sur le prolongement de cette ligne 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Atteinte environnementale avec un nombre important d'arbres abattus, disparition de la faune et de la flore. - Risques géotechniques et hydrogéologiques - Atteintes sociales. La partie du Bois impactée est proche des habitations. L'unanimité des membres la commission d'enquête a donné un AVIS DEFAVORABLE à cette demande de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de prolongement de la ligne 1. <p>L'aménagement de l'Île-de-France passe par le ménagement de ces territoires pour que ces derniers puissent diffuser autour d'eux la qualité de vie et d'environnement qui leur est propre. Il faut ajouter à ces trames brunes et vertes, la trame bleue portée par les lits majeurs des rivières d'Île-de-France et de la Seine. Associées aux milieux humides il y a dans ces espaces des ressources naturelles qui irriguent toute l'Île de France. Il est important de garder le plus possible les espaces de pleine terre et d'en faire des espaces de vie comme des jardins publics où les habitants peuvent se ressourcer. Ces jardins apportent un réel bien-être, apaisent les tensions, favorisent des relations positives entre les individus, permettent par leurs espaces végétalisés et apaisés, d'atténuer la violence si fréquente et si exacerbée dans nos villes. AUTONOMIE ALIMENTAIRE Un des objectifs affichés du SDRIF-E est de progresser vers l'autonomie alimentaire. Pourtant rien n'est envisagé pour préserver les terres agricoles (13% seulement des espaces naturels sont voués à être sanctuarisés). L'urbanisation excessive, avec la bétonisation des sols abîme de façon définitive les espaces de pleine terre, qui ont un rôle important dans la lutte contre le dérèglement climatique</p>
Mail 6535			X														<p>Mme Port a écrit : Nous habitons le Vexin et nous sommes éloignés de l'excès d'urbanisation pour la campagne. Nous ne voulons pas de méthaniseur, de béton habitat ni de nouvel aéroport. Mais plus de piste cyclable pour favoriser le déplacement et plus de train pour ne plus prendre nos voitures. Des habitats autonomes et plus d'espace vert. Voilà où iront nos impôts.</p>
Mail 6536																X	<p>Anonyme a écrit : Suite à l'enquête publique du Sdrif-environnemental que j'ai consulté, je trouve que la zone AU2x de Villiers le bel (derrière le lycée) ne doit pas être mis en zone verte car nous sommes habitant de ce secteur à la fois président de syndicat dans cette commune. Nous sommes très inquiet à l'avenir de ce secteur car de nombreux déchets sauvages sont susceptibles d'être déposer là- bas comme nous avons eu déjà l'occasion auparavant d'évacuer, ainsi que l'installation des camps de roms car ce terrain donne un accès direct en voiture en fond de rue. Je vous prie de bien prendre en considération cette situation car Villiers le Bel est aussi une ville avec un avenir très important et depuis des années des concertations ont lieu sur l'extension de la ville pour des projets économique et résidentiel. Merci de prendre en considération cette demande qui est plus que URGENT et IMPORTANTE au voisins et qui est appuyé par plusieurs voix d'habitation, d'entreprises, la commune, l'agglomération.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6537		X		X	X			X									<p>Anonyme de Bussy-Saint-Georges a écrit : Je demande l'extension de la sanctuarisation du parc du Genitoy au futur parc du Sycomore à Bussy-Saint-Georges (OR 25). Plusieurs arguments motivent cette demande :</p> <p>1. Continuité écologique et urbaine Le parc du Sycomore, situé en lisière du parc du Genitoy, offre une opportunité unique de créer une continuité écologique et urbaine entre les deux espaces verts. Cette continuité est essentielle pour la biodiversité locale et pour le bien-être des habitants, qui bénéficieront d'un espace naturel de détente et de loisirs plus vaste et plus accessible (OR 28). L'étalement urbain vers Jossigny et la densification des logements à Bussy-Saint-Georges accentuent le besoin d'espaces verts de proximité.</p> <p>2. Un parc à vocation pédagogique et environnementale Le futur parc du Sycomore peut être développé comme un espace pédagogique et environnemental, en complément du parc du Genitoy. La création d'une zone humide de compensation à l'extrême Est du parc permettra de préserver la biodiversité et d'offrir un support pédagogique aux enfants. Le parc peut également accueillir des installations sportives et de loisirs, en cohérence avec les besoins des habitants.</p> <p>3. Protection du patrimoine et des paysages (OR 76) Le parc du Sycomore offre un cône de vue entre le château du Genitoy et le château de Jossigny, deux éléments importants du patrimoine local. La sanctuarisation du parc permettra de protéger ce paysage et de garantir la cohérence visuelle entre les deux châteaux.</p> <p>4. Cohérence avec les objectifs du SDRIF-e L'extension de la sanctuarisation du parc du Genitoy au futur parc du Sycomore s'inscrit parfaitement dans les objectifs du SDRIF-e de préserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles (à l'extrême Est). 5. Oubli du PLU et d'EPAMarne Il est regrettable que le projet de sanctuarisation du parc du Sycomore n'ait pas été intégré dès le départ par la commune et par EPAMarne. Cette omission est une erreur qu'il est encore possible de corriger en intégrant le parc du Sycomore dans la zone sanctuarisée du SDRIFe</p>
Mail 6538					X			X				X					<p>M Hvest de Luxembourg a écrit : VIS SUR LE PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ÎLE-DE- FRANCE ENVIRONNEMENTAL (SDRIF-e) Délibération du Conseil Communautaire de la Communauté Gâtinais Val-de-Loing - 15/03/2024 et annexe Pièces jointes Délibération de la communauté de communes du Gâtinais Val de Loing Courrier à Mme Péresse 2 Courriers à M Dugoin Clément</p>
Mail 6539		X	X	X	X												<p>M Durand de Rueil-Malmaison. a écrit : Non au projet d'extension du Tram T1 de Nanterre à Rueil Malmaison et Stop à la densification des logements sur Rueil Malmaison. I Non au projet d'extension du Tram sur la D 913 de la Place de la Boule à Nanterre jusqu'à Rueil Malmaison (projet d'infrastructure de transport N° 21) :</p> <p>1 - Protégeons les arbres existants, Ils sont situés sur la D913 et apportent verdure et fraîcheur. L'espace nécessaire pour l'ajout d'un tram sur cette voie (en sus des voies pour voitures, cyclistes et passages pour les piétons) ne permettrait pas la sauvegarde de ces platanes.</p> <p>2 - L'opportunité de ce projet ne parait pas du tout avérée, Des bus permettent actuellement aux Ruellois d'accéder aux gares RER de Rueil-Malmaison et de La Défense, et de rejoindre ainsi facilement le centre de Paris. Avec ce Tram, le temps de trajet pour rejoindre Paris serait rallongé pour les Ruellois, (au-delà du Tram jusqu'à la place de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	la Boule, il serait ensuite nécessaire d'emprunter un métro pour rejoindre La Défense, puis un autre métro ou RER pour rejoindre Paris). 3- Ce projet, s'il devait réduire à seule voie de circulation par sens de trafic sur la D913, conduirait à un engorgement total de la circulation sur cette route menant à Bougival et Saint Germain (car flux important de voitures, circulation de bus, et une voie de circulation actuellement bloquée chaque matin pour les livraisons). A noter qu'un tel blocage de la circulation provoquerait notamment de fortes difficultés pour les riverains de la D913 devant sortir leur voiture depuis leur domicile. Le maintien de 2 voies de circulation dans chaque sens de trafic, est absolument nécessaire. II Et Non à une Densification du nombre de logements sur la commune de Rueil Malmaison 1. À Rueil-Malmaison la densification immobilière déjà réalisée est fortement visible dans tous les quartiers la cité, avec une population qui est passée de 63 416 habitants en 1982 à 100 000 habitants maintenant soit une augmentation de + 58%. 2. Pratiquement, chaque pavillon qui se vend actuellement, est remplacé par un projet immobilier avec construction d'un immeuble. 3. Le nouvel Eco-Quartier de l'Arsenal a été densifié au Maximum et les espaces verts y sont rares et insuffisants. 4. Et des permis de construire d'habitations ont été signés dans le lit de la Seine, dans une zone inondable : pourquoi prendre un tel risque dans cette zone des aléas correspondant à la crue centennale de janvier 1910 ? (cf. PPRI du 9 janvier 2024 et conseils en cas de crue : episeine.fr) ? Pour rappel ci-joint la carte des aléas, crue de 1910, qui s'étendent sur 1/3 de la surface de la cité, là où des immeubles d'habitations se construisent. Dans le « projet d'aménagement régional » du registre numérique du schéma Directeur SDRIF, il est décrit une zone rose qui est titrée « Le cœur vers une densité désirable ». Or de nombreux citoyens Rueillois trouvent que la ville de Rueil-Malmaison a déjà été fortement abîmée par tous les nouveaux immeubles sans cesse construits toutes ces dernières années, et il paraît déraisonnable de vouloir encore continuer à densifier davantage. Il paraît nécessaire de stopper cette densification et toute construction de nouveaux immeubles, afin de protéger l'environnement, le cadre de vie, les arbres et espaces verts actuellement existants sur la ville de Rueil Malmaison
Mail 6540																X	Anonyme de Villiers le bel a écrit : J'habite l'ensemble immobilier rue des mystères de paris à Villiers le bel. J'aimerais attirer votre attention sur le fait que derrière notre quartier résidentiel, c'est à dire entre la départementale et le lycée pierre Mendès France, de nombreux déchets et ordures sont constamment empilées sur ce terrain vide. A plusieurs reprises, il a fallu évacuer ces terrains contre l'installation de gens du voyage. Il serait judicieux d'étendre cette zone constructible jusqu'à la départementale afin d'éviter tous ces désagréments.
Mail 6541		X	X	X					X								Anonyme de Bussy-Saint-Georges a écrit : Je m'oppose fermement à la création de logements sur le secteur plein sud de Roissy-en-Brie et Pontault-Combault. Plusieurs arguments motivent mon opposition : 1. Concentration des descentes aériennes et pollution sonore : Le projet de développement de logements se situe dans une zone qui concentrera les descentes aériennes vers l'aéroport d'Orly. L'appréciation des incidences de cette concentration n'a pas été étudiée en regard du projet de descente continue d'Orly, ce qui constitue une grave lacune. L'enquête publique sur les descentes continues d'Orly révèle que cette zone devra supporter une pollution sonore amplifiée. Il est donc incohérent et irresponsable de construire des logements dans une zone exposée à un tel niveau de nuisance sonore. 2. Zone de pollution incompatible avec l'habitat : Le secteur plein sud de Roissy-en-Brie et Pontault-Combault est une zone de pollution induite par l'activité aéroportuaire (OR 146). La construction de logements dans cette zone est donc incompatible avec les objectifs du SDRIF-e de protéger la santé et la qualité de vie des habitants (OR

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	147). La pollution atmosphérique et les particules fines générées par l'activité aéroportuaire constituent un risque majeur pour la santé des personnes exposées. 3. Amplification de la pollution sonore et des particules fines : La proximité de la piste d'atterrissage, la concentration des vols et l'ouverture des trains d'atterrissage en basse altitude vont amplifier la pollution sonore et de particules fines dans la zone. La construction de logements dans cette zone exposerait les habitants à un niveau de pollution inacceptable. Il est important de ne pas minimiser les risques pour la santé publique et de privilégier la protection des populations. 4. Tromperie des habitants et problème de santé publique : L'attractivité des prix ne doit pas justifier l'installation de familles dans une zone exposée à des nuisances sonores et à une pollution atmosphérique importante. Les habitants risquent d'être trompés par l'absence d'informations claires sur les nuisances et les risques liés à l'environnement aéroportuaire. La construction de logements dans cette zone est un problème de santé publique qu'il est impératif de prendre en compte.
Mail 6542																X	Anonyme des Essarts-le-Roi a écrit : Les PNR franciliens sont des territoires classés qui constituent potentiellement une couronne verte autour de la zone la plus densément peuplée de l'IdF et devrait avoir un rôle important à jouer dans un aménagement durable du territoire francilien. Bien pilotés, ce sont des réservoirs de biodiversité qui offrent aux visiteurs (habitants des zones les plus fortement urbanisées & touristes) à la fois un poumon vert, la beauté des paysages, la diversité des espaces naturels. Deux projets de Parcs devaient compléter le réseau régional : Brie et deux Morin et Bocage gâtinais en plus des 4 PNR existants (Haute Vallée de Chevreuse, Vexin français, Gâtinais français et Oise-Pays de France). Ensemble, ce réseau de Parcs était censé concrétiser une ambition régionale pour un aménagement et un développement durable. Force est de constater que les Parcs Naturels Régionaux sont absents du projet d'aménagement régional (PAR) et aucune carte des PNR franciliens ne figure dans le SDRIF-E arrêté. => Nous demandons d'ajouter la carte des PNR franciliens ainsi que les projets en cours, en termes d'extension (Haute Vallée de Chevreuse) ou nouveaux (Brie & Deux Morins ; Bocage Gâtinais) => Nous demandons qu'un rôle spécifique leur soit reconnu et qu'ils soient valorisés en termes d'exemplarité dans le développement durable de la Région. Pièce de l'APPEL déjà citée
Mail 6543																	Mme Corne de xxxx a écrit : Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, la contribution de la Communauté de Communes Gâtinais Val-de-Loing sur le SDRIF-E pris sous forme d'une : - Délibération du Conseil Communautaire de la Communauté Gâtinais Val-de-Loing - 15/03/2024 et annexe Idem Mail 6538
Mail 6544					X								X				Mme Diétrich de Taverny a écrit : A Taverny, - peut-on protéger les arbres et terrains non encore bétonnés pour conserver des poumons verts en ville et permettre aux nappes phréatiques et rivières souterraines de ne pas s'appauvrir davantage ? - peut-on faire obstacle à la dé classification d'espaces encore récemment protégés en limite de la forêt au nom d'un intérêt à valoriser un terrain sans grande valeur pour favoriser un ou des intérêts particuliers pour une nouvelle opération immobilière - permettre des économies de budgets communaux en définissant les besoins essentiels de la région Ile de France pour les années à venir, et pas seulement sur le temps des élections de maires les amenant à dépenser les finances publiques d'une année sur l'autre : viser l'autonomie alimentaire, le respect de la biodiversité en ville, la liberté des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	communes par rapports à l'argent des promoteurs immobiliers qui bétonnent massivement à Taverny sans respect pour le caractère rural qui en faisait auparavant l'attrait - prévoir les infrastructures seulement indispensables : alimentation en eau et téléphonie, évacuation des eaux usées, pour supporter l'arrivée de nouveaux habitants à modérer, et les coûts induits pour les années à venir
Mail 6545																X	Anonyme de Montigny-le-Bretonneux a écrit : La base de loisirs de st Quentin est un des rares endroits où l'on peut se promener sans être importuné par les quads et motos.... Pourquoi supprimer encore un espace vert ? Il y tant de bâtiments vides dans les ZI (celle de Trappes entre autres) avec des bâtiments à la limite de délabrement.
Mail 6546			X								X					X	Mme Knobloch de Paris a écrit : Contribution de la Fédération régionale des travaux publics d'Ile-de-France Voici les 3 points au sujet desquels il nous a paru essentiel de réagir au nom de la Profession dans le cadre de la grande enquête publique : 1°) Préservation des espaces naturels et réduction de l'artificialisation des sols Considérant les singularités intrinsèques à chaque région, et particulièrement celles du territoire francilien, la Fédération régionale des travaux publics d'Ile-de-France (FRTP IDF) exprime son soutien à l'objectif de diminution de l'artificialisation des sols de 20 % par décennie jusqu'à la réa louable par son pragmatisme, considère à la fois les impératifs économiques et les exigences en matière d'infrastructures de notre région. Les objectifs de réduction doivent, de ce fait, demeurer flexibles et réalistes, favorisant une adaptation progressive des entreprises. En ce qui concerne le développement des plateformes de recyclage dans le cadre d'une Responsabilité élargie du producteur pour les produits et les matériaux de construction du secteur du bâtiment (REP PMCB) et leur intégration territoriale adéquate, plusieurs défis sont soulevés. Notamment, l'acceptation de ces plateformes par les riverains peut parfois s'avérer difficile. L'objectif ZAN pourrait, sans une exclusion claire de ces installations des mécanismes de compensation, renforcer les réticences locales à leur égard. Il est néanmoins reconnu dans le SDRIF-E que le déploiement des infrastructures de l'économie circulaire constitue une stratégie efficace pour une gestion des ressources à la fois sobre et circulaire. La profession demande donc que les plateformes de recyclage soient explicitement exclues du calcul de l'artificialisation des sols, comme élément de cette économie circulaire. Cette précision dissiperait les inquiétudes, particulièrement celles des collectivités potentiellement opposées à l'accueil de ces infrastructures sur leur territoire. 2°) La gestion rationnelle des ressources et l'économie circulaire La FRTP IDF soutient pleinement l'objectif de réduire de 20% le volume de déchets produits d'ici 2030 et celui d'atteindre un taux de valorisation de 70% en 2030. Elle souligne l'engagement précoce et résolu des entreprises du secteur des travaux publics en matière de gestion écoresponsable des déchets. En effet, un taux de recyclage de 72% en 2020, atteignant 65% pour la filière BTP dans son ensemble, témoigne de l'adhésion des professionnels aux objectifs ambitieux fixés par le Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), visant un taux de 85% à l'horizon 2031. Cette démarche s'inscrit dans une volonté manifeste de minimiser la dépendance aux ressources vierges et d'optimiser l'empreinte environnementale de nos activités. Il pourrait toutefois être utile d'aligner les objectifs du PRPGD et ceux du SDRIF-E. La FRTP IDF soutient vigoureusement les principes de revalorisation, comme l'illustre notre charte du recycleur. Dans cet esprit, la profession déploie des initiatives de communication ciblées vers les maîtres d'ouvrage, pour encourager l'implantation de plateformes de recyclage. Cette démarche s'inscrit en parfaite adéquation avec les objectifs de la REP PMCB, reflétant ainsi son influence directe sur le secteur des travaux publics. Il est impératif, pour promouvoir l'usage accru de matériaux recyclés, que les maîtres d'ouvrage se posent systématiquement la question de leur utilisation et les prescrivent quand c'est possible. Il convient en outre de favoriser la possibilité de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>proposer des variantes environnementales. Pour cela, le développement d'un maillage territorial dense de plateformes de recyclage, tant en petite couronne qu'en grande couronne, s'avère crucial. Il permettrait non seulement de réduire l'impact environnemental lié au transport des matériaux, mais également d'assurer une disponibilité locale de ressources recyclées pour les projets de construction et de travaux publics.</p> <p>3°) Fluidification du réseau routier et limitation des émissions La FRTP IDF soutient l'impératif d'une transition écologique avec pour ambition la réduction de 30% des émissions de CO2 et de 40% des émissions de particules fines d'ici 2030. Toutefois, des interrogations subsistent quant à la conciliation des objectifs environnementaux avec les capacités opérationnelles des entreprises de travaux, dont la flotte repose majoritairement sur le Diesel. Les défis pratiques, notamment liés à l'état expérimental des alternatives propres pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers, appellent à l'établissement d'un dialogue constructif entre les maîtres d'ouvrage, les entreprises de travaux, les constructeurs et les fournisseurs d'énergie, dans le but de préparer les évolutions indispensables sans compromettre ni l'approvisionnement des chantiers, ni le stationnement des véhicules et des engins, ni la pérennité économique des entreprises impliquées. A cet effet, nous vous joignons la note de la FRTP IDF relative à la mise en place de la ZFE-m. La FRTP IDF réaffirme son soutien au développement des parkings relais, convaincue que ces infrastructures contribuent significativement à la réduction de la pollution urbaine. Néanmoins, nous soulignons l'importance de garantir la sécurité de ces espaces et de les concevoir de manière à encourager l'intermodalité, assurant ainsi une transition fluide entre les différents modes de transport. Par ailleurs, la FRTP insiste sur la nécessité d'installer des bornes de recharge électrique. Pour favoriser leur déploiement, la FRTP plaide pour que ces infrastructures soient exclues du calcul des zones artificialisées dans le cadre de la stratégie Zéro Artificialisation Nette (ZAN). Cette mesure serait un levier significatif pour accélérer la mise en place de solutions de recharge accessibles et adaptées, tout en préservant les impératifs de préservation des sols. En outre, si la FRTP appuie avec conviction l'établissement de voies dédiées au covoiturage et aux transports collectifs, elle sollicite leur accessibilité pour les camions engagés dans l'approvisionnement des chantiers d'infrastructures essentielles à la région.</p> <p>Annexe : note de la FRTP IDF relative à la mise en place de la ZFE-M</p>
Mail 6547																X	<p><u>M Durieux de Méry-sur-Oise a écrit :</u> Invalidation des avis de la ville de Méry-sur-Oise et de la CCVO3F Elu municipal de la ville de Méry-sur-Oise et conseiller communautaire de la Communauté de communes de la Vallée de l'Oise et des Trois Forêts (CCVO3F) dans le Val d'Oise, je m'étonne des contributions apportées par la ville de Méry-sur-Oise et de la CCVO3F au recueil des avis des personnes publiques associées dans le sens où jamais ces contributions déposées n'ont fait l'objet d'une quelconque consultation du conseil municipal de Méry-sur-Oise et du Conseil communautaire afin d'en débattre ou tout du moins de voter sur ces avis. Je demande donc la non retenue et l'invalidation de ces avis pour défaut de consultation des instances délibératives</p>
Mail 6548				X				X								X	<p><u>Anonyme de Bussy-Saint-Georges a écrit :</u> Je demande l'intégration de l'ensemble du domaine du Château de Ferrières dans l'armature verte à sanctuariser du SDRIF-e. Plusieurs arguments motivent cette demande : 1. Protection du patrimoine culturel et du paysage : Le Château de Ferrières est un élément patrimonial d'importance majeure, doté d'un riche passé historique et architectural. Le domaine du château, avec ses vastes espaces verts et ses arbres centenaires, offre un paysage exceptionnel qui mérite d'être protégé. La sanctuarisation du domaine permettra de garantir la préservation de ce patrimoine unique pour les générations futures dans l'esprit de la donation du baron Rothschild.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>2. Cohérence avec les objectifs du SDRIF-e : Le SDRIF-e vise à protéger et à valoriser les espaces naturels et agricoles, ainsi que les éléments du patrimoine culturel et paysager. L'intégration du domaine de Ferrières dans l'armature verte à sanctuariser s'inscrit parfaitement dans ces objectifs. Cette sanctuarisation permettra de créer une continuité écologique et urbaine entre les différents espaces verts du territoire.</p> <p>3. Prévention de l'artificialisation et de la fragmentation : Le secteur du domaine non encore sanctuarisé est menacé par un projet d'hôtel 5 étoiles abandonné. La sanctuarisation permettra d'éviter l'artificialisation des sols et la fragmentation du domaine en îlots. Il est important de préserver l'intégrité du domaine et de ses paysages.</p> <p>4. Compatibilité avec la donation : La sanctuarisation du domaine n'est pas incompatible avec la donation du château. Il sera possible de mener des projets de restauration et de valorisation du patrimoine, tout en respectant les objectifs de protection de l'environnement.</p> <p>5. Importance de la trame verte : La trame verte régionale passe par le domaine du Château de Ferrières. La sanctuarisation du domaine permettra de renforcer la cohérence de la trame verte et de garantir la continuité écologique.</p>
Mail 6549			X														<p>M Barbe de Drancy a écrit : Il est à mon sens vital pour la ville de Drancy d'obtenir une prolongation de la ligne de métro jusqu'à son centre Cela permettra de désengorger les lignes de bus et de RER b archi saturées sur Drancy</p>
Mail 6550					X			X									<p>Anonyme de l'Association Pour l'Environnement des Layes des Essarts le roi a écrit : Aux Essarts Le Roi, Rambouillet Territoires (CART) envisage de réactiver et d'étendre la ZAC du Gros Chêne le long de la N10 : 2 ½ pastilles de 10 ha, soit 20 ha, ont été décidées en extension de cette ZAC. Vue l'imprécision des cartes, l'une des 2 pastilles, a minima, est en conflit avec la trame verte sanctuarisée (terres agricoles). Par ailleurs, nous ne contestons pas la nécessité de restructurer et redynamiser les friches industrielles en bord de N10 dont les terres sont déjà artificialisées... mais pas au-delà.</p> <p><input type="checkbox"/> Nous demandons d'officialiser dans le projet ZAC de Rambouillet Territoires le bilan des ha déjà artificialisés et des ha agricoles.</p> <p><input type="checkbox"/> Nous demandons confirmation de la sanctuarisation de la trame verte.</p> <p><input type="checkbox"/> Nous demandons le retrait du SDRIF-E de tous les ha agricoles, a minima une des 2 pastilles.</p> <p><input type="checkbox"/> Avant toute préemption de terres agricoles, nous demandons de vérifier préalablement le statut de Zone Humide, via les marqueurs d'hydromorphie du sol afin d'éviter les processus de compensation, sur- consommateur de terres agricoles</p> <p>Pièce APPEL déjà cité</p>
Mail 6551		X			X									X			<p>M Mortimer de Villennes-sur-Seine a écrit : Ce terrain, situé entre Medan et Breteuil dans les hauts et Villennes-sur-Seine et actuellement constructible comme Zone à Urbaniser dans le plan de zonage. Ce champ a toujours été un champ et devrait en rester. Une construction sur ce terrain aurait un impact fort sur les milieux agricoles et consommera des espaces naturels en bordure d'espaces boisés classés. Il n'y a pas de justification de consommer cet espace. Cet espace est un des derniers espaces verts (en dehors des parcs) à Villennes qui n'est pas privatisé ou construite. Il forme un lien entre des bois et champs de Medan, qui eux même crée un chemin d'espaces verts jusqu'aux Mureaux, et finalement aux coteaux d'Equilly et plateau des Alluets. C'est très important de garder ces chemins pour la flore et faune, pour préserver la biodiversité et ne pas créer des îlots isolés. En plus, c'est un des derniers espaces verts champêtre qui sont accessible à pied du centre-ville, et ou les riverains puissent se promener, tout le reste étant dans des domaines privés ou bâti. Les espaces agricoles comme celle-ci sont important face au changement climatique. Ils</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	aident à garder la température en ville plus bas par rapport aux terrains bâti, et absorbe une partie des gaz d'effet de serre. En plus, ce champ se situe en zone à risque de retrait-gonflement des argiles, et il y a beaucoup de sources autour, donc la nappe d'eau souterraine se situe forcément pas très profonde. C'est une zone importante pour capter et ralentir la coulée des précipitations et éviter des inondations. Ce champ est éloigné de la gare et du centre-ville, il n'y a aucun commerce à proximité. Toute construction entrainera une augmentation importante de circulations et de pollution, y compris des impacts forts sur les réseaux assainissement. Ce champ devrait rester agricole pour toutes ces raisons, et je suis entièrement d'accord qu'il devrait être sanctuariser comme armature verte pour renforcer le réseau d'espaces verts ouvertes.
Mail 6552			X		X												<p>Anonyme de Bussy-Saint-Georges a écrit : Rétablir le franchissement de l'autoroute A4 pour les corridors écologiques Je demande l'ajout d'un nouvel OR 6 visant à rétablir un franchissement d'infrastructure linéaire pour les corridors écologiques aux échangeurs 12 de Ferrières, 13 de Provins et 15 de Melun sur l'autoroute A4. Cet objectif est crucial pour plusieurs raisons :</p> <p>1. Fragmentation des espaces naturels et biodiversité : L'autoroute A4 constitue une barrière majeure pour la circulation des espèces animales et végétales, fragmentant ainsi les espaces naturels et menaçant la biodiversité locale. La fragmentation des espaces naturels est un phénomène préoccupant qui a de graves conséquences sur la reproduction des espèces, la dispersion des individus et la résilience des écosystèmes. Le SDRIF-e vise à préserver et à restaurer la trame verte et bleue, et la création d'un franchissement sur l'A4 est une mesure essentielle pour atteindre cet objectif.</p> <p>2. Continuité écologique et fonctionnalité de la trame verte : La création d'un franchissement permettrait de rétablir la continuité écologique entre les différentes composantes de la trame verte, ce qui est crucial pour le maintien de la biodiversité. Le franchissement permettrait aux espèces de se déplacer librement et de coloniser de nouveaux territoires, contribuant ainsi à la dynamique des populations et à la résilience des écosystèmes. La fonctionnalité de la trame verte ne peut être assurée sans la mise en place de mesures concrètes pour lutter contre la fragmentation des espaces naturels.</p> <p>3. Cohérence avec les objectifs du SDRIFe: L'ajout d'un OR 6 pour la création d'un franchissement sur l'A4 s'inscrit parfaitement dans les objectifs du SDRIFe de préserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles. Cette mesure est également cohérente avec l'objectif de lutter contre l'étalement urbain et de promouvoir un développement urbain durable. La création d'un franchissement est une solution concrète et efficace pour concilier les besoins de développement urbain avec la préservation de la biodiversité. Image SDRIF12.jpg (0.3MB)</p>
Mail 6553			X													X	<p>M Capitanio président du département du Val de Marne de Créteil a écrit : Un projet de port et de zone industrielle de 50 hectares sur un terrain en bord de Seine à Vigneux-sur-Seine, actuellement classé comme zone naturelle à préserver, suscite la vive inquiétude des communes val-de-marnaises limitrophes d'Ablon-sur-Seine, de Villeneuve-Saint-Georges et de Villeneuve-le-Roi. Ce secteur du sud du Département assume historiquement de lourdes contraintes liées notamment à l'exposition aux nuisances sonores générées par la plateforme aéroportuaire d'Orly et doit pouvoir conserver la qualité de vie que lui offre sa proximité à la Seine et aux espaces naturels existants. Or, le projet de port tel que présenté par son porteur Haropa, conduirait à la destruction et à l'artificialisation de plus de 50 hectares de zones humides et de terres agricoles et à la déforestation d'au moins 30 hectares en bordure de Seine. Cette construction, dont il est annoncé qu'elle intégrerait des installations industrielles jusqu'à 30m au-dessus du niveau de la Seine, générerait de forts risques pour le biotope local, tant pendant la phase de travaux que d'exploitation du port. Enfin, le porteur de projet évalue lui-même le nombre de mouvements de véhicules générés par cette infrastructure à 1 500 par jour, soit 1 poids lourd</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	toutes les 30 secondes. Fort de ce constat, il est manifeste que l'aménagement d'un tel projet ne pourra que générer des conséquences environnementales totalement incompatibles avec les objectifs du Département du Val-de-Marne tant en matière de transition environnementale que d'amélioration de la qualité de vie. Aussi, le Département du Val-de-Marne souhaite marquer son opposition au projet de port industriel de Vigneux-sur-Seine, aux côtés des maires val-de-marnais impactés par ce projet. Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de SDRIF-E, je demande donc que ce dernier acte l'incompatibilité de son projet d'aménagement régional et des cartographies sur lesquelles il s'appuie, avec ce projet de port industriel et que la zone naturelle existante en soit par conséquent préservée.
Mail 6554		X		X													Anonyme de Pontault-Combault a écrit : Je suis opposé à la construction de 3000 nouveaux logements à Pontault Combault, la municipalité n'a déjà que trop fait la part belle au béton et à l'artificialisation des sols en rasant des pavillons et leurs jardinets pour aligner des barres d'immeubles ! Avec l'insuffisance de transports en commun, 1 RER toutes les 15 minutes en heures chargées, les parkings généralement bondés et les voitures garées sur les trottoirs, les infrastructures routières inadaptées au trafic actuel, imaginons ce que ce serait avec ces logements supplémentaires.
Mail 6555								X									Anonyme Les Essarts-le-Roi a écrit : Dans le SDRIF-E actuel, le « droit à artificialiser » ne semble faire l'objet d'aucune contrainte pour autant que l'on soit dans une volumétrie préalablement accordée. Nous pensons qu'il faut changer de paradigme et challenger fortement les décideurs et les entrepreneurs sur le choix des sites. <input type="checkbox"/> Nous demandons qu'à chaque nouvelle demande d'artificialisation, soit imposé via les SCoT et PLU/PLUI la constitution d'un dossier justificatif présentant l'état des lieux des sols déjà artificialisés disponibles et expliquant le besoin d'artificialiser de nouvelles terres Pièce jointe de l'APEL déjà citée
Mail 6556			X													X	Anonyme de Barre la Deuil a écrit : BIP Est (de Groslay à Garges) : L'aberration que constitue ce projet ne peut que susciter l'opposition. L'artificialisation de zones vertes, l'augmentation du débit de circulation routière et des nuisances en termes de pollution de l'air et de pollution sonore constitue un contresens en termes d'écologie
Mail 6557															X		Mme Herve de Pontault-Combault a écrit : On nous culpabilise sur la pollution, le réchauffement climatique etc. Et vous construisez des immeubles à tout va ! Alors que vous savez très bien qu'il y aura plus de béton donc moins de verdure...plus de voitures donc plus de pollution etc. L'île de France est déjà en piteux état et vous continuez allègrement. Pas une once de bon sens hélas
Mail 6558																X	M Bureau de Montigny-le-Bretonneux a écrit : Le déclassement de la partie Nord-Est de l'île des loisirs pour la rendre constructible ainsi que le golf est une erreur grossière, il s'agit du seul poumon vert de la région où se retrouvent des milliers de gens chaque semaine. L'urbaniser va contribuer à détruire à court moyen et long terme l'environnement direct. Il supprime également des zones vertes de fraîcheur dans un environnement déjà extrêmement urbain. Merci de conserver à tout prix l'île des loisirs en zone sanctuarisée. Vos enfants vous remercieront également.
Mail 6559														X		X	Anonyme de Bois-d'Arcy a écrit : J'approuve et soutiens la proposition déposée par le groupe AIMES de Montigny le Bretonneux afin, entre autres, d'éviter prévoit le déclassement (prévu par le SDRIF-E) de la moitié du champ Nord, les jardins familiaux de Bois

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6560																	d'Arcy et le camping de la base de loisirs, qui sont actuellement zone Naturelle, en zone constructible.
Mail 6561		X															Mme Knobloch de Paris a écrit : Idem Mail 6546 M Clee de Beaumont-sur-Oise a écrit : A la suite des différents échanges entre vos services et ceux de la Communauté de Communes du Haut Val d'Oise, veuillez trouver ci-joint ; (23 pages) La délibération prise lors du Conseil Communautaire du 11 mars 2024, complétant les observations transmises par courrier en date du 17 novembre 2023 et reprenant les avis transmis par ces communes membres. Comptant sur la prise en compte de ces observations et restant disponible pour en échanger,
Mail 6562								X									Anonyme des Essarts-le-Roi a écrit : Dans les cartes réglementaires du SDRIF-E, nous identifions 37 500 hectares de terres agricoles à sanctuariser, soit seulement 7% des 564 000 hectares de surfaces agricoles utiles. D'après l'autorité environnementale, depuis l'approbation du SDRIF de 2013, l'urbanisation est intervenue à 80 % sur des terres agricoles et sans qu'ait été appréciée la valeur agronomique des sols concernés. □ Nous demandons d'ajouter dans l'orientation OR 12 un critère lié à la qualité agronomique des sols dans les choix de localisation des potentiels d'extension soit sur le périmètre des 4682 ha non cartographiés pour toute l'IdF dont 120 ha pour Rambouillet Territoires qui nous concerne directement Pièce jointe de l'APEL déjà citée
Mail 6563					X			X									Anonyme de Bussy-Saint-Georges a écrit : Je demande la sanctuarisation du "Petit-Bois" de Bussy-Saint-Georges dans l'armature verte régionale. Plusieurs arguments motivent cette demande : 1. Intégration à la vallée de la Brosse : Le Petit-Bois est connecté à la vallée de la Brosse, un espace naturel d'une grande importance écologique. La sanctuarisation du Petit-Bois est essentielle pour préserver la cohérence écologique de la vallée et garantir la continuité des corridors biologiques jusqu'aux portes de la ville. La fragmentation des espaces naturels est une menace majeure pour la biodiversité et la sanctuarisation du Petit-Bois contribuerait à lutter contre ce phénomène. Il correspond à un peu plus de 5 ha. 2. Arbres matures et en bonne santé Le Petit-Bois est composé d'arbres matures et en bonne santé, qui constituent un habitat important pour de nombreuses espèces animales et végétales. La suppression de ces arbres aurait un impact négatif sur la biodiversité locale et sur la qualité de vie des habitants. Les arbres matures jouent un rôle important dans la régulation du climat et dans la purification de l'air (et en tant que puits de carbone). 3. Cohérence avec les objectifs du SDRIFe: Le SDRIFe vise à préserver et à valoriser les espaces naturels et à lutter contre la fragmentation écologique. La sanctuarisation du Petit-Bois s'inscrit parfaitement dans cet objectif. Cette mesure permettra de renforcer la trame verte et bleue et de contribuer à la protection de la biodiversité.
Mail 6564																X	Anonyme a écrit : Compte tenu du brouillard électromagnétique généré par les portables, le wifi et de ses conséquences sanitaires, il est impératif d'agir pour limiter et réduire ces ondes électromagnétiques, en particulier de 22h à 7h du matin. La taxation des VOD sur portables permettrait de réduire considérablement les ondes électromagnétiques et serait une source de revenus pour la région pour aménager des espaces pour les personnes électro sensibles.
Mail 6565																X	Mme Knobloch de Paris a écrit : Contribution de la Fédération régionale des travaux publics d'Ile-de-France N'ayant pas reçu l'e-mail de confirmation suite à l'enregistrement du SDRIF-E sur le site internet dédié, je me

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>permetts de vous adresser la contribution de la Fédération régionale des travaux publics d'Ile-de-France par courriel également. En premier lieu, la Fédération régionale des travaux publics d'Ile-de-France (FRTP IDF) vous remercie pour la qualité du travail fourni sur ce SDRIF-E. Nous vous adressons dans la note jointe quelques remarques, relatives aux éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'exclusion explicite des plateformes de recyclage du calcul du taux d'artificialisation, - l'alignement des objectifs du PRPGD sur ceux du SDRIF-E, - le fait d'encourager les maîtres d'ouvrage à prescrire des matériaux recyclés dès que c'est possible, - l'organisation d'échanges permanents avec les entreprises de travaux lors de la mise en place de restrictions de circulation, - le développement de parkings relais sécurisés, qui doivent être exclus du calcul des zones artificialisées puisqu'ils visent l'intermodalité, - l'accès aux voies réservées au covoiturage pour les camions approvisionnant les chantiers d'infrastructures essentielles à la région. En outre, nous vous adressons en annexe une note produite par la Fédération, relative à la mise en place de la ZFE-M. <p>Pièce jointe de « les travaux publics » déjà citée</p>
Mail 6566			X						X								<p><u>M Blanco de L'Haÿ-les-Roses a écrit :</u></p> <p>Parmi les objectifs environnementaux du projet de révision du S.D.R.I.F. exposés dans le Plan d'Aménagement Régional, l'ambition de la région est d'aboutir au Zéro Emission Nette (ZEN) de Gaz à Effet de Serre à l'horizon 2040 par la mise en place d'une mobilité des franciliens décarbonée. Pourtant, elle maintient des objectifs de développement des infrastructures routières, en contradiction avec cet objectif. En effet, créer 192 km d'élargissement de voiries et 56 km de nouvelles voies de circulation routières, entraînera inévitablement l'accroissement du trafic et donc les émissions de CO2 ; Cela ne permettra pas d'aboutir au ZEN. De plus, la construction de nouvelles infrastructures impactera fortement la biodiversité ainsi que les continuités écologiques en détruisant et en fragmentant des habitats naturels, agricoles ou forestiers. Là aussi, ces projets sont contraires aux objectifs de lutte contre le dérèglement climatique et de désimperméabilisation des sols. Pour réellement contribuer à l'atténuation du changement climatique global, en préservant les écosystèmes naturels et les terres agricoles, la région doit prendre des mesures plus ambitieuses pour renforcer l'utilisation des modes de déplacements actifs et collectifs existants, et rapprocher l'habitat avec les lieux d'activités.</p>
Mail 6567								X									<p><u>Anonyme de Les Essarts-le-Roi a écrit :</u></p> <p>L'OR 12 détermine que les espaces agricoles sont inconstructibles, sauf capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E. Ainsi, pour les communes de polarité, les villes moyennes, petites villes et communes rurales, le SDRIF-E leur donne la possibilité d'ouverture à l'urbanisation de 2% de l'espace communal déjà urbanisé. Comme pour les logements, les capacités d'extension sont attribuées de manière égale et uniforme sans tenir compte des situations locales. Par ailleurs cette règle de 2% d'extensions urbaines peut offrir des possibilités importantes pour des communes aux tissus urbains lâches : cela reviendrait à accorder une prime aux communes les moins vertueuses, celles qui se sont majoritairement développées en étalement urbain. Pour enrayer ce phénomène d'étalement urbain et préserver les terres agricoles nécessaires à la résilience alimentaire de l'Ile-de-France,</p> <p><input type="checkbox"/> nous demandons de supprimer la possibilité d'ouverture à l'urbanisation de 2% de l'espace communal urbanisé accordée aux 872 communes de l'espace rural, soit environ 1165 ha d'espaces non-cartographiés.</p> <p>Pièce jointe de l'APEL déjà citée</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6568		X					X										Anonyme de Pontault-Combault a écrit : Habitante de Pontault-Combault depuis 36 ans ville tranquille et paisible au départ, j'assiste depuis quelques années à une dégradation du cadre de vie, les constructions explosent, de plus en plus d'embouteillages pour rejoindre la gare, la N4, la Francilienne. Cela devient vraiment invivable, les transports en commun sont saturés et les places de stationnement deviennent de plus en plus difficiles à trouver. Je ne suis pas contre l'urbanisation mais qui dit urbanisation dit également plus de béton qui pour information est une matière imperméable, cela va automatiquement amplifier les températures ressenties en période de fortes chaleurs et pour info actuellement de plus en plus d'inondations touchent notre ville car les espaces verts disparaissent. Donc pour conclure : Toujours plus ne signifie pas toujours mieux. J'estime que les seuils de la densification imposés sont inapplicables à Pontault-Combault
Mail 6569				X													Anonyme de Fontenay-sous-Bois a écrit : Verdir plutôt que de détruire - stop au prolongement du métro ligne 1 à l'est Contribution : Cette enquête publique, contient une erreur importante (pages 138-139, document 2.1, "le projet d'aménagement régional"). Le prolongement à l'est de la ligne 1 du métro apparaît comme un projet validé, alors qu'en 2021/2022, il y a eu une enquête publique sur ce projet, présidé par M. Chaulet, qui a émis un *avis défavorable à l'unanimité*. L'Autorité environnementale, le SGPI et la Commission d'enquête ont tous rejeté ce projet, suivi par le rejet du DUP par le ministère des transports. Malgré ces conclusions, il y a un entêtement à poursuivre ce projet dévastateur. Son impact néfaste toucherait une zone du Bois de Vincennes avec une très forte biodiversité, avec des arbres matures, une de nos meilleures sources actuelles de décarbonisation. C'est aussi une des zones les plus accessibles aux parisiens et aux habitants de la proche banlieue à l'est de Paris. La capitale est une des moins boisées des 38 capitales/villes majeures européennes (seulement 31e sur 38). https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/percentage-of-total-green-infrastructure#tab-googlechartid_chart_1 Seulement 20% de la surface de Paris est couverte d'arbres et d'espaces verts en comparaison avec 80% pour Oslo, 50% pour Madrid ou encore 48% pour Lisbonne et Stockholm. En outre, la proposition de replantation d'arbres pour remplacer ceux qui serait détruits (dont un grand nombre de chênes plus que centenaires) est impensable à l'heure où nous allons droit dans le mur avec le réchauffement climatique qui évolue à une vitesse qui ne va qu'en s'accélération. Tout projet motivé principalement par des gains d'argent pour les promoteurs immobiliers, des grosses entreprises ou des intérêts politiques, au lieu d'être motivé par des gains pour tous les citoyens, doit être immédiatement stoppé. Laisser tomber une fois pour toutes ce projet du métro qui ne desservirait que deux stations qui sont déjà desservis par des bus dont on pourrait grandement améliorer le service. Investissons MAINTENANT dans la "verdissence" de toute la région et la mise en place de systèmes de transport qui n'ont pas de bilan carbone négatif, à court ou long terme. Sinon, le long terme ne nous concernera bientôt plus
Mail 6570															X		Anonyme Association Pour l'Environnement des Layes des Essarts-le-Roi a écrit : Prise en compte et valorisation des PNR franciliens. : En liaison avec les Chartes en cours de révision (Haute Vallée de Chevreuse), les communes des PNR ont pris des engagements de développement durable. => Mettre en place des restrictions sur les « droits à artificialiser » des Communes incluses dans les PNR. => En cohérence, limiter les objectifs en termes de logement. Pièce jointe de l'APEL déjà citée
Mail 6571		X		X													Anonyme de Pontault-Combault a écrit : Je suis définitivement contre toutes futures et éventuelles modifications du PLU de Pontault-Combault. Nous habitants avons bien assez à supporter de désagréments quotidiens actuellement, alors rajouter des logements

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	supplémentaires et leurs cortèges de désagréments périphériques sans aucun gain hormis la dégradation de notre lieu de vie. Problème de sécurité, de circulation, de transport, de pollutions environnementales A 104 ET Avions pour Orly ou Roissy (Pollutions permanentes). Travaux de la A 104 toujours pas terminé avec près de 10 ans de retard !!! Quid des modifications des PLU de la vallée de Chevreuse !!! Alors que lors l'enquête d'utilité publique de l'extension de la A 104, nous avons demandé la Couverture Totale de la A 104 entre Emerainville et Pontault-Combault, cela n'a pas été fait car trop couteux, a la place nous avons des talus avec murs acoustiques avec certain manque d'efficacité. La dégradation permanente des chaussées de notre commune liée aux passages de camions qui compte éviter les embouteillages de la A 104 perturbe notre quotidien en plus d'être un fardeau économique pour la commune. Le département de Seine et Marne n'a pas et ne doit pas être la décharge à déblais des travaux franciliens comme c'est le cas actuellement, les sociétés gérants lesdites décharges ne participent pas financièrement aux réparations des chaussées dégradées très fortement endommagées par la circulation intensive de super poids-lourds. Je ne vois pas l'intérêt qu'a le SDRIF-E a faire une enquête qui pour moi n'a que peu d'effet puisque tout est quasi décidé définitivement ou presque.
Mail 6572		X															Mme Cayzac de Pontault-Combault a écrit : Je viens vous donner mon avis sur le projet de SDRIF-E et notamment sur la construction de 3 000 logements sur la commune de Pontault-Combault. J'habite cette ville depuis 28 ans et j'appréciais cette ville où il y avait toutes les commodités (écoles, centre de loisirs, transports, centre culturel, commerces). Bref une ville vivante, idéale pour les familles. Depuis quelques années, j'ai constaté que l'on démolissait des maisons pour faire un immeuble. Au fil des années cela devient très compliqué. Premièrement dans les transports car plus de monde mais pas plus de bus, et la circulation est très difficile. Ensuite, pas de place pour stationner. Les magasins qui ferment au détriment de magasins basse gamme ... Pontault n'est plus la ville attractive qu'elle était, elle devient une ville béton C'est pourquoi je m'oppose à ce projet de construction de logements.
Mail 6573			X						X						X		M Alasoeur de Triel-sur-Seine a écrit : Les projets routiers ne sont plus adaptés à la vie actuelle car ils vont à l'encontre de la lutte contre le réchauffement climatique, ils augmentent la production de CO2 et la pollution aux particules fines qui sont la cause de maladies et de décès; il ne faut plus inciter les franciliens à utiliser davantage leur automobile; la solution à mettre en œuvre est: - d'utiliser les routes déjà existantes et de les adapter pour développer les transports en commun: voies réservées aux bus qui donneront l'envie aux gens d'utiliser les transports en commun, ceux-ci leur faisant gagner du temps par rapport à la voiture particulière - d'améliorer les transports en commun en augmentant la qualité et la quantité Un exemple pourrait se réaliser entre Triel sur Seine et Poissy en remplacement du projet de l'A104bis et du pont d'Achères D'autre part, développer les pistes cyclables
Mail 6574			X														Mme barbier de Soisy-sous-Montmorency a écrit : Plutôt que délester la circulation, la réalisation de ce nouvel axe routier contribuera à l'accroissement de la circulation avec son lot de bouchons à toute heure du jour et de la nuit. Augmentation du bruit et de la pollution Coupure des continuités urbaines La sagesse serait de privilégier les transports en commun ou les nouvelles motricités
Mail 6575		X														X	Mme Jacquens de Noisy-le-Sec a écrit : La création de nouvelles zones logistiques entre en contradiction avec les objectifs inscrits dans le Plan d'Actions Régional relatifs à la limitation de l'artificialisation des sols, à l'atteinte du Zéro Emission Nette de Gaz à Effet de Serre ainsi qu'à la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers et des cours d'eau. Au vu de la nécessité d'adapter le territoire et d'assurer sa résilience, les infrastructures logistiques (tant les entrepôts de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	stockage que les dessertes) doivent s'appuyer sur le réseau déjà existant en densifiant les zones logistiques existantes et en améliorant la multi modalité déjà déployée. Les orientations règlementaires doivent interdire les possibilités de création de nouvelles zones logistiques exclusivement desservies par des voies routières. La préservation des réservoirs de biodiversité (espaces naturels, agricoles, forestiers et cours d'eau), ainsi que de leurs continuités, doit être prioritaire et aucune dérogation ne doit être possible. La continuité des berges ne peut être compensée par la mise en place d'un cordon végétal lors de l'aménagement d'un port. D'autant plus que la majorité des nouvelles zones logistiques prévues par le S.D.R.I.F. sont localisées dans l'agglomération, zone la plus dense où la renaturation est plus que nécessaire pour répondre aux enjeux actuels par exemple : limiter le risque d'inondation, créer des îlots de fraîcheur urbain, assurer la résilience alimentaire...
Mail 6576																X	<u>M El Khoury de Magnanville a écrit :</u> Je suis contre le projet du centre pénitentiaire prévu à Magnanville à 150 mètres des habitations et du lycée. Préservons les terres agricoles Je ne comprends pas au niveau urbanisme de coller une prison à proximité des écoles et des habitants. C'est mieux aussi de remplacer le lycée par une prison !!!!! il y a beaucoup des endroits libres et loin des habitants pour faire milliers des prisons. Soyez professionnel et déplacer cette prison ailleurs.
Mail 6577		X									X					X	<u>M le Maire de Vemars a écrit :</u> Je vous prie de trouver ci-joint la délibération de la commune DE VÉMARS (95) relative à l'avis circonstancié sur le projet de SRIF-E. Fait pour valoir ce que de droit F DIDIER Maire de Vémars La commune mentionnera dans un premier temps les deux erreurs principales dans le document actuel qui sont fortement préjudiciables pour la commune. Elle abordera également les capacités d'extension non cartographiées qui sont insuffisantes. La commune rappellera les erreurs dans le document actuel 1. Les erreurs dans le projet d'arrêté du SDRIF E : erreur : Une pastille de IOF IA inscrite sur la zone d'activité de Vémars existante est inopérante : la Commune n'a plus aucun moyen d'extension de sa zone d'activités : elle est en limite de la commune voisine de Saint Witz et en limite de bâtiments communaux (crèche et salle des fêtes au sud). Cette pastille ne peut être donc être logiquement conservée à cet endroit, car elle n'est pas utilisable. L'erreur : Il n'y a plus de foncier disponible tant sur la zone d'activités existante que sur son extension classée au PLU en vigueur en zone AU-E. Cette pastille de 10 ha est donc inutilisable. 2 ^{ème} erreur, - : le projet de la centrale photovoltaïque en cours de construction (projet Engie Green) est classé au SDRIF-E en « bois, forêt et autres espaces naturels à préserver » : Permettre une urbanisation de 5ha sur le secteur Nord du village dans le cadre de ses capacités d'extension locales non cartographiées au SDRIF-E création d'une zone d'équipements publics
Mail 6578																X	<u>Anonyme des Essarts-le-Roi a écrit :</u> Sur l'aspect procédural, la durée de l'enquête publique est trop courte => demande de prolongation. La consultation dans le cadre de la révision du SDRIF-E a été trop rapide pour permettre une réelle concertation sur un sujet aussi compliqué et aussi impactant pour le futur. L'enquête publique s'est ouverte le 1er février et s'achèvera le 16 mars, soit seulement 6 semaines. Au regard des enjeux en termes d'aménagement du territoire et de leur mise en œuvre pour plus de 12 millions de franciliens d'ici 2040, une telle durée pour comprendre un projet aussi lourd qui a mis 2 ans à être construit et formuler des observations, c'est trop court. Enfin, nous tenons à rappeler le "Porter à Connaissance" du 30 octobre 2023 de M. Le Préfet de Région Marc Guillaume qui soulignait dans le cadre de l'article 1er de la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 le report de 9 mois des échéances régionales dont le SDRIF-E

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	afin de mieux prendre en compte et décliner les objectifs du ZAN en 2050, ce qui ne nous semble pas avoir été fait en amont ! M. Le Préfet donne à la Région une nouvelle date d'échéance portée au 22 novembre 2024. <input type="checkbox"/> Nous souhaitons une prolongation de l'enquête publique d'un minimum d'un mois afin que le Public dispose de 2 à 3 mois en cohérence avec le report des échéances régionales.
Mail 6579			X														M Peguet de Montigny-le-Bretonneux a écrit : Sur ces points, je soutiens globalement la contribution déposée par l'association Aimes. Dans les évolutions très anormales, je pointerai le projet d'élargissement du CD36 qui viendrait en parallèle à la mise en œuvre du métro de la ligne 18 délégitimant ainsi la ligne 18 et renforçant la circulation automobile.
Mail 6580	X	X															M Palmade de la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire de Bussy-Saint-Martin a écrit : Veuillez trouver en annexe la contribution de la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire (Seine-et-Marne) Pièce jointe 23 pages Délibération du conseil du 4 décembre 2023 avec avis réservé LA PLANIFICATION DU DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE Il est donc nécessaire de revoir ce classement. Pour les communes rurales, il serait opportun de revoir les objectifs de logements par hectares pour les extensions non cartographiées (OR 86) La maîtrise des extensions cartographiées Marne et Gondoire valide l'ensemble des pastilles d'extensions attribuées. Marne et Gondoire demande que la commune de Thorigny-sur-Marne soit intégrée à la polarité de Lagny-sur-Marne. Marne et Gondoire demande une pastille d'extension cartographiée sur ce secteur. Par ailleurs, pour faciliter l'analyse des cartes et s'approprier les potentiels d'urbanisation pour chaque commune, il serait pertinent de distinguer les pastilles relevant des opérateurs d'Etat et celles attribuées au territoire. Marne et Gondoire demande la réattribution d'une pastille pour finaliser le secteur. Marne et Gondoire demande le retrait de la symbolologie apposée sur ce secteur. Marne et Gondoire demande à ce que les zones de loisirs à étendre pour les communes rurales soient décompté de l'enveloppe de la Région dans le cadre de l'application de l'OR 89.
Mail 6581	X																Anonyme des Essarts-le-Roi a écrit : Sur la forme, les cartographies sont incomplètes et peu exploitables : <input type="checkbox"/> l'information locale est peu accessible et compréhensible, les zooms sont d'une qualité graphique insuffisante sur les .pdf mis à disposition sur le site du registre numérique, <input type="checkbox"/> le choix général des couleurs pastel ne permet pas de bien discerner les informations, <input type="checkbox"/> les pastilles roses et rouges ne se distinguent quasiment pas... Pourquoi ne pas avoir adopté des formes différentes ? (Carré vs rond)
Mail 6582																X	M Gagny de Montmorency a écrit : Position du Maire de Sarcelles sur l'Ave du Paris On vient de me rapporter que l'un de vos commissaires enquêteurs aurait dit que Monsieur P. Haddad lui aurait confié être favorable au BIP. Je m'inscris en faux si ces propos sont exacts. J'ai à plusieurs reprises rencontré Mr Haddad, s position ne souffre aucune ambiguïté, il est opposé à cette infrastructure. Si vous voulez en avoir la preuve écrite, il faut lire son livre "Nos racines fraternelles". Nous pouvons aussi vous procurer une copie du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	discours qu'il a fait lors de la marche du 7/10 devant environ 1.000 personnes qui ne laisse aucun doute sur sa position
Mail 6583		X	X														<p>M Baron de Claye-Souilly a écrit :</p> <p>J'habite Claye Souilly depuis 49 ans (à l'époque une ville de taille humaine) et j'ai pu observer un développement démographique constant et surtout modéré les 35 premières années. Je suis en désaccord sur le projet présenté sur 2 orientations concernant les logements et le réseau routier. Les logements : Depuis près de 15 ans je constate que les constructions se sont accélérées et n'ont jamais cessé aussi bien en habitations, zone commerciale et zone d'activité. Dans notre ville de Claye-Souilly, 1 100 logements construits depuis 2014 et 1 500 prochainement soit 2 600 logements horizons 2030. Réseau routier : En 49 ans le réseau routier n'a pas été modifié d'un kilomètre sauf les ronds-points tous les 500 m. Que faire de ces 4 000 nouveaux véhicules (1,5 véhicule par foyer), sans compter camions de livraison, transports en communs, ...</p> <p>En 1975 le temps de trajet en voiture entre Claye centre et la gare SNCF de Mitry n'excédait pas les 15 mn. Aujourd'hui il faut compter, dans le meilleur moment de la journée, entre 25 et 30 mn. Un ruban de véhicules qui occasionne la SATURATION permanente du réseau routier local. Dans le projet du SDRIF-e, je n'ai pas trouvé la moindre amélioration du réseau routier dans notre secteur. En 2040 cela fera 65 ans (de 1975 à 2040) que rien n'a été fait. Si on tient compte de l'évolution considérable du nombre d'habitants, l'asphyxie du secteur est imminente. Il aura fallu attendre plus de 20 ans pour aboutir à la liaison ROISSY -RN2 – RN3 (prévue en 2029). Point N° 3 du SDRIF : le cadre de vie... où est-il dans ces conditions ? Pollution de l'air, bruit et visuelle. Point N° 5 du SDRIF : Améliorer la mobilité des franciliens... En allongeant le temps de transport et sans modifier les conditions de circulation. Alors qu'il faut compter 35 mn en train entre Mitry et Paris Nord, on parcourt 7 Km en 30 mn pour aller de la gare de Mitry au centre de Claye. C'est donc ceci l'amélioration prévue par nous Franciliens ? Alors, je l'écris, je suis CONTRE et je dis STOP à cette frénésie de concentration de la population en Ile de France coûte que coûte et au pas de charge. Ne pas confondre France et Ile de France où toute la population se concentre. A quand une répartition globale sur tout le territoire ? Nos villes et villages doivent se développer mais en concertation avec la population locale et surtout être maître de DECIDER de leur avenir.</p>
Mail 6584					X										X	X	<p>Mme Pluvinet de Roissy-en-Brie a écrit :</p> <p>Vous trouverez en pièce jointe l'avis formulé par les Naturalistes des Terres au sujet du projet de S.D.R.I.F. proposé par la région. Le collectif représente plus de 1 200 français qui souhaitent voir notre rapport au vivant, humains et non humains, évoluer vers plus de respect et d'égards, au profit de l'habitabilité du territoire (santé, sécurité, bien-être...). Dans cet avis, nous partageons une vision d'un futur désirable, loin de ce que nous propose la région, mais tout aussi atteignable sous réserve de décisions fortes et engageantes de la part de nos élus régionaux. Des décisions qui n'iront pas dans le sens du développement économique et de l'attractivité internationale du territoire, mais vers la sécurité, la santé et le bien-être du vivant, humains et non humains, habitants de ce territoire.</p> <p>Pièce jointe de 4 pages</p> <p>Une opportunité s'offre à nous de changer de trajectoire... de proposer un nouveau modèle, plus résilient et plus respectueux du vivant, qui pourrait alors être diffusé dans les autres régions pouvoir encore vivre en Île-de-France en 2040.</p> <p>De toute évidence, ce droit à la survie et à la vie digne en Île-de-France est légitime pour tous les vivants, humains et non-humains</p> <p>Le S.D.R.I.F. doit : Préserver coûte que coûte le peu d'espaces naturels encore existants : Lutter contre l'artificialisation des sols et imposer la renaturation dans les villes et les milieux agricoles.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Conserver et restaurer les éléments naturels dans les zones agricoles comme dans les milieux urbains Empêcher toute nouvelle fragmentation des continuités écologiques et résorber les obstacles infranchissables. Contre toute attente et malgré les annonces, aucune règle prescriptive ni aucun objectif chiffré ne sont indiqués pour la préservation de la biodiversité Nous nous sommes associés aux citoyens en lutte contre des grands projets inutiles sur le territoire francilien et nous avons proposé 6 balades des terres, découvertes naturalistes pour rencontrer nos voisins que nous souhaitons défendre et qui nous défendent tout autant :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Le projet de centre commercial à la gare d'Austerlitz ; o Le projet Greendock d'Haropa port à Epinay-sur-Seine ; o Le projet de port d'Haropa port à Ablon-sur-Seine ; o Le projet de gare et d'artificialisation des sols dans le Triangle de Gonesse ; o Le projet d'autoroute "Pont d'Achères" ; o Le projet de prolongement de la ligne 18 sur le plateau de Saclay.
Mail 6585		X	X	X													<p><u>Mme Lacaille de Pontault-Combault a écrit :</u> Je suis en désaccord avec l'objectif déposé. Pontault-Combault est plus que saturé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Surpopulation : beaucoup trop de maisons détruites pour en faire des immeubles. - Circulation très compliquée quelle que soit l'heure de la journée et quel que soit l'axe emprunté. - N104 saturée quelle que soit l'heure de la journée et quel que soit l'axe emprunté. - RER E avec de trop nombreux dysfonctionnements. - Les écoles, collèges et lycées sont surchargés. - Manque de structures (gymnase) pour accueillir tous les licenciés. De trop nombreux collectifs se retrouvent en demi-terrain sur tous leurs créneaux. - Offre de santé insuffisante : plus de médecins disponibles. - Déchetterie avec des horaires incohérents avec les personnes qui travaillent.
Mail 6586			X	X													<p><u>La section du Parti communiste français de Drancy a écrit :</u> Suppression du dispositif « Anti-Ghetto La création d'une station de métro à Drancy : pas n'importe comment et pas à n'importe quel prix Drancy : pour mieux se déplacer, l'indispensable augmentation de la fréquence des bus. Rénovation de la ligne RER B</p>
Mail 6587			X				X				X				X		<p><u>Mme Cartier de Triel-sur-Seine a écrit :</u> Bien Vivre à l'Hautil : Vous trouverez en pièce jointe la contribution de notre association. Elle porte sur les aspects climatiques, environnementaux et écologiques du SDRIF_E. Dont en particulier, un point essentiel de perte de continuités écologiques est développé. Il se situe entre le massif forestier de l'Hautil (départements 78 et 95) et la boucle de Chanteloup. Pièce jointe : Objectifs à atteindre Division par 4 des émissions de CO2 d'ici 2050 Objectif ZAN : moins 50% d'artificialisation nette du territoire d'ici 2050 par rapport à la période 2010-2020 Toutes les régions de France à l'exception de la Corse et de l'Île-de-France sont tenues par la loi de réduire de 50% leur rythme d'artificialisation d'ici 2031. Nos élus régionaux ont profité de cette exception pour ne consentir à réduire ce rythme que de 20%, ce qui est manifestement trop peu !</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Quelques suggestions et un point fort Transports Transport multimodal à développer : ferré, fluvial, bus, tram ou navettes et vélo. Aménager les structures nécessaires (voies de chemin de fer, pistes cyclables, etc.) dans une logique globale. Installer des parkings sécurisés pour les vélos dans les gares et gares routières Routes : aucun nouvel axe rapide, mais entretien du réseau secondaire très amoiché et dangereux.
Mail 6588	X		X								X						<p>Anonyme de Moret-Loing-et-Orvanne a écrit : Modification de la qualification de "petite ville" pour la Commune de Moret Loing et Orvanne pour la considérer comme "ville moyenne d'appui au polycentrisme régional". Ajout d'une demi-pastille supplémentaire de 10 hectares dédiée au « développement industriel d'intérêt régional » afin de conforter avec EDF l'activité du pôle majeur de R&D des Renardières vers un développement qui s'oriente de plus en plus sur les énergies renouvelables et que la typologie du zonage économique appliqué au site reconnaisse le « site d'activité d'intérêt régional » de nature industrielle pour la partie concernée par ce développement industriel. Repérage d'une nouvelle « unité de maintien de connexions écologiques d'intérêt régional » nous semblerait opportun à la confluence entre Seine et Loing avec la présence de trois ENS de part et d'autre regroupant zones humides, forêts alluviales et coteaux calcaires. Ajout de deux pastilles légendées sous forme d'un « trèfle vert » en lien avec l'Espace Naturel Sensible du Lutin situé à la confluence du Loing et de la Seine qui sera aménagé et ouvert au public devenant par là-même un site naturel majeur à quelques minutes de la gare de Moret-Veneux Les Sablons et de deux passerelles assurant les traversées de la Seine et du Loing au service de nombreux usages récréatifs et à la confluence des deux rivières. L'autre demande d'ajout d'une pastille légendée sous forme d'un trèfle vert est en lien avec un éco-domaine de renommée qui est en cours d'implantation sur le site exceptionnel du domaine Sadi Carnot et de l'étang de Moret avec l'opérateur COUCOO et un projet remarquable sur le plan écologique accompagné par nos partenaires publics (sanctuarisation de 35 ha de zone naturelle, plan de gestion avec l'ANVL, création d'ENS de l'Orvanne à cheval entre MLO et Villecerf...). Inscription de l'itinéraire de l'Euro-Véloroute qui traverse le territoire communal (longeant le canal du Loing de Moret à Episy) dans les itinéraires cartographiques du « Projet Vélo Ile-de-France »</p> <p>Pièce jointe</p> <p>Il nous semble donc nécessaire que Moret-Loing-et-Orvanne apparaisse comme une « ville moyenne » et un pôle de développement mieux identifié correspondant à son potentiel réel</p> <p>Afin de sanctuariser ce pôle de recherche d'excellence présent sur le territoire depuis 50 ans, et d'anticiper son développement, nous aurions souhaité que figure une demi-pastille supplémentaire de 10 hectares dédiée au « développement industriel d'intérêt régional » et que la typologie du zonage économique appliqué au site reconnaisse le « site d'activité d'intérêt régional » de nature industrielle pour la partie concernée par ce développement industriel.</p> <p>Notre territoire, comme de nombreux territoires franciliens s'est engagé dans le développement des mobilités douces notamment pour faciliter l'usage du vélo. Il s'agit d'ailleurs d'un territoire très ancré dans la culture cycliste grâce à l'Euro-Véloroute qui le traverse de part en part mais aussi grâce à son musée du vélo et des nouveaux itinéraires et équipements dans plusieurs secteurs - cf, ouvrages traversants majeurs de l'axe Seine et Loing. À ce titre, il nous semble incontournable d'inscrire l'itinéraire de l'Euro-Véloroute qui traverse le territoire communal qui longe le canal du Loing de Moret à Episy dans les itinéraires cartographiques du « Projet Vélo Ile-de-France ».</p>
Mail 6589		X															<p>M Bourrat Maire de Saint Rémy l'Honoré a écrit : Après consultation du plan concernant la commune, il s'avère que des modifications sont à prendre en compte par</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	vos services. - s'agit notamment de supprimer des zones "d'habitat collectif" qui en réalité ne le sont pas , - D'ajouter des zones d'activités, notamment pour les services de la mairie, du cabinet médical, d'activités agricoles, ... Vous trouverez ci-joint les plans vous permettant de localiser les modifications à apporter à votre document avant son approbation.
Mail 6590	X																La Communauté de Communes Moret Seine et Loing et de la Commune de Moret Loing et Orvannea écrit : En complément, un éco-domaine de renommée est en cours d'implantation sur le site exceptionnel du domaine Sadi Carnot et de l'étang de Moret avec l'opérateur COUCOO et un projet remarquable sur le plan écologique accompagné par nos partenaires publics (sanctuarisation de 35 ha de zone naturelle, plan de gestion avec l'ANVL, création d'ENS de l'Orvanne à cheval entre MLO et Villecerf...). Ce projet mériterait aussi de figurer dans les repérages grand trèfle vert de la Région
Mail 6591										X	X						Mme du Plessis de xxxxx a écrit : Le document mis à la consultation ne semble pas assez ambitieux au regard des éléments scientifiques sur le changement climatique et l'érosion de la biodiversité et qui sont portés à la connaissance des citoyens par les organismes publics (IGEDD, Inspection générale des finances, OFB, sites des ministères dont transition écologique et cohésion des territoires), think tank officiels (Shift Project, IDDRI par ex) ou instituts de recherche (INRAE, CNRS, Solagro...). En effet, la seule grosse zone humide qui persiste et joue encore son rôle en Ile-de-France est la Bassée. Et un très important chantier, dont l'utilité publique reste fragile car il n'est pas question de report modal dans ce cas précis de création de cette canalisation de la Seine entre Bray et Nogent. Il est prévu dans ce secteur, qui détruira 80 ha de ces zones humides, de passer des péniches trois fois plus grosses que celles utilisées actuellement pour satisfaire le secteur privé, notamment agricole, dont les rendements baissent déjà, et l'acceptation sociale des pollutions pesticides et engrais diminue aussi. Le SDRIFE pour être réellement "environnemental" doit donc proposer : - Une trajectoire d'au moins -50% de consommation d'ENAF en Île-de-France, y compris l'intégralité des zones humides, dès aujourd'hui, en revisitant les « coups partis » (projets de plus de 5 ans non encore réalisés et dont la finalité n'est souvent plus avérée) afin de s'assurer qu'ils sont adaptés aux enjeux écologiques du XXIème siècle. Il est indispensable, étant donnée la bonne qualité agronomique des sols agricoles franciliens et l'impératif de cesser l'agrandissement de nos métropoles qui deviennent invivables (pollutions nombreuses, circulation trop dense...) de les préserver. - Une comptabilisation dans cette consommation des sols y compris dans les constructions liées aux énergies renouvelables (méthanisation, photovoltaïque au sol...) car elles sont construites sur ENAF la plupart du temps.- l'incitation forte de l'installation des panneaux photovoltaïques sur les toitures comme le recommande l'ADEME et raccordement / agrandissement des méthaniseurs publics dans les stations d'épuration pour y recevoir les biodéchets ménagers et les résidus de culture le cas échéant avec injection dès que possible dans les réseaux de gaz existant. Et de plus, proscrire les méthaniseurs qui ne fonctionnent pas en injection dans le réseau. Merci de vos retours sur cette contribution et de l'intégration honnête des contributions dans le document final pour montrer que la consultation publique alimente véritablement les politiques publiques.
Mail 6592					X								X	X		X	M Soussane de Magnanville a écrit : Habitant à Magnanville et étant propriétaire de ma maison, je m'oppose évidemment à ce projet de construction d'un centre pénitentiaire sur ma commune. La localisation n'est PAS adaptée ! Trop proches des écoles et des habitations ! De plus il est incompréhensible de vouloir supprimer des terres agricoles, d'autant plus pour la construction d'un tel bâtiment avec toutes les nuisances qui y seront associées, comme le bruit (lors des travaux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	mais qui persisteront également pour toujours avec l'arrivée des détenus), du passage supplémentaire sur cette route déjà très fréquentée, un danger pour les étudiants et les habitations, la pertes de terres agricoles, l'endommagement de la faune et de la flore, la pollution, l'augmentation de la consommation d'eau (dont le système est déjà compliqué sur le haut de la ville avec des baisses de pression quotidienne), et j'en passe... Nous n'avons pas à subir ça ! Il est impératif de trouver une solution ! Et qui se traduira par un nouvel emplacement plus adapté et moins endommageant pour les populations, ou encore par la suppression définitive de ce projet !
Mail 6593																X	Anonyme de Magnanville a écrit : Refus de prison à Magnanville Trop proche de collège et lycée
Mail 6594																	X Mme Aanesland de Verrières-le-Buisson a écrit : Maintien de ZAE en zone dense, sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale Contribution : Il est à noter que quelques incohérences apparaissent sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale », principalement sur la ville de Verrières le Buisson (91370). Sur la version initiale du 03/04/2023, trois ZAE apparaissaient sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » (notées 1, 2 et 3 sur le document ci-joint). · La zone 1 est un centre de formation du CIC-Crédit Mutuel qui n'est donc pas considéré comme une ZAE au titre de la définition prise par la Communauté d'Agglomération de Paris-Saclay (à laquelle appartient Verrières Le Buisson). · La zone 2 est la ZAE des petits ruisseaux, avec une soixantaine d'entreprises et un peu plus de 700 emplois. · La zone 3 est la ZAE des gardes, avec une vingtaine d'entreprises et un peu plus de 200 emplois. Sur la version finale du 12/07/2023, les deux ZAE ont disparu et le centre de formation du CIC-Crédit Mutuel (qui n'est pas à proprement parlé un site qui contribue, suivant l'intitulé de la carte, au « Développement de l'indépendance productive régionale ») reste apparent (voir extrait de la carte sur le document ci-joint) et est « coloré » comme à « Requalifier/moderniser le site économique existant », ce qui n'est pas le cas. Comme l'indique le SDRIF-E, dans son chapitre 4 « Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions » et plus particulièrement dans le sous-chapitre 4.2 « Pouvoir accueillir les projets économiques stratégiques d'une région en transition », il faut « maintenir les activités productives au cœur des zones urbaines » (page 112). Sur cette même page 112, il est développé tous les points qui justifient de réinscrire ces deux ZAE sur cette carte et d'en « sanctuariser » l'existence pour y maintenir les compétences des près de 1.000 personnes et 80 entreprises qui y exercent leurs activités. Extraits : « Réindustrialiser l'Île-de-France implique également de maintenir le tissu industriel existant, dans un contexte de forte compétition spatiale au cœur des villes. Les petites entreprises représentent la très grande majorité des 50 000 établissements industriels franciliens, dont 80 % ont moins de dix salariés. Les PME et TPE industrielles sont particulièrement fragilisés par l'intense renouvellement urbain. Le développement de projets mixtes, associant logements, commerces, services et activités tertiaires, dont les formes urbaines sont plus denses et plus compatibles avec la proximité de secteurs résidentiels, conduit à augmenter la valeur foncière des espaces d'activités. Ces projets grignotent alors progressivement l'immobilier d'activités et conduisent à l'éviction des locaux d'activités productives en périphérie des zones urbaines denses. Il en résulte une accélération de la disparition des sites d'accueil des activités productives, des services urbains. » « Il est essentiel de conserver l'ancrage d'un tissu productif au sein des zones urbaines denses, pour y favoriser la diversité des activités et des emplois, réduire les distances d'acheminement et la consommation d'espaces agricoles en périphérie des villes. La perception des sites d'activités économiques existants devra dès lors évoluer, afin qu'ils ne soient plus uniquement vus comme des réserves foncières pour le logement ou les activités tertiaires, mais autant que possible des atouts stratégiques à conserver pour maintenir et réimplanter des activités essentielles. Cette ambition rend nécessaire une protection à long terme des sites économiques clés. Aussi, le SDRIF-E

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	préserve les surfaces d'activités existantes insérées dans le tissu urbain pour maintenir l'implantation de services urbains stratégiques, d'activités de distribution et de petite production dans les zones urbaines soumises à une forte pression foncière, et notamment au plus près de l'hyper centre de l'agglomération parisienne.
Mail 6595			X													X	M Helaine de Soisy-sous-Montmorency a écrit : Le BIP est une aberration écologique et économique pour notre région. Non seulement le Val d'Oise est le grand oublié du Grand Paris mais on tente de nous imposer une aberration qui affectera profondément la qualité de vie, la situation économique et est totalement en contradiction avec les objectifs écologiques.
Mail 6596		X	X	X			X										M Meunier d'Orgeval a écrit : PROPOSITION "Nous demandons d'inclure dans les orientations et préconisations du SDRIF à l'égard des mairies et communautés de communes une mention forte du type : Pour rendre effective cette protection des quartiers pavillonnaires, notamment en ce qui concerne la qualité de vie des habitants, les dispositions d'urbanisme des PLU intégreront des limitations de hauteur des immeubles, même ceux destinés à des logements sociaux, aux niveaux moyens des constructions existantes dans leur environnement immédiat." C'est la seule façon de mettre en œuvre effectivement l'orientation générale préconisée par Valérie PECRESSE, Présidente de notre région, qui affirmait en introduction du projet de SDRIF : « Enfin, nous protégerons les quartiers pavillonnaires remarquables auxquels les Franciliens sont attachés parce qu'ils sont l'âme de nos villes de banlieue et le reflet de leur histoire. A la différence d'un appartement, une maison est avant tout un capital plastique que l'on peut adapter à ses besoins au fur et à mesure de la vie. Si la famille s'agrandit, la maison peut être étendue. » Voir la contribution complète dans le fichier ci-joint 1. Circulation - Améliorer l'existant avant de construire de nouveaux ensembles afin de préserver la sécurité en matière de circulation. -Tenir compte des éventuels goulets d'étranglement produits par la construction de nouvelles infrastructures à tel ou tel endroit : exemple du pont d'Achères et de l'A104 bis qui amènerait un trafic supplémentaire ingérable pour Orgeval et Poissy 2. Stationnement et sécurité des piétons - Etablir un plan de stationnement urbain en liaison avec l'accroissement de la population et veiller de conditionner l'accord de nouveaux permis de construire de logements collectifs à la mise en place en temps et en heure des infrastructures de stationnement appropriées. - Veiller au respect de la sécurité des piétons en prévoyant lors de l'octroi de nouveaux permis de construire la construction d'un trottoir s'il n'existe pas déjà. 3. Transports collectifs -réaliser les moyens de transports collectifs dans les communes ou villages périphériques aux pôles d'activité, ceci de façon préalable à leur densification éventuelle -tenir compte de la proximité des réseaux de transports appropriés pour le choix des sites d'implantation et la taille des programmes de logements collectifs 3. Préserver le bien-être des habitants en évitant une sur densification concentrée sur certains quartiers des communes -préserver l'existant ou le développer pour les espaces boisés et/ou îlots verts, y compris au sein des secteurs d'habitation -dans les zones pavillonnaires, préserver autant que possible les constructions existantes non vétustes et ne pas les démolir pour la construction de logements collectifs "Nous demandons d'inclure dans les orientations et préconisations du SDRIF à l'égard des mairies et communautés de communes une mention forte du type :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Pour rendre effective cette protection des quartiers pavillonnaires, notamment en ce qui concerne la qualité de vie des habitants, les dispositions d'urbanisme des PLU intégreront des limitations de hauteur des immeubles, même ceux destinés à des logements sociaux, aux niveaux moyens des constructions existantes dans leur environnement immédiat."</p> <p>C'est la seule façon de mettre en œuvre effectivement l'orientation générale préconisée par Valérie PECRESSE, Présidente de notre région, qui affirmait en introduction du SDRIF : « Enfin, nous protégerons les quartiers pavillonnaires remarquables auxquels les Franciliens sont attachés parce qu'ils sont l'âme de nos villes de banlieue et le reflet de leur histoire. A la différence d'un appartement, une maison est avant tout un capital plastique que l'on peut adapter à ses besoins au fur et à mesure de la vie. Si la famille s'agrandit, la maison peut être étendue. »</p>
Mail 6597		X		X													<p>Mme Sacho d'Ozoir la Ferrière a écrit : Je suis contre le projet de construction de 1500 logements sur la commune d'Ozoir la Ferrière de Seine et Marne. Cela fait 50 ans que j'habite à Lesigny, et cette construction va nécessairement impacter les encombrements routiers entre nos 2 communes. Déjà que la Francilienne est bouchée tous les jours et à n'importe quelle heure de la journée, ce qui fait que les automobilistes empruntent notre voie principale, et c'est un vrai problème pour sortir de nos résidences.</p>
Mail 6598														X			<p>Mme Duchalais de Maulette a écrit : Je vous présente ma requête en tant qu'agricultrice retraitée et propriétaire foncier à Maulette et Houdan. Alors que la transmission de notre ferme familiale à mes enfants vient d'être réalisée et que la nouvelle génération s'installe dans un contexte économique difficile, j'apprends que la communauté de communes du Pays Houdanais est intervenue auprès du conseil régional en vue d'obtenir des hectares d'urbanisation supplémentaires, en particulier sur les terres de notre exploitation au nord de la voie ferrée (entre la RD 115 et la RD 983) (Cf. l'extrait du PV du conseil communautaire de la CCPH joint). Je tiens à vous faire part de ma vive inquiétude car ces terres agricoles sont de bonne qualité agronomique (classe 2). Nos différentes parcelles présentent des caractéristiques pédologiques variées qui nous permettent de réduire les risques vis-à-vis des aléas climatiques. Elles constituent ainsi un ensemble foncier tout à fait fonctionnel pour la production agricole. L'amputer de 25 ha sur les 30 que prévoit ce projet, ce serait remettre en cause la viabilité de l'exploitation qui subirait une réduction de 23% de sa surface. Nous n'avons pas fait autant d'efforts pour que ces terres soient finalement expropriées et artificialisées. Je tiens donc à vous faire part de mon soutien à l'objectif de sobriété foncière affirmé par le conseil régional et demande que le potentiel d'urbanisation du projet de SDRIF-E ne soit pas augmenté. Si nos élus veulent vraiment préserver la ruralité de notre territoire, ils doivent en premier lieu respecter l'outil de travail de ceux qui le font vivre.</p>
Mail 6599	X															X	<p>Maire de la-queue-lez-yvelines a écrit : A la lecture des documents :</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>- Nous avons été surpris de la formulation d'une légende sur la carte <i>Maîtriser le développement urbain</i> concernant les secteurs de gare ; à savoir « limiter la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement de la gare dans un rayon de 2 kms ». Cette formulation peut être comprise de plusieurs façons. Pour en appréhender le sens effectif, il est nécessaire de se reporter à la notice dans le document <i>Orientations Réglementaires</i>. Une clarification sur la carte serait la bienvenue.</p> <p>La carte <i>Maîtriser le développement urbain</i> fait apparaître un cercle de polarité centré sur la commune de Garancières alors que la polarité est constituée de deux communes : Garancières ET La Queue Lez Yvelines, comme notifié notamment sur le document <i>Orientations Réglementaires</i> (page 46). Nous souhaitons que le cercle de polarité sur la carte soit corrigé en le recentrant correctement sur les deux communes.</p>
Mail 6600				X				X									<p><u>Le parc-naturel-chevreuse a écrit :</u> Veuillez recevoir ci-joint les remarques et attentes du PNR dans le cadre de l'enquête publique. Vous en souhaitant une bonne réception ; Pièce jointe Il me parait nécessaire de localiser des fronts verts (OR7) supplémentaires en limites de certains espaces ouverts susceptibles d'être soumis à une pression d'urbanisation. Ces lignes visent à fixer une limite à l'urbanisation afin de préserver les unités agricoles, boisées ou naturelles et valoriser le paysage. Nous citons : Le plateau de Limours La plaine de Jouars à Montfort-l'Amaurv La protection des espaces boisés est une orientation en parfaite cohérence avec les objectifs d'un PNR mais il faudrait toutefois veiller à cartographier les lisières de forêts pour les espaces boisés de plus de 100 ha Je propose la mise en place d'un suivi régulier et d'un pilotage efficace de la consommation d'espaces Je ne vois pas la délimitation du périmètre du Parc naturel régional sur les cartes du SDRIF-E. Il est important de préciser les contours d'un territoire composé de plusieurs collectivités Vous pouvez noter dans les documents du SDRIF-E que sur les territoires des PNR</p>
Mail 6601			X													X	<p><u>Mme Abadi de Veuzain-sur-Loire a écrit :</u> Si le BIP Est est construit, il est bon de rappeler que ce serait alors : 30 à 60 000 véhicules par jour, dont plusieurs milliers de camions avec toutes les nuisances (pollution atmosphérique et sonore), qu'accompagneraient un tel trafic... Par ailleurs, les répercussions sur la santé des habitants dont les enfants, premières victimes des effets des</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	polluants dans l'air.... Des villes concernées ne doivent pas être ignorées ! C'est sans nul doute une véritable et terrible catastrophe pour les habitants de ces villes. De même si le BIP Ouest est aussi construit
Mail 6602			X														M Barbosa de Moret-Loing-et-Orvanne a écrit : Modification du statut de "petite ville" de Moret Loing et Orvanne vers « « ville moyenne d'appui au polycentrisme régional ». Ajout d'une demi-pastille de 10 hectares supplémentaires dédiée au « développement industriel d'intérêt régional » sur le pôle économique des renardières. Ajout de deux pastilles légendées sous forme d'un « trèfle vert » de grande taille. Inscription de l'itinéraire de l'Euro-Véloroute qui traverse le territoire communal qui longe le canal du Loing de Moret à Episy dans les itinéraires cartographiques du « Projet Vélo Ile-de-France Voir mail 6588
Mail 6603		X														X	M Crossard de Croissy a écrit : La Ville de Croissy-sur-Seine est très concernée par l'avenir des parcelles AP12, AP11, AP76 et AP8 situées sur son territoire. Sur ces parcelles, la Ville souhaiterait voir se développer plusieurs équipements d'intérêt public : une résidence pour jeunes actifs, un pensionnat pour l'école anglaise (la Bristish School) située sur le territoire de Croissy mais également un centre de formation avec hébergement, restauration et conciergerie pouvant accueillir des jeunes pour les former dans un secteur dédié. Le site pourrait aussi accueillir un centre de Soins de Suite et Réadaptation (SSR). Ce projet permettrait donc de favoriser l'accès à un hébergement pour les jeunes actifs mais créerait également un nouveau pôle pour la formation de nos jeunes sur le territoire des Yvelines
Mail 6604			X														Anonyme du Chesnay-Rocquencourt a écrit : Résident en Ile de France depuis 2008, je constate que la communication et ce genre d'enquêtes publiques ont le vent en poupe, mais que le seul vrai besoin de la région, normale dans le monde dans lequel on vit, est de rester compétitive, sur le plan économique surtout, et donc de faire plus. On oppose dans le document principal (pas lu en entier je concède) des besoins de protection d'environnement et des besoins de constructions qui sont antinomiques. J'ai habité à Sucy pendant 8 ans, maintenant au Chesnay, et ces 2 villes, comme de nombreuses autres, retirent 2/3 maisons pour créer une résidence. Alors ok, c'est plus récent, et mieux isolé, plus performant, parfois plus joli... Mais on ajoute 200 personnes sur les routes ou dans les trains d'un coup, les transports ne peuvent pas suivre mathématiquement. Donc les problèmes sont repoussés ou décalés. La solution avancée pour le vélo ne va pas assez loin. Pour que les gens fassent du vélo, il ne faut pas qu'ils puissent faire autre chose tout simplement. Je prends mon vélo 5 jours sur 7 pour aller à la gare, et 95% des véhicules à cette heure-là sont vides. Il faut réserver des rues aux vélos, équiper les gares de nombreux rangements, et même comme ça, il y aura des différences de vitesse, des risques et surtout des manques de respect des règles routières,... Pareil avec les commerces ou les bureaux, toujours ajouté, densifier... Faire du collectif ne fonctionne pas si les personnes y résidant n'y adhèrent pas. La résidence neuve où on a acheté à Sucy s'est rapidement détérioré car les gens qui y habitaient ne la respectaient pas. Les espaces verts peuvent vite devenir des poubelles, malgré tous les aménagements mis en place. La vraie seule solution est la sobriété sur tout. Logements, voitures individuelles, bureaux, même commerces (hors alimentaires). On vit sur la même planète et les problèmes qui se profilent ailleurs auront des répercussions ici. Etre trop nombreux ne sera pas une condition agréable... Bon courage pour la lecture de toutes ces contributions, et bravo pour le travail effectué quand même ;-))
Mail 6605		X						X									M Vallery-Radot de Seine-Port a écrit : La CAMVS dans son avis du 20 novembre 2023 sur le projet de SDRIF-E de la Région IDF a précisé notamment dans son annexe relative à l'armature verte sanctuarisée (p 4/6) "Sur le territoire de l'agglomération a été défini un périmètre de sanctuarisation de l'armature verte qui correspond presque exclusivement au périmètre Régional

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>d'Intervention Foncière géré par Ile- de France Nature. Le bourg de Boissise-la-Bertrand a été détourné et exclu de cette armature verte sanctuarisée. Il n'en est pas de même pour les communes de Seine-Port et de Boissettes, dont enveloppe urbaine dépasse la superficie de 5 ha. L'OR 2 exclut toute nouvelle urbanisation au sein de cette armature verte à sanctuariser.</p> <p>Quand bien même, elle précise également que les espaces urbanisés compris dans cette armature verte ne sont pas concernés par la présente orientation réglementaire, il est demandé pour des raisons de lisibilité, de détourner les espaces déjà urbanisés de ces 2 communes et ce compris le secteur de Sainte Assise en bord de Seine sur la commune de Seine Port, dont la surface dépasse les 5 ha. En application de la loi climat et résilience modifiée par la loi du 20 juillet 2023, qui institue la garantie communale de 1 ha d'ENAF, la Région a annoncé qu'elle intégrerait postérieurement à l'enquête publique la garantie minimale d'un hectare de consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) par commune que la loi ZAN 2 du 20 juillet 2023 avait instaurée. Cette garantie vaut de 2021 jusqu'à 2050. La Région s'est basée sur le Mode d'Occupation des Sols (MOS 2021) pour catégoriser les espaces urbanisés de ceux qui ne le sont pas.</p> <p>Nous ne savons pas comment cela se traduira pour votre commune. Dans le PLU de la commune de SEINE-PORT, le périmètre d'OAP se trouve classé en "espace ouverts artificialisés" (sous-entendu espace déjà urbanisé). Cela veut donc dire que pour être cohérent, la Région devrait inclure dans le détournement de l'espace vert sanctuarisé tout le secteur construit de St Assise + tout le périmètre de l'OAP (voire tout le périmètre en vert foncé en principe même si la délimitation de ce dernier peut poser question plus près de la Seine). Ce détournement éviterait, sans doute, toute ambiguïté sur les possibilités de construction dans le hameau de Ste Assise. Concernant la garantie communale de consommation d'1 ha d'ENAF et la comptabilisation de la renaturation entre 2021 et 2031. Se pose la question de savoir de quelle manière cette garantie communale pourra s'appliquer vis-à-vis d'un espace vert sanctuarisé. Nous avons également relevé la nécessité de l'artificialisation dans les enveloppes urbaines ZAN (ex : maisons et jardins).</p> <p>Toutefois, les notions de renaturation et imperméabilisation devront être précisées pour les différentes zones de notre territoire. Enfin, nous avons relevé que les sites urbanisés - comme peut l'être le cœur de village - font l'objet d'un détournement à partir d'une surface de 5 ha. Le SDRIF-E ne définit pas ce qu'est un espace urbanisé mais précise qu'un "site urbain constitué est un espace bâti présentant une densité, une continuité et une structuration par des voies de circulation et des réseaux que l'on rencontre dans les zones agglomérées. Son existence et ses limites seront appréciées au cas par cas en tenant compte notamment des limites physiques et des voiries existantes". Plus précisément, s'agissant des surfaces 2AU de Sant- Assise, d'un lot situé vers l'Ormeteau en zone UB à proximité d'une zone N et d'un lot situé dans le lotissement de l'Orée du parc à proximité d'une zone Nzh : seront-ils imputés sur l'hectare qui nous sera octroyé ou sont-ils déjà comptés comme « imperméabilisé » ? Enfin, que signifie le détournement demandé ?</p> <p>Quelle est la conséquence de ce détournement ?</p>
Mail 6606		X															<p>Anonyme de Drancy a écrit : J'observe une bétonisation à outrance sur Drancy, ville déjà avec une grande densité plus ' espace vert ou réduit a des mètres carrés, densification égale incivilités</p>
Mail 6607		X	X	X										X			<p>M Rumelhard de Châtenay-Malabry a écrit : Le projet met en avant des objectifs de sobriété énergétique et foncière, mais dans la réalité il perpétue l'hypertrophie de la région Île-de-France, en poursuivant la conversion de surfaces naturelles et agricoles, la construction de routes et d'autres infrastructures. Ces choix ne sont pas compatibles avec la lutte contre le</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>bouleversement climatique et contre les autres nuisances. Nous avons besoin de mesures préservant le vivant et une société francilienne soutenable.</p> <p>Contre l'artificialisation Ce projet ne respecte pas la politique nationale de lutte contre l'artificialisation : la dérogation pour l'Ile de France à l'objectif général de -50 % sur l'artificialisation nette en 2030, en optant pour le chiffre très bas de -20 %, n'est pas acceptable. L'autorité environnementale a donné un avis négatif à ce sujet. L'Ile de France est déjà la région la plus artificialisée de France. La poursuite du développement économique et démographique suivant le mode traditionnel n'est pas souhaitable vu le déséquilibre régnant déjà entre l'Ile de France et la province. Ceci doit permettre de protéger strictement les terres agricoles et naturelles et d'améliorer la résilience alimentaire, en visant un approvisionnement local de qualité. Transports : ne pas proposer de nouveaux projets routiers, des transports en commun adaptés aux besoins réels Les nouveaux projets routiers qui contribuent à cette artificialisation ont d'autres impacts gravement négatifs car ils encouragent la circulation automobile sous couvert de la fluidifier. On sait que ceci est illusoire et va contre tous les efforts à faire pour développer les circulations actives (notamment le réseau vélo VIF) et les transports en commun. Les nuisances associées sont multiples : pollution, bruit, gaz à effet de serre (l'électrification n'étant pas un remède réel à tout cela), et atteintes aux espaces verts, à la biodiversité et aux continuités écologiques. Ceci concerne 192 km d'élargissements de voies et 56 km de voies nouvelles et ces projets doivent être stoppés. On peut citer en particulier le BIP (reliant les deux autoroutes A1 et A15) ou le pont sur la Seine à Athis Mons. Les transports en commun doivent privilégier les lignes de proximité vraiment utiles directement aux habitants (comme le tramway T11) ; alors qu'il faut renoncer aux lignes lourdes, inadaptées, qui relient des pôles d'activité entre eux sans servir aux habitants, comme les lignes M17, M18 et M19. Elles contribuent à l'artificialisation et encouragent l'urbanisation comme au Triangle de Gonesse. Le SDRIF doit s'engager pour la décroissance du transport aérien en refusant toute extension des aéroports de la région. Plus généralement le SDRIFE devrait s'attacher à lutter contre la dissociation entre zones d'emploi et zones d'habitat, à l'origine de nuisances liées aux transports et d'une moindre qualité de la vie, ce qu'il ne fait pas.</p>
Mail 6608				X												X	<p><u>Mme Crossard de Croissy-sur-Seine a écrit :</u></p> <p>Je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous la contribution de la Ville de Croissy-sur-Seine réalisée dans le cadre de l'enquête publique sur le SDRIF-E : « La Ville de Croissy-sur-Seine est très concernée par l'avenir des parcelles AP12, AP11, AP76 et AP8 situées sur son territoire. Sur ces parcelles, la Ville souhaiterait voir se développer plusieurs équipements d'intérêt public : une résidence pour jeunes actifs, un pensionnat pour l'école anglaise (la British School) située sur le territoire de Croissy mais également un centre de formation avec hébergement, restauration et conciergerie pouvant accueillir des jeunes pour les former dans un secteur dédié. Le site pourrait aussi accueillir un centre de Soins de Suite et Réadaptation (SSR). Ce projet permettrait donc de favoriser l'accès à un hébergement pour les jeunes actifs mais créerait également un nouveau pôle pour la formation de nos jeunes sur le territoire des Yvelines. »</p> <p>Par avance, merci pour la prise en compte de cette contribution.</p> <p>Pièce jointe absente</p>
Mail 6609				X												X	<p><u>Mme Beaulande maire d'Eaubonne a écrit :</u></p> <p>Le SDRIF-E ne propose que les communes constituant une polarité, dont Eaubonne fait partie, fassent l'objet d'une nouvelle phase de densification, dans un horizon proche. Je suis consciente que nous devons tous nous engager vers un territoire plus durable, sobre et résilient afin de faire face au changement climatique, permettre de mieux loger nos habitants et accueillir des populations nouvelles. Mais il est essentiel de tenir compte de la faisabilité des objectifs sur un territoire contraint, d'évaluer les conséquences sur les équipements publics ou les déplacements.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	La ville compte 22,6% de logements locatifs sociaux, et la Zac autour de la gare Ermont-Eaubonne se termine, témoignant de la phase de densification que nous venons de connaître et des efforts réalisés. L'attractivité, les contraintes de sous-sol ont provoqué une forte hausse du foncier. Les coûts de construction sont élevés, particulièrement pour le logement abordable. Les mutations de la ville sont complexes et longues à mettre en œuvre. Une augmentation de la densité de 17% d'ici 2040 n'est pas réaliste, et je demande que cette perspective soit revue à la baisse.
Mail 6610																	<p><u>M Berthon de Crisenoy a écrit :</u></p> <p>Au cœur du sujet puisqu'adjoint au maire de Crisenoy, petit village qui se bat contre une ZAC à vastes entrepôts logistiques et maintenant contre l'implantation d'une prison sur ses terres, il nous a paru incongru toutes les incohérences de ces deux dossiers qui se rejoignent. d'abord l'ampleur des projets sur une si petite commune rurale (670 habitants) avec des entrepôts logistiques dignes des manufactures chinoises (21 mètres de haut..des longueurs interminables.) alors que le projet initial prévoyait des petits terrains pour les artisans ou PME. La zone récemment créée sur notre voisin Saint Germain Laxis s'intègre bien à la commune et est directement connectée au réseau routier sans ankyloser le trafic. Ensuite une enquête a eu lieu à l'intérieur de la CCBRC afin de connaître les communes qui VEULENT intégrer de la ressource économique !! Certaines se sont positionnées pour, à l'inverse de notre village. Pourquoi ainsi s'obstiner et ne pas suivre les desideratas ainsi exprimés? Notre autre voisin s'est porté volontaire mais je pense qu'il regrettera plus tard la portée de son engagement, au détriment de la paisibilité d'un village rural. Et oui, car beaucoup l'oublie ou l'ignorent sciemment mais la majorité des gens qui est venue vivre à la campagne le fait pour fuir les désagréments de ces tumultes economico-logistico-urbains. Idem pour l'implantation de la prison de 1000 places sur notre périmètre (et oui, plus de prisonniers que d'habitants vous avez bien lu; encore une incohérence) . Soit-disant le meilleur terrain proche du tribunal de Melun. Ce qui est factuellement faux, pour preuve les études antérieures sur la CAMVS et surtout le nombre de friches industrielles qui peuvent être utilisées. Le seul argument est la dépollution des sols ! Mais qui doit faire respecter ces mêmes sols au départ des entreprises? ne serait-ce pas ce même Etat? Donc oui il lui incomberai de dépolluer et d'installer le personnel pénitentiaire ainsi que les gens incarcérés dans de bonnes conditions de proximité avec la ville préfecture, des services de restauration et de nettoyage facilement accessibles et surtout des transports existant !!! CELA est de votre DEVOIR de prendre en compte ces critères, à défaut du ministère de la justice qui s'attaque à un petit village rural par peur des élus de la plus grande ville de seine et marne. SOYEZ COHÉRENTS AVEC VOS FONCTIONS ET NE GASPILLES PAS NOS TERRES NOURRICIÈRES DANS UN BUT PUREMENT BUDGETAIRE !</p>
Mail 6611		X	X	X													<p><u>M Akoun d'Ozoir la Ferrière a écrit :</u></p> <p>Le projet porté par la CCPB pour la commune d'Ozoir la Ferrière qui propose de réaliser 1500 logements et une ZI sur des terres agricoles constitue à mes yeux une aberration et je compte sur la commission d'enquête afin de conserver le SDRIF-E tel qu'il est actuellement. Nonobstant les conséquences désastreuses sur le plan environnemental qu'entraînerait la réalisation de ce projet, cela rendrait la circulation sur la D354 extrêmement compliquée alors que celle-ci est déjà saturée le matin et en fin d'après-midi. A l'heure actuelle, le moindre petit incident provoque déjà des embouteillages importants (voir photo en PJ prise le samedi 2 mars à 18h19 : bouchon causé par la pluie et un véhicule en panne sur le pont au-dessus de la N4...)</p>
Mail 6612				X													<p><u>Mme Nedonsel de Paris a écrit :</u></p> <p>Vous trouverez ci-joint la contribution de la FNAIM Grand Paris au Schéma directeur de la Région Île-de-France. Le document joint salue les objectifs affichés dans le SDRIF-E de production de logements et de rénovation</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	massive du parc existant mais la FNAIM Grand Paris appelle la Région Île-de-France et les collectivités à se mobiliser et à saisir tous les outils permettant de répondre efficacement à la crise du logement. Par les propositions développées dans le document joint, la FNAIM Grand Paris participe à la promotion d'une politique du logement plus inclusive et solidaire, visant à garantir à tous les franciliens un accès à un logement décent et abordable. Pièce jointe : Les propositions de la FNAIM Grand Paris 2 objectifs, 6 actions pour répondre à la crise du logement en Ile-de-France. Objectif 1 : Mobiliser du foncier pour répondre à la tension du marché 1. La surélévation du bâti 2. Construire au-dessus d'espaces existants 3. Relancer les mises en chantier Objectif 2 : Remettre sur le marché des biens existants 4. Engager les collectivités dans une action politique responsable en faveur de la rénovation énergétique 5. Fournir des aides ciblées pour la réalisation des travaux de rénovation 6. Accompagner le financement des travaux de rénovation énergétique
Mail 6613			X													X	Anonyme de Montmorency a écrit : Je souhaite exprimer mon opposition forte à ce projet vieux et dépassé qui non seulement n'est plus en ligne avec les besoins actuels et les nouveaux modes de transports mais en plus serait une catastrophe pour les habitants, l'écologie, ou tout simplement le bien être de la personne. Sans entrer dans des explications déjà portées par un grand nombre reprenant la liste des arguments contre ce projet je tiens à signaler que le changement ne vaut et prévaut que si ce dernier vient améliorer quelque chose de tangible pour le plus grand nombre. Ce n'est clairement pas le cas ici et je rajouterai que les deniers de l'état peuvent en ces temps de crise être utilisés à meilleur usage.
Mail 6614		X	X		X			X				X					Anonyme de Montreuil a écrit : DEMOCRATIE Ce qui fait territoire et son aménagement, est avant tout l'affaire des citoyen.e.s, habitants de ce territoire. La démocratie participative doit être un préalable à chaque décision les concernant. Les élus et les décideurs se doivent de représenter leurs administré.e.s. • Aucune décision importante ne devrait pouvoir être prise sans consultation ou délibération des habitant.e.s. (pétitions et référendums sont des outils à généraliser) • Toute consultation et toute délibération, à quelque niveau que ce soit, doit être éclairée par des documents accessibles embrassant la totalité du sujet et, le recours à des personnes compétentes (habitants, usagers, salariés, chercheurs, experts, élus, conseils de citoyens de proximité, etc...) MAÎTRISER LA DENSIFICATION, SANCTUARISER LES ESPACES DE PLEINE TERRE ET LES PAYSAGES L'Île-de-France et la région la plus dense et urbanisée de notre pays provoquant une dégradation du cadre de vie de ses habitants : disparition des espaces naturels, pollution, engorgement des transports quotidiens, îlots de chaleur... Un rééquilibrage au niveau national doit être amorcée et la densification de notre région ralentie. Le modèle de la ville stationnaire doit devenir une réalité. • Réviser la carte des secteurs d'urbanisation ainsi que les seuils d'urbanisation liés : l'objectif de Zéro Artificialisation « Nette » à l'échelle de la région nécessite une réduction drastique de ces seuils qui doivent passer respectivement de 15% à 5% dans les communes pourvues d'une gare et de 10% à 3% ailleurs. Une règle Zéro Artificialisation brute (tous espaces non encore urbanisés, en incluant les jardins des particuliers, les parcs, squares, ou zones de loisirs constitués de pleine terre) et d'examiner le net lorsqu'il n'y aurait vraiment pas d'alternative au projet. • Faire le bilan des espaces verts, et de loisirs d'intérêt régional réalisés, et en augmenter

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	la liste - définir et imposer une surface minimum d'espaces verts par habitant à moins de 500m de leur domicile (pour rappel, recommandations de l'OMS =12m2 par habitants à moins de 300m). Rendre contraignante cette norme en préalable à la construction de nouveaux logements. • Introduire dans le futur schéma, des notions de trames noires (lutte contre la pollution lumineuse), brunes (continuité de pleine terre favorable à la biodiversité) et blanche (bruit) en complément des trames vertes et bleues). • requalifier les délaissés d'autoroutes ou de voies expressives non réalisées, devenues inutiles, pour en faire des espaces de respiration et des corridors écologiques. Sanctuariser les espaces de pleine terre existants, renaturer les surfaces bétonnée ou bitumées. Renoncer par exemple aux projets d'urbanisation aux abords de la porte de Montreuil, ainsi que le long du futur T1 à Montreuil (entre Romainville et Fontenay-sous-bois) pour créer des coulées verte (trame verte/corridor écologique) d'une vingtaine de mètres de large au moins. Protéger les terres agricoles et les espaces naturels (Zones Natura 2000, Parcs, Forêts, Prairies et Voies Fluviales) et les déclarer d'utilité publique, tout comme l'autonomie alimentaire régionale. • Aider les pratiques forestières respectueuses des écosystèmes forestiers et la sylviculture douce, notamment en excluant du bénéfice des subventions régionales les entreprises et propriétaires qui pratiquent les coupes rases (sauf impératif sanitaire), utilisent des engrais et des pesticides, réalisent des plantations en monocultures et utilisent des engins forestiers destructeurs des sols... TRANSPORTS Revoir en totalité l'organisation des transports routiers (de marchandises) en IdF pour transférer progressivement, mais rapidement, ces transports vers le ferroviaire et le fluvial. Cela afin de réduire les nuisances (bruit, pollution) et freiner la consommation de terre agricoles, boisées non encore artificialisées pour des projets d'infrastructures routières démesurées. Promouvoir un moratoire sur le Grand Paris Express et le Roissy Charles de Gaulle Express et prendre, on compte les vrais besoins de mobilité des habitants. Plutôt que de construire des transports lourds et coûteux qui traversent les territoires sans les desservir, préférer des modes plus légers, et décarbonnés: tram-train, tramways, Bus à Haut Niveau de Services, vélo (pistes cyclables sécurisées)... au service des habitants. Lancer le chantier de l'amélioration et l'entretien des lignes existantes -en particulier les RER A, B, C, D, E- est une priorité. Il y a urgence à rééquilibrer les territoires, (emplois à l'ouest, habitat à l'est) sortir des logiques de pôles et proposer des villes cohérentes répondant aux besoins d'habitats et d'emplois. Le but étant de diminuer les déplacements lointains et quotidiens.
Mail 6615			X													X	Mme Bayart de xxxx a écrit : vélo V7 : je vous demande de toute urgence de rectifier l'information erronée diffusée par la carte A vélo en IDF du site IDF-smart-services
Mail 6616			X													X	Mme Pereira da Costa de Deuil-la-Barre a écrit : Habitante de Deuil-La-Barre, je suis largement opposée à ce projet de construction du BIP Est, parce qu'il est contraire à toute préoccupation écologique. A l'heure où l'urgence climatique se manifeste à tous et où il est nécessaire de limiter la circulation des véhicules et de préserver au maximum les zones végétalisées, la construction du BIP est une aberration. Non seulement ce BIP EST est un axe de circulation dense, à quatre voies, mais en plus son aménagement conduirait à détruire des espaces naturels existants ! D'autre part, ce projet est scandaleux en termes de santé publique : il viendrait détériorer un peu plus la qualité de l'air, en apportant une grande quantité de particules fines dans une zone très densément habitée ! Je tiens d'ailleurs à signaler que cette zone est déjà largement exposée aux nuisances aériennes liées à la proximité de l'aéroport de Roissy. La forte augmentation du trafic aérien a déjà transformé notre ciel en une espèce d'autoroute, générant du bruit et de la pollution nuits et jours. Ajouter à ces nuisances, celles d'une autoroute terrestre est indécent et méprisant pour la population de cette zone. La santé des milliers d'enfants qui habitent ici n'a-t-elle aucune importance aux yeux de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	nos élus ? On ne peut pas reprocher aux citoyens de voter pour des partis d'extrêmes lorsqu'on les confronte à tant de mépris et de surdité. Pour toutes ces raisons, je suis donc opposée au projet du BIP et je serai très attentive aux choix et aux décisions de mes élus lors des prochaines élections.
Mail 6617		X	X	X													<p>Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière a écrit :</p> <p>Je demande à la Région Ile-De-France, pour la ville d'Ozoir-La-Ferrière, de donner un avis défavorable aux propositions de la Communauté de Communes du Pays Briard (CCPB) qui impactent les zones actuelles interdites à l'urbanisation sur des terres agricoles au sud de la RN1004 (ex RN4) et dans ses zones d'activité afin de respecter simplement les orientations du SDRIF-E selon sa version du 12 juillet 2023 et de rester ainsi en conformité avec les OR7, OR12, OR17, OR99, OR100 et la ZAN (Zone d'Artificialisation Nette). La proposition d'Ozoir-La-Ferrière semble ne pas tenir compte, en plus de la suppression de terres agricoles, de la proximité du faisceau de lignes électriques THT , du ruisseau de la Ménagerie et tous les autres paramètres liés à une telle urbanisation (réseau routier saturé, écoles , sécurité ,.....) Il faut noter que les communes d'Attilly et Lésigny sont opposées à la proposition faite par Ozoir. Dans le Dossier du SDRIF-E il est fait mention de l'amélioration du RER E , point que l'on ne retrouve pas dans le Projet du Grand Paris ! Autre question : ne pourrait-il pas dans le futur être envisager une Gare nouvelle TGV sur la branche d'Interconnexion au nord de Brie-Comte-Robert, représentant avec Melun un bassin de 300 000 habitants minimum, ce qui permettrait toutes les destinations province-province et alléger la Gare de Marne-La-Vallée</p>
Mail 6618		X		X													<p>M Rochette de Paris a écrit :</p> <p>Vous trouverez, en pièce jointe, la contribution du Pôle Habitat FFB Ile-de-France à l'enquête publique relative au SDRIF-E. La présente contribution intervient dans le cadre de l'enquête publique du projet de révision du SDRIF-E. Ce projet de révision appelle de la part du Pôle Habitat FFB Ile de France (Organisation professionnelle affiliée à la Fédération Française du Bâtiment, rassemblant en son sein : promoteurs immobiliers, constructeurs de maisons individuelles et aménageurs fonciers), des observations et des points de vigilance pouvant empêcher l'atteinte de certains objectifs du SDRIF-E, notamment en matière de renouvellement urbain, de densification et de production de logements abordables.</p> <p>Pièce jointe Contribution du Pôle Habitat FFB Une politique de sobriété foncière raisonnable Sur la production de 90 % de nouveaux logements en renouvellement urbain : Sur les obstacles à la densification : Le stationnement, La conservation des arbres de haute tige, Sur la limitation de l'extension urbaine : Un développement de l'offre de logements abordables ambitieux mais peu réalisable sans une relance du parcours résidentiel il faut absolument encourager l'acte de construire et supprimer toutes nouvelles exigences réglementaires ou label imposé par le SDRIF-E</p>
Mail 6619														X		X	<p>Anonyme de Sucy-en-Brie a écrit :</p> <p>Dans le cadre de la passation des terres agricoles en totalité. Pour préserver l'espace domaniale de Notre Dame. De nouvelles routes et transports en commun ne sont pas prévus. Actuellement route de la queue en Brie bouchée hebdomadairement. Contre la création de la prison. Sur ce site inadapté pour des mouvements de prisonniers, personnels, famille, livreurs. Très surchargé</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6620								X						X	X		Anonyme de Paris a écrit : Il est indispensable que le SDRIF-E donne réellement les moyens d'atteindre la "souveraineté alimentaire" et de préserver les écosystèmes naturels et les continuités écologiques. Les terres agricoles d'Île-de-France sont parmi les plus fertiles de France, et continuent pourtant d'être massivement artificialisées (le comble de l'hypocrisie étant d'avoir déplacé un campus d'agronomie précisément sur des terres agricoles précieuses à Saclay). C'est une aberration complète dans un monde où le réchauffement climatique et l'érosion de la biodiversité menacent les productions alimentaires à toutes les échelles (régionale et internationale), et où les objectifs affichés tant dans le SDRIF-E que par le gouvernement sont d'aller vers plus d'autonomie alimentaire. Une sanctuarisation de l'ensemble des terres agricoles du territoire est indispensable. De plus, il est impératif de proposer des mesures d'ampleurs (avec des exigences supérieures à celles proposées actuellement) afin d'atteindre l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (dans l'idéal, atteindre le Zéro artificialisation complet, et proposer en plus des mesures de restauration/renaturation d'espaces naturels). Ceci doit être couplé avec des mesures en faveur de la continuité écologique : avoir des objectifs clairs sur l'effacement des obstacles, des objectifs chiffrés de restauration/renaturation pour l'ensemble des corridors écologiques, la sanctuarisation des espaces et éléments naturels en ville doit avoir lieu
Mail 6621		X			X												Territoires en Liens Collectif Nord-Est Essonne a écrit : Veuillez trouver ci-jointe notre contribution à la fois en soutien aux associations locales du Nord-Est Essonne mais aussi sur la proposition d'intégrer les Tiers-Lieux comme enjeu d'intérêt régional dans les orientations réglementaires. Exemple OR 66 bis : Les Tiers-Lieux d'intérêt régional représentés par les figuré 1 sur les cartes « Maîtriser le développement urbain », « Développer l'indépendance productive régionale » et « Placer la nature au cœur du développement régional », sont des espaces ouverts au public, à créer ou étendre. Ils constituent des « équipements hybrides » destinés notamment à rééquilibrer l'offre des secteurs déficitaires, ils peuvent être verts en complément de l'OR 27. Les documents d'urbanisme doivent permettre leur réalisation. En synthèse, les habitant-es et les résident-es n'ont plus assez de temps pour se consacrer à certaines activités, il faut nous permettre d'en [re]trouver 2 pièces jointes :
Mail 6622		X	X	X	X			X						X			M Redon d'Environnement 93 de Gagny a écrit : Vous trouverez en Pièce Jointe notre contribution au SDRIF Pièce jointe de 27 pages 1. Préambule 3 2. Le plaidoyer contre l'artificialisation des sols dont ne s'est pas saisie la région Ile de France. 2.1. Artificialisation et impacts. 2.2. Artificialisation et ZAN : un « N » de trop. 2.3. Le retard de la région Ile de France 2.3.1. Une trajectoire destructrice 2.3.2. Un massacre de compétences 2.3.3. Le SRCE oublié 2.3.4. Des indicateurs inefficaces sinon indécents 3. Dérèglement climatique : dans le triptyque ZAN/ZEN/Zéro déchets le SDRIF choisit les mauvais scénarios. 3.1. Terres agricoles (OR 12)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>3.2. Limiter les exceptions à la préservation des espaces boisés et naturels : les gisements de minéraux</p> <p>3.3. Cartographier les zones humides et les zones d'expansion de crues à préserver</p> <p>3.4. Viser 100% de renouvellement urbain pour la production de logements</p> <p>3.5. Rendre obligatoire l'usage prioritaire de matériaux recyclés</p> <p>3.6. Conditionner la production de logements à un rééquilibrage Habitat-Emploi à l'échelle locale</p> <p>3.6.1. Polycentrisme</p> <p>3.6.2. Le cas de Grand Paris Grand Est</p> <p>4. Logement</p> <p>4.1. Dispositif anti-ghetto</p> <p>4.2. Encourager le développement du parc locatif social</p> <p>4.3. Un rééquilibrage nécessaire</p> <p>5. Transport et mobilité</p> <p>5.1. Infrastructures de transport en commun</p> <p>5.2. Transport routier (OR 129)</p> <p>5.3. Les cheminements actifs</p> <p>5.3.1. Plan Vélo (VIF)</p> <p>5.3.2. Marchabilité/Accès aux espaces ouverts</p> <p>5.4. Les transports de marchandises</p> <p>6. Santé et inégalités environnementales</p> <p>7. Cas spécifique des Murs à Pêches à Montreuil</p>
Mail 6623		X				X		X					X				<p><u>Mme Livrozet d'Ozoir-la-Ferrière a écrit :</u></p> <p>Principales Observations concernant le SDRIF-E (version du 12 juillet 2023) Elles se limitent à l'avis de la Communauté de communes des portes Briardes (CCPB) ayant pour but essentiel de transférer les constructions de logements demandées à Tournan et Gretz dans la version première du SDRIF 2023, de ces deux villes à Ozoir : Un simple déplacement de pastille- rond rouge sur une carte. La proposition concerne également le transfert d'activités de la zone industrielle existante dans la pastille d'habitat futur. L'exposé émanant de la ville d'Ozoir ne manque pas d'arguments sur le papier. Confronté à la vraie réalité, vécue par les habitants c'est une demande que je qualifie d'osée. En préambule, un état des lieux chiffré : « Afin de soutenir un accroissement démographique significatif, garant du futur, la ville a accueilli 2850 logements nouveaux depuis 2008 », est-il précisé dans l'avis. Ainsi selon le taux moyen, défini par l'Insee, de 2,5 habitants par logement, la population aurait cru de 7125 habitants. Mais non ! Toujours selon l'Insee, la population de la ville est désespérément stable : 20712 habitants en 2020 soit+5 depuis le début du siècle. Phénomène inexplicable et heureux pour les habitants fantômes car Ozoir est la ville où le bien-vivre, est en décroissance rapide, et « l'intensité heureuse » pas au rendez-vous. A moins que l'INSEE soit victime de calculs statistiques douteux, car à la base de la statistique, réside obligatoirement une réalité chiffrée, or la France ne réalise plus de recensement exhaustif depuis une trentaine d'années.... Voici donc la réalité dans la vraie vie actuelle des Ozoiriens : -Un encombrement par un trafic routier non maîtrisé, auquel ils n'étaient pas habitués (à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur), des difficultés de stationnement, zones bleues et contraventions, des incivilités dangereuses, excès de vitesse, et non-respect des piétons et rares cyclistes. A cet égard la publicité actuelle sur chaque rond-point pour l'aide à l'achat de vélos amuse bien la population confrontée à l'inexistence de pistes cyclables dignes de ce nom. -Parking de la gare RER insuffisant (emprunté par les voyageurs des villes alentour) et réseau de transport en commun insuffisant. -Pénurie de médecins et personnel</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	soignant en général (ceux qui restent ne prennent plus de patients, et les partants ne sont pas remplacés), la ville n'a pas bonne presse. -Infrastructures collectives sous-dimensionnées compte tenu des 2850 logements nouveaux sur un total existant de 8870. (Réseaux d'eau de pluie, d'eau potable en manque de renouvellement etc.) -Mixité sociale inversée : sur les logements en cours de livraison au centre- ville, (par exemple Nexity « côté Faubourg » où la proportion atteint 70% de logements sociaux en fin de programme, du fait des invendus repris par les bailleurs sociaux. Nous observons déjà « une ségrégation spatiale » évidente dans les quartiers neufs dépourvus d'espaces verts, rue Henri François, près de la gare. -Emploi raréfié par la disparition d'entreprises dans la zone artisanale et industrielle qualifiée de « mourante » par la ville pourtant responsable de sa gestion et de son manque d'attractivité. Cette municipalité avait promis une ville modèle à la campagne. Nous assistons à son déclin rapide faute de maîtrise de son développement urbain Considérons cette pastille rouge réclamée par le maire d'Ozoir, (via l'avis de la CCPB) et volontiers cédée par les communes sœurs de Gretz/Tournan L'argument principal : Ozoir désire se conformer à l'obligation d'offrir 25% de logements sociaux en 2030. Impossible à réaliser si l'on considère l'injonction de mixité sociale imposée par ailleurs. C'est mathématique. Il serait en revanche judicieux d'examiner le mode de calcul du nombre de logements sociaux obéissant à la définition : « logement construit avec l'aide de l'Etat, soumis à des règles de construction, gestion, attribution précises, avec loyers réglementés et accès conditionné à des ressources maximales ». L'investissement locatif lois Pinel, Scellier, Duflot, etc...répond parfaitement à cette définition. Et un nombre considérable de ce type de logements est réalisé à grand renfort de publicité dans la ville d'Ozoir. Or, ils ne sont pas comptabilisés dans le nombre des logements sociaux de la commune. C'est une erreur. De plus, la ville devrait également prendre en compte les habitants de l'hôtel à vocation sociale « le pavillon bleu » qui loge en longue durée des familles sans abri. A défaut cette course à un pourcentage mal calculé est aussi irréaliste que le nombre d'habitants Les avantages comparatifs des trois villes considérées dans l'avis OZOIR/TOURNAN/GRETZ : -Nuisances aériennes : La récente enquête d'utilité publique initiée par la DGAC terminée le 4 février 2020 a rappelé que la ville d'Ozoir subit une nuisance grave due à son survol par le couloir d'atterrissage des aéronefs vers Orly installé en 2000. Plus de 300 avions, en décélération, source de pollution et de bruit et d'atteintes graves à la santé des habitants. Or le projet de la DGAC consiste à resserrer ces survols qui emprunteront le même ciel d'Ozoir en épargnant complètement les cieux de Tournan et Gretz. Dans ce contexte, le bon sens et la demande de la Communauté de communes devrait à l'inverse concentrer les constructions de logements sur Gretz et Tournan pour accueillir les nouveaux habitants dans « les cadres de vie désirables » préconisés par le SDRIF environnemental. -Densité comparée des trois villes en cause : Gretz -jouit d'une densité de 626 habitants au Km2 avec 2654 logements. Tournan en Brie offre une densité de 545 avec 3676 logements. Et ...Ozoir, densité de 1329 avec 8870 logements. Le bon sens qui coïncide avec l'exigence de vie désirable préconisé par le SDRIF s'oppose là encore à cette demande étrange de glissement de pastille. -Les espaces verts et les équipements : : Les trois villes jouissent des forêts domaniales alentour avec une proximité plus facile pour Gretz. Les centres urbains des villes de Gretz et Tournan sont proches et facilement ralliés entre eux. En revanche, d'Ozoir à ces villes il faut obligatoirement franchir deux barrières naturelles que sont les routes à circulation intense la départementale 471 et la RN4. Au grand Dam des habitants d'Ozoir, car deux équipements majeurs manquent à ses habitants : La clinique régionale située à Tournan Le grand parc arboré du Val des Dames S'ajoutera bientôt à ce patrimoine l'aménagement en cours par la CCPB d'un centre aquatique entre Tournan et Gretz dont l'accessibilité pour les ozoiriens sera difficile à vélo. Les Ozoiriens, eux contrairement à l'argumentaire présenté par la commune concernant les espaces verts du Centre qui prennent en compte un cheminement vert en centre- ville privé et sous clé et le golfe également très privé, se rendent au Val des Dames en voiture.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Contrairement à la préconisation du SDRIF de jouir d'un espace vert à 10mns à pied de leur habitation. (Oh ! cet espace vert existe bien en plein centre-ville d'Ozoir, un parc vallonné autour d'un petit château qui a été offert à la municipalité en 2006 mais celle-ci a opté pour laisser la priorité à une SCI privée en lui consentant sa caution sur 14 millions d'euros contre une mesquine allée rétrocedée à la ville en bordure de ce grand parc inutilisé. Les contemporains de l'affaire n'empruntent cette allée qu'avec ressentiment). -Desserte RER E : Une gare dans chacune des trois villes dessert de manière équivalente la capitale. Cependant la gare de Tournan dispose d'un atout non négligeable : Dans le même gare un train par heure direct pour Paris, gare de l'est, beaucoup plus rapide surtout en journée quand le RER est omnibus Ainsi le bon sens ne joue pas en faveur d'Ozoir pour l'accueil de nouvelles populations si l'on considère la politique de bien-être humain erronée par le SDRIF-E. Cette pastille est décidément mieux située dans le document initial tant au regard de la ségrégation spatiale, des difficultés de transport, de l'la protection des terres agricoles, de la réduction des populations aux risques sonores....
Mail 6624			X													X	M Vermorel de Soisy-sous-Montmorency a écrit : Bip val d'Oise : Je suis contre ce projet, je demande la suppression de ce projet.
Mail 6625			X													X	Anonyme de Soisy-sous-Montmorency a écrit : Contre le BIP : La poursuite de ce projet me semble contrevenir en tout point à l'urgence climatique et la nécessité de réduire les émissions de CO2 et des particules fines. Sans oublier les villes coupées en deux, les espaces verts et leur biodiversité détruits, l'ajout de nuisances sonores à celles existantes déjà avec un trafic aérien en constante augmentation. Je souhaite le retrait définitif du projet.
Mail 6626			X	X													M Schaff de Montigny-le-Bretonneux a écrit : Île aux loisirs, abords de l'étang de St Quentin : Il est à mon sens souhaitable de conserver les zones naturelles et de les aménager de manière que l'ensemble reste un poumon d'oxygène pour la ville, déjà suffisamment densifié. Les nuisances sonores liées à la circulation de la N10 et N12 encadrant le site mériterait une densification des parties boisées. Cela devrait être aussi aménagé et surveiller pour pallier aux intrusions et installations sauvages de nomades. D'après ce j'ai pu lire, il est aussi question de démolir l'immeuble ex Orano, Areva sur le site de Bois Mouton...Pour quoi y faire? Dans quel intérêt.
Mail 6627																X	M Vincent de Savigny-sur-Orge a écrit : les champs électromagnétiques constituent un facteur physique présent dans l'environnement, occasionnant possiblement des nuisances. Il devient de plus en plus difficile d'ignorer les risques liés à l'exposition aux ondes électromagnétique. Tout d'abord parce que les ondes électromagnétiques sont classées par l'OMS comme « possiblement cancérigènes pour l'homme » (Catégorie 2B) Il serait, en conséquence, important de pouvoir prendre en compte ces facteurs dans l'aménagement du territoire qui se projette à 2040 au même titre que le SDRIF-E tient compte d'autres paramètres comme le bruit, la pollution des sols, de l'air. L'Ile-de-France est manifestement la Région de France dans laquelle on rencontre la plus grande densité d'antennes-relais et la plus grande population exposée aux radiofréquences induites par ces technologies, parfois dans des situations de grande proximité .Il faut prévoir des zones blanches pour ces citoyens
Mail 6628														X			Mme Martinez de Feucherolles a écrit L'Association Patrimoniale de la Plaine de Versailles souhaite soumettre un avis dans le cadre de l'enquête publique sur la révision du SDRIF que vous trouverez en PJ Notre association défend et protège depuis plus de 20 ans la région agricole qu'est la plaine de Versailles. Nous avons à cœur de préserver la qualité de ses paysages, œuvrant pour une urbanisation modérée ; de maintenir un

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	caractère rural en valorisant l'activité agricole et favorisant le bien vivre ensemble ; de protéger l'environnement et la biodiversité et enfin d'être garant de sa richesse patrimoniale. Ainsi, nous veillons à ce que ce patrimoine agricole, naturel, forestier et paysager de la Plaine soit préservé de façon durable, tout en étant conscients du besoin de développement économique local. C'est pourquoi l'Association de la Plaine de Versailles, en accord avec ses 3 collègues (élus, agriculteurs, société civile), demande impérativement que les emprises foncières se fassent prioritairement sur les secteurs en friche ou en déprise (même si certains peuvent être « agricoles »), afin qu'un développement harmonieux et à taille humaine puisse se réaliser tout en sauvegardant les surfaces agricoles spécialisées (en particulier maraîchage et arboriculture) qui sont des filières déjà fragilisées. L'association ne souhaite pas une urbanisation qui pénaliserait les agriculteurs, nous devons soutenir ces filières nourricières et en circuits courts qui contribuent à la résilience alimentaire de l'Ile de France d'autant plus que notre association est engagée dans un Projet Alimentaire Territorial et qu'il y a un enjeu fort sur le renouvellement des générations en agriculture. La Plaine de Versailles est un territoire agri-urbain où chacun doit trouver sa place en bonne intelligence, sans que ce soit l'un au détriment de l'autre, mais plutôt en valorisant des espaces aujourd'hui à l'abandon ou non valorisés
Mail 6629								X									Mme Leseney de Gentilly a écrit : Dans les ambitions de pleine terre, il me semble important de déartificialiser les espaces qui peuvent l'être : exemple, les cours d'école, De projets sont actuellement en cours dans notre ville de Gentilly, il est donc nécessaire de respecter une cohérence entre les projets locaux actuels et les ambitions à plus long terme en terme de cohésion du schéma de la ville, du flux de déplacement et des intermodalités
Mail 6630			X				X									X	M Tabou de Deuil-la-Barre a écrit : Je suis contre ce projet pour les raisons suivantes : - Destruction des espaces verts qui sont déjà très peu - Nuisance sonores avec la circulation - Pollution de l'air - Embouteillage avec toutes les entrées sorties. - Pas de valeur ajoutée pour nous, habitants de deuil la barre - Projet trop cher, on pourrait mieux utiliser notre argent (contribuable) pour des projets plus intéressants!!
Mail 6631														X			M Gay de l'Association Patrimoniale de la Plaine de Versailles a écrit : Notre association veille à ce que le patrimoine agricole, naturel, forestier et paysager de la Plaine soit préservé dans le temps, tout en étant consciente du besoin de développement économique local. C'est pourquoi l'Association de la Plaine de Versailles, en accord avec ses 3 collègues (élus, agriculteurs, société civile), demande impérativement que les emprises foncières se fassent prioritairement sur les secteurs en friche ou en déprise (même si certains peuvent être « agricoles »), afin qu'un développement harmonieux et à taille humaine puisse se réaliser tout en sauvegardant les surfaces agricoles spécialisées (en particulier maraîchage et arboriculture) qui sont des filières déjà fragilisées. L'association ne souhaite pas une urbanisation qui pénaliserait les agriculteurs, nous devons soutenir ces filières nourricières et en circuits courts qui contribuent à la résilience alimentaire de l'Ile de France d'autant plus que notre association est engagée dans un Projet Alimentaire Territorial et qu'il y a un enjeu fort sur le renouvellement des générations en agriculture. La Plaine de Versailles est un territoire agri-urbain où chacun doit trouver sa place en bonne intelligence, sans que ce soit l'un au détriment de l'autre, mais plutôt en valorisant des espaces aujourd'hui à l'abandon ou non valorisés
Mail 6632		X					X		X					X	X		Mme Ousserand de Groslay a écrit : le SDRIF-E comprend dans ces orientations de nombreuses déclarations d'intention soucieuses de la santé et de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>l'environnement, mais il comprend aussi toutes les dérogations possibles à ces principes pour permettre de nouvelles artificialisations massives.</p> <p>Alors que les autres régions françaises vont limiter de 50% par décennie leur artificialisation, l'IDF ne va la réduire que de 20%. Pourtant l'artificialisation y fait des ravages : dans le Val d'Oise, 64 hectares artificialisés par an entre 2012 et 2017, puis, 174 hectares par an entre 2017 et 2022 ! En somme, le SDRIF-E est une simple trajectoire non contraignante qui ne prévoit aucune sanction en cas de non-respect « alors que selon l'INSEE*, l'Île-de-France est la région la plus artificialisée (2/3 des surfaces cultivées ont disparu en IDF en 40 ans*) » e projet routier de l'Avenue du Parisis (ex BIP), qui ne serait pas réalisé au bénéfice des habitants des huit villes traversées, et auxquels il n'apporterait que des nuisances environnementales en contradiction avec le E du SDRIF, a été conçu pour assurer une jonction entre le port de Gennevilliers et les zones d'activité xautour de Roissy. Il attirerait une circulation faite surtout de camions, avec le bruit et les pollutions qui les accompagnent. Ce projet n'a sa place ni dans un plan pour la qualité de vie des habitants, ni dans une politique d'amélioration des transports. Le couloir naturel, que constitue l'emprise du BIP entre Soisy et Garges, doit être préservé et organisé pour y développer des activités de loisirs, d'agriculture ou de liaisons douces. Ce projet de route de 2X2 voies, datant de 1937 est obsolète, il doit être définitivement abandonné.</p> <p>Dans notre région la promotion du transport en commun est une nécessité et doit être une priorité chaque fois que c'est possible Il est important de raisonner en terme de « qualité des sols » et non pas seulement surfaces en ha. Il est nécessaire de faire un inventaire des sols et de sanctuariser en totalité les meilleurs d'entre eux. Dans la zone C du PEB des aéroports, les constructions individuelles non groupées dans un secteur déjà urbanisé sont autorisées, les opérations de renouvellement urbain le sont aussi, à condition qu'elles n'augmentent pas fortement la capacité d'accueil des communes Le SDRIF-E doit jouer son rôle de protection de la santé des Franciliens. Il est urgent de prévoir un plafonnement et une réduction du nombre de mouvements sur tous les aéroports d'Ile-de-France à un niveau permettant de réduire significativement le bruit et la pollution, d'établir un plan de réduction des vols de nuit, sur une période de huit heures consécutives, conformément aux recommandations de l'OMS</p> <p>Le SDRIF-E aurait dû intégrer un objectif de Zéro Artificialisation Brute (ZAB), rejeter toute artificialisation et encourager la réhabilitation du bâti existant et l'utilisation des friches « industrielles et tertiaires » (immeubles de bureaux inoccupés, etc). L'intégration de l'objectif ZAN (Zéro Artificialisation Nette) national serait le strict minimum acceptable à ce sujet. La séquence ERC (éviter, réduire, compenser) pour tout projet d'aménagement ou d'urbanisation aurait aussi pu être intégrée.</p> <p>Le SDRIF-E aurait dû protéger toutes les terres agricoles et les nappes phréatiques, ressources indispensables et précieuses offrant notamment une culture vivrière face au besoin d'augmenter notre résilience alimentaire, sans oublier que l'Île-de-France est la région la plus artificialisée.</p> <p>Le SDRIF-E aurait dû aussi sanctuariser les arbres existants et particulièrement les spécimens adultes qui constituent des puits de carbone, un rempart aux épisodes de forte chaleur mais qui sont la plupart du temps victimes des projets d'urbanisation au prétexte de « compensations » toujours insuffisantes et insatisfaisantes.</p> <p>L'urgence climatique doit être prise en compte par la région et des documents contraignants doivent en emaner pour y faire face rapidement</p>
Mail 6633			X													X	<p>M Ledru de Montmorency a écrit : Résident de Montmorency, j'ai appris que malgré les différentes décisions judiciaires rejetant le projet du BIP, certains élus s'obstinent à le promouvoir et multiplient les procédures pour le faire aboutir. Cette obstination me scandalise, parce qu'elle traduit un grand mépris pour les habitants du Val d'Oise et en particulier pour ceux qui</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	verraient le BIP passer à quelques rues de chez eux. Du mépris pour leur santé, parce qu'à cause du BIP ils seraient confrontés à encore plus de pollution. Du mépris pour leur cadre de vie, parce que le BIP générerait des nuisances sonores importantes, tout en détruisant des espaces verts auxquels ils sont attachés. Du mépris pour les nuisances qu'ils subissent déjà, exposés au trafic aérien qui s'amplifie d'année en année. Tant de mépris est révoltant. Je suis opposée au BIP et je serai très attentive au positionnement de mes élus dans ce débat (ceux de ma ville, de mon département et de ma région), car j'attends d'eux du respect et de la considération pour nos vies modestes.
Mail 6634																X	M Prieur de Sucy-en-Brie a écrit : Refus de la prison à Noiseau avec protection des terres agricoles - Suppression de la pastille / Sanctuarisation de la ceinture verte dans le Val-de-Marne, y compris des espaces agricoles et pas seulement des espaces boisés (forêt de Notre-Dame, espaces agricoles attenants, y compris la plaine de Noiseau. Je soutiens le SDRIF-E
Mail 6635	X	X		X			X	X									L'Association Le Perray Vert de Le Perray-en-Yvelines a écrit : Cette contribution et ses fichiers joints (même fichiers au format pdf et word) annule et remplace la précédente déposée au registre numérique le 14 mars à 22h40 Pour faciliter le travail des enquêteurs publics qui auraient déjà étudié la précédente : les évolutions apportées à la précédente sont identifiées en bas de ce texte. SOMMAIRE DU DOCUMENT JOINT 1 L'ASSOCIATION LE PERRAY VERT. 1 2 INTRODUCTION: PROJET SDRIF-E NON À LA HAUTEUR DES ENJEUX ACTUELS ET À VENIR 2 3 AVIS RELATIFS À TOUTE LA RÉGION.. 3 3.1 Avis : projet SDRIF-E non fondé sur un scénario d'évolution de la population. 3 3.2 Avis : Objectif de nouveaux logements excessif et dé corrélé des besoins. 4 3.3 Avis : Objectif ZAN très insuffisant. 5 3.4 Avis : Objectifs de production de logements non territorialisés.. .6 3.5 Avis : Potentiel d'urbanisation à 2km autour des gares. .6 3.6 Avis : Ignorance des PNR existants ou en projet... 6 3.7 Avis : Pas d'objectif chiffré de réduction des pollutions.. .6 4 AVIS RELATIFS À NOTRE TERRITOIRE LOCAL. 8 4.1 Avis : Capacités d'extension urbaine de Rambouillet Territoires. .8 4.2 Avis : Capacités d'extension urbaine du Perray en Yvelines... .8 4.3 Avis : Choix de la polarité du Perray en Yvelines.... 10 4.4 Avis : Réduction des nuisances sonores de la N10 au Perray en Yvelines... 12 4.5 Avis : Protection de la zone naturelle de la Perche aux Mares au Perray en Yvelines. .13 4.6 Avis : Protection des bois, haies et prairies au Perray en Yvelines.. 16 5 AVIS RELATIFS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE... .17 5.1 Avis : Cartes d'enquête publique peu précises... 17 5.2 Avis : Enquête publique trop tardive... 17 5.3 Avis : Processus d'enquête publique améliorable. 17 les évolutions apportées à la précédente contribution annulée et remplacée sont : Ajout de précisions au § 3.2 Avis : Objectif de nouveaux logements excessifs et dé corrélé des besoins Ajout d'un

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	§ 3.7 Avis : Pas d'objectifs chiffrés de réduction des pollutions Ajout de précisions chiffrées au § 4.2 Capacités 1.823 / 3.510 Export généré le 16/03/2024 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 15/03/2024 00:00:00 et le 15/03/2024 23:59:59d'extension urbaine du Perray en Yvelines Ajout d'une demande au § 4.3 Choix de la polarité du Perray en Yvelines Ajout d'un § 4.4 Avis : Réduction des nuisances sonores de la N10 au Perray en Yvelines Ajout de précisions au § 5.2 Avis : Enquête publique trop tardive Ajout de précisions au § 5.3 Avis : Enquête publique améliorable
Mail 6636				X													Anonyme de Montrouge a écrit : J'ai lu les objectifs du SDRIF-E et je trouve qu'il existe une difficulté à hiérarchiser les objectifs de croissance durable et équilibrée du plan et la réalité du terrain. Si je prends le cas de la ville de Montrouge et du quartier Plein-Sud, trois projets vont générer plus de nuisances et s'opposer aux objectifs recherchés car les priorités ne sont pas suffisamment hiérarchisées et contextualisées. Les projets Verdier-Brossellete- halles des éditions législatives et gare du Grand Paris ont pour objectif d'augmenter la densité de la population dans une zone très denses et peu arborées. Certes dans le langage local les squares deviennent des parcs mais la réalité est qu'un quartier dense va voir sa population être multipliée par l'augmentation des hauteurs. Dans le même temps, il n'y a pas d'augmentation au sol de la surface végétale, mais à terme une augmentation des nuisances sonores et une atteinte à la luminosité sur les étages situés en bas de ces derniers. S'il est dans la logique du temps de rénover des immeubles, ou de reconstruire voir de faire évoluer des fiches, ici le choix est de supprimer à terme la diversité des constructions et de la mixité sociale et de constructions pour réaliser une concentration de tours de plus de 10 étages. Le SDRIF-E parait intéressant mais il est vide de sens car les orientations ne sont pas contextualisées ou alors, il est tellement flou dans son organisation qu'il ne protège pas de projets peu compatibles avec une densité heureuse. Une ville comme Montrouge ne dispose absolument pas d'espaces publics de verdure en corrélation avec sa densité. Une accentuation de cette densité ne peut qu'engendrer une déshumanisation de la zone.
Mail 6637			X													X	Mme Barbezang de Soisy-sous-Montmorency a écrit : Contre le BIP : Nuisances écologiques bruit détérioration altération de l'espace déplacement groupe scolaire etc
Mail 6638				X													Anonyme de Guyancourt a écrit : plan "anti-ghetto" : une catastrophe : Vivant depuis plus de 30 ans dans une ville avec un taux de logement sociaux > 30%, je peux vous dire que ce n'est pas un ghetto et que dans les conditions actuelles, ce n'est absolument pas suffisant. Je trouve donc cette idée extrêmement inquiétante. D'autant que d'autres communes préfèrent payer des "amendes" que de construire les logements sociaux qui manquent!
Mail 6639			X				X										M Vinet de Mareil-Marly a écrit : Je demande l'inclusion de la zone N de Mareil-Marly dans le SRIF-E ainsi que la zone AUP1 définie dans le PLU de la commune. Mareil-Marly bénéficie encore d'un cadre de vie qui a su préserver la nature. Il convient donc de poursuivre cet effort de qualité de vie. Il se trouve que la zone AUP1 doit recevoir une zone d'activité au sud de la gare de Mareil-Marly. Actuellement le chemin de l'église assure un continuum avec le chemin du Clair en étant une zone bien végétalisée en communication directe avec les sentes qui parcourent des bois et des vergers. Il conviendrait dans le futur de conserver ce parcours qui respecte l'esprit rural et piétonnier de cette zone en en faisant une coulée verte qui permettrait de bien séparer ce quartier pavillonnaire de la future zone d'activité.
Mail 6640		X												X			Anonyme de Ozoir-la-Ferrière a écrit : Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser. Nous comptons sur la Commission d'Enquête et les équipes du SDRIF-E pour repousser définitivement ces demandes d'un autre âge.
Mail 6641			X												X		Anonyme de Rambouillet a écrit : Non au passage à 2x2 voies de la N10 au niveau de Rambouillet Pour lutter contre le réchauffement climatique il est essentiel, entre autres, de diminuer la circulation automobile au profit de modes collectifs ou actifs (dont le vélo). Le SDRIF-E a bien intégré cet objectif et on peut s'en réjouir. Le doublement de la N10 est en totale contradiction avec cet objectif : il ne peut qu'encourager la circulation automobile, augmenter la pollution chimique et sonore, imperméabiliser une vaste zone qui, pour le moment, reste verte. Bref, l'élargissement de la N 10 au niveau de Rambouillet relève d'une logique digne des années 60, à l'époque où Georges Pompidou voulait construire des autoroutes dans Paris
Mail 6642		X		X													Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser. Nous comptons sur la Commission d'Enquête et les équipes du SDRIF-E pour repousser définitivement ces demandes d'un autre âge.
Mail 6643			X		X			X						X			M Jouane de Bièvres a écrit : J'approuve pleinement la création du Parc de la Vallée de la Bièvre et de ses affluents - J'appuie la sauvegarde et le renforcement des espaces boisés et en particulier la Forêt Domaniale de Verrières et la trame boisée de la vallée de la Bièvre Je m'associe à la demande du Département de l'Essonne pour la création d'un réseau de transports en commun pratique pour desservir le nouvel hôpital à vocation régionale qui s'installe sur le plateau de Saclay. - Je demande la sanctuarisation des espaces agricoles de la région IDF pour deux raisons : - Rapprocher les producteurs des consommateurs (diminution de la production de CO2) - Sauvegarder la biodiversité dans notre région. Cette révision qui affiche l'objectif 2040 se doit d'assurer l'équilibre entre l'Urbanisation et la Préservation de la nature pour une meilleure qualité de vie pour les générations à venir! Compte tenu de mes remarques, j'é mets un avis favorable aux propositions que contenues dans ce projet de Révision du Schéma Directeur de la Région IDF. Avec l'espoir d'être entendu
Mail 6644		X		X										X			Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser. Nous comptons sur la Commission d'Enquête et les équipes du SDRIF-E pour repousser définitivement ces demandes d'un autre âge

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6645			X					X					X	X			<p><u>M. Durieux de Méry/Oise a écrit :</u></p> <p>Avis sur le SDRIF-E concernant la ville de Méry-sur-Oise et le Val d'Oise.</p> <p>Le SDRIF-E sanctuarise les zones agricoles et maraîchères déjà existantes et c'est une très bonne nouvelle. Cela permet de répondre à la nécessité d'avoir des circuits-courts pour l'alimentation et répondre à la politique de zéro artificialisation nette des sols. Il faudrait toutefois orienter ces zones agricoles vers plus de maraîchage afin de répondre aux enjeux d'alimentation des habitants et à terme d'alimenter les cuisines pour les écoles et portages de repas. Pour cela, l'installation d'une cuisine centrale pourrait répondre à ce besoin et aux recommandations du SDRIF-E de privilégier les circuits courts. La sanctuarisation de toute urbanisation aux franges de la nouvelle forêt de la Plaine de Pierrelaye, appelée maintenant la forêt de Maubuisson, est impérative puisqu'il est interdit de construire à moins de 50 mètres d'une forêt. C'est ce que préconise le SDRIF-E et c'est une bonne chose également. Le SDRIF-E ne parle pas des carrières souterraines de Méry-sur-Oise et de la ville à proximité de Saint-Ouen-l'Aumône comme pouvant être exploitées pour leurs gisement de pierres et cela devrait définitivement stopper tous les projets notamment sur la carrière du Fond de Vaux. Toutefois, il aurait été utile de proposer d'aménager un réseau de fraîcheur/chaleur grâce à cet enchevêtrement de carrières. Parmi les ajouts en termes de protection de l'environnement, l'île de Vaux pourrait devenir une réserve naturelle régionale. Au niveau des mobilités, les liaisons de bus ne sont pas assez confortées tous comme les pistes cyclables qui restent anecdotiques (les bandes cyclables ne protégeant aucunement les cyclistes et ne favorisant pas le report modal des déplacements de la voiture vers le vélo). Au final, le SDRIF-E apporte pour la ville de Méry-sur-Oise des garanties pour la préservation de l'environnement et la non artificialisation des sols. La révision du PLU entamée en 2021 et non encore abouti devra prendre en compte ces préconisations en y intégrant les manques soulevés et devra notamment s'inspirer de la requalification de certains quartiers selon le schéma de la page 79 du dossier "concevoir des projets de renouvellement urbain permettant l'amélioration de la qualité de vie de l'ensemble des habitants d'un quartier". Cette conception de l'aménagement permettra à la ville de Méry-sur-Oise de répondre à ses obligations d'atteintes des 25% de logements sociaux.</p> <p>Concernant le Val d'Oise :</p> <p>Parmi les projets à proscrire figurant dans le SDRIF-E :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le BIP (Boulevard Intercommunal du Paris). Ce projet détruirait un espace conséquent de biodiversité et ne répond pas aux attentes des Valdoisiens qui réclament d'avantage de transports en commun. Le prix de ces travaux permettrait de lancer sans plus attendre une nouvelle ligne de transports en commun notamment en développant des lignes de tramways. - Le Triangle de Gonesse doit être préservé de toute artificialisation des sols. Il apparaît incompréhensible de prévoir une cité scolaire internationale à cet endroit alors même qu'il est survolé jour et nuit par les avions de l'aéroport CDG. Une autre localisation de cet établissement peut être trouvée à proximité sur des terrains en friche. - Niveau transports : une voie de covoiturage sur l'A15 doit voir le jour, ce projet avait d'ailleurs été évoqué par le Préfet de Région, il est temps de développer le covoiturage sur le Val d'Oise et cet axe est à privilégier. - Energie renouvelable : le Parc Naturel du Vexin est un lieu qui pourrait recevoir des éoliennes afin de produire de l'énergie qui viendrait alimenter directement les habitants du Val d'Oise. - Le projet MAGEO (mise au gabarit européen de l'Oise) et le projet du canal Seine Nord-Europe vont accroître les risques d'inondations et de crues, rien n'est prévu pour limiter ces risques, au contraire la circulation de méga péniches avec ces projets vont abîmer les berges de l'Oise, à la place il faudrait développer le transport fluvial de passagers par une ligne qui pourrait passer de Compiègne jusqu'à Cergy-Pontoise.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6646		X												X		X	M. Tadjer d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : CONTRE LE PROJET DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES LES PORTES BRIARDES ET DE LA COMMUNE D'OZOIR. Le projet de changer le SDRIF-E porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir la Ferrière propose de réaliser 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles séculaires cultivées sans interruption. Il ne justifie pas les dommages qu'il entrainerait pour les milliers de personnes d'Ozoir, Lésigny et Férolles qui utilisent déjà la route Départementale 354 sans autre solution. Cette unique voie est déjà surchargée et bouchée de longues heures matin et soir. Ajouter 5000 résidents et des véhicules industriels serait une dégradation terrible des conditions de vie de toutes ces personnes.
Mail 6647								X						X		X	M. Mattera pour Bouygues immobilier a écrit : Dans le cadre de la commission d'enquête publique du SDRIF, nous vous prions de trouver en PJ les observations de Bouygues Immobilier pour sa parcelle cadastrée en section « AR », numéro 255 sur la commune de VILLENES SUR SEINE. La société Bouygues Immobilier est propriétaire de la parcelle cadastrée en section « AR », numéro 255 (ci-après "le Terrain") d'une contenance cadastrale de 22.041 m², sur la commune de Villennes-sur-Seine. Dans ce document le propriétaire expose les arguments conduisant à cette conclusion : Voilà les raisons pour lesquelles il apparaît que la cartographie du projet de SRDIF-E doit être corrigée afin de faire apparaître, sur le secteur "Breteuil", un pastillage identifiant les « capacités d'urbanisation » disponibles à proximité des gares. Telles sont les raisons pour lesquelles nous sollicitons de la commission d'enquête publique qu'elle propose à la Région, si possible sous la forme d'une réserve : - Le pastillage du secteur "Breteuil" au titre des « capacités d'urbanisation » dans le rayon de 2 kilomètres depuis la gare de Villennes-sur-Seine, notamment au droit du Terrain. - La suppression de l'identification du Terrain au titre de la préservation d'un espace agricole.
Mail 6648			X						X								L'Association Respire a écrit : Protéger la santé des enfants L'Association de défense de la qualité de l'air, Respire agit depuis plusieurs années pour démontrer l'urgence à diminuer la pollution de l'air à proximité des établissements publics accueillant des enfants, population dont la santé est extrêmement vulnérable aux impacts de la pollution atmosphérique. Les 5 premières années de la vie en particulier constituent une période critique pour éviter l'exposition précoce à la pollution de l'air. Celle-ci peut causer des maladies respiratoires, mais aussi cardio-vasculaires, diminuer l'espérance de vie et affecter le développement cognitif et la santé mentale. Pour notre association, ces constats alarmants soulignent l'intérêt à réduire la circulation automobile, principale source de pollution en milieu urbain, à proximité des établissements scolaires. Pour cela, la région peut agir via le SDRIF par le biais de plusieurs leviers : - Interdire la construction de nouveaux axes routiers à proximité d'établissements scolaires ; - Interdire la construction de nouveaux établissements scolaires à côté de gros axes routiers ; - Prévoir la piétonisation des rues d'écoles dès que possible, et dans le cas contraire, systématiser des aménagements alternatifs tendant à un apaisement de la circulation (élargissement des parvis, suppression de voies ou places de stationnement, végétalisation etc) à côté des écoles, en priorisant les écoles les plus polluées dans un premier temps - Mettre en place des politiques systématiques d'éco-mobilité scolaire pour inciter les parents et leurs enfants à se rendre à l'école sans utiliser de véhicules motorisés individuels.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	En plus de préserver la santé publique, ces différents leviers permettront d'agir sur des problématiques environnementales très actuelles, telles que la transformation des espaces publics pour favoriser la résilience des villes face au réchauffement climatique, ou la diminution des émissions de CO2 en favorisant le report modal vers des mobilités décarbonées.
Mail 6649		X	X		X				X								<p>M. Lours de Pontault-Combault a écrit Habitant PONTAULT COMBAULT quartier de la gare. Quartier avec de forte nuisance. 1) Cadre de vie : Forte croissance de la population ces dernières années. Moins de jardins et d'espaces vert, artificialisation des sols, moins d'oiseaux et insectes Train saturé, embouteillage, infrastructure en général. 2) Environnement : Nuisance sonore, Pollution, Poussières. Dans un rayon de moins 1km présence de : Train (RER E), A4, N104, aérodrome, Couloir aérien (atterrissage Orly). Entreprise de traitement des déchets du BT Je trouve le projet SDRIF-E pour 2040 contreproductif, à l'opposé des ambitions affichées pour notre environnement et le bien être en IDF. La densification demandée sur la commune de Pontault Combault n'apportera que plus de nuisance, la détérioration supplémentaire de l'environnement déjà mis à mal.</p>
Mail 6650																	<p>M. Mattera pour Bouygues immobilier a écrit : Idem mail 6647</p>
Mail 6651		X	X														<p>M. Durand de Draveil a écrit : Respect environnement. SDRIF 2040 POLARISER ET ÉQUILIBRER 28 ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES LES QUARTIERS À DENSIFIER À PROXIMITÉ DES GARES. Ces quartiers sont définis par un rayon de l'ordre de 1000 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 identifiés par le SDRIF sont figurés de manière indicative par le symbole sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. ORIENTATIONS Dans les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, à l'horizon 2030, à l'échelle communale, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 15%: • de la densité humaine (cf. 2.1 «Orientations communes»); • de la densité moyenne des espaces d'habitat. Les communes dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logements/hectare (soit deux fois la densité moyenne des espaces d'habitat du cœur de métropole-110 logements / hectare) doivent participer à l'effort de densification mais ne sont pas soumises au seuil fixé</p>
Mail 6652																X	<p>Anonyme de Vigneux a écrit : enquête publique est-elle prolongée de 15 jours, il semblerait que des avis SDRIF-e soient mis en délibération en avril sur des agglomérations. Une demande sur le délai de l'enquête publique, - Est-elle prolongée de 15 jours ? - le délai de 12 heures signifie : midi ou minuit ?</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6653				X	X												M. SAADAMA de Limay a écrit : Limiter les hauteurs maximums et les surfaces minimales des nouvelles constructions dans la seconde couronne Le schéma directeur devrait faire mention d'une hauteur maximale et d'une surface minimale dans les nouvelles constructions en seconde couronnes afin d'éviter une concentration à outrance de personnes créant une situation invivable pour les habitants. De même avoir un espace minimal de 20 à 30 m entre chaque bâtiment, là aussi afin de limiter les concentrations dans certains endroits comme à Limay, mantes ou Mantes la ville ou Buchelay et ainsi aérer l'espace avec l'implémentation de lieux de vie ou d'espace vert.
Mail 6654																	SPAM
Mail 6655		X															Anonyme de Pontault-Combault a écrit : Pour ce qui connecte notre secteur, la ville de Pontault-Combault 77340, la construction d'immeuble (en lieu et place de maisons individuelles démolies, mais pas que) est exponentielle depuis plusieurs années déjà, et court encore en 2024. Cette situation va à rebours des infrastructures existantes (circulation saturée, pollution, stationnement, école, diminution des espaces non bétonnés, quartier pavillonnaire en recul etc.). Cette expansion de l'habitat et de fait d'habitants, met un peu plus en exergue une situation déjà dramatique pour ce qui concerne les soins, énormes déficits de médecin généraliste (qui nous conduit parfois aux urgences d'un hôpital), de dentistes, dermatologue etc... De plus cette concentration de population n'est pas suivie par l'augmentation des services de sécurités (police) dans une ville où le commissariat a déjà été la cible plusieurs fois (tirs d'artifices) de la voyoucratie qui ne manque pas de croître elle aussi (émeutes). Les cambriolages et autres incivilités augmentent dans mon quartier. Pour toutes ces raisons et beaucoup d'autres (Trafic du RER -E déjà souvent perturbé en autre), nous nous apposons fermement aux exigences de densification que le projet de SDRIF-E souhaite nous imposer.
Mail 6656				X												X	Anonyme de Sarcelles a écrit : Contre le projet BIP tronçon est. Je demande le retrait de ce projet qui couperait ma ville en deux. Une grosse route qui va diviser la ville, c'est nul, ça va dégrader les conditions de vie, ça amènera le brut, la poussière, la pollution, ma sœur et son fils sont déjà asthmatique ! En plus, la route va détruire sur son passage des espaces verts, il y a déjà plein d'animaux qui disparaissent, même les oiseaux communs et les hérissons, et on veut encore les priver de leur habitat au profit d'une route !
Mail 6657					X			X									M. ROY pour SUEZ RR WS MINERALS a écrit : La société SUEZ RR IWS MINERALS France exploite sur les communes de Villeparisis et Courtry (77), une Installation de Stockage de Déchets Dangereux (ISDD). Ce site est une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) dont l'exploitation est régie par l'arrêté préfectoral du 18 juin 2020. A ce jour, les activités autorisées comprennent : Notre projet de poursuite de l'activité consiste en l'exploitation : • d'une installation de stockage de déchets dangereux sur la commune de Le Pin dans la continuité de celle déjà existante, elle-même située sur les communes de Villeparisis et de Courtry, et dont l'activité est actuellement autorisée jusqu'en 2025. Le projet portera ainsi la surface totale du site de 43 hectares à 67 hectares, pour une capacité complémentaire de stockage de déchets dangereux de 5.153.000 m3 sur 20 ans. • d'une usine de stabilisation des déchets. Il est ainsi prévu de poursuivre l'exploitation de l'usine actuelle ; • d'une plateforme de tri/transfert de terres polluées pour une quantité de 170.000 t/an, en poursuite de l'activité actuelle déjà autorisée ; • du maintien d'une plateforme de tri/transfert de déchets d'amiante, plomb, laine de roche conditionnée en big

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>bags.</p> <p>Dans l'avis des services de l'Etat du recueil des personnes publiques associés, l'Etat souhaite que des modifications puissent être apportée au projet de SDRIF-E afin notamment de permettre la réalisation de projets soutenus par l'Etat. Ainsi au chapitre 2.6 (page 26) de la partie relative aux "enjeux territorialisés et observations sur les cartes" (page 68 du recueil), l'Etat demande que : "Les cartographies du SDRIF devront être modifiées pour permettre la réalisation du projet d'extension de l'ISDD de Villeparisis sur le territoire de la commune du Pin : l'armature verte à sanctuariser doit être supprimée sur le secteur et une pastille d'urbanisation de 25 ha doit être ajoutée". SUEZ RR IWS MINERALS France ne peut que s'associer à cette demande et précise que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'Etat est porteur d'une procédure d'intérêt général visant à modifier le document d'urbanisme de la commune du Pin dans le cadre de la réalisation de ce projet, • Les mesures de compensations en faveur de la biodiversité et le réaménagement du site prévu par le projet (végétalisation) permettra, une forme de sanctuarisation au droit du projet qui s'intégrera au sein de l'armature verte. Enfin cette demande est également cohérente avec l'OR89 du projet de SDRIF-E qui précise que : "Une enveloppe de capacités d'urbanisation non cartographiées est prévue pour les projets permettant la mise en œuvre de la transition environnementale, d'intérêt régional. [...] Les projets pour lesquels l'enveloppe de capacités d'urbanisation dédiée à la transition environnementale peut être mobilisée sont les suivants : • ouvrages et installations de production d'énergies renouvelables (méthaniseur, éoliennes, installations photovoltaïques, puits géothermiques, chaufferies biomasse et unités locales de production d'hydrogène renouvelable complémentaire aux ENR&R) ; équipements et installations associés à la production et à la distribution d'énergie (centrales électriques bas-carbone, postes électriques, réseaux) et à la distribution d'eau et à l'assainissement (réseaux, stations d'épuration, etc.) ; • installations dédiées à l'économie circulaire suivantes : - les équipements de collecte ou de tri favorisant la réduction des déchets ou leur recyclage (déchèteries, centres de tri ou installations de démantèlement), - les installations de valorisation matière et énergétique (concassage, compostage, recyclage, combustion), - les installations de stockage des déchets (ISDI, ISDND, ISDD). • ouvrages de rétablissement de continuités écologiques pour la faune (barrages hydrauliques incluant une passe à poissons, passages faune installés sur les infrastructures routières ou ferroviaires...)."
Mail 6658																X	<p><u>Mme MEUNIER d'Orgeval a écrit :</u></p> <p>Nous recommandons que les dispositions d'urbanisme des PLU intègrent des limitations de hauteurs des immeubles y compris ceux destinés à des LLS, au niveau moyen des constructions existantes dans l'environnement immédiat.</p>
Mail 6659		X			X								X				<p><u>M. et Mme PORTEBOEUF de Pontault-Combault ont écrit :</u></p> <p>Nous habitons depuis 38 ans à Pontault-Combault et avons vu les conséquences de l'augmentation du nombre d'habitants dans une ville de conception ancienne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - saturation des espaces: rues étroites ne permettant plus la fluidité de la circulation des voitures et des transports en commun, et conduisant tout aménagement au profit des déplacements en vélo, comme les pistes cyclables, à se faire au détriment des piétons (notamment des familles avec enfants et poussettes, et des personnes âgées) - disparition de petits commerces en centre-ville au profit de centres commerciaux en périphérie qui nécessitent d'avoir une voiture pour s'y rendre - difficulté de plus en plus grande des services publics à s'adapter aux besoins liés à l'augmentation de la population urbaine

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	- problème d'épuisement à venir des ressources en eau avec le changement climatique bien présent (cf. l'été 2023) - traitement des déchets de plus en plus volumineux - force est de constater que l'on envisage toujours d'anéantir, pour les générations futures, des terres cultivables, contrairement aux objectifs affichés par le SDRIF-E.
Mail 6660			X		X												<u>Mme CHOONARAH de Carrières-sous-Poissy a écrit :</u> A104Bis - Enquête publique de la région Ile De France sur son aménagement (SDRIF-E). Ce projet présente plus de risques que d'opportunités. Nuisances sonores, pollution, saturation des axes routiers en amont et aval, destruction de la biodiversité... Opportunité aucune. Ce serait donc une aberration. Un nouveau pont traversant la Seine entre Triel-sur-Seine et Villennes-sur-Seine pour désengorger Poissy et Verneuil-sur-Seine serait plus adéquat. A bon entendeur !
Mail 6661																X	<u>Anonyme de Villeneuve-le-Roi a écrit :</u> Annulation projet port Haropa/Élargissement couvre-feu aéroport Orly. Annulation du projet de port Haropa à Ablon sur seine pour le maintien d'un bon cadre de vie dans une ville à taille humaine. Pour l'élargissement du couvre-feu de l'aéroport d'Orly de 23h00 à 6h00 au lieu de 23h30 à 6h00.
Mail 6662		X	X														<u>Anonyme de Feucherolles a écrit :</u> Nouveau projet de zone d'activité à Feucherolles et Davron (28 ha). Nous nous opposons fortement à ce projet de nouvelle zone d'activité à Feucherolles et Davron, d'urbanisation sur une zone agricole dans un contexte d'obligation collective d'écologie et du retour à la nature. Non à l'urbanisation, non au trafic routier, les nuisances sonores et pollutions, les coûts que cela va générer pour les riverains. Et encore une nouvelle zone d'activité ! Ne croyez-vous pas qu'il n'est pas temps de mettre fin à tous ces constructions qui dénaturent le paysage, dans une région qui jusque-là était relativement protégée. Nous résidons à Feucherolles depuis 25 ans et ne voulons pas être témoins d'une destruction pure et simple de notre environnement dans lequel nous vivons et pour lequel nous avons mis un prix pour être au calme et dans la verdure de l'Ile de France ! NON ! STOP ! NOUS NOUS OPPOSONS A CE PROJET.
Mail 6663			X														<u>Mme LE CŒUR de Champs/Marne a écrit :</u> S'OPPOSER AUX PROJETS ROUTIERS. En tant qu'habitante de Champs sur Marne très impactée par le Grand Paris, je m'oppose aux projets routiers et de construction car l'impact de ces travaux interminables sur notre secteur ont contribué à détruire les bois dans nos quartiers et rendent notre environnement bétonné. Cela crée des îlots de chaleur en été. Quand il pleut les routes sont inondées et dangereuses car l'eau n'est plus absorbée par le sol. L'ambition de la région d'atteindre le Zéro Emission Nette (ZEN) de Gaz à Effet de Serre à l'horizon 2040 est un leurre et un mensonge si la Région maintient des objectifs de développement des infrastructures routières et de logements. En effet, créer 192 km d'élargissement de voiries et 56 km de nouvelles voies de circulation routières, entraînera inévitablement l'accroissement du trafic et donc les émissions de CO2 ; Cela ne permettra pas d'aboutir au ZEN. Pour réellement contribuer à l'atténuation du changement climatique global, en préservant les écosystèmes naturels et les terres agricoles, la région doit prendre des mesures plus ambitieuses pour renforcer l'utilisation des modes de déplacements actifs et collectifs existants, et rapprocher l'habitat avec les lieux d'activités.
Mail 6664					X											X	<u>Anonyme de Sucy-en-Brie a écrit :</u> Contre la prison. nous avons besoin de nos agriculteurs et je suis fière de les soutenir dans leur combat... Je suis contre la prison

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6665			X														de Noiseau, c'est en contradiction avec la politique de l'environnement ...NON A LA PRISON Anonyme de Cachan a écrit : Mise en cohérence du polycentrisme affirmé de la région dans le projet de SDRIF-E et de la gamme tarifaire des transports en commun. Le chapitre 5 d'une vingtaine de pages est consacré aux mobilités. La section 5.2 est dédiée à l'organisation des mobilités de proximité à l'échelle des bassins de vie. C'est un objectif très louable et j'y souscris pleinement, mais il y a un terme que je ne trouve à aucun moment dans ce chapitre, ni même dans le document soumis à l'enquête : le terme "gamme tarifaire", ni même le simple mot "tarif". Pourtant, un service de transport se définit par un itinéraire, une fréquence de desserte et une gamme tarifaire. La Région Ile de France est l'Autorité organisatrice des transports via IdFM. On constate que les principes tarifaires appliqués vont à l'encontre du polycentrisme. Le pass Navigo à tarif unique est emblématique de l'héritage du concept des années 1970 de trajets domicile-travail (les migrations alternantes) focalisés sur Paris et sa première couronne, financé par le versement mobilité (ex versement transport) des entreprises et le remboursement au salarié de 50% du prix par son employeur. Finalement, le titulaire d'un pass Navigo ne paye que 18% du prix de ses trajets. Pour le reste, hors les collégiens, lycéens et étudiants qui bénéficient de carte Imagin'R, les autres voyagent avec des tickets origine-destination et/ou une carte Navigo Easy ou Liberté + (à quand une carte à débit qui permet de voyager partout ?), à des tarifs qui couvrent à 65%, voire 70% le coût de leur trajet. C'est déjà une iniquité manifeste. Les personnes qui ne se déplacent pas régulièrement peinent à justifier l'achat d'un pass Navigo mensuel ou hebdomadaire. J'en ai fait l'expérience, même en étant senior avec une carte à 50% de réduction. J'en viens maintenant aux déplacements de proximité : les tarifs à l'unité ou même par carte sont beaucoup trop élevés. Le passage des tickets en carnet à la carte multi voyage a un effet immédiat sur les familles, notamment à faibles revenus : on sait partager un carnet de tickets entre les membres d'une famille, pas une carte. Pour tout arranger alors que la carte Navigo Easy n'est pas nominative puisqu'elle n'est porteuse d'aucun droit particulier, le système empêche de l'utiliser à deux : cela n'existe nulle part ailleurs, ni en France, ni dans des villes étrangères où je me suis rendu. Cela signifie une mise de fonds substantielle pas abordable pour toutes les familles. Certaines intercommunalités ont mis en place des services locaux, sous convention avec IdFM : elles ne peuvent réglementairement moduler la tarification. C'est soit la tarification IdFM, soit la gratuité, une gratuité qui leur coûte cher. Je souhaite donc qu'Ile de France Mobilités mette en place une tarification cohérente avec l'objectif d'un développement d'une mobilité de proximité, avec par exemple : - des unités moins chères pour des trajets en bus ou tram "secs" (sans correspondance autorisée), - plus généralement des unités de transport débitées d'un compte en fonction du service fourni (mode de transport, longueur du trajet, fréquence par exemple) - des pass de proximité forfaitaires selon un zonage alvéolaire, une gamme sur laquelle pourraient s'appuyer les autorités organisatrices de mobilités de proximité. Ce type d'évolution se justifie d'autant plus avec le développement du télétravail qui correspond à une forte demande de la société.
Mail 6666		X	X														M. BERDOULAT d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : Refuser les modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB. - La Communauté de Communes des Portes Briardes propose de modifier le SDRIF-E pourtant établi après des années de travail et de concertation. Le projet pharaonique de construction de 1500 logements et d'un Zone

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6667			X		X												Industrielle dans une zone qui l'interdit entraînerait des années de travaux et des perturbations plus que gênantes pour tous ceux qui habitent à proximité. Notamment pour les milliers de résidents qui utilisent la route D354 déjà extrêmement encombrée matin et soir.
Mail 6668					X												Anonyme de Claye-Souilly a écrit : Île-de-France plus verte, Claye-Souilly plus vert. Pour une Île-de-France plus verte, Il faut prévoir des solutions de contournement des "goulots d'étranglements routiers" qui aggravent fortement la Pollution atmosphérique et détériorent nos vies. Un exemple que je vis tous les jours, un Bouchon de 5 kms (minimum) quotidien sur la D212 entre Compans et la sortie de Claye-Souilly (dans les deux sens). Les automobilistes qui partent et reviennent du travail en petite couronne d'IDF, doivent pouvoir emprunter des routes secondaires qui ne passent pas en pleine ville.
Mail 6669		X	X			X											M. BERTHELIN a écrit : Observations de la commune de Poincy : Après analyse des documents mis à l'enquête publique, il apparaît une incompatibilité locale entre les différents documents et prescriptions du SDRIF E sur la commune de Poincy. En effet : • Sur la carte maîtriser le développement urbain il est prévu une « fleur verte » correspondant à la création d'un espace vert urbain ainsi que' un marquage vert « encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional. • Sur la carte développer l'indépendance productive régionale, il est figuré sur la commune de Poincy une pastille à l'endroit de l'embranchement fer existant « créer le site multimodal ou renforcer le potentiel multimodal du site », et également une trame « préserver l'espace agricole » Ces deux registres de prescriptions graphiques associées aux orientations d'aménagement figurées dans la partie texte s'entrechoquent et ne peuvent être conservés ensemble. Il importe de rappeler le contenu des orientations d'aménagements : • OR 101 Les documents d'urbanisme favorisent le maintien de l'activité économique effective des autres sites d'activités économiques existants et prévoient les conditions d'un environnement compatible avec leur activité, ainsi que le maintien de leur accessibilité, le cas échéant en préservant les embranchements ferroviaires. Le cœur d'agglomération représente une zone de vigilance pour le maintien de ces sites, compte tenu de sa densité et du contexte urbain particulièrement contraint. Les sites d'activités économiques d'une superficie de 5 hectares et plus sont représentés par un aplat 2 sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ». Dans le cœur d'agglomération, si le maintien sur un tel site de tout ou partie de l'activité économique n'est pas possible, sa suppression doit être compensée, sur le territoire couvert par le document d'urbanisme, par la création d'un autre site à vocation équivalente ou par la création, sur un autre site, de capacités équivalentes d'accueil d'activités économiques. • OR 113 Les terrains d'emprise affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, aéroports, sites multimodaux) doivent être conservés à ces usages. Une relocalisation est possible à condition que son bilan soit aussi avantageux en termes de service rendu, de préservation de l'environnement et de protection des populations. • OR 115 Les sites multimodaux existants doivent être maintenus et leur emprise préservée pour ne pas obérer le développement plus durable à venir. La localisation des sites multimodaux à préserver est indiquée par le figuré

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ».</p> <ul style="list-style-type: none"> • OR 117 L'accessibilité routière, et le cas échéant ferroviaire, des sites bord à voie d'eau ou ferroviaires dédiés aux marchandises, aux matériaux de construction et aux déchets, qui sont soumis à de fortes pressions, devra être garantie. L'urbanisation dans leur environnement immédiat devra être compatible avec leur activité. • OR 121 Pour accompagner le développement ferroviaire envisagé, en particulier du transport combiné, les équipements d'interface entre le rail et la route devront être maintenus. Afin de favoriser l'approvisionnement de l'Île-de-France en matériaux de construction par le mode ferroviaire, les emprises des installations terminales embranchées (ITE) existantes ou potentiellement exploitables doivent être préservées, en particulier au sein de l'hypercentre et du cœur d'agglomération. Leur accès au réseau ferroviaire fret et mixte doit être maintenu. <p>Il est primordial de bien comprendre qu'à cet endroit sur la commune de Poincy, il existe non seulement un embranchement fer non valorisé et non utilisé actuellement, mais également des installations de stockage et valorisation des matériaux indispensables localement au secteur du bâtiment et des travaux publics avec une autorisation de construction de port fluvial sur la Marne. Ce site de Poincy, constitue dans le secteur est de la région Ile de France, une opportunité exceptionnelle de développement d'un site d'activités économiques tri modale. Conscient de cet enjeu très fort à l'échelle locale, mais également à l'échelle régionale, la commune de Poincy dans son PLU récemment approuvé, a prévu les possibilités de ce développement trimodale à cet endroit stratégique en créant une OAP (que vous trouverez ci-joint en annexe) qui conjuguent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • réhabilitation d'un secteur industriel dégradé, • valorisation d'activités industrielles existantes sur cette emprise, • protection de l'environnement • amélioration du cadre de vie des habitants (nuisances liées à la circulation routière (OR 70 du SDRIF E). • Approche particulièrement économe de la consommation de l'espace au PLU au regard notamment des possibilités offertes par le SDRIF actuellement applicable sur la commune (OR 77 du SDRIF E) et de l'impact sur les espaces agricoles in situ. Cette OAP permet notamment la poursuite et le développement des activités pérennes actuellement autorisées par l'arrêté préfectoral no 2019/DRIEEIUD77/063 du 18 juillet 2019 (installation de traitement des matériaux bruts, installation de recyclage de béton issu de chantiers de démolition, plate-forme de transit de matériaux, centrale de fabrication de béton prêt à l'emploi, port fluvial sur La Marne). <p>Mais cette OAP permet également une quadruple fonction au bénéfice de la zone d'activités de Meaux/Poincy et plus globalement pour l'ensemble de la communauté d'agglomération du pays de Meaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le développement d'activités associées à un accès direct à un port fluvial sur la Marne • Le développement d'activités liées à la redynamisation de l'embranchement fer disponible • La revalorisation économique du secteur de la rue de la Briqueterie en partie en déshérence qui nécessite une requalification pour faciliter l'émergence du nouveau dynamisme local d'activités économiques. • L'amélioration des conditions de desserte routière limitant le trafic dans le bourg de Poincy et supprimant l'impasse de la rue de la Briqueterie qui participe à la non-qualité du secteur évoqué ci-dessus et aux difficultés de valorisation économique et de desserte en transport en commun. Les terrains disponibles aux abords de l'embranchement fer existant sont une opportunité pour mettre en place le développement de l'embranchement fer existant et assurer une fonctionnalité trimodale dans de bonnes conditions. Ce projet de développement local constitue à l'échelle du Pays de Meaux et du Nord du département la seule opportunité de mis en place d'une desserte trimodale d'une zone d'activité à proximité immédiate d'un ensemble urbain important. Sa mise en œuvre participera à la réduction du trafic routier notamment en offrant la possibilité par voie fluviale/ou ferrée, d'apport et/ou l'évacuation des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	matériaux pondéreux indispensable aux secteurs du bâtiment et des travaux publics ainsi que les espaces nécessaires à la mise en œuvre locale du recyclage des matériaux. À l'échelle de la communauté d'agglomération, il convient de noter qu'aucune autre zone d'activité existante ou projetée ou même envisagée ne permet la mise en place de cette desserte trimodale. Il s'agit donc d'un complément particulièrement intéressant pour les pôles d'activités existants et qu'il conviendrait de mettre en œuvre. Ce projet est donc de nature non seulement à créer de nouveaux emplois, mais également à faciliter le maintien et la conquête des emplois dans les secteurs déjà bâtis qui mutent du fait de l'évolution de l'activité économique. Il s'agit d'un accélérateur de croissance locale et durable qu'il convient de soutenir. Dans ce projet il s'agit avant tout de valoriser les potentialités du site dans une démarche développement durable qui prend en compte, non seulement une approche globale de desserte et de valorisation pour les matériaux liés à la construction et aux travaux publics et leur recyclage, mais également la requalification des parties en déshérence et la protection les espaces naturels d'intérêt écologiques à préserver. À ce propos il convient de souligner que la MRAe dans son avis sur le PLU de Poincy avait souligné l'intérêt le projet de réaliser une zone trimodale fer- fleuve-route à cet endroit. En conclusion, la commune de Poincy en conformité avec les orientations d'aménagement du SDRIF E mis à l'enquête publique et rappelée ci-devant, souhaite les modifications suivantes, il convient donc : - sur la carte maîtriser le développement urbain dont l'extrait est situé ci-après -de supprimer la « fleur verte » correspondant à la création d'un espace vert urbain o De supprimer ou repositionner de façon adaptée le marquage vert « encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional » situé le long de la voie ferrée et du canal de l'Ourcq o De mettre en place un secteur d'urbanisation préférentielle à cet endroit - Sur la carte développer l'indépendance productive régionale, o supprimer à cet endroit le figuré préserver l'espace agricole Il est important de noter que les modifications demandées sont de nature à permettra en particulier de se conformer aux orientations d'aménagement du SDRIF E figurées ci-devant. La commune de Poincy, reste à la disposition de la commission d'enquête pour lui fournir tous les éléments complémentaires qu'elle souhaiterait et la recevoir sur Poincy si elle le désire.
Mail 6670			X													X	Mme ROSLAGADEC de Saint-Brice a écrit : Non au BIP et à l'artificialisation du triangle de Gonesse. Compte tenu de l'urgence climatique, il est urgent de limiter les déplacements individuels routiers générateurs de pollution. Si un projet devait naitre sur le tracé du B.I.P. il devrait inclure des transports en commun propres, des voies cyclables. Absolument pas de 4 voies polluantes charriant des camions de livraison. Dans le même esprit l'artificialisation des terres les plus fertiles d'Ile de France doivent être réservées à l'agriculture exclusivement, permettant une production alimentaire locale. Le Val d'Oise produit des céréales, mais beaucoup trop peu de cultures maraichères.
Mail 6671		X	X														Anonyme a écrit : IDF objectif 2040 Ozoir- la- ferrière. Je m'oppose au projet de densification d'Ozoir la Ferrière en raison de: Infrastructure routière déficiente (voies d'accès à la ville et rues existantes insuffisantes à absorber le trafic actuel aux heures de pointe et parking notamment toujours insuffisant à l'usage lors des dernières réalisations) Une densification de l'habitat ne ferait qu'aggraver les difficultés Sous dimensionnement des réseaux d'évacuation des eaux usées et pluviales. Bétonisation des surfaces alors que Ozoir connaît des problèmes d'inondations ou d'évacuation des épisodes orageux récents malgré les drainages trentenaires aujourd'hui (quartier de la Doutré par exemple Sous

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	dimensionnement des services scolaires et de garde d'enfants de tous type pour accueillir la nouvelle population. Constatation d'une montée de l'insécurité renforcée à la densification déjà réalisée sur Ozoir Utilisation de terres à usage agricole de valeur qui doivent être préservé pour les générations futures. Les projets actuels de densification ne feront qu'empirer la dégradation du cadre vie d'Ozoir vécu depuis 30 ans en l'absence de mesures pour corriger les déficiences énumérer ci-dessus.
Mail 6672		X				X		X									<p>Mme LIVROZET d'Ozoir-la-Ferrière a écrit :</p> <p>Contribution SDRIF-E avis CCPB Ozoir la Ferrière suite premier envoi (pièce jointe non publiée). Suite de la précédente contribution L'argumentaire déployé dans l'avis des pages 623 et 627 :</p> <p>Concernant la zone d'activité à déplacer : « La zone d'activité est mourante, elle a des conséquences néfastes environnementales et sur la santé des habitants, les locaux sont vides », assertions agrémentées de photos de gros camions dans les rues de la zone d'activité. Ce reproche peut être fait à la gestion de la municipalité depuis 20 ans Or, c'est l'argument utilisé pour transformer les sites d'activité en habitat comme ce qui vient d'être fait dans la rue Henri François avec ses 1000 logements. (En particulier suite à la cession de locaux municipaux) Et qui plus est d'un projet de transfert sur des zones agricoles. C'est une double transgression d'une part des OR 99 -100, prévoyant de sanctuariser les sites d'activité d'intérêt régional, développer prioritairement l'activité économique dans les espaces urbains existants et d'autre part de l'OR 12 concernant les espaces agricoles à préserver. Concernant les friches visées par l'OR 100, la commune d'Ozoir dispose de friches en effet dont l'une d'elle depuis plus de trente ans, en centre-ville, av Maurice Chevalier au lieudit « Usine François » rebaptisée par les voisins « « la forêt vierge » pour laquelle les demandes de réaménagement des habitants sont restés lettre morte. (Photo jointe). Paradoxe : On désire séparer les entreprises de l'habitat là où elles sont installées en lisière de ville près de la gare pour les réunir dans un nouveau quartier identiquement composé hors de la ville sur les terres agricoles. L'argumentaire est spécieux...Concernant les terrains agricoles recevant la pastille destinée à la construction de logements : Selon le projet de la page 627 (pages 15 et 16 de l'avis de la CCPB) les parcelles agricoles à désanctuariser sont destinées à recevoir -un « nouveau quartier pensé comme un jardin en lieu et place de terres qui ne sont plus aptes à l'agriculture, favorisant l'économie circulaire et les mobilités pendulaires avec la gare RER»</p> <p>« -un quartier vivant aux qualités environnementales remarquables qui permettra aux industries de s'inscrire dans la continuité immédiate de nationale 4, -ce quartier de 1500 logements doit proposer une nouvelle urbanité</p> <p>-Consolider la trajectoire urbaine commune-centre en confortant sa polarité</p> <p>-faire appel à une évolution où l'agricole et l'urbain se nourrissent à nouveau</p> <p>-Respectueux de l'identité agricole ce quartier participera au rayonnement de la commune Situation privilégiée à proximité de polarités naturelles structurantes en privilégiant les principes du développement durable.</p> <p>Et enfin l'apothéose du lyrisme pour ce futur Eden est recopié in-extenso avec ses fautes : « L'antagonisme entre l'urbain et l'agricole est une notion qui nécessitent d'être réinterrogé ; le projet devra accompagner une réflexion autour de l'agriculture urbaine et le circuit court, notamment sous les lignes à hautes tensions présentes permettant une liaison verte exploitée par les habitants. » J'essaie d'analyser cette prose en transposant ce chef-d'œuvre dans une réalité terre à terre, Veuillez m'en excuser :</p> <p>-un paradoxe de plus : des terres qui ne sont plus aptes à l'agriculture seraient cultivables en jardin favorisant l'économie circulaire ? Il est vrai que les parcelles destinées à recevoir ce quartier du futur, sont particulièrement sujettes à inondation. Cette année, elles sont en permanence sous l'eau, bien que cultivées, peut-être pour nourrir le méthaniseur voisin. Le bon sens voudrait qu'on le transforme en rizière plutôt qu'on les couvre d'immeubles dont</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	les sous-sols nécessiteront des pompes énérgivores. (Cette situation présente dans certains immeubles d'Ozoir devrait alerter les candidats constructeurs...) - « Les qualités environnementales de la nouvelle urbanité, la polarité de la trajectoire commune-centre, les polarités naturelles structurantes », je traduis dans la future réalité cette « situation privilégiée » : Pieds dans l'eau, sous les lignes à haute tension. En lisière de la RN4 à 4 voies, dont le vacarme masquera utilement celui du couloir aérien. Desservi par un petit rond-point embouteillé du fait de l'afflux de véhicules en ville en provenance de la bretelle RN4, de la D 361 surchargée des véhicules fuyant la francilienne bloquée et de la D 351. (Pas de viaduc prévu dans le projet). En conclusion Je souhaite qu'en fonction de l'objectif ZAN (zéro artificialisation net) des sols, des OR 7 concernant les lignes de rupture artificielle, (RN4), 12 et 17 (préservation des espaces agricoles et boisés), et du respect des humains cet avis déliant de la CDCPB soit rejeté du SDRIF.
Mail 6673			X										X			X	M. ROLOT d'Andrésy a écrit : A104bis Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Île-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines
Mail 6674				X				X			X						Mme MARE HOUSSIER de Vincennes a écrit : Biodiversité urbaine. L'effort de protection des écosystèmes et de la nature existante doit être encore intensifié. On se base sur des données qui datent déjà au regard de a réalité des comptages, qui reposent autant dans la réalité sur le bénévolat que sur la science. On coupe donc allègrement les arbres et bétonne beaucoup trop au nom de compensations factices car hypothétiques à horizon 20 ou 30 ans. On parle d'espèces communes alors que l'effondrement est massif. On parle d'espèces domestiques en oubliant notre responsabilité dans leur extinction... Relisez voyage d'un Moineau de Paris de Balzac...Les cahiers des charges du bâtiment construction, rénovation, ne tiennent toujours pas compte du vivant. On attend probablement la 7ème extinction ? Quant aux trames... elles sont décimées par les décideurs qui y voient une opportunité de construction, d'aménagement et de gain financier, pourquoi ne pas aller jusqu'à la sanctuarisation ? Pire... on se met à faire de l'épandage anti-moustique en ville, achevant les quelques colonies d'oiseaux insectivores au passage ou de chiroptères présentes. L'eau, l'air, le sol, nos enfants ? A quand l'interdiction STRICTE de toucher à une trame verte ? la fin des dispenses discrétionnaires à géométrie variable des préfets ? la réelle séparation des pouvoir à l'OFB, qui poste sur LinkedIn des études prouvant que la chasse permet une saine sélection darwinienne...!? Où sont les évaluations environnementales

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>systematiques des projets qui touchent aux bois, aux fleuves et aux rivières ? L'interdiction de revenir encore et encore sur les projets d'aménagements pharaonique comme le prolongement de la ligne 1, métro couteux, catastrophique pour l'environnement et biocidaire pour la faune sauvage ? L'ambition doit être beaucoup, beaucoup, plus forte !</p>
Mail 6675			X					X									<p>M. BRETELLE de Paris a écrit : Préserver la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture pour renforcer la résilience de la région Île-de-France. Le chemin de fer de Petite Ceinture est évoqué dans le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France – Environnemental (SDRIF-E) comme une « infrastructure verte », qui viendrait compléter les cinq projets de grands parcs urbains (Projet d'Aménagement Régional, chapitre 3, page 81) afin d'« Accompagner les transformations urbaines pour protéger et améliorer les cadres de vie ». Mais contrairement au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) 2030, publié en décembre 2013, qui stipule que la Petite Ceinture voit son linéaire maintenu et que sa vocation ferroviaire et ses usages sont à considérer en fonction des tronçons (ferroviaires, transports légers, trame verte), tout en veillant à la réversibilité, ce projet de Schéma Directeur n'évoque pas la Petite Ceinture comme une infrastructure de transport ni n'évoque la réversibilité des usages non ferroviaires. Aussi, demandons-nous que les termes figurant dans le SDRIF 2030 soient repris dans le nouveau Schéma Directeur, aux vues des dynamiques en cours depuis 2013, année de sa publication. Nous demandons également que la Petite Ceinture apparaisse dans le chapitre 4 intitulé « Adapter la logistique aux enjeux économiques, de sobriété foncière et de décarbonation », car même si aujourd'hui aucun projet n'est envisagé à court terme, d'ici 2040 il peut s'avérer utile d'utiliser au XXIe siècle ce chemin de fer urbain, construit au XIXe siècle en même temps que les plus anciennes lignes du Métro de Londres encore exploitées aujourd'hui. <i>L'intéressé précise ses observations dans un document de 3 pages.</i></p>
Mail 6676			X														<p>M. LASSERRE de Deuil-la-Barre a écrit : J'habite juste à côté d'un axe de passage prévu par ce projet. Je ne comprends absolument pas que ce projet puisse être considéré compte tenu des problématique sociales et surtout environnementales actuelles. Socialement: notre logement est situé dans une zone de bruits dus à la proximité de l'aéroport Charles de Gaulle, de problématiques sécuritaires dus à la proximité de nombreuses zones considérées "à risque" par de nombreux medias indépendants ou même d'infrastructure de transport routier tristement célèbre comme notre passage à niveau, et ceux sans parler de pollution et d'encombrement propre à toute l'île de France. Dans ce contexte social, ajouter un passage qui va nécessairement augmenter le nombre de voiture, donc accroître localement le nombre d'accident, donc augmenter la pollution sonore, donc augmenter la pollution de l'air et tout cela au profit d'une capitale qui vise (et j'en suis heureux pour eux) le tout-vélo. Cela est une injustice. Enfin, concernant l'environnement, mon étonnement est encore plus grand. Alors que des projets d'aéroport et de bassine ont été annulés avec fracas entraînant un gaspillage monumental d'efforts et donc d'argent publique; alors que le sujet du climat prends de plus en plus social sur la scène internationale et politique; alors qu'il est d'une évidence même que l'avenir est pour le bien de tous l'amélioration des transports en commun et cycliste; Avec toutes ces raisons, je ne me résout pas à comprendre que ce vieux projet soit encore d'actualité aujourd'hui. Je marque ici mon opposition à ce projet.</p>
Mail 6677				X								X					<p>Mme BOISROUX-JAY Anne de Versailles, a écrit : L'association VEI existe depuis 2001. Elle défend et fait connaître l'environnement, y compris en ville, et les projets d'aménagement. Elle a des adhérents à Versailles et dans les communes alentour (Buc notamment) Elle participe régulièrement aux enquêtes publiques locales, les relaie sur son site, encourage ses adhérents et les habitants à</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>y participer. L'association VEI remercie le commissaire enquêteur présent à Versailles qui a longuement aidé à consulter et comprendre les documents d'enquête. Remarque générale sur les documents du SDRIFE A la lecture de ces documents, qui ne présentent pas de bilan précis du SDRIF antérieur, qui contiennent de très nombreuses imprécisions, on voit qu'il s'agit d'un schéma directeur dépourvu de dynamisme interne cohérent et fort, et sans vrai souci de l'environnement : il a dû être établi dans l'urgence pour répondre à certaines nouvelles contraintes législatives qui l'ont rattrapé. Plus grave, certaines affirmations n'ont pas de fondement correct: dans le projet de SDRIF, il est écrit dans la notice explicative page 10 :« Ces orientations réglementaires s'appuient sur trois cartes opposables qui déploient dans le territoire francilien les règles du SDRIF-E :• Carte n°1 « Maîtriser le développement urbain »,• Carte n°2 « Développer l'indépendance productive régionale »,• Carte n°3 « Placer la nature au cœur du développement régional ». Or ces cartes d'orientation soi-disant « opposables », ne comportent même pas d'indication d'échelle, et ont des couleurs très peu lisibles, prêtant à toutes les confusions. Comment pourraient-elles être opposables ? Demandes sur les Forêts de protection – SDRIF-E Document 2.1 Projet d'Aménagement Régionale document indique page 53 : « Les massifs de Fontainebleau (77), de Rambouillet (78) et de l'arc boisé du Val-de-Marne (91/94/77), les forêts de Sénart (91), de Fausses Reposes (92/78), de Saint-Germain-en-Laye (78) et de Bondy (93) sont classés par décret du Conseil d'État en forêts de protection pour cause d'utilité publique. La forêt de Montmorency (95) et la forêt de La Malmaison (92) sont en projet de classement ». OR il existe d'autres forêts en cours de classement ou qu'il est prévu de classer prioritairement, non mentionnées dans la liste. Notamment celle de Versailles. Elles figurent sur un arrêté du ministère de l'agriculture de 2020, pourquoi ont elle été écartées ? S'agit-il d'un oubli ou d'une volonté qui serait alors fort inquiétante. ? Extrait de l'Arrêté du Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation du 21 janvier 2020 relatif au Programme régional de la forêt et du bois d'Ile-de-France 2019-2029 – « Action n° 5.2 : Proposer de classer en forêt de protection, en priorité, les forêts de la proche couronne et les forêts les plus fréquentées de la deuxième couronne pour cause d'utilité publique, au titre du bien-être des populations et pour des motifs écologiques. Les forêts d'Ile-de-France à classer en priorité sont donc : (Forêt – département de localisation –Superficie – échéance indicative de classement) • Forêt de Saint-Germain-en-Laye – 78 – 3 605 ha – 2020 ;• Forêt régionale de Bondy – 93 – 153 ha – 2021 ;• Forêt de La Malmaison (ou de St Cucu fa) – 92 – 320 ha – 2022 ;• Forêt de Marly-le-Roi – 78 – 2 647 ha – 2022 ;• Forêt de Montmorency – 95 – 1 981 ha – 2022 ;• Forêt de Meudon – 92 et 78 – 1 338 ha – 2024 ;• Forêt d'Arminvilliers et Forêt régionale de Ferrières – 77 – 1548 ha et 2 928 ha – 2025 ;• Forêt de Verrières – 91/92 – 584 ha – 2025 ;• Forêt de Versailles – 78 – 983 ha – 2025. »Demandes de modification du document « Projet d'Aménagement Régional »1/La liste des forêts de la page 53 du PAR doit contenir toutes les forêts classées, inclure la liste des forêts en cours de classement et des forêts qu'il est prévu de classer en priorité dans le texte ministériel.2/ Le maître d'ouvrage a indiqué en séance publique du 29 février 2024 en réponse à cette question posée, que la Région soutiendra toutes ces propositions, nous demandons donc que cette affirmation soit écrite dans le document Cette affirmation n'est pas neutre, car la procédure de classement en forêt de protection inclut l'avis des autres personnes publiques. Et de plus les projets lancés par le SDRIF pourraient entamer ces forêts : par exemple, la forêt de Versailles est concernée par des emprises de futurs ouvrages de la SGP pour les transports ile de France (ligne 18 par exemple). pour l'association Versailles environnement Initiative (VEI)</p>
Mail 6678	X					X						X					<p>Mme ZEPPEGNO Audrey de Isles-lès-Villenoy, a écrit : observations sur SDRIF société CIV (77) Cette conclusion est étayé d'un dossier de 12 pages</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Le développement de cet embranchement fer constitue à l'échelle de l'Est parisien une opportunité unique que le SDRIF E doit pouvoir accompagner par la réponse qu'il apporte à ses orientations d'aménagement que ce soit en matière d'économie qu'en matière de développement durable.</p> <p>En conclusion, la société CIV en conformité avec les orientations d'aménagement du SDRIF E mis à l'enquête publique et rappelées ci-devant, souhaite les modifications suivantes au niveau de l'embranchement ferré et ses abords :</p> <ul style="list-style-type: none"> • sur la carte maîtriser le développement urbain dont l'extrait est situé ci-après <ul style="list-style-type: none"> ○ supprimer la « trame verte » destinée à « sanctuariser l'armature verte » • Sur la carte, développer l'indépendance productive régionale, <ul style="list-style-type: none"> ○ supprimer à cet endroit le figuré « préserver l'espace agricole » <p>Il est important de noter que les modifications demandées sont de nature à permettre en particulier de se conformer aux orientations d'aménagement du SDRIF E figurées ci-devant.</p>
Mail 6679		X		X													<p>(Anonyme) a écrit :</p> <p>]Je souscris à l'objectif du SDRIF 2040 de résister à la forte pression urbaine et de réduire fortement l'urbanisation des espaces naturels, tout en faisant face aux besoins de logements, d'activités économiques et des équipements qui leurs sont nécessaires. Mais je crains que cela ne se traduise pas vraiment dans les dispositions règlementaires qui semblent attirées par le toujours plus de constructions et de densification. Pour limiter l'étalement urbain il faudrait commencer par celui des grands centres commerciaux nouveaux ou existants à la sortie des villes et renoncer aux projets pharaoniques tels l'Europa City (en 95) dont le Covid nous a peut-être sauvé. I - SI LA CONSÉQUENCE EST EN PARTIE DE DENSIFIER ET DE CONSTRUIRE EN HAUTEUR, IL FAUT QUE CETTE DENSIFICATION RESTE VIVABLE, ET POUR CELA :- la contrepartie ne peut pas être une concentration exagérée voire une agglutination de population dans les espaces urbains- ne pas urbaniser ni continuer à densifier des villes ou secteurs qui peuvent rester des poumons de respiration pour eux-mêmes et les villes voisines trop urbanisées- l'existence d'une gare ne doit pas devenir une condamnation automatique à détruire des quartiers pavillonnaires ou naturels qui ont le << malheur >> de s'en trouver trop près.- respecter le choix de vie des habitants qui ont volontairement fui une urbanisation trop dense ou anarchique au prix de contraintes et parfois des économies d'une vie entière- à cet égard, pourquoi créer une << polarité >> Ermont-Eaubonne-Sannois (95120, 95110) dans un territoire qui a déjà consommé beaucoup d'espaces naturels (terres maraîchères) et qui fait partie de la << Vallée de Montmorency >> qui devrait rester un grand espace de respiration avant de retrouver le grand pôle de Cergy-Pontoise plus loin ?L'existence d'une gare importante ne peut justifier le massacre de quartiers pavillonnaires ou aérés avec de nombreux arbres dans les propriétés privées (individuelles ou</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>collectives).Conservons la nature existante en pleine ville au lieu de revégétaliser de manière coûteuse et illusoire ensuite !- l'augmentation annoncée de +17% du nombre de logements dans le secteur de l'agglomération Val de Paris est trop élevée (<< couronne >>) d'autant qu'elle fait suite à une augmentation de + 15% dans le SDRIF précédent (soit +35% au total). Voir avis de l'agglomération.- au-delà des bonnes intentions, se prémunir vraiment contre les imperméabilisations de sols, les << fours à chaleur>> en été, et le manque d'espaces verts en centre-ville (un grand espace vert ou boisé en bordure de ville ne remplace pas les besoins à proximité des logements, pour les enfants notamment).- attention au contenu du mot << végétalisation >> : quelques << légumes >> en terrasses et sur certains murs ne suffisent pas à jouer le rôle d'une véritable végétation et oxygénation des habitats urbains (à une époque certains illusionnistes comptaient même les jardinières dans les espaces verts!)- toute construction en hauteur doit obligatoirement s'accompagner de distances d'espacement proportionnelles à sa hauteur avec toute construction voisine, même de l'autre côté de la rue. Cela nécessite : . d'imposer une construction en retrait si la voirie est trop étroite . d'abandonner les dogmes fréquents de la continuité d'urbanisation massive ou de << front bâti >> qui aboutissent à des couloirs de pénombre et d'étouffement.- Artificialisation nette : la méthode de compensation-rattrapage en fin de période en 2040 est illusoire, notamment pour la diminution de CO2 qui augmentera significativement dans l'intervalle. La nature ne se régénère pas en 1 clic !- Maîtriser la pression des promoteurs immobiliers et empêcher leurs abus : fixer des règles claires et contraignantes pour les obliger à respecter l'environnement naturel et bâti entourant leurs projets (respects des quartiers pavillonnaires ou collectifs de qualité résidentielle).- les transports en commun en site propre (notamment les tramways) doivent être limités aux voies très larges qui les permettent sans détruire la qualité de vie des riverains de ces voies.- voir comment réguler et, à un moment donné, limiter le trafic aérien de Roissy pour le rendre compatible avec une vie acceptable pour les habitants de son secteur. Grande fréquence de mouvements et vols à trop basse altitude sont monnaie courante. Il RECONSIDÉRER CERTAINES HYPOTHÈSES ET OBJECTIFS DU SDRIF Ce nouveau SDRIF a visiblement été élaboré avec le souci de concertations multiples et d'un certain respect de l'environnement (<< L'environnement est le pilier central et fondamental >> etc. ...)Par contre la maîtrise de l'urbanisation semble souffrir d'un handicap congénital qui est celui des objectifs de 70 000 logements par an et de développement à tout prix :- oui la priorité est de pourvoir aux besoins de logements non satisfaits (en particulier sociaux) en prévoyant la croissance naturelle de la population existante- non il n'est pas souhaitable ni nécessaire de vouloir absolument attirer de nouveaux habitants extérieurs à la région :. Paris et l'Île de France sont déjà hypertrophiés et cela accentuerait les déserts dans d'autres régions. Ce serait une fuite en avant et une course << à l'échelle >> entre surpopulation puis nouveaux transports qui deviennent vite saturés et insuffisants, fuite qui un jour déborde sur les espaces naturels.... Lors de réunions de concertation le totem << d'attractivité >> mis en avant a été largement récusé. Pourquoi se laisse-t-on dominer par les objectifs de la folie du Grand Paris, organisme non démocratique par excellence (avec quel contrôle de son fonctionnement coûteux ?), et qui voudrait nous imposer son mode de vie ?Nous ne rêvons pas de vivre à New-York ou Shanghai et de rivaliser avec ces mégapoles, telle la grenouille qui voudrait se faire aussi grosse que le bœuf !!- Enfin si un basculement massif vers l'usage des transports en commun est souhaitable et indispensable, NE PAS OUBLIER que les voitures ne vont pas disparaître de sitôt pour de multiples raisons (notamment les personnes à mobilité réduite avec ou sans carte, et du fait que parfois le seul accès possible à une gare est la voiture (même pour un << aficionado >> des transports en commun !))J'espère que pour une fois les avis des habitants et simples citoyens seront pris en compte (1), et que cette enquête ne sera pas une façade de concertation écrasée par le rouleau compresseur de grandes administrations et de décideurs-élus ou non - qui pensent avoir toujours raison ! Voire par la pression des lobbyistes !Cordialement et avec espoir</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6680		X	X	X		X											<p>pour un renouveau vraiment démocratique pour ce qui touche notre vie quotidienne à court et moyen terme.</p> <p>Mme GARDIAS Elise a écrit : GIP Roissy Meaux Aéroport avis du groupement d'intérêt public Roissy Meaux Aéroport sur le SDRIF-E</p> <p>Afin de les anticiper, les EPCI membres du GIP ont engagé, en étroite collaboration avec les équipes du Groupe ADP, une réflexion prospective sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les mobilités durables : liaison Meaux-Roissy en lien avec le département de Seine-et-Marne, amélioration de l'offre de transport en commun avec Île-de-France Mobilités, développement de l'intermodalité et des mobilités douces... - le développement économique en faveur d'une meilleure proximité emploi/habitat, étude sur la diversification menée par l'Institut Paris Région, développement Clère « Aéronautique, Aérien et Aéroportuaire », création d'un bac pro avionique, mutation de la filière « Supply Chain », filière du numérique, filière touristique (hôtellerie et restauration), étude relative à la stratégie foncière... - l'emploi et la formation : actions de Paris CDG Alliance avec l'adhésion des 4 EPCI du GIP RMA, partenariat avec l'Association des Métiers de l'Aéroportuaire pour l'emploi et la formation (A.M.A.), travail avec les services publics de l'emploi et les acteurs privés... - la transition écologique / énergétique : études en lien avec le Syndicat Départemental des Energies de Seine-et-Marne (SDESM) événement du GIP RMA sur les énergies alternatives et l'hydrogène, enjeux de décarbonation... - l'habitat et la qualité de vie. - le développement touristique. <p>Les 4 intercommunalités de Roissy Meaux Aéroport ont été labélisées à nouveau Territoires d'Industrie pour les années 2023-2027 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « Nord Est 77 – Meaux », avec les Communautés de Communes de Plaines et Monts de France et Pays de l'Ouche, et la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux, - « Grand Roissy - Le Bourget », avec la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France et l'Établissement public territorial Paris Terres d'Envol. <p>Au regard de ce qui a été exposé auparavant, voici les attentes de Roissy Meaux Aéroport, polarité de l'est francilien, en lien avec le Groupe ADP, sur le SDRIF-E afin qu'il permette d'accompagner son développement :</p> <p>L Le barreau routier est francilien A4 – Plateforme aéroportuaire de Roissy</p> <p>Afin de prendre en compte le développement de l'axe Roissy-Meaux et d'améliorer le lien entre l'est francilien et l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, il est indispensable que ce barreau routier soit considéré comme une infrastructure d'intérêt régional ce qui implique de permettre la mise à 2+2 voies du tronçon de la RN3 situé à l'ouest de Meaux, permettant d'en faire le support de transports collectifs plus performants entre ces deux pôles.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>II. La partie sud du Triangle de Gonesse</p> <p>La partie sud du Triangle de Gonesse est identifiée comme un pôle d'attractivité autour de l'alimentation, des circuits courts et de la production agricole de proximité, en lien avec le projet Agoraim (conformément au Plan Val d'Oise). Dans cette perspective et afin que le SDRIF-E permette la réalisation des projets liés à l'écosystème Agoraim, véritable démonstrateur territorial d'excellence qui a l'ambition de devenir un pôle durable 'de la terre à l'assiette', il est demandé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la mise en place de trois pastilles vertes de 25 ha liées à la résilience alimentaire de l'Île-de-France sur la partie sud du Triangle de Gonesse, - une évolution de la rédaction de l'orientation 13 comme suit : « peuvent être autorisées au sein des espaces agricoles des installations de collecte, stockage, de premier conditionnement et de transformation de produits agricoles dont la proximité est indispensable au prolongement de l'axe de production situé dans la partie nord de l'Île de France », - la suppression de l'annexe verte sur le secteur Sud du Triangle de Gonesse. <p>III. La ZAC des Effeneaux à Dhuisy</p> <p>La zone d'activités des Effeneaux, idéalement située au bord de l'A4, est le projet de développement économique à l'est du GIP RMA. Pour ne pas entraver les 50 ha autorisés par le SDRIF-E, il est nécessaire de déplacer de quelques dizaines de mètres un secteur d'urbanisation préférentielle (pastille) de 25 hectares de la zone des Effeneaux afin d'éviter la superposition graphique avec le site Natura 2000 des Bois des réserves, des usages et de Montgé.</p> <p>IV. Demande de pastilles d'urbanisation préférentielle sur la communauté de communes Plaines et Monts de France</p> <p>Dans un souci de développement équilibré du GIP RMA et afin de permettre de développer le tissu économique sur la communauté de communes Plaines et Monts de France, favorisant ainsi la proximité emploi/habitat, il est demandé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'ajout d'une demi-pastille sur la commune de Nanterre afin d'étendre la zone d'activité, limitrophe à la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, - l'ajout de 2 demi-pastilles, une sur la commune de La Plaine et une sur celle de Villevaudé, qui ont un accès direct à l'A104, - l'ajout d'une pastille sur la commune de Messy en lien avec le nouvel accès à la liaison routière de l'Est Francilien, - le maintien de la demi-pastille de développement économique sur la commune d'Antiel-sur-Marne comme prévue dans l'avant-projet du SDRIF-E (V0). <p>Les territoires du GIP RMA sont pleinement mobilisés pour accompagner les projets de développement de la plateforme aéroportuaire à horizon 2050 afin de répondre entre autres aux enjeux de transition écologique et de décarbonation.</p> <p>Monsieur le Président de la commission d'enquête, nous vous remercions par avance pour l'attention que vous porterez aux demandes du Groupement d'Intérêt Public Roissy-Meaux-Aéroports.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6681			X														Martine (Anonyme) de Paris, a écrit : Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit et surtout de pollution générée par les projets inclus dans les documents. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Parisis) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares entraînant une pollution atmosphérique et une dégradation du cadre de vie . . Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels et les directives gouvernementales Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ?
Mail 6682																X	Denis (Anonyme) de Mareil-Marly, a écrit : Je souhaite que la totalité de la zone N du PLU de Mareil-Marly soit intégrée dans la cartographie du SDRIF-E. Cette Zone N est cruciale pour la préservation de la biodiversité sur la Commune de Mareil-Marly.
Mail 6683		X		X													Danielle (Anonyme) de Claye-Souilly, a écrit : Freiner l'urbanisation démesurée pour conserver les espaces verts existants nécessaires à la survie de tous.
Mail 6684		X		X													Pascal (Anonyme) de La Ferté-Alais, a écrit : Si je suis conscient , que nous avons besoin de construire des logements , le chiffre de 70000/ an pour la région me parait excessif . Il l'est d'autant plus dans la communauté de commune (val d'Essonne) ou je réside , ce nombre est très important , par rapport aux communautés de communes voisines . Il est dommageable qu'on ne prenne pas en compte le foncier disponible pour chaque ville , ni le nombre de logements vacants . En ce qui concerne notre ville , le foncier existe très peu , et la densité de population au mètre carré est déjà très importante par rapport à la surface de son territoire . - Le paradoxe pour notre ville c'est que nous avons perdu des habitants sur les dix dernières années , même si une très légère hausse s'amorce en ce moment , et que nous avons un nombre très élevé de logements vacants , par rapport aux communes avoisinantes ! - Je suis inquiet , du projet de la déviation de la rd 191 , qui consommera des terres agricoles , les parcelleons , et par ricochet nuiront à la biodiversité et à la circulation des espèces . Ce nouvel axe amènera certainement , avec la construction du nouvel entrepôt Chronopost à Mennecy , une densité plus importante de poids lourds (1 000 / jour ?) , sur l'axe Beaulne la Ferté Alais , afin de rejoindre l' A 10 . - Si je peux me réjouir d'un trèfle vert , aux alentours de notre ville , je souhaite plutôt la création d'un parc naturel , plutôt qu'une base de loisir , rien n'est précisé à ce sujet . - Je souhaiterais qu'on sacralise les zones znieff et les espaces naturelles , plutôt que de les sanctuariser . - Préservons LES ARBRES et les espaces naturels en ville , pour le confort climatique des habitants et pour la biodiversité en ville . Nous sommes dans une petite ville et il me semble important de préserver notre territoire rural .
Mail 6685			X														M. LIARD Gilles de Deuil-la-Barre, a écrit : BIP. Je m'oppose à la construction du prolongement du BIP Est de Groslay à Garges ainsi qu'au Bip Ouest à venir. Aberration écologique autant que projet sans nécessité , ce projet ne fera qu'aggraver la concentration de véhicules polluants dans une zone déjà massacrée par la circulation aérienne !
Mail 6686					X							X					M. PLUVINET Christelle de Paris, a écrit : Balade des Terres n°1 - Naturalistes des Terres et le Collectif Austerlitz Les Naturalistes des Terres se sont associés aux luttes locales d'Île-de-France pour informer et sensibiliser les citoyens à la nécessité de participer à l'enquête publique du S.D.R.I.F.-E. Nous avons proposé chaque semaine une balade naturaliste, une balade des terres, sur un territoire en lutte contre un grand projet inutile, pour aller à la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	rencontre du vivant non humain qui y habite : faune, flore, champignons et bactéries étaient nos hôtes. Il a été évoqué les différentes espèces que nous pouvions observer à cette époque sur ce territoire, leur fonction écologique, leur besoin ainsi que les impacts du projet de Schéma Directeur sur leur habitat. Vous trouverez en pièce jointe un retour de la balade des terres n°1 qui a eu lieu à Paris, avec le Collectif Austerlitz, en lutte contre un projet de densification démesuré en plein centre de la capitale.
Mail 6687					X							X					Mme LORENTZ Anaïs de Paris, a écrit : Nous déposons au nom de notre cliente, la société civile immobilière Clos de la Chaîne, propriétaire des parcelles cadastrées BR 34 et BR 115 sises Clos de la Chaîne sur la Commune de Plaisir (78370), des observations, à joindre au registre d'enquête publique, concernant la mise en révision du SDRIF en vue de l'élaboration d'un SDRIF environnemental « SDRIF-E », et plus particulièrement, au vu des orientations relatives aux espaces boisés et naturels.
Mail 6688		X						X						X			M. GROCH Julien de Noiseau, a écrit : Soutien au projet stop à l'urbanisme de masse. Je soutien complètement les projets visant à protéger le peu de terres qu'il nous reste. Je soutien donc cette initiative. Je trouve ça dingue qu'en 2024 on en soit encore à vouloir remplacer les terres par du béton. Qu'on en soit à vouloir toujours concentrer un peu plus les populations avec tout le désastre écologique que cela amène. On rentre dans un air de consommation local, alors s'il vous plait, arrêter de couler du béton sans réfléchir !
Mail 6689			X														Mme CRETE Roselyne de Paris, a écrit : Stop à l'artificialisation et la bétonnisation. Je souhaite m'opposer au SDRIFE, notamment dans sa déclinaison concrète du BIP, Ouest et Est, qui est l'illustration d'un projet d'aménagement obsolète datant du siècle dernier et qui ne correspond plus du tout à ce dont, aujourd'hui, les franciliens ont besoin tant en termes de qualité de vie et surtout de préservation de leur santé. Sa réalisation provoquerait une augmentation considérable du CO2 et d'autres pollutions atmosphériques ainsi qu'une majoration de la pollution sonore en favorisant le Traffic routier. Seraient ainsi impactées les écoles avoisinantes, des quartiers entiers seraient littéralement coupés, les espaces naturels qui servent de refuge à la biodiversité, et dont les habitants profitent et ont particulièrement besoin quand des canicules sévissent.
Mail 6690					X							X		X			Célia (Anonyme) de Paris, a écrit : Il est nécessaire de protéger les espaces naturels, agricoles et forestiers qui de toute évidence participe à atténuer les effets du changement climatique et à améliorer la résilience du territoire francilien, déjà très fragilisé ! Pourtant, cet objectif se conjugue mal avec la poursuite du développement économique et démographique tel qu'il est souhaité par la région et cela se traduit par de trop nombreuses nuances et orientations réglementaires mettant à mal cette protection. Il est nécessaire de limiter fortement les dérogations possibles, de fixer des objectifs chiffrés et des règles prescriptives de conservation de ces espaces et de renforcer la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers de l'espace rural. Pour réellement préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers, il faudrait une stratégie de réduction d'artificialisation beaucoup plus ambitieuse, qui limite la possibilité de compenser en détruisant des sols riches et fonctionnels L'intégration de ces remarques dans le SDRIF permettra d'assurer l'habitabilité du territoire ainsi que la sécurité et le bien-être des franciliens.
Mail 6691														X		X	Marion (Anonyme) de Noiseau, a écrit : Protection des terres agricoles de NOISEAU. Je soutiens nos agriculteurs et pour ça je soutiens la région avec le SDRIF-E face à l'état qui souhaite faire passer en force par le PIG ce projet de prison à Noiseau. Mettons en avant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	le SDRIF-E et écoutons les collectivités !NON à l'urbanisation des terres agricoles. Il faut sauver nos agriculteurs et leurs terres. L'état s'était engagé à ne pas construire sur des terres agricoles en Ile-de-France. Gardons des circuits courts le plus possible avant que tout disparaisse par des projets absurdes et passer en force. Nous ne voulons pas d'une prison sur ces terres.
Mail 6692			X			X	X										<p>Didier (Anonyme) de Chevannes, a écrit : Desserte du Val d'Essonne via Chevannes. Concernant notre secteur du sud Essonne, la création de la phase 3 de la Desserte du Val d'Essonne entre Mennecey, Chevannes et Ballancourt inscrite dans ce SDRIF-E comme une voie d'intérêt régional est en contradiction avec le SDRIF-Environnemental. Les contradictions :Elle aura pour conséquences La disparition d'une partie des terres agricoles en accentuant l'urbanisation dans notre secteur *Des projets de constructions comme de nouveaux lotissements, une plateforme Chronopost et d'autres bâtiments de transport de colis postaux. Ces nombreux projets augmenteront la circulation des voitures et des poids lourds dans l'agglomération de Mennecey et de Chevannes. Dégradation du cadre de vie :Cette circulation supplémentaire amènera de la pollution dans l'air, de la pollution sonore et une dégradation du cadre de vie. L'article 12 de la loi Bruit de 1992, complété par le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 5 mai 1995 ont posé les principes de la protection contre le bruit des bâtiments riverains des projets d'infrastructures ou des infrastructures existantes devant être aménagées ou modifiées. Le décret du 9 janvier 1995 vise la limitation du bruit des infrastructures de transports terrestres nouvelles à des niveaux, appelés indicateurs de gêne, définis par l'arrêté du 5 mai 1995. Toute route nouvelle ou route existante modifiée de manière significative (augmentation de l'émission après travaux supérieure à 2 dB(A)) ne peut dépasser, de nuit comme de jour, des seuils déterminés d'impact sonore en façade des bâtiments riverains. Le maître d'ouvrage de l'infrastructure est donc soumis à une obligation de résultat : il se doit d'assurer une protection antibruit respectant la réglementation. Le respect des niveaux sonores maximaux admissibles est obligatoire sur toute la durée de vie de l'infrastructure. Sur le territoire de Chevannes, elle sera à moins de 150 mètres des habitations. Les maisons seront extrêmement proches de la voie rapide. De plus, la commune de Chevannes se trouve sous les vents dominants. Ces vents dominants porteront bruit et pollution sur les habitations malgré la présence du mur de l'aqueduc car le bruit se déplace dans l'air suivant une courbe et retombe plus loin. Le volume de trafic a un impact direct sur les émissions sonores. Des constructions nouvelles :L'ajout d'une demi-pastille supplémentaire sur la zone d'activité de Montévrain II à Mennecey va donner l'ouverture du droit de construire sur les terres agricoles, pour renforcer l'attractivité économique en s'appuyant sur les ressources locales et par la même augmenter le trafic routier. L'ajout de cette demi-pastille supplémentaire est en contradiction avec le SDRIF-Environnemental. Le problème lié à l'Aqueduc :Concernant la construction de la Desserte du Val d'Essonne, elle devra obligatoirement franchir l'aqueduc de la Vanne et du Loing en respectant la réglementation : C'est-à-dire préserver la zone de protection immédiate, qui correspond à l'emprise de l'aqueduc, les zones de protection rapprochée, d'une largeur de 13 m de part et d'autre de la zone centrale de protection immédiate et les zones de protection éloignée, d'une largeur de 40 m de part et d'autre de l'aqueduc. Les aqueducs constituent pour les eaux de Paris un patrimoine hydraulique exceptionnel. Le schéma de la déviation du Val d'Essonne part du rond-point de la phase 2 à Mennecey jusqu'à la route de Ballancourt en passant par la commune de Chevannes. Elle devra enjamber l'Aqueduc au point le plus bas, c'est-à-dire sur le territoire de Chevannes devant les premières habitations de Chevannes, longera l'aqueduc de la Vanne par l'ouest pour arriver à la D74. Pour information, cette route de Ballancourt est prévue d'être élargie pour regagner le rond- point qui relie la D74 à la D191. La Desserte du val d'Essonne continuera sa route jusqu'aux entrées de la Ferté Alais, Cerny et Itteville. Après la rocade de Ballancourt, elle se heurtera à la commune de Baulne. La route principale passant par</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Baulne -D191 ne pourra pas être élargie en raison des maisons construites en bordure de la route. Cela occasionnera un étranglement routier TRES important sur ce tronçon malgré les futurs travaux de réaménagement des entrées de ville – Baulne, Cerny, Ferté-Alais et Itteville. Cela se répercutera automatiquement de part et d'autre du village au détriment des autres communes. Des engorgements inéluctables :Mais La DVE qui partira directement de l'A6, sera rapidement engorgée en apportant encore davantage de véhicules. Les nouvelles plateformes qui vont être bâties sur les terres agricoles de Coudray-Montceaux et Mennecy (Chronopost) apporteront un supplément de trafic 24h/24.Ces nuisances provoqueront la dévaluation de la valeur de nos maisons. La DVE phase 3 qui partira du rond-point de la phase 2 sur Mennecy et qui sera simultanément raccordée directement de l'A6, sera rapidement engorgée. Ces engorgements se répercuteront sur les 800 habitations nouvellement construites sur le territoire d'Ormo y à quelques mètres de la route d'intérêt général, sur les lotissements de Mennecy bordant le territoire et sur la totalité de la commune de Chevannes par son tracé à proximité. Ce tracé a été projeté pendant une réunion publique par le maire de Chevannes en présence de M. Dugoin-Clément maire de Mennecy et M. Imbert président de la Communauté de Communes du Val d'Essonne. Conclusion :La Desserte du Val d'Essonne phase 3 sera destructrice de terres agricoles ou 14 agriculteurs du secteur seront privés de leur outil de travail. Elle ne préservera pas le cadre de vie des Essonnien s. Cette partie de voie d'intérêt régional du sud Essonne est en contradiction avec le SDRIF-Environnemental. La commune de Chevannes sera l'une des communes la plus impactée par la voie d'intérêt générale par rapport à sa proximité. Il est indispensable que cette route d'intérêt général appelée la Desserte du Val d'Essonne soit abandonnée.
Mail 6693						X											M. POMMIER Pascal de Egreville, a écrit : Requêtes de la Commune d'Egreville. Le Schéma Directeur Environnementale d'Île-de-France (SDRIF-E), est entré en révision par délibération du Conseil Régional d'Île-de-France le 17 novembre 2021 et a été arrêté par délibération du 12 juillet 2023, sa phase d'enquête publique a débuté le 1er février 2024. Après consultation et analyse du schéma fourni, je vous adresse, Madame la Présidente, au nom de la municipalité d'Egreville, les requêtes suivantes : •M. Jean-Jacques HYEST, Président de la Communauté de Communes Gâtinais Val-de-Loing (C.C.G.V.L) qui est propriétaire et gestionnaire de la Zone d'Aménagement Concertée (Z.A.C) du Bois des Places située à Egreville (Pôle structurant), a demandé, en date du 05 juin 2023, du 29 novembre 2023 et du 4 décembre 2023, l'intégration d'une ½ pastille (10 hectares) complété de 5 hectares conservant ainsi le potentiel actuel d'extension de cette zone à 15 hectares. Cette sollicitation est justifiée par « l'enjeu majeur de développement économique sur notre territoire » (cf. – projet de délibération soumis au Conseil Communautaire du 11/03/2024) avec l'installation imminente de plusieurs entreprises dans cette zone dont une créant plus de quarante emplois. Il faut également considérer que la C.C.G.V.L a déjà engagé 560 000 € d'investissement pour cette Z.A.C (création d'une route pour les 40 tonnes, achat d'un terrain, réalisation de bordures, trottoirs et réseaux d'électrification...). Ces 15 hectares complémentaires que constituent actuellement notre Z.A.C sont indispensables pour loger les entreprises en instance de signature, celle-ci étant la seule Z.A.C de notre C.C.G.V.L. Le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U) d'Egreville est quasiment finalisé, il respecte la consommation d'espace agricole à hauteur de 5 hectares (en cohérence avec le SDRIF et le SCOT actuellement en vigueur).La municipalité sollicite donc votre bienveillance afin de bien vouloir conserver et réinscrire ces 5 hectares dans le Schéma Directeur du SDRIF-E ce qui permettra à notre ville de poursuivre la croissance démographique liée au développement de la Z.A.C du Bois des Places et notre situation avantageuse aux confins des autoroutes A6, A77, A19 et A5
Mail 6694		X		X													M. Brigitte DE PAZ de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Opposition au projet de densification de l'urbanisation sur la commune d'Ozoir la Ferrière. Habitante d'Ozoir la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Ferrière depuis plus de 30 ans et déjà très inquiète par les nombreuses constructions qui sortent de terre, un peu partout sur la commune ces 2, 3 dernières années... , j'ai peine à penser que cela puisse continuer sur cette lancée. En effet, la ville d'Ozoir a déjà largement contribué avec déjà la construction de 2850 logements sans compter ceux en cours et à venir. Au fil de toutes ces constructions, nous constatons de plus en plus de problèmes, entre autres, de circulation et de parking. Il faut arrêter les dégâts. Les ozoiriens (en dehors du Maire, bien sûr) n'en peuvent plus de tout ça. Ozoir n'a pas les infrastructures pour accueillir autant de monde. C'est une petite ville dont les infrastructures sont déjà insuffisantes en l'état actuel. Aujourd'hui, on parle d'ajouter 1500 logements supplémentaires ! C'est ahurissant ! Affolant ! Cela fait très peur. Bien évidemment, je suis absolument contre ce projet qui serait la mort d'Ozoir la Ferrière .
Mail 6695			X														Mme GRANDYOT Muriel de Sainte-Mesme, a écrit : Je propose que soient mis en place des moyens de transport en commun : flux accru sur la RD 168 (à Ste-Mems) des véhicules "particuliers" avec pollution sonore, atmosphérique et terrestre. Augmentation nette de la circulation de véhicules légers. Je souhaite que soient pris en compte les sujets suivants : Veiller (réglementer) à la libre circulation de la faune lors de clôtures des espaces agricoles (grillages hors sol...). Eaux de ruissellement à mieux protéger : filtres de cigarettes, déchets fossés ou bords de routes, pesticides, carburants.... Conserver les zones humides "sauvages". Réduire les pollutions lumineuses et les transports aériens Nous ne sommes pas seuls, les humains, à habiter la "Région", pensons faune, pensons flore et... laissons de la place au naturel.
Mail 6696						X											M. ACCUEIL de la Mairie de Egreville, a écrit : Le Schéma Directeur Environnementale d'Île-de-France (SDRIF-E), est entré en révision par délibération du Conseil Régional d'Île-de-France le 17 novembre 2021 et a été arrêté par délibération du 12 juillet 2023, sa phase d'enquête publique a débuté le 1er février 2024. Après consultation et analyse du schéma fourni, je vous adresse, Madame la Présidente, au nom de la municipalité d'Egreville, les requêtes suivantes :- M. Jean-Jacques HYEST, Président de la Communauté de Communes Gâtinais Val-de-Loing (C.C.G.V.L) qui est propriétaire et gestionnaire de la Zone d'Aménagement Concertée (Z.A.C) du Bois des Places située à Egreville (Pôle structurant), a demandé, en date du 05 juin 2023, du 29 novembre 2023 et du 4 décembre 2023, l'intégration d'une ½ pastille (10 hectares) complété de 5 hectares conservant ainsi le potentiel actuel d'extension de cette zone à 15 hectares. Cette sollicitation est justifiée par << l'enjeu majeur de développement économique sur notre territoire >> (cf. projet de délibération soumis au Conseil Communautaire du 11/03/2024) avec l'installation imminente de plusieurs entreprises dans cette zone dont une créant plus de quarante emplois. Il faut également considérer que la C.C.G.V.L a déjà engagé 560 000 ? d'investissement pour cette Z.A.C (création d'une route pour les 40 tonnes, achat d'un terrain, réalisation de bordures, trottoirs et réseaux d'électrification...). Ces 15 hectares complémentaires que constituent actuellement notre Z.A.C sont indispensables pour loger les entreprises en instance de signature, celle-ci étant la seule Z.A.C de notre C.C.G.V.L.- Le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U) d'Egreville est quasiment finalisé, il respecte la consommation d'espace agricole à hauteur de 5 hectares (en cohérence avec le SDRIF et le SCOT actuellement en vigueur).La municipalité sollicite donc votre bienveillance afin de bien vouloir conserver et réinscrire ces 5 hectares dans le Schéma Directeur du SDRIF-E ce qui permettra à notre ville de poursuivre la croissance démographique liée au développement de la Z.A.C du Bois des Places et notre situation avantageuse aux confins des autoroutes A6, A77, A19 et A5.
Mail 6697																X	M. HERBET-AMIET David de Paris, a écrit : On ne peut que souscrire aux orientations du projet de SDRIF-E, c'est clair, net et précis. J'espère vivement qu'il recueillera un avis favorable de la commission d'enquête, et qu'il pourra être adopté par le conseil régional et mis

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6698			X														en œuvre comme il se doit. Célia (Anonyme) de Paris, a écrit : S'OPPOSER AUX PROJETS ROUTIERS. Dans le cadre du projet de révision du S.D.R.I.F. exposé dans le Plan d'Aménagement Régional, la région vise à atteindre le Zéro Émission Nette (ZEN) de Gaz à Effet de Serre d'ici 2040 en favorisant une mobilité décarbonée pour les Franciliens. Cependant, cette ambition est contredite par le maintien des objectifs de développement des infrastructures routières. L'expansion prévue de 192 km de voies existantes et la création de 56 km de nouvelles routes entraîneront inévitablement une augmentation du trafic et, par conséquent, des émissions de CO2, compromettant ainsi l'atteinte de l'objectif ZEN. De plus, la construction de ces nouvelles infrastructures aura un impact significatif sur la biodiversité et la continuité écologique en détruisant et fragmentant des habitats naturels, agricoles et forestiers. Ces projets vont à l'encontre des objectifs de lutte contre le changement climatique et de désimperméabilisations des sols. Pour véritablement contribuer à l'atténuation du changement climatique global tout en préservant les écosystèmes naturels et les terres agricoles, la région doit adopter des mesures plus ambitieuses en encourageant l'utilisation des modes de déplacement actifs et collectifs existants, ainsi qu'en rapprochant les zones d'habitation des lieux d'activité.
Mail 6699					X		X					X					Mme PLUVINET Christelle de Épinay-sur-Seine, a écrit : Nous avons proposé chaque semaine une balade naturaliste, une balade des terres, sur un territoire en lutte contre un grand projet inutile, pour aller à la rencontre du vivant non humain qui y habite : faune, flore, champignons et bactéries étaient nos hôtes. Il a été évoqué les différentes espèces que nous pouvions observer à cette époque sur ce territoire, leur fonction écologique, leur besoin ainsi que les impacts du projet de Schéma Directeur sur leur habitat. Vous trouverez en pièce jointe un retour de la balade des terres n°2 qui a eu lieu à Épinay-sur-Seine, avec le comité local des Soulèvements de la Terre Pleine-Tempête, en lutte contre un projet logistique pharaonique au bord de la Seine, en zone inondable. Nous vous transmettons nos sentiments respectueux. Les Naturalistes des Terres
Mail 6700														X			Mme QRDL Célia de Paris, a écrit : L'un des objectifs déclarés du SDRIF-E est de progresser vers l'autonomie alimentaire. Cependant, aucune mesure n'est envisagée pour protéger les terres agricoles, avec seulement 13% des espaces naturels prévus pour être préservés. Au contraire, le plan prévoit l'urbanisation de milliers d'hectares supplémentaires de terres agricoles exceptionnellement fertiles. Il est impératif de protéger toutes les terres arables et fertiles du territoire, qu'elles se trouvent en zone urbaine ou rurale, sans possibilité de dérogation. Les projets d'expansion urbaine et d'infrastructures doivent être remis en question s'ils entravent la réalisation des objectifs de sécurité, de bien-être et de santé des Franciliens. La transition sera pleinement effective si le SDRIF parvient également à promouvoir le déploiement des ressources nécessaires pour favoriser une production et une transformation alimentaire locale, essentielles pour renforcer la résilience alimentaire du territoire.
Mail 6701			X	X		X	X										Mathieu (Anonyme) de Ablon-sur-Seine, a écrit : Contre les aménagements de la Saussaie des Gobelins. Je suis résidant d'Ablon-Sur-Seine sur Seine depuis ma naissance et à bientôt 40 ans, pour la première fois, je suis inquiet de la dégradation du cadre de vie annoncée par le SDRIF-E. Il est déjà à noter la complexité à comprendre ce qu'est le SRIF-E: Un nombre très important d'orientations réglementaires et de documents que seul un emploi à plein temps permet de décrypter;3 cartes indépendantes mais qu'il faut néanmoins associer pour avoir une vision d'ensemble en l'absence d'une carte synthétique; des pictogrammes communs sur les cartes mais ne signifiant pas la même chose d'une carte à l'autre. Le délai de consultation est également extrêmement court rapporté aux deux années nécessaires à la construction

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>du SDRIF-E. Concernant le contenu du SDRIF-E, on voit que la notion environnementale et cadre de vie est bel et bien absente avec toutes les exceptions qui sont faites sur la possibilité d'investir les espaces naturels, protégés ou non, en cas d'impossibilité de faire autrement ou en cas de projets d'aménagements d'intérêts nationaux ou régionaux. Malheureusement, ce sont ces projets que les Ablonais, dont ma compagne et moi, mais aussi nos futurs enfants vont devoir subir en plus des nuisances que nous subissons déjà au quotidien: plateforme aéroportuaire, congestion routière, sites SEVESO, Trapil (transport d'hydrocarbures à 1,5m sous terres sous les berges de seine et sous la ville).Le projet de port de la part d'HAROPA Port est une perte énorme pour la qualité de vie des ablonais actuels et futurs mais pas que. La destruction d'espaces naturels sensibles et d'espèces protégées est également irrémédiable et ce n'est pas les soi-disant "compensation" par reforestation qui résolvent le problème. Le SDRIF-E parle de maintenir les continuités écologiques, ce qui est une bonne chose, mais ce n'est pas avec un ruban d'arbres qui va masquer le port que l'on assure l'intégrité d'une zone naturelle mais bien en la laissant en l'état. Les réalisations de "renaturalisations" d'espaces ne consistant qu'à planter quelques espèces qui n'étaient pas présentes mais ne nécessitant pas d'entretien, de créer des chemins imperméabilisés pour les piétons alors qu'il est bien plus plaisant de cheminer au sein de sentiers naturels... En substance, le SDRIF maintient une continuité écologique en renaturalisant des sites après bétonnage en parquant la nature et les promeneurs dans des enclos. Etant pratiquant des sports nautiques et particulièrement de la voile et de l'aviron, je suis également inquiet pour la sécurité lors de mes navigations au sein du Club Nautique d'Ablon, dont je soutiens activement la contribution, mais je crains également la perte du droit de naviguer avec l'accroissement des mouvements de péniches au droit du port en plus des contraintes liées à la proximité de l'écluse. Cette crainte est réelle malgré les récentes décisions des Voies Navigables de France de relancer et de dynamiser les loisirs nautiques via de accords et partenariats avec les Fédération Française de Voile et d'Aviron ou du CNOSF. Veuillez noter que je ne suis pas contre le développement du transport fluvial qui est une réelle alternative au routier, mais quel est l'intérêt de construire un nouveau port en amont de Paris alors que d'autre structures telles que le port d'Evry sont sous-utilisés? Le transport de matières dangereuses via Paris est également un non-sens sécuritaire quand on voit les derniers évènements et l'accident sous le pont de Sully... J'ajouterai également que l'entrée/sortie du port prévue se situe en pleine courbe ce qui est un non-sens en termes de sécurité pour la navigation et la surveillance depuis le poste de l'écluse d'Ablon.Pour subissons trop de pollution en région parisienne et l'hydrogène est une des solutions mais n'est pas, et de loin, La solution. Le mode de production est très énergivore ce qui donne une rentabilité et un bilan environnemental proche de celui des carburants fossiles actuellement utilisés. L'impact visuel depuis la ville d'Ablon est également préjudiciable à notre qualité de vie malgré la "continuité écologique" imposée par le SDRIF, traduire deux rangées d'arbres en bord de Seine. Le transport de l'hydrogène jusqu'à la plateforme aéroportuaire est également un non-sens écologique ou sécuritaire. Le transport par camions va augmenter significativement le trafic routier au sein de notre ville avec tous les impacts de sécurité pour les piétons et nos enfants, les impacts écologiques et visuels qui vont avec et faire baisser significativement le bilan carbone de l'utilisation de l'hydrogène pour l'aéroport. Le transport via un gazoduc sous Ablon n'est pas non plus une bonne chose au niveau sécurité. Personne n'est sans savoir que sous Ablon circule le Trapil qui alimente les réserves de l'aéroport en Kérozène. Ce pipeline se trouve à 1,5m sous le trottoir le long du quai et sous la ville. Je n'ose imaginer ce que donnerai un incident type feu impactant l'un ou l'autre des pipelines avec la deuxième proximité. ADP possède une réserve de foncier considérable sur le plateau... pourquoi ne pas l'utiliser pour installer LEUR usine d'hydrogène loin des habitations et avec moins d'impacts pour les riverains...On pourrait dire que la construction d'un franchissement routier entre la zone de la Saussaie des Gobelins et Athis serait une bonne chose</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	pour décongestionner le trafic routier actuel, permettre aux camions d'Haropa d'entrée et sortir du port, permettre aux camions d'hydrogène d'alimenter l'aéroport sans passer par la ville mais... où est l'intérêt? Haropa annonce fièrement dans toutes ses communications que le pont ne leur était pas nécessaire et qu'un "simple" aménagement du réveil matin à Vigneux leur suffisait donc: pas de pont pour Haropa. Un pont, ou plutôt un viaduc, permet de décongestionner les ponts existants... FAUX ! Toutes les études et les créations passées ont montré qu'un nouvel ouvrage ne désengorgeait pas les structures actuelles mais ramenait de nouveaux véhicules dans la zone. Le projet vante un pont multimodal pour faciliter la vie des riverains mais comment faire du multimodal? En partant des rives de Seine côté Vigneux et jusqu'au plateau, il y a un dénivelé de 60m accessible à n'importe quel cycliste !!! Le tout voiture est une politique des années 1960/1970 de laquelle il faut sortir. Ne vaudrait-il pas mieux envisager un franchissement souterrain pour le futur métro? Cela faciliterait la vie des riverains de la rive droite tout en protégeant les intérêts de "ceux de la rive gauche". La construction d'un port et d'une usine de production d'hydrogène en zone inondable est également un non-sens pour la protection des populations. En effet, en prenant la place de la Seine, celle-ci va s'étendre plus loin sur les zones habitées. Ablon, c'est bien connu, n'est pas Paris et n'a pas besoin d'être protégée face aux crues... Haropa annonce que la construction de la darse va compenser le volume "pris" à la Seine, or la Saussaie des Gobelins est déjà une zone de compensation pour les autres projets du groupe... comment compenser de la compensation? en compensant avec les parcs et jardins des Ablonnais m'oppose donc à l'entièreté du SDRIF-E en l'état actuel. Je préconise de le réécrire en simplifiant la lecture des différents documents, en ajoutant une carte synthétique, en donnant plus du temps pour y répondre mais surtout en supprimant toute possibilité de déroger à la protection des espaces naturels et agricoles pour laisser la possibilité d'y implanter des espaces industriels. Je m'oppose au projet de port du groupe Haropa au titre de la protection de l'environnement, de la sécurité de la navigation de loisir et du cadre de vie des Ablonnais actuels et futurs. Je m'oppose au projet d'implantation d'une usine de production d'hydrogène au titre de la sécurité des Ablonnais, de la protection de l'environnement et du cadre de vie des Ablonnais actuels et futurs. Je m'oppose au projet de construction d'un pont, ou plutôt d'un viaduc routier, au titre de la protection de l'environnement et du cadre de vie des Ablonnais actuels et futurs. Je souhaite que mes enfants et petits-enfants puisse bénéficier du même cadre de vie proche de la nature que nous connaissons actuellement malgré la densité du bassin de population, la proximité de l'aéroport et des nombreuses infrastructures routières à proximité. Le SDRIF-E ne peut pas rester en l'état et doit prendre en compte la qualité de vie de tous.
Mail 6702		X		X													<u>Maria (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit :</u> SDRIF-E, contre le projet de la Communauté de Communes les Portes Briardes et de la commune d'Ozoir Sans parler des nuisances prévisibles générées par un tel projet, déjà signalées dans de nombreuses contributions. Les équipements culturels, font à mon avis déjà défaut sur Ozoir la Ferrière. Augmenter la population dans ces proportions ne permettra certainement pas de rattraper un tel retard. Nous attendons depuis longtemps une médiathèque gratuite digne de ce nom, préoccupons-nous dans un premier temps du cadre de vie, sans vouloir à tout prix bétonner la région. Nous remercions la Commission d'Enquête de confirmer sans modification le SDRIF-E pour la zone d'Ozoir. Pour protéger l'environnement et tous ceux qui vivent à proximité.
Mail 6703					X												<u>M. Jean-Charles MATTHEY de Aubervilliers, a écrit :</u> Protection des arbres et de la faune. J'aimerais que le SDRIF mette en avant la protection des arbres, éléments indissociables de notre paysage urbain. Notamment, il est important de recommander de proscrire les tailles drastiques, regrettables d'un point de vue esthétique et qui rendent nos arbres inefficaces pour nous protéger du soleil en été et de la pluie le reste de l'année. En effet, les feuilles des arbres constituent un habitat précieux pour

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	les moineaux et de nombreuses autres espèces. Dans le même esprit, il est souhaitable de protéger les arbres des villes, dans la mesure du possible, en privilégiant leur intégration dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou intercommunal (PLUi).
Mail 6704		X		X													M. DUBREUCQ Olivier de Chevry-Cossigny, a écrit : 1500 logements à Ozoir. Habitant de Chevry, je suis absolument contre cette urbanisation folle !
Mail 6705			X		X												Rui (Anonyme) de Claye-Souilly, a écrit : Une Île-de-France plus verte, des pistes cyclables pour se rendre aux transports en commun Pour une Île-de-France plus verte, il faut que les piétons et les cyclistes puissent emprunter des pistes dédiées pour se rendre aux transports en commun. Entre Claye-Souilly et la gare REB de Mitry Mory, aucun moyen d'y aller à pied ou en vélo, la seule route qui existe est réservée aux voitures.
Mail 6706					X		X					X					Mme PLUVINET Christelle de Ablon-sur-Seine, a écrit : Les Naturalistes des Terres se sont associés aux luttes locales d'Île-de-France pour informer et sensibiliser les citoyens à la nécessité de participer à l'enquête publique du S.D.R.I.F.-E. Nous avons proposé chaque semaine une balade naturaliste, une balade des terres, sur un territoire en lutte contre un grand projet inutile, pour aller à la rencontre du vivant non humain qui y habite : faune, flore, champignons et bactéries étaient nos hôtes. Il a été évoqué les différentes espèces que nous pouvions observer à cette époque sur ce territoire, leur fonction écologique, leur besoin ainsi que les impacts du projet de Schéma Directeur sur leur habitat. Vous trouverez en pièce jointe un retour de la balade des terres n°3 qui a eu lieu à Ablon-sur-Seine, avec plusieurs luttes locales dont Citoyens en Seine ou Athis Pont Non, en lutte contre un projet de port sur les premières terres agricoles en bord de Seine depuis Paris.
Mail 6707					X							X			X		M. CAMILLE de Sucy-en-Brie, a écrit : Nous souhaitons une réelle protection des espaces naturels. La protection des espaces naturels, agricoles et forestiers est essentielle dans la lutte contre le réchauffement climatique et permet également d'améliorer la résilience du territoire francilien (déjà très fragilisé). Pourtant, cet objectif important ne colle pas avec la poursuite du développement économique et démographique souhaité par la région. Ainsi on remarque de trop nombreuses nuances et orientations règlementaires mettant à mal cette protection. Il est nécessaire de limiter fortement les dérogations possibles, de fixer des objectifs chiffrés et des règles prescriptives de conservation de ces espaces et de renforcer la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers de l'espace rural. Je souhaite que ces remarques soient intégrées dans le SDRIF afin d'assurer l'habitabilité du territoire et le bien-être des franciliens et franciliennes.
Mail 6708		X		X													M. SAMBIN François de Émerainville, a écrit : Non à l'urbanisation préférentiel sur Emerainville sans l'adhésion de sa population de ses représentants locaux Comment Emerainville peut-il devenir un secteur d'urbanisation préférentiel sans détruire l'existant et le cadre de vie de la population. La densification imposée par ce SDRIF-E à notre ville est contraire à votre article 3.2 page 78 du projet d'aménagement régional : « les habitants doivent pouvoir bénéficier d'un environnement sain, notamment du point de vue de la qualité de l'air et de l'exposition au bruit, mais aussi se sentir en sécurité. » Emerainville est dans une enclave entourée par la Francilienne et L'autoroute A4, les entrées de notre ville sont saturées, la pollution des véhicules est omniprésente. Le bruit des autoroutes et de l'aérodrome est constant. Le flux des nouveaux habitants sera une source supplémentaire de nuisances et de conflits. La densification n'a jamais été synonyme de sécurité et de qualité de vie agréable. La densification entraine une perte d'identité par

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	la disparition du patrimoine (histoire locale et nationale). Comment des fonctionnaires dans leurs bureaux situés à des dizaines de kilomètres peuvent juger si les projets proposés par les promoteurs prennent en compte (hormis les normes de construction) l'environnement, le niveau des nuisances sonores, le patrimoine, la diversité des cadres de vie ou la sécurité. Quelles sont vos solutions autres que d'autoriser des constructions à la place de résidences pavillonnaires achetées par des promoteurs qui s'empressent de construire sans chercher à s'adapter à l'environnement malgré un avis défavorable du premier Magistrat de notre ville. On peut construire mais qui connaît mieux notre ville que nos élus ? Nos Maires et les élus n'ont plus droit de s'opposer à des transformations qui détruisent le cadre de vie de nos villes. Rendez le pouvoir à nos représentants qui sont élus tous les 6 ans pour décider ce qui fait la qualité de notre cadre de Vie. Emerainville ne peut devenir un secteur d'urbanisation préférentiel sans l'adhésion de sa population et des représentants locaux.
Mail 6709			X	X	X	X											Communes Du Val D'Essonne de Ballancourt-sur-Essonne, a écrit : Veuillez trouver en pièce jointe le résumé issu d'un dossier, de 15 pages Dispo sur le site, de l'avis de la Communauté de Communes du Val d'Essonne.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Le SCoT-AEC à l'échelle du territoire travaille sur ces sujets afin d'adapter la déclinaison des objectifs poursuivis au niveau local. Pour le Val d'Essonne comme pour les autres territoires ruraux et rurbains d'Ile-de-France, l'exercice imposé par la loi ZAN, à savoir de densifier tout en maintenant un cadre de vie qualitatif propre aux particularités locales et en veillant à ne pas augmenter la vulnérabilité face aux risques naturels s'avère complexe.</p> <p>À ce titre, la loi ZAN 2 qui prévoit un minimum de 1 hectare d'urbanisation pour toutes les communes est une première garantie pour le développement de celles-ci.</p> <p>Par ailleurs, les communes de la CCVE disposent de nombreux espaces ouverts artificialisés qui selon la nomenclature viendraient augmenter ou non l'espace urbain de référence. Comme évoqué ci-avant le SCoT-AEC se saisira du rapport de compatibilité avec le SDRIF-e concernant l'application des orientations réglementaires et la comptabilisation des espaces ouverts artificialisés.</p> <p>Enfin, le territoire du val d'Essonne compte désormais 7 communes soumises à l'article 55 de la loi SRU : Ballancourt-sur-Essonne, Cerny, Echarçon (exempté), Itteville, La Ferté-Alais, Fontenay-le-Vicomte, Mennecy et Ormoy. Ces communes n'atteignent pas le seuil des 25 % de logements locatifs sociaux et seront donc contraintes par l'État de rattraper ce retard.</p> <p>La desserte du territoire par des modes décarbonés est ainsi largement à améliorer, l'accueil de population résultant de la loi SRU et du SRHH accentuera en effet les déplacements avec des véhicules personnels. En cela, le Val d'Essonne souhaite que la région Ile-de-France compétente sur le sujet accompagne le territoire, comme demandé dans les contributions précédentes.</p> <p>Le rééquilibrage « domicile/travail » et « nombre d'actifs/emplois » est un enjeu fort que souhaite défendre le Val d'Essonne afin d'agir de façon qualitative en matière de logements, de déplacements et d'emplois.</p> <p>C'est la raison pour laquelle, la desserte multimodale du Val d'Essonne constitue un point à optimiser pour les années à venir.</p> <p>A cet effet, le projet de desserte du Val d'Essonne porté conjointement par le Département et la CCVE et sa connexion à l'A6 doit être inscrit au SDRIF-e afin d'en assurer la réalisation.</p> <p>Enfin, la valorisation des projets économiques portés par le Val d'Essonne a été pris en compte dans les différentes cartes d'enjeux. Cependant, il convient de préciser ou de modifier les enjeux évoqués</p>
Mail 6710				X								X					<p>M. Jean-Marie BOIS Jean Marie de La Queue-en-Brie, a écrit : J'ai suivi l'ancien SDRIF avec toutes ces pastilles d'urbanisation rajoutées par tous les maires, sans exception, ce qui a permis de transformer l'excellent travail des concepteurs de ce Schéma Directeur d'Ile de France en quelque chose proche de rien du tout' ai consulté le SDRIF écologique. Je ne peux que constater de mes yeux vus que dans ma commune et les communes limitrophes et avoisinantes (Noiseau, Villiers sur Marne ...) Il n'y a que destruction des espaces boisés et derniers espaces agricoles pour urbaniser, en cours ou à venir. Il faut bien construire les 70.000 logements par an prévus quelque part et les promoteurs ne veulent que de beaux espaces</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>bien dégagés (terres agricoles ou espaces boisés que l'on rase) Je remercie tous ceux qui ne ménagent pas leurs efforts pour mettre en place un SRIF cohérent et écologique, mais il y a loin de la coupe aux lèvres et les maires et leurs avocats se moquent de votre travail, rares sont les recours des associations qui aboutissent. Malheureusement vous n'avez aucun pouvoir. Je suis donc contre un SDRIF qui ne sert à rien et je m'excuse auprès de ceux qui ont beaucoup travaillé pour son avènement.</p>
Mail 6711																	<p><u>M. GORNÉS Stéphane de Maulette, a écrit :</u> CONTRIBUTION MAIRIE DE MAULETTE</p> <p>Depuis des années, la commune de Maulette partage pleinement avec le Pays Houdanais l'ambition d'un développement équilibré, maîtrisé et harmonieux du territoire, pour lequel notre commune (avec Houdan) joue un rôle de centralité au regard de sa concentration en services, emplois et habitats, mais aussi du fait de sa position géographique stratégique (desserte par une gare SNCF, N12) ; dernier rempart de la région francilienne avant la région centre et ses pôles attractifs.</p> <p>A cet effet, la commune a su mener depuis plusieurs années des politiques territoriales visant à développer des offres en logements diversifiés, en emplois et en services.</p> <p>Ce rôle de centralité au service du territoire Houdanais, la commune de Maulette l'a affirmé dans sa précédente révision du PLU en projetant des besoins les plus limités possibles de consommation de surface agricole et en sacrifiant totalement les espaces naturels.</p> <p>Aussi, bien que partageant pleinement les ambitions écologiques de ce schéma, la commune s'inquiète vivement des perspectives chiffrées et localisées du projet de SDRIF-E pour Maulette qui pourraient remettre profondément en cause le dynamisme et l'attractivité économique et résidentielle de notre agglomération ; alors même que celle-ci s'est toujours montrée raisonnée et justifiée dans ses perspectives de consommation.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Selon notre compréhension, la loi ZAN permet l'artificialisation de 4 hectares pour accueillir les projets démographiques et économiques.</p> <p>Nous avons identifié cette zone dans la continuité d'une logique d'urbanisation et de densification telle que la loi le préconise (cf schéma 1)</p> <p>Conscient du rôle clé que Maulette peut jouer (avec Houdan) pour l'accueil des zones économiques, notre commune partage pleinement avec la CCPH le besoin d'une pastille supplémentaire à cet effet. La ville de Maulette poursuit son soutien au développement de la compétence économique de la CCPH en dédiant une pastille de 10 hectares supplémentaires sur notre territoire.(cf schéma 2)</p> <p>Volant répondre aux règles définies par le SDRIF-E la localisation de cette pastille dans la continuité de la zone économique actuelle de Maulette apparaît donc parfaitement cohérente et respectueuse des enjeux environnementaux.</p>
Mail 6712	X			X		X											<p>M. HAUET Bertrand de Saint-Germain-de-la-Grange, a écrit : en pièce jointe courrier de Monsieur le Maire de Saint-Germain de la Grange</p> <p>Pour mémoire, dans le cadre de la diffusion de l'avant-projet de SDRIF-E, la commune de Saint-Germain de la Grange était intervenue auprès de Madame la Présidente pour faire part de ses remarques concernant les orientations et préconisations prévues pour son territoire communal (PJ : courrier du Maire à Madame la Présidente de Région, en date 30 mai 2023).</p> <p>A ce stade du processus, la commune de Saint-Germain de la Grange prend acte de l'attribution d'une 1/2 pastille, alors que l'avant-projet avait classé la commune de Saint-Germain de la Grange dans les communes des Yvelines sans aucune capacité d'extension (0 ha).</p> <p>Cependant, nous regrettons l'absence de tout échange et toute concertation avec les représentants de la commune au cours de l'élaboration du projet.</p> <p>Nous constatons que la 1/2 pastille, telle qu'attribuée, interroge les élus car elle a été positionnée au cœur d'un périmètre agricole de 15 ha, labellisé bio depuis environ 1 an, et exploité par 2 jeunes agriculteurs.</p> <p>Par ailleurs, dans les documents consultables, les données graphiques sont inexploitable (pas d'échelle) ou illisibles, et les règles de vibration des zones cartographiées sont absentes, voire contradictoires (selon que l'on s'adresse aux services de la région ou à un commissaire enquêteur) pour être exploitées à l'échelle du territoire, et permettre une totale compréhension de son déploiement local.</p> <p>De plus, selon notre compréhension, la 1/2 pastille attribuée ne répond pas aux particularités de la commune de Saint-Germain de la Grange, d'avoir un potentiel d'extension équilibré pour son habitat entre ses 2 zones urbanisées : le centre bourg et le quartier de « Chatron », séparés de plus de 1 km.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>La commune, qui vient de rentrer (au 1er janvier 2021) dans la liste des collectivités assujetties aux obligations SRU, a besoin de pouvoir répartir son potentiel d'habitat entre ces 2 pôles urbains, afin d'être en mesure d'en réaliser une intégration équilibrée et harmonieuse.</p> <p>En conséquence, la commune de Saint-Germain de la Grange ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • souhaite que le potentiel de 10 ha qui lui a été attribué, soit confirmé, • demande à ce que toute latitude lui soit octroyée en vue de pouvoir répartir ce potentiel d'extension sur 3 périmètres : <ol style="list-style-type: none"> 1. au titre de l'habitat, l'un au niveau du centre bourg, et l'autre au niveau du quartier Chatron, pour pouvoir répondre aux obligations SRU de la commune par un déploiement équilibré et harmonieux de l'habitat, 2. au titre du développement économique, dans le prolongement de la zone d'activité actuelle (en direction de l'usine d'incinération de Thiverval-Grignon), pour permettre le développement économique de la communauté de communes « Cœur d'Yvelines », dans la continuité des zones existantes. <p>En cas de nécessité, la commune précise qu'elle priorise l'affectation de ce potentiel d'extension à l'habitat, pour satisfaire ses obligations SRU.</p> <p>Enfin, la commune souhaite vivement être associée à la déclinaison de cette attribution pour la rédaction finale du dossier.</p>
Mail 6713			X				X									X	<p>M. Claude LAMARRE de Villiers-le-Bel, a écrit : Construction sous les couloirs aériens. Malgré les baisses trafic aérien pendant les restrictions dues au covid 19 , celui-ci est revenu à son niveau antérieur et malgré les souhaits formulés de le limiter pour contrôler les émissions de carbone il va très probablement doubler d'ici à 2050. Les failles dans le contrôle aérien récemment mises en évidence, les accidents par écrasement au sol à proximité des aéroports dont les risques vont s'accroître avec la densification du trafic et l'utilisation des pistes en parallèle notamment à Roissy à cause de la distance de sécurité incompressibles entre deux avions exigent que par précaution, on évite d'exposer de nouveaux habitants à ce danger. En y ajoutant les nuisances sonores et de pollution auxquels on les exposerait, il convient donc d'exclure le bâti en dehors de l'existant dans l'axe des couloirs aériens. On se plaint des risques de nuisances lors des projets de construction d'aéroports, mais dès qu'ils sont installés on expose à leurs nuisances de manière incohérente de plus en plus de monde et ce après avoir constaté l'imperfection ou l'impossibilité de leur correction. Construire dans ces zones constitue une mise en danger de la vie d'autrui.</p>
Mail 6714							X							X			<p>Mme PLUVINET Christelle de Gonesse, a écrit : Les Naturalistes des Terres se sont associés aux luttes locales d'Île-de-France pour informer et sensibiliser les citoyens à la nécessité de participer à l'enquête publique du S.D.R.I.F.-E. Nous avons proposé chaque semaine une balade naturaliste, une balade des terres, sur un territoire en lutte contre un grand projet inutile, pour aller à la rencontre du vivant non humain qui y habite : faune, flore, champignons et bactéries étaient nos hôtes. Il a été évoqué les différentes espèces que nous pouvions observer à cette époque sur ce territoire, leur fonction écologique, leur besoin ainsi que les impacts du projet de Schéma Directeur sur leur habitat. Vous trouverez en</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	pièce jointe un retour de la balade des terres n°4 qui a eu lieu à Gonesse, avec le collectif pour le Triangle de Gonesse, en lutte contre l'aménagement d'une gare en plein milieu d'un espace agricole, entraînant à terme l'artificialisation de nos terres nourricières.
Mail 6715			X														<p>M. BENOIT François de Vémars, a écrit :</p> <p>La Commune de Vémars de 2901 habitants en 2023 est située à l'extrémité Est du département du Val d'Oise. D'une superficie de 818 hectares, le territoire communal est de taille moyenne- Géographiquement, le territoire communal est situé dans la région agricole de la Plaine de France et à proximité d'infrastructures majeures de transport que sont les aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et du Bourget, l'Autoroute A1, la départementale D16 et la Ligne à grande vitesse Paris-Lille (LGV Nord Europe). Tout ceci nous cause des nuisances sonores et une pollution atmosphérique importante qui cause des problèmes de santé, asthme, allergies. - Notre territoire va subir également de plein fouet la ligne à grande vitesse Picardie-Roissy, ce qui a déjà provoqué la destruction d'un massif boisé entre Vémars et Villeron.- Ces vingt dernières années des opérations immobilières de grandes envergures pour notre village rural ont été réalisées environ 800 logements dont 500 ces 8 dernières années (immeubles sociaux, immeubles d'accession à la propriété, lotissements de maisons individuelles, pavillons individuels).Ces réalisations ont comblé des dents creuses du centre-ville et ont généré de nouveaux quartiers excentrés du cœur du village.- La construction d'une nouvelle école a donc été nécessaire, ce qui représente malgré les subventions, un coût très élevé pour une petite commune. Tous ceci a entraîné un fort endettement pour notre collectivité ce qui hypothèque l'avenir. - La circulation s'est considérablement accrue au centre-ville, dans certaines rues il est difficile de circuler, ce qui présente un danger pour les usagers. Les rues n'ont pas été conçues pour une telle circulation. Les loyers étant prohibitifs, les locataires n'utilisent pas les parkings de leur immeuble. - Notre village subit la pollution atmosphérique des aéroports et d'une circulation intense générée par les mobilités des résidents vers les bassins principaux d'emplois situés à Roissy CDG, sur les zones d'activités proches et sur Paris et sa banlieue. - Bien qu'étant situé dans le bassin d'emploi de Roissy, Vémars présente en 2022 un taux de chômage de 9,1% contre 7,2% au niveau national. Pour un emploi recherché, l'offre n'est que de 0,6 emploi. - Malgré ces réalisations, nous n'avons bénéficié d'aucun service. Avec une population de presque 3000 habitants nous n'avons aucun médecin, aucun dentiste, aucun spécialiste, et services paramédicaux très insuffisant vis-à-vis de la population grandissante. La construction de nouveau logement, ne ferait qu'aggraver notre situation actuelle et demanderait des équipements supplémentaires (écoles, crèches, etc...) - Notre village possède encore de belles demeures avec des parcs d'arbres de hautes tiges entourées de hauts murs qu'il convient de protéger, comme nos bois et forêts en sortie de communes et toute la biodiversité. Les masses végétales doivent être préservées au regard du changement climatique.2. LE PROJET DU SDRIF-E. Le projet du SDRIF-E préconise la production de logements, ce qui semble irréaliste sur le territoire communal au regard de la quantité de logements déjà réalisés. L'accueil de nouveaux habitants nécessiterait la réalisation d'équipements publics supplémentaires écoles, crèches, centre médical, etc... déjà insuffisants. Le conseil municipal a opté pour une pastille de 10 hectares. Si 2 à 3 hectares environ sont nécessaires pour de nouveaux équipements sportifs et autres, il nous semble déraisonnable de prévoir 7 hectares supplémentaires pour la production de logements alors que la commune n'a pas encore absorbé cet apport de population. Un répit semble nécessaire. La part de logements vacants sur Vémars est de 7,9%, largement supérieure à la moyenne de l'IDF, elle-même en augmentation constante. Pour ce qui nous concerne, les logements construits ces dernières années ont été achetés par des propriétaires non occupants et proposant des loyers non adaptés à la demande. Actuellement le loyer d'un F1 est de 900 à 1200€ !3. Notre conseil municipal notre stupéfaction, le CM a évoqué une urbanisation future du lieu-dit</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	« le Château » (propriété Richard). La beauté de ce site avait été remarqué par le PNR comme site remarquable, mais les élus de l'époque n'ont pas souhaité adhérer au PNR. Au regard du PLU actuel 1,5 hect à 2 hectares sont situés en zone UA. Cette surface est en partie occupée par des bâtiments vétustes. Elle pourrait être réemployée pour y implanter une maison de santé, une maison de retraite ce qui permettrait de sauvegarder le parc.4. CONCLUSION Nous regrettons qu'un affichage administratif du SDRIF-E n'a pas été apposé sur tous les panneaux destinés à cet usage. Seule une affiche est consultable devant la mairie, ce qui a nui à la participation active des administrés. Ce projet SDRIF-E ne tient pas compte de nos besoins, ni du déficit climatique auquel nous devons faire face. Le seul objectif est de construire à tout va, ce qui entraîne l'artificialisation des sols qui est irréversible. Les terres agricoles de notre région sont d'une grande richesse et n'ont cessé de diminuer durant les décennies précédentes. Nous ne voulons pas d'une ville dortoir, il faudrait rapprocher le travail des habitations et maintenir les terres agricoles pour nous nourrir en circuit court. Il faut réfléchir à un meilleur aménagement du territoire. Nous voulons garder nos champs, nos forêts, nos bois, nos paysages et le caractère de notre village.
Mail 6716				X								X		X			M. HOTTINGER Frédéric de Combs-la-Ville, a écrit : Combs-la-Ville (77) - Maintien de la parcelle ZE n°17 en zonage 2AUX (secteur à urbaniser pour du développement économique). Nous permettons de vous solliciter en notre qualité de propriétaires de plusieurs parcelles de terrains sur les communes de Combs-la-Ville (77), dont la surface de l'ensemble des dites parcelles représente plus de 78 hectares ; sachant que nous sommes également propriétaires de près de 100 hectares à Boissy-Saint-Léger. Nous avons d'ores et déjà rencontré Messieurs les maires de ces deux communes – Messieurs Guy GEOGFFROY et Régis CHARBONNIER – car nos parcelles représentent de très nombreux intérêts pour leurs territoires respectifs, mais également à l'échelle régionale au regard des problématiques et des enjeux actuels (protection de la biodiversité, aménagement de l'agriculture urbaine et écologique, réindustrialisation de la France, souveraineté numérique, ...).L'objectif de cette contribution n'est pas de rentrer dans le détail des opportunités que chaque parcelle peut revêtir, mais de vous présenter la synthèse des enjeux que représentent nos fonciers pour le Sud de la Région Ile-de-France, et en particulier la parcelle ZE 17 d'une surface de 37 hectares actuellement à vocation de développement économique et classée en zonage 2AUX.Les enjeux sont les suivants : 1)Enjeux en termes de développement économique : cette parcelle a un intérêt indéniable pour de nombreux acteurs du monde économique (industriel, giga factor pour énergie du futur, datacenter, Intelligence artificielle, activités PME-PMI, activités productives, suppl. Chain,...) et pourrait permettre de générer des centaines d'emplois à moyen terme2)Enjeux environnementaux : le développement/aménagement de cette parcelle permettra de déployer de nombreuses sources d'énergies vertes sur cette parcelle et des parcelle environne menante (50 hectares complémentaires) et organiser également un véritable poumon vert pour l'Ile-de-France. 3)Enjeux agricoles : plusieurs parcelles pourraient permettre de développer et dynamiser le secteur de l'agriculture biologique et urbaine. De plus, leur exploitation faciliterait la mise en place de circuits courts d'approvisionnement pour le sud francilien Par conséquent, nous demandons que le zonage de la parcelle ZE 17 soit maintenue permettant de rester dans un zonage à urbaniser pour des activités économiques.
Mail 6717															X		Mme POLO DE BEAULIEU Marie Anne de Rambouillet, a écrit : Prévoir la fermeture des centrales nucléaires de la région Ile-de-France.
Mail 6718		X		X													Armelle (Anonyme) de Claye-Souilly, a écrit : Logements sur la ville de Claye-Souilly. La proposition demandant de construire un millier de logements sur la commune de Claye-Souilly est déraisonnable. La ville n'a pas encore fini de construire son nouveau grand quartier de logements et peine déjà à absorber cette nouvelle population. Les infrastructures ne suivent pas. La nouvelle

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	école absorbera tout juste les derniers arrivants avec des classes très chargées pour toutes les classes de la ville. Les associations sportives ne pourront pas non plus proposer une offre adaptée à la population. La ville va également devoir s'adapter à une population nécessitant plus d'aides et de soutiens. D'autre part, les infrastructures routières desservant la ville sont actuellement saturées. Les bouchons sont quotidiens matin et soir. Il pourrait être plus judicieux de répartir ces logements sur tous les petits villages environnants (Messy, Gressy, Charny, Villeroy, Saint-Mesmes, Annet-sur-Marne, Précly-sur-Marne, Charmentray, Fresnes-sur-Marne, Villevaudé) pour atténuer les répercussions pour tous.
Mail 6719					X							X		X			M. DE POURTALES Paul de Combs-la-Ville, a écrit : Maintien de la parcelle ZE n°17 en zonage 2AUX (secteur à urbaniser pour du développement économique), nous permettons de vous solliciter en notre qualité de propriétaires de plusieurs parcelles de terrains sur les communes de Combs-la-Ville (77), dont la surface de l'ensemble des dites parcelles représente plus de 78 hectares ; sachant que nous sommes également propriétaires de près de 100 hectares à Boissy-Saint-Léger. Nous avons d'ores et déjà rencontré Messieurs les maires de ces deux communes – Messieurs Guy GEOGFFROY et Régis CHARBONNIER – car nos parcelles représentent de très nombreux intérêts pour leurs territoires respectifs, mais également à l'échelle régionale au regard des problématiques et des enjeux actuels (protection de la biodiversité, aménagement de l'agriculture urbaine et écologique, réindustrialisation de la France, souveraineté numérique, ...).L'objectif de cette contribution n'est pas de rentrer dans le détail des opportunités que chaque parcelle peut revêtir, mais de vous présenter la synthèse des enjeux que représentent nos fonciers pour le Sud de la Région Ile-de-France, et en particulier la parcelle ZE 17 d'une surface de 37 hectares actuellement à vocation de développement économique et classée en zonage 2AUX.Les enjeux sont les suivants : 1)Enjeux en termes de développement économique : cette parcelle a un intérêt indéniable pour de nombreux acteurs du monde économique (industriel, giga factor pour énergie du futur, datacenter, Intelligence artificielle, activités PME-PMI, activités productives, supply-chain,...) et pourrait permettre de générer des centaines d'emplois à moyen terme2)Enjeux environnementaux : le développement/aménagement de cette parcelle permettra de déployer de nombreuses sources d'énergies vertes sur cette parcelle et des parcelles environnantes (50 hectares complémentaires) et organiser également un véritable poumon vert pour l'Ile-de-France. 3)Enjeux agricoles : plusieurs parcelles pourraient permettre de développer et dynamiser le secteur de l'agriculture biologique et urbaine. De plus, leur exploitation faciliterait la mise en place de circuits courts d'approvisionnement pour le sud francilien Par conséquent, nous demandons que le zonage de la parcelle ZE 17 soit maintenue permettant de rester dans un zonage à urbaniser pour des activités économiques
Mail 6720			X		X	X							X				Association ELAN-SAVIGNY ENVIRONNEMENT de Savigny-sur-Orge, a écrit : Elan-Savigny Environnement Association de défense de l'environnement à Savigny sur Orge Opposition au projet de pont routier entre Athis-Mons et Vigneux La construction de ce pont conduit à une grave détérioration de l'environnement. En plus de la destruction d'espaces naturels que sa construction implique, il aurait pour effet d'augmenter encore le trafic automobile de la zone. La MRAE remarque, à ce sujet, que "certaines orientations visant à fluidifier pourraient conduire à accroître les déplacements motorisés et par conséquent la consommation d'énergie et les émissions de GES' 'Ajoutons que le bruit dû au voisinage de l'aéroport d'Orly et la pollution atmosphérique sont déjà importants, et les habitants réclament leur réduction. Nous sommes donc opposés à ce projet inscrit dans le SDRIF Nous préconisons plutôt la création d'une passerelle et/ou franchissement pour les transports en commun et les mobilités actives entre les deux gares d'Athis-Mons et de Vigneux-sur- Seine, comme prévu au SDRIF 2013.Opposition au projet de port industriel à Vigneux Ce projet prévoit de supprimer 2 x 25 ha

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	(deux pastilles violettes) d'espace naturel sur la plaine de la Saussaie des Gobelins et de l'île Brune au nord de Vigneux-sur-Seine. La MRAE observe que "la consommation actuelle d'espaces ouverts ne permet pas d'atteindre l'objectif d'absence d'artificialisation nette en 2050". La MRAE signale aussi que "pressions humaines sur la biodiversité sont très fortes du fait de la concentration de la présence humaine et conduisent à une importante proportion d'espèces menacées : chute des effectifs d'oiseaux spécialistes urbains de 41 % entre 2004 et 2017, de l'abondance des papillons (-33 %) entre 2006 et 2014". Il est donc indispensable de préserver les espaces naturels là où ils existent encore. C'est pourquoi nous sommes opposés à la construction de ce port destructeur d'espaces naturels et de biodiversité. Il serait possible d'utiliser les ports d'Evry et de Corbeil, proches de ce secteur.
Mail 6721					X							X		X			M. DE POURTALES Paul de Combs-la-Ville, a écrit : Maintien de la parcelle ZE n°17 en zonage 2AUX (secteur à urbaniser pour du développement économique). Nous nous permettons de vous solliciter en notre qualité de propriétaires de plusieurs parcelles de terrains sur les communes de Combs-la-Ville (77), dont la surface de l'ensemble des dites parcelles représente plus de 78 hectares ; sachant que nous sommes également propriétaires de près de 100 hectares à Boissy-Saint-Léger. Nous avons d'ores et déjà rencontré Messieurs les maires de ces deux communes – Messieurs Guy GEOGFFROY et Régis CHARBONNIER – car nos parcelles représentent de très nombreux intérêts pour leurs territoires respectifs, mais également à l'échelle régionale au regard des problématiques et des enjeux actuels (protection de la biodiversité, aménagement de l'agriculture urbaine et écologique, réindustrialisation de la France, souveraineté numérique, ...). L'objectif de cette contribution n'est pas de rentrer dans le détail des opportunités que chaque parcelle peut revêtir, mais de vous présenter la synthèse des enjeux que représentent nos fonciers pour le Sud de la Région Ile-de-France, et en particulier la parcelle ZE 17 d'une surface de 37 hectares actuellement à vocation de développement économique et classée en zonage 2AUX. Les enjeux sont les suivants : 1) Enjeux en termes de développement économique : cette parcelle a un intérêt indéniable pour de nombreux acteurs du monde économique (industriel, giga factory pour énergie du futur, datacenter, Intelligence artificielle, activités PME-PMI, activités productives, supply Chain,...) et pourrait permettre de générer des centaines d'emplois à moyen terme. 2) Enjeux environnementaux : le développement/aménagement de cette parcelle permettra de déployer de nombreuses sources d'énergies vertes sur cette parcelle et des parcelles environnantes (50 hectares complémentaires) et organiser également un véritable poumon vert pour l'Ile-de-France. 3) Enjeux agricoles : plusieurs parcelles pourraient permettre de développer et dynamiser le secteur de l'agriculture biologique et urbaine. De plus, leur exploitation faciliterait la mise en place de circuits courts d'approvisionnement pour le sud francilien. Par conséquent, nous demandons que le zonage de la parcelle ZE 17 soit maintenue permettant de rester dans un zonage à urbaniser pour des activités économiques.
Mail 6722			X														M. BERNHEIM Gérard de Vert-Saint-Denis, a écrit : Circulation vélo Mobilité, l'aménagement de la route rapide est francilien reliant A1, Meaux A4, A5 avec un aménagement de la RN 36, va accélérer et augmenter la circulation sur cet axe. Les aménagements se terminent à hauteur de Saint Germain Laxis pour l'entrée sur A5 avec un péage à cet endroit. Les camions qui refusent les péages poursuivront leur route en ^pénétrant dans Melun puis Fontainebleau. Cela devrait augmenter significativement la circulation dans Melun, une pétition contre la circulation avenue Thiers a recueilli 1200 signatures. Le remède à cette situation sera le report du péage A5 à la limite de l'Ile de France, après Montereau Fault Yonne (alors qu'il est actuellement à Montereau sur le Jard). Il est à noter qu'à l'autre bout, le péage A1 est hors Ile de France. L'utilisation d'A5 est à ce jour faible.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6723																	M. HEURTEVENT Philippe a écrit : Contribution de l'Association " FÉDÉRATION APPEL DES FORÊTS D'ILE-DE-FRANCE" : Adresse pour téléchargement inaccessible.
Mail 6724						X						X					Mme MORANNE Jennifer de Nanterre, a écrit : Résumé de la contribution de la ville de Nanterre (dossier de 37 pages joint dispo le site) Envoyé en RAR au SDRIF La Ville de Nanterre a identifié trois sites stratégiques en Bords-de-Seine, ayant accueilli par le passé des activités industrielles qu'elle souhaiterait voir renaturer en réponse aux conclusions de différentes études locales (intérêt écologique confirmé, besoin de rafraîchissement, limitation du risque d'inondation de la Seine), mais aussi en lien avec son projet de ville approuvé en 2015 qui porte comme ambition de « <i>se réapproprier les berges de Seine</i> » et « <i>de renforcer les liens à la nature en ville pour le bien-être de tous</i> » (extraits du PADD, PLU de Nanterre). <u>Présentation des sites</u> N°1 - Le site TOTAL - 114, avenue Jules Quentin (25 566m²) 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Ancien dépôt de Nanterre Fina Lub (NFL) de fabrication de lubrifiant. Le site a totalement été démantelé depuis sa cessation d'activité en 2004 et a fait l'objet d'une dépollution suite à plusieurs incidents de pollution aux hydrocarbures. Depuis 2011, la dépollution pour un usage industriel est finalisée. Le site est actuellement inoccupé et soumis à plusieurs contraintes (risque inondation – PPRI de la Seine et périmètre PPRT du dépôt pétrolier CCMP).</p> <p>N°2 - Le site TRAPIL – 22, rue Jean Perrin (4 214m²)</p>  <p>Le site est laissé en l'état avec la présence de cuves enterrées, d'équipements techniques (canalisations remplies d'écobéton, extrémités de liaison, équipements de surface pour éviter les corrosions, poste électrique, séparateur d'hydrocarbures...) et est soumis au risque inondation (PPRI de la Seine).</p> <p>N°3 - Le site SDPN – 22 rue Jean Perrin (47 200m²)</p>  <p>Le site, limitrophe du site « Trapil », accueillait le dépôt d'hydrocarbures liquides de la Société du Dépôt Pétrolier de Nanterre (SDPN). Suite à sa cessation d'activités fin 2013, des opérations de remise en état du site ont été prescrites par un arrêté préfectoral qui encadre les travaux de réhabilitation pour un usage industriel. Les travaux de dépollution ont été menés jusqu'en 2021, avec notamment la mise en place d'un dispositif de «landfarming», plantation de luzernes pour dégrader des résidus et accélérer la revitalisation des sols. Le site est soumis au risque inondation (PPRI de la Seine).</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Toutefois, <u>la Ville est défavorable</u> au fait que les sites TOTAL, TRAPIL et SDPN soient identifiés comme des sites d'activités d'activité d'intérêt régional à sanctuariser.</p> <p>En effet, ces emprises ont accueilli par le passé des activités industrielles qui ont fortement pollué ses sols pendant des décennies et sont actuellement inoccupées. Des actions de dépollution sont en cours et ces sites ont été identifiés par différentes études comme stratégiques d'un point de vue environnemental et écologique pour des projets de renaturation.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Afin de ne pas obérer ces projets de renaturation, la ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> - s'oppose à la sanctuarisation en sites d'activité intérêt régional <p>Voir les demandes d'ajustements de la carte « développer l'indépendance productive régionale » (cf. Annexe N°3)</p> <ul style="list-style-type: none"> - demande de ré-intégrer ces emprises à la trame « sanctuariser l'armature verte » du fait d'une forte pression d'urbanisation <p>Voir les demandes d'ajustements de la carte « placer la nature au cœur du développement régional » (cf. Annexe N°4)</p> </div>
Mail 6725			X														Catherine (Anonyme) de Deuil-la-Barre, a écrit : Non au BIP. La poursuite de ce projet me semble contrevenir à l'urgence climatique et à la nécessité de développer les espaces verts et la biodiversité
Mail 6726	X			X		X											M. HAUET Bertrand de Saint-Germain-de-la-Grange, a écrit : Saint-Germain de la Grange (78640) contributions.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Pour mémoire, dans le cadre de la diffusion de l'avant-projet de SDRIF-E, la commune de Saint-Germain de la Grange était intervenue auprès de Madame la Présidente pour faire part de ses remarques concernant les orientations et préconisations prévues pour son territoire communal (PJ : courrier du Maire à Madame la Présidente de Région, en date 30 mai 2023).</p> <p>A ce stade du processus, la commune de Saint-Germain de la Grange prend acte de l'attribution d'une ½ pastille, alors que l'avant-projet avait classé la commune de Saint-Germain de la Grange dans les communes des Yvelines sans aucune capacité d'extension (0 ha).</p> <p>Cependant, nous regrettons l'absence de tout échange et toute concertation avec les représentants de la commune au cours de l'élaboration du projet.</p> <p>Nous constatons que la ½ pastille, telle qu'attribuée, interroge les élus car elle a été positionnée au cœur d'un périmètre agricole de 15 ha, labellisé bio depuis environ 1 an, et exploité par 2 jeunes agriculteurs.</p> <p>Par ailleurs, dans les documents consultables, les données graphiques sont inexploitable (pas d'échelle) ou illisibles, et les règles de vibration des zones cartographiées sont absentes, voire contradictoires (selon que l'on s'adresse aux services de la région ou à un commissaire enquêteur) pour être exploitées à l'échelle du territoire, et permettre une totale compréhension de son déploiement local.</p> <p>De plus, selon notre compréhension, la ½ pastille attribuée ne répond pas aux particularités de la commune de Saint-Germain de la Grange, d'avoir un potentiel d'extension équilibré pour son habitat entre ses 2 zones urbanisées : le centre bourg et le quartier de « Chatron », séparés de plus de 1 km.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>La commune, qui vient de rentrer (au 1er janvier 2021) dans la liste des collectivités assujetties aux obligations SRU, a besoin de pouvoir répartir son potentiel d'habitat entre ces 2 pôles urbains, afin d'être en mesure d'en réaliser une intégration équilibrée et harmonieuse.</p> <p>En conséquence, la commune de Saint-Germain de la Grange :</p> <ul style="list-style-type: none"> • souhaite que le potentiel de 10 ha qui lui a été attribué, soit confirmé, • demande à ce que toute latitude lui soit octroyée en vue de pouvoir répartir ce potentiel d'extension sur 3 périmètres : <ol style="list-style-type: none"> 1. au titre de l'habitat, l'un au niveau du centre bourg, et l'autre au niveau du quartier Châtrou, pour pouvoir répondre aux obligations SRU de la commune par un déploiement équilibré et harmonieux de l'habitat, 2. au titre du développement économique, dans le prolongement de la zone d'activité actuelle (en direction de l'usine d'incinération de Thiverval-Grignon), pour permettre le développement économique de la communauté de communes « Cœur d'Yvelines », dans la continuité des zones existantes. <p>En cas de nécessité, la commune précise qu'elle priorise l'affectation de ce potentiel d'extension à l'habitat, pour satisfaire ses obligations SRU.</p> <p>Enfin, la commune souhaite vivement être associée à la déclinaison de cette attribution pour la rédaction finale du dossier.</p>
Mail 6727				X													<p>M. Groupe Des Élus A NOISY RESPIRONS de Noisy-le-Grand a écrit : Noisy-le-Grand - Contribution des élus du groupe A Noisy Respirons. Veuillez trouver ci-joint la contribution à l'enquête publique des élus du groupe d'opposition A Noisy Respirons. Les élus du groupe A Noisy Respirons demandent que le SDRIFe soit un véritable outil de lutte contre l'étalement urbain et de protection des espaces non encore construits. Ils réclament que le bois Louis Lumière soit intégré dans l'armature verte à sanctuariser, de même que l'intégralité du Bois Saint Martin, la zone dite « Maille Horizon Sud », le fort de Villiers ainsi que l'intégralité de la Butte verte.</p>
Mail 6728			X														<p>M. EGLER Julie de Clamart a écrit : Je suis habitante du centre-ville historique de la ville de Clamart (92140). Ile de France Mobilités étudie actuellement un projet de prolongement du tram T10. Celui-ci traverserait ma commune en sous-sol et, afin de créer les stations souterraines jalonnant le parcours, de très nombreuses expropriations de bâtiments sont prévues (en vue de les détruire pour libérer l'emprise nécessaire au chantier de creusement). Or, nombre d'entre eux possèdent une valeur patrimoniale irremplaçable. Cette opération aura pour conséquence la poursuite de l'unification du paysage urbain de notre région, ainsi que l'accroissement de sa densification. En effet, une fois les stations sous-terraines construites, de nouveaux bâtiments de remplacement seront bâtis en surface. A mon sens,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	c'est une véritable gageure. Si je souscris à un système de transports en commun plus performant, j'estime que celui-ci ne doit pas être au prix d'expropriations et de destructions d'édifices qui permettent d'assurer l'attrait patrimonial de nombreuses communes franciliennes.
Mail 6729						X											M. Philippe TELLIER de Voisins-le-Bretonneux a écrit : Le rapprochement domicile travail. Le SDRIF annonce un objectif général de polycentrisme, alors que rien n'est proposé pour remédier à l'éloignement des lieux de vie par rapport aux sites de travail des habitants (le temps moyen de déplacement domicile – travail du francilien est de 1h30). Aucune orientation réglementaire ne va dans ce sens et certaines y sont même contraires comme la poursuite de la construction de la ligne 18 ouest et la ligne 17 nord au milieu des champs, ainsi que la mise en avant de milieux d'affaires internationaux compétitifs toujours éloignés des lieux de vie. Dans ce territoire francilien, 6% de la surface concentre 68% des emplois ; pour cela, il serait nécessaire de porter des efforts sur la mobilité de proximité et sur l'équipement des quartiers mixant logements, écoles, commerce, culture, infrastructures sportives, ... Force est de constater que ce SDRIF contribuera à accentuer les déséquilibres économiques profonds entre l'Ile de France (23% des emplois, 30% du PIB) ainsi que les inégalités sociales très fortes (19 communes sur 1 287 communes franciliennes absorbent 50% des emplois régionaux).
Mail 6730						X										X	MARTINE (Anonyme) de Crisenoy a écrit : Bonjour, Habitant la commune de Crisenoy (77) depuis 1992, je m'oppose formellement aux orientations du projet de SDRIF-E qui ont été retenues pour notre territoire et je vais m'en expliquer. Une pastille d'urbanisation préférentielle de 25 ha est restée positionnée sur notre commune, contre 3 pastilles dans le SDRIF 2013, afin de satisfaire un projet de ZAC intercommunal auquel est venu s'ajouter depuis 3 ans un projet de centre pénitentiaire de 1000 places. L'attractivité de notre territoire n'est pas en faveur d'un développement à outrance de la logistique mais plutôt la mise en valeur, l'évolution et la préservation de notre patrimoine culturel et environnemental avec la présence des châteaux de Vaux-le-Vicomte, Blandy-les-Tours, la collégiale de Champeau et le projet de plan de préservation du paysage de la vallée d'ancœur. Ce projet mixte ZAC/PRISON va à l'encontre de toutes les politiques nationales mises en place pour un territoire résilient face au réchauffement climatique. A ce titre notamment, la loi Climat et Résilience du 22/08/2021 fixe à l'horizon 2050 un objectif de neutralité carbone avec zéro gaz à effet de serres (ZEN) et zéro artificialisation des sols (ZAN) avec une réduction de moitié en 2030. Malheureusement, je ne vois pas dans le projet de SDRIF-E qui se veut environnemental pour entre autre « protéger le mieux-être des Franciliens », proposer « des cadres de vie désirables » et « réduire la dépendance et le recours à la voiture individuelle » la traduction de ces orientations sur notre commune où il prévoit d'artificialiser 25 ha de terres agricoles riches et nourricières. Je précise qu'aujourd'hui les terres n'ont pas été cédées à l'aménageur et sont toujours cultivées, sans qu'aucun démarrage des travaux n'ait eu lieu. La consommation d'espace sera donc comptabilisée dans le ZAN dès lors que le démarrage des travaux sera effectif, élément déclencheur en vertu de la circulaire du 31 janvier 2024. Le développement d'un tel projet dans ce secteur rural va générer un accroissement du trafic routier pour toutes les communes voisines (Guignes, St-Germain-Laxis, Champeaux, Fouju, etc.) lié à l'activité du site et une population venue des alentours, qui devra utiliser des véhicules motorisés, à défaut de transport en commun. Les études font ressortir une augmentation du trafic de 2100 véhicules/jour sans compter les flux routiers. Notre commune ne peut accepter un tel projet sachant qu'aujourd'hui l'axe Nord/Sud desservi par la RN36 est déjà surchargé. Une autre orientation réglementaire est de « réduire la vulnérabilité aux risques naturels » dont les principaux sont constitués par les inondations et le ruissellement des eaux de pluie. Encore une disposition qui n'est pas appliquée à Crisenoy où les terres ciblées

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	par ce projet sont toujours inondées. L'imperméabilisation de 25 ha ne ferait qu'aggraver la situation menaçant les territoires en aval (Vaux le Vicomte, Maincy, Melun...) déjà soumis aux risques d'inondation lors de fortes dépressions. A relire les orientations du projet de SDRIF-E, je ne retrouve pas leur mise en œuvre sur notre territoire où l'État a décidé de déroger aux normes en usant et abusant du « droit de dérogation » pour passer outre toutes les contraintes environnementales et de santé publique afin de satisfaire à des politiques. L'Etat devrait montrer l'exemple et appliquer à lui-même les principes généraux des politiques environnementales et climatiques de l'Union européenne qu'il porte, plutôt que de les imposer uniquement aux collectivités sur lesquelles ne peuvent reposer tous les efforts d'adaptation au changement climatique. Je vous remercie de bien vouloir prendre en compte mes observations afin de faire évoluer ce projet de SDRIF-E et le rendre plus en adéquation avec les politiques actuelles.
Mail 6731			X														M. LEITE Jean Marc a écrit : J'ai bien pris le temps de lire et je le trouve vraiment positif. J'ai pu comprendre que ce projet pour l'Île-de-France vise à renforcer son attractivité tout en réduisant son impact environnemental. Les réseaux de transport jouent un rôle crucial, tant pour les déplacements quotidiens que pour les trajets nationaux et internationaux. L'accent mis sur l'amélioration de l'accès aux aéroports et le développement des liaisons ferroviaires en dehors de Paris est particulièrement louable. Nous sommes particulièrement concernés par ce point également. De plus, le renforcement des infrastructures routières pour maintenir la fluidité du trafic est une initiative bienvenue. Si vous pouviez ne pas oublier d'accentuer vos efforts sur les projets de déviations tant attendus (BIP, DVE...). On les attend encore ! Merci,
Mail 6732			X	X													(Anonyme) a écrit : Je suis habitante du centre-ville historique de la ville de Clamart (92140). Ile de France Mobilités étudie actuellement un projet de prolongement du tram T10. Celui-ci traverserait ma commune en sous-sol et, afin de créer les stations souterraines jalonnant le parcours, de très nombreuses expropriations de bâtiments sont prévues (en vue de les détruire pour libérer l'emprise nécessaire au chantier de creusement). Or, nombre d'entre eux possèdent une valeur patrimoniale irremplaçable. Cette opération aura pour conséquence la poursuite de l'unification du paysage urbain de notre région, ainsi que l'accroissement de sa densification. En effet, une fois les stations sous-terraines construites, de nouveaux bâtiments de remplacement seront bâtis en surface. A mon sens, c'est une véritable gageure. Si je souscris à un système de transports en commun plus performant, j'estime que celui-ci ne doit pas être au prix d'expropriations et de destructions d'édifices qui permettent d'assurer l'attrait patrimonial de nombreuses communes franciliennes.
Mail 6733			X														Marie (Anonyme) de Deuil-la-Barre, a écrit : Refus du BIP. Ce projet va détruire la ville de Montmorency. J'ai choisi cet endroit pour y vivre à l'abri de nuisances. Nous devons déjà subir Roissy ! Quand j'emprunte le Bip à Soisy je vois cette balafre dans le paysage et je ne veux pas la même sous mon nez à proximité de la collégiale et du château. Non à la pollution pour nos enfants et pour les adultes fragiles Non à la dégradation des espaces verts : on va encore bétoniser !!!alors qu'on doit lutter contre de futures canicules. Non à la dégradation de lieux historiques
Mail 6734			X				X										Mme DEPARDIEU Danièle de Montgeron, a écrit : Projet de piste cyclable à Montgeron. Je suis contre l'utilisation des chemins piétonniers de la Pelouse de Montgeron comme voie cyclable structurante

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6735		X		X	X							X					M. GEORGES GARCIN a écrit : Résumé d'un courrier de 3 pages disponible sur le site

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>A la lecture de vos recommandations et directives pour améliorer notre vie dans ce monde en pleine mutation, surtout avec les problèmes liés au climat et au réchauffement préoccupant encore plus dans les zones fortement denses en constructions, je vous fais part de plusieurs anomalies graves qui sont en projet et en cours dans la ville de Montrouge, des projets hors normes d'un autre temps, complètement à l'opposé de toutes les autres constructions dans le reste de la ville (immeubles de 5 à 7 étages maximum). Ici nous parlons de 13 étages, voir plus.</p> <p>Il y a aussi la folie du réaménagement d'un magnifique parc Schuman pour une somme astronomique en détruisant un lieu fort agréable. Une stupidité.</p> <p>Je veux surtout attirer votre attention sur le quartier Plein SUD, coté métro Châtillon Montrouge ligne 13 et un jour 15 où se développe 3 projets immobiliers extrêmement préoccupants:</p> <p>- l'un a coté de la gare du terminus Chatillon Montrouge de la ligne 13 et bientôt de la ligne 15: expropriation des petits maisons et de leur jardin en cours depuis plusieurs années pour récupérer leur terrain, un gâchis total qui va à l'encontre de vos recommandations de garder de quartiers pavillonnaires. Le projet comme les suivants reprennent toujours le même argumentaire et les mêmes solutions que je développe avec le 3eme projet.</p> <p>- l'autre à l'endroit où l'avenue de la Marne arrive sur le boulevard Pierre Brossolette: projet « Marne-Brossolette-Pelletan-Bert-Verdier: encore au stade de beaux dessins avec de grands arbres qui cachent des immeubles très hauts et des piétons qui flânent, des costumes cravates qui pédalent gentiment... images d'Épinal, c'est le seul endroit où effectivement il faut envisager du renouveau car il y a plusieurs bâtiments vides et délaissés.</p> <p>- et le projet le plus abouti et celui qui retient toute mon attention « Les halles de Montrouge »: un partenariat entre:</p> <p>- 1) la ville de Montrouge (propriétaire de la place du marché, d'un parking et d'un parc construit sur l'autre partie du parking, mal réaménagé en 2021 pour montrer qu'effectivement malgré la volonté de dynamiser l'espace, cela n'avait pas marché: une belle manipulation de la part de Monsieur LENGEREAU le maire avec sa Guinguette de la Marne) pour une surface de 2000 m2</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6736				X				X									<p>M. LEGER Etienne de Cergy, a écrit : Où est la solidarité des territoires dans ce SDRIF-E ? Ce nouveau schéma directeur francilien fait la part belle - et à juste titre - à l'environnement : ZAN, sobriété foncière et énergétique, développement de l'économie circulaire, résilience régionale face aux enjeux climatiques sont des objectifs nécessaires, et pas forcément antinomiques avec les objectifs de développement et d'autonomie productive de notre région. Produire 70 000 logements par an, avec les équipements et le renforcement des infrastructures qui vont avec, oui, c'est nécessaire vu la profonde crise du logement en Ile de France, mais où et pour qui ? Le polycentrisme prôné par le projet (cf. carte 1 opposable), censé renforcer la mixité en rapprochant les zones d'emploi des lieux de vie, est plus une photographie de l'état actuel avec des pistes d'amélioration, qu'un projet global de rééquilibrage économique et social. Où est la volonté de rééquilibrer l'Ouest riche et l'Est pauvre, de freiner l'augmentation en tache d'huile des prix fonciers et locatifs, pourtant préconisés par les SDRIF précédents Il n'y a pas de solidarité énoncée entre les territoires pour développer une offre de logements, notamment sociaux, pour répondre à la très forte demande. Et la disposition « anti-ghetto », sorte de loi SRU à l'envers, ne résout pas la question. Sans autre mesure, elle l'empire.</p>
Mail 6737					X												<p>Mme BOUCHER Beatrice de Maulette a écrit : CONTRIBUTION DE MAULETTE A L'ENQUÊTE PUBLIQUE DU SDRIF-E</p> <p>Depuis des années, la commune de Maulette partage pleinement avec le Pays Houdanais l'ambition d'un développement équilibré, maîtrisé et harmonieux du territoire, pour lequel notre commune (sans Houdan) joue un rôle de centralité au regard de sa concentration en services, en pôles et lieux de vie, mais aussi du fait de sa position géographique stratégique (limitée par une part de SDRIF N12) : dernier rempart de la région francilienne avant la région centre et ses pôles d'équilibre.</p> <p>A cet effet, le territoire a su mener depuis plusieurs années des politiques territoriales visant à développer des offres en logements diversifiés, en emplois et en services.</p> <p>Ce rôle de centralité au service du territoire francilien de la commune de Maulette se reflète dans sa politique révisée du P.U.I. en priorité des besoins les plus immédiats (accès au logement, concentration de surfaces agricoles et en préservant totalement les espaces naturels).</p> <p>Ainsi lors que partageant pleinement les territoires franciliens de ce schéma, la commune s'inscrit pleinement dans les perspectives chères et localisées du projet de SDRIF-E pour Maulette qui pourraient remettre profondément en cause le dynamisme et l'attractivité économique et résidentielle de notre agglomération ; nous espérons que celle-ci s'ouvrira toujours ouverte et accueillie dans ses perspectives de développement.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Selon notre compréhension, la loi ZAN permet l'aménagement de 4 hectares pour accueillir les projets d'habitat social et économique.</p> <p>Nous avons identifié cette zone dans le cadre d'une logique d'urbanisation et de densification de la zone (cf. le schéma 1).</p> <p>Concernant le rôle de la ZAN, nous avons constaté que la ville de Meudon dispose de zones économiques, nous avons partagé récemment avec le CCFI le besoin d'une petite supplémentaire à cet effet. La ville de Meudon poursuit son action de développement de la compétence économique de la CCFI en créant une petite de 10 hectares supplémentaires sur son territoire (cf. schéma 2).</p> <p>Vous avez répondu aux règles définies par la SDRIF-E la localisation de cette petite dans la continuité de la zone économique actuelle de Meudon apparaît donc parfaitement cohérente et respectueuse des règles définies par la loi.</p>
Mail 6738		X		X		X		X								X	<p>M. BROZE Janine de L'Étang-la-Ville, a écrit : Résumé du fichier PDF de 9 pages dispo sur le site. :</p> <p>NON À L'URBANISATION DÉMESURÉE, OUI À LA PRISE EN COMPTE DES RÉALITÉS DU TERRAIN.</p> <p>Remarque préalable Manque de vision globale et de stratégie. Par exemple une orientation nette vers une décentralisation et un désengorgement de la région parisienne. L'Ile de France N'EST PAS la banlieue de Paris.</p> <p>La Commission d'Enquête ne comporte aucun membre d'association ! Il aurait fallu qu'au moins 1/3 (un tiers) des membres représente des associations environnementales</p> <p>Ces documents sont touffus, avec beaucoup de verbiage et de nombreux sujets se recoupent voire se contredisent. On cherche le cap, On cherche la cohérence, On cherche le projet de société. On ne peut pas y détecter une volonté de synthèse.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p><i>Aussi, même si certains franciliens peuvent préférer vivre proche de leur emploi, il est crucial d'assurer une offre de transport rapide pour véhicules neutres en émissions, avec un maillage qui inclut la grande couronne alors que celui existant ne se concentre que sur l'hyper centre et la petite couronne.</i></p> <p><i>Il faut aussi laisser les communes définir leurs propres besoins de logements, et donc éliminer les objectifs prescriptifs d'augmentation de logements indiqués dans les OR57, OR79, OR83, OR85 et OR86.</i></p> <p><i>Inciter les propriétaires à mettre les logements vacants sur le marché en assouplissant le marché de la location devrait être la priorité de la région au lieu de prescrire la bétonnisation de notre région pour compenser les rigidités du marché (ce qui est en totale opposition aux objectifs environnementaux de ce SDRIF-E) pour les logements, sociaux ou non. Aussi il faut éliminer les objectifs d'augmentation de logements indiquée dans les OR57, OR79, OR83, OR85 et OR86, ainsi qu'éliminer les prescription chiffrées de logements sociaux de l'OR59.</i></p> <p><i>Pour l'Etang la Ville, la granularité de la carte devrait être augmentée pour indiquer les liaisons entre les différents espaces verts en application de l'OR4, L'OR8, l'OR25 et l'OR26: la forêt, les EBCs existants et les zones humides. Aussi la réouverture et la renaturalisation des cours d'eau devraient couvrir le ru du Val de Cruye comme il constitue un linéaire de plus de 1000 m dans le village, et pas seulement le ru de l'Etang. Le village ayant déjà subi des crues torrentielles avec des commerces inondés, la carte devrait aussi inclure les zones inondées par ruissellement. Plus de 10 zones ont été identifiées comme « zones humides » et n'ont pas encore été cartographiées.</i></p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p><i>L'OR20 doit inclure la définition des SUCs précisée dans la note du préfet des Yvelines du 18 Janvier 2012 intitulée « note d'application de la règle d'inconstructibilité des 50m » pour éviter toute interprétation erronée (ci jointe).</i></p> <p><i>Pour mieux définir la lisière, l'OR20 doit être modifié comme suit : « Le calcul des 50 mètres s'effectue à partir de la lisière observée à la date d'approbation du SDRIF-E, sauf si cette lisière a déjà été définie dans le PLU en vigueur et celle-ci doit alors être la lisière de référence ».</i></p> <p><i>Une démarche similaire à la protection des lisières doit être incluse dans l'OR22, en définissant une distance de protection non urbanisable, par exemple 5 m par rapport à la berge du cours d'eau, en incluant la définition des SUCs précisée dans la note du préfet des Yvelines du 18 Janvier 2012 intitulée « note d'application de la règle d'inconstructibilité des 50m » pour éviter toute mauvaise interprétation erronée (ci jointe). Le texte doit aussi prohiber toute construction ayant pour effet d'augmenter le risque de rediriger l'écoulement naturel du cours d'eau, lors d'une crue par exemple, vers une zone urbanisée.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Supprimer l'objectif 2.4 du SDRIF de « confortation des pôles déjà dotés d'un rayonnement international » en contradiction avec l'objectif n°3 et le remplacer par une véritable politique de répartition des services publics sur tout le territoire et notamment ceux de transport et de réseaux de communication (4G).
Mail 6739		X		X			X									X	<p>Marie (Anonyme) de Pontault-Combault, a écrit :</p> <p>Non au SDRIF-E. Une augmentation de la population appelle à une adaptation des services publics et des infrastructures publiques. Cela passe par la création d'écoles, de collèges et de lycées afin de garantir la meilleure éducation possible à nos enfants. Cela implique donc de changer le schéma actuel, dans lequel les élèves se retrouvent à plus de 30 élèves par classe. En outre, la création de ces écoles pose la question de leur emplacement et donc de l'artificialisation des terres. Ces nouvelles écoles ainsi que les habitants ont également besoin d'infrastructures telles que des stades, des piscines ou des lieux culturels pour pratiquer leurs activités à proximité de chez eux. Là encore, ces infrastructures demandent de l'espace. Nous pouvons également ajouter à cette problématique de l'éducation et des loisirs, celle de la sécurité publique. Une augmentation de la population doit voir une augmentation des effectifs des forces de l'ordre. Si une population augmente, elle a besoin de médecins. Or, en Seine-et-Marne, nous vivons dans un désert médical. En effet, le site internet du département indique qu'en moyenne en 2022 nous avons 6 médecins généralistes pour 10 000 habitants. Ce même site, en se basant sur les chiffres établis à la suite du recensement de l'Union régionales des professionnels de santé, annonce qu'en 2022</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>la moyenne d'âge des médecins du département est de 52 ans. Aussi, la mise en relation de ces chiffres avec l'augmentation prévue de la population pose la question de la qualité des soins et de leur accès, par cette dernière : si cette moyenne d'âge ne diminue pas l'offre médicale seine-et-marnaise sera amenée à diminuer. Aussi, les problématiques annoncées par le SDRIF-E et les mesures présentées pour y répondre ne peuvent fonctionner correctement sans la mise en place d'une politique nationale. En effet, même si la création des écoles relève des collectivités territoriales, le recrutement des professeurs est national, tout comme celui des policiers et des gendarmes. La question du manque de médecins relève également du domaine national. Ainsi, pour régler tous les points qui concernent la santé, la sécurité et l'éducation, il revient à l'Etat d'impulser des politiques pour permettre la mise en place de projets tels que le SDRIF-E au sein des territoires. De plus, une augmentation de la population concerne aussi une adaptation des transports publics. Ces dernières années, nous avons pu constater une adaptation de l'offre (ouverture de lignes de bus avec des fréquences un peu plus importantes et prolongement de certaines lignes de métro ainsi que du RER E). Pourtant, elle n'est pas suffisante et certains projets dont on parle depuis longtemps, n'ont toujours pas vu le jour. Nous pensons au prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val-de-Fontenay. En effet, le rapport de la commission d'enquête en 2022 a émis un avis défavorable. Nous pensons aussi aux lignes de métro 15, 16 et 17 qui devaient être créées en 2024 et qui ne seront pas prêtes pour cette année et donc pour les Jeux Olympiques cet été. Nous pouvons également citer l'exemple de l'augmentation de la fréquence des trains entre Villiers-sur-Marne et Roissy-en-Brie pour la ligne du RER E avec la création d'une troisième voie. Ces cas que nous venons d'évoquer correspondent aux projets d'infrastructures de transport en commun du SDRIF-E, à l'horizon 2040. Néanmoins, puisque le prolongement de la ligne 1 du métro a reçu un avis défavorable en raison de l'impact environnemental trop important, nous voyons mal comment ce projet pourrait être de nouveau mis en place avant 2040. A cette problématique de l'offre des transports en commun, nous pouvons ajouter celle de la régularité des transports. Les franciliens sont régulièrement soumis aux retards des trains et métros, à leur suppression, à des incidents techniques récurrents (problèmes sur les gestionnaires de réseaux, sur les passages à niveaux, des obstacles ou des personnes sur les voies) et aux grèves de la SNCF et de la RATP. Comment allez-vous allier l'augmentation de la population et l'adaptation de l'offre de transports en commun sans dégrader encore plus les conditions de voyage des usagers actuels ? Ce projet prévoit l'arrêt de l'étalement urbain au sein des villes. Pourtant, il prévoit également l'augmentation de la population de 50 000 personnes par an. Comment allons-nous pouvoir loger toutes ces personnes ? Les personnes qui ont choisi de vivre dans des villes qui se situent en fin de ligne de RER ont généralement fait ce choix dans l'optique de bénéficier d'un cadre de vie. Augmenter le nombre de logements, dans ses villes où il y a des gares, de 15% contribue à modifier considérablement ce cadre de vie (possibilité d'avoir un jardin, de vivre dans des lieux calmes éloignés de la circulation des grandes villes et donc de la pollution ainsi que de bénéficier d'un loyer attractif). En outre, beaucoup de personnes se questionnent sur les logements dits « airbnb » ? sont-ils plafonnés pour permettre la création de logement au sein des hypercentres et ainsi répondre à cet objectif de 15% à l'horizon 2040 ? Aujourd'hui ce parc immobilier contribue également à cette crise du logement. Cette volonté de construire nous pousse enfin à nous interroger sur les lieux où ces logements vont être construits. Allons-nous continuer à bâtir près des grands axes routiers tels que les autoroutes ou le périphérique ? Allons-nous construire à proximité des voies de chemins de fer ? Si oui, quel cadre de vie peuvent espérer avoir les populations qui s'y installeront ? Entre le bruit et la pollution. En effet, le bruit et la pollution ont des effets sur la santé des personnes et peuvent contribuer au développement de maladies telles que les cancers, des troubles de la reproduction ou des troubles de développement chez l'enfant. De plus, densifier la ville contribue à augmenter la chaleur en été. Nos villes seront-</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	elles respirables lors des vagues de chaleurs et des canicules qui seront de plus en plus nombreuses à l'horizon 2040, en raison du réchauffement climatique ?
Mail 6740			X														<p>M. HUYNH Franck a écrit : Contribution au pont Athis-Mons/Vigneux., Permettez-moi d'exprimer mon opposition au franchissement de la seine entre Athis-Mons et Vigneux tel qu'il est présenté : Globalement une qualité de vie dégradée, d'au moins 50%, rendant mon bien invendable estimé à 360 000 euros par le particulier.fr, à moins d'une décote de 50% rendant caduques une vie d'efforts. J'habite Athis-Mons depuis plus de 25 ans, la vue panoramique a été la cause de mon achat, la qualité de l'air y était correcte à cette date. Tout d'abord, la communication faite sur le pont n'est pas correcte, ce n'est pas un pont mais bien un viaduc, qui aura des empreintes biens supérieurs au à la largeur de la Seine à cet endroit, ce qui est la différence entre pont et viaduc. La magnifique nature sauvage de la vallée de la Seine, qui à provoquer ma décision d'achat, vous allez la défigurer, la meurtrir dans ses écosystèmes, notamment le pilier qui engloutira le jardin JOVET, havre de paix et biodiversité, lieu de lien sociaux, sera jeter comme un vulgaire déchet, et avec lui, plus de 20ans d'efforts acharnés d'une communauté de citoyens militants, condamnés à disparaître. Je n'ai pas vu d'étude de privation d'ensoleillement ; J'estime que votre viaduc va complètement écraser mon espace vital, de par sa taille, et son emplacement me privera de soleil dès 12h, alors que l'exposition de ma maison est plein sud et a été un critère de décision d'achat. D'une zone à bruits intermittents vous allez la faire une zone à bruit définitive. En sus de la circulation urbaine, nous avons déjà les avions, les hélicoptères, les trains corail qui interdisent toute communication dehors lors de leurs passages, 80 décibels pour les trains corail, 90 dB pour les avions en été. Avec 1500 camions jours prévus, sans compter les voitures, et qui finiront bien par la venir sursaturer les bouchons du tunnel d'Orly, Il faut proposer autre chose que le modèle du tout voiture, modèle périmé, dont même la réponse électrique n'est qu'une fuite en avant. La qualité de l'air est déjà au-dessus des seuils de L'OMS et de L'Europe, et vous ne proposez pas contrôler les bruits générés par votre ouvrage ni aucune des autres émissions de particules, votre projet est la négation des valeurs prônées par le gouvernement, est l'inverse d'innovant, ni respectueux des vies que vous allez dégrader. Faites grand et communiquez sur le 1er viaduc tunnel avec retraitement des émissions, et proposez une décoration florale pérenne sur votre ouvrage, avec le toit du tunnel pour les circulations douces Arrêtez la concentration géographique des grands ouvrages et site SEVESO avec les réservoirs à kérosène d'Orly, il serait bien que vous adoptiez une politique de distributions des risques sans les concentrer géographiquement sur des zones déjà atteintes.</p>
Mail 6741																	Communes du Val d'Essonne (Anonyme) de Ballancourt-sur-Essonne, a écrit : Avis de la Communauté de Communes du Val d'Essonne. Doubleton avec Mail 6709.
Mail 6742			X														<p>Patricia (Anonyme) de Montreuil, a écrit : Qualité de vie. Démocratie : projet d'aménagement du territoire avec référendum local Espaces verts : plus de grands espaces verts en Seine St Denis le plus dépourvu (exemple aménagement du tramway T1 passant par Montreuil) Respecter les zones protégées, les forêts Développer l'agriculture urbaine en augmentant les surfaces et avec des formations Réduire les transports routiers en augmentant les transports ferroviaires et fluviales, les mobilités douces et les collectives. Chaque habitant à des commerces, des services publics à 15 mn à pied. Colorer les pistes cyclables en blanc pour les signaler et réduire réchauffement climatique</p>
Mail 6743					X			X				X					<p>Mme ROBLOT JAYET Blandine Maryse de Chanteloup-en-Brie, a écrit : Nous demandons la sanctuarisation en zone PPEANP de la totalité du Bois de Chigny (y compris zones retirées sur les cartes : voir pièces jointes) afin d'éviter toute construction, même demande pour la totalité du Parc du Château de Fontenelle avec zones humides à répertorier.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6744			X												X		Christophe (Anonyme) de Carrières-sous-Poissy, a écrit : Le SDRIF-E met l'accent sur la protection de l'environnement, avec des objectifs clairs visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique. Cependant, je suis préoccupé par le grand nombre de projets inclus dans ce dossier qui semblent aller à l'encontre de ces objectifs. Par exemple, le projet de construction d'une voie à quatre voies entre les routes RD30 et RD190 dans les Yvelines, prévoyant un trafic de près de 44 000 véhicules par jour le long des habitations de la ville d'Achères et sur l'île de la Dérivation à seulement 25 mètres des maisons, est particulièrement alarmant selon les études d'impact. Je trouve que ce SDRIF-E manque de cohérence entre ses objectifs environnementaux et les projets qu'il propose. De plus, je mets en question la pertinence de certains projets, étant donné le contexte actuel de changement climatique. Il serait plus judicieux d'investir les ressources financières publiques dans des infrastructures de transport en commun de qualité pour les Franciliens, plutôt que de promouvoir l'usage de la voiture. Je vous encourage donc à reconsidérer ces aspects et à réorienter les priorités du SDRIF-E vers des solutions qui favorisent la durabilité environnementale et la mobilité durable dans la région Île-de-France.
Mail 6745					X							X					Mme CHAYLA Stéphanie de Verrières-le-Buisson, a écrit : Protection des arbres d'alignement en Île-de-France Parce que supprimer des arbres anciens et en bonne santé, qui contribuent à un meilleur rafraîchissement des villes et permettent d'absorber une plus grande quantité de CO2 que les jeunes arbres replantés à la place, est un non-sens à l'heure du réchauffement climatique. A titre d'exemple, le réaménagement de la RD 920 est une catastrophe dans les centres villes d'Antony (où j'ai longtemps travaillé) et de Bourg-la-Reine (où j'ai longtemps habité). Les arbres anciens sont nos meilleurs alliés pour ralentir le dérèglement climatique et il faut les protéger absolument et en priorité.
Mail 6746					X			X				X					M. BERNHEIM Gérard de Vert-Saint-Denis, a écrit : Le Bois de Bréviandes est un espace de respiration dans une zone fortement urbanisée et où les constructions sont en plein développement Ex-Ville Nouvelle de Sénart d'un côté et Melun Val de Seine de l'autre. Ce bois est le jardin de nombreux habitants en logements sociaux périphériques. Cette forêt joue plusieurs rôles ; Infiltration de l'eau, tout autour c'est le ruissellement qui est organisé. Cette forêt a une histoire ; ayant appartenu aux moines de Saint Denis (Vert-Saint-Denis) avec le Château de Bréviandes (Brève-Viande). La Forêt de Bréviandes est une réserve de Biodiversité indispensable à nos abeilles qui ne trouvent plus de ressources y compris dans l'espace rural ou les haies ont disparues et les pesticides sont abondants. Ce bois devrait être "sacralisé" Il est à ce jour propriété d'Île de France Nature qui assure l'entretien. Le SDRIF ne porte plus la trace de l'ancien projet de "contournement de Melun" mais le plan anti-bouchons de l'Île de France en parle toujours ! il faut trouver d'autres solutions (il en existe !) et ne pas sacrifier un bois à une route en 2024
Mail 6747		X		X													Mme MAZE Aurélie de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : SDRIF-E, CONTRE le projet de la Communauté de Communes les Portes Briardes et de la commune d'Ozoir Le projet visant à modifier le SDRIF-E, porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir-la-Ferrière, prévoit la construction de 1500 logements ainsi qu'une zone industrielle sur des terres agricoles exploitées depuis des générations sans interruption. Cependant, ce projet ne fournit pas de justification adéquate quant aux dommages qu'il pourrait occasionner pour les milliers de résidents d'Ozoir, Lésigny et Férolles qui empruntent déjà la route départementale 354, sans alternative viable. La route reliant Lésigny à Ozoir-la-Ferrière est devenue un véritable cauchemar pour les habitants, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir. Ce trajet, censé être un simple moyen de se rendre au travail, chez le médecin ou au lycée, est

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	désormais synonyme de stress et d'anxiété. Les embouteillages interminables transforment chaque déplacement en une épreuve éprouvante, où les automobilistes sont contraints de faire face à une circulation dense et à des temps de trajet qui s'allongent de manière significative. Cette situation impacte non seulement la qualité de vie des résidents, mais elle compromet également leur accès aux services essentiels, engendrant une frustration croissante au sein de la communauté. Il est impensable de continuer à densifier ce seul accès entre ces 2 villes. L'ajout de 5000 nouveaux résidents ainsi que de véhicules industriels ne ferait qu'aggraver considérablement les conditions de vie de ces populations.
Mail 6748																	Mme MORANNE Jennifer de Nanterre, a écrit : Avis de la ville de Nanterre sur le SDRIF-e arrêté La contribution de la ville de Nanterre, comprend les deux documents ci-joints :1. Délibération de la ville de Nanterre en date du 5 février 2024 : avis défavorable avec propositions d'ajustements2. Courrier avec demandes d'ajustements pour permettre trois projets de renaturation en Bords-de-Seine NB. Renvoi de la contribution car je n'ai pas reçu le mail de confirmation. Doubleton avec Mail 6724
Mail 6749														X			Mme DEBALLE Véronique a écrit : Préserver les terres. Dans une région déjà trop dense, où les terres agricoles ont déjà été beaucoup trop réduites, il n'est pas raisonnable de viser seulement -20 % sur l'artificialisation nette en 2030, c'est beaucoup trop ! Il faudrait protéger les terres agricoles, dont certaines sont très riches, pour minimiser le risque alimentaire pour la population francilienne. Il est absolument nécessaire de relocaliser nos productions. La notion de trame "brune" est très intéressante pour une meilleure prise en compte des sols encore à protéger. Il faut rendre les sols vivants et au plus près des habitants. D'autre part, la biodiversité a déjà chuté d'une manière dangereuse pour notre santé et l'avenir de la région. Il faut préserver terres agricoles, jardins, parcs, forêts, petit bois, zones humides. Des engagements ont été pris pour le climat, on ne les retrouve pas dans ce projet. La création d'îlots de fraîcheur doit être une priorité. Globalement c'est une bien meilleure sobriété foncière que la région doit viser.
Mail 6750			X														Baptiste (Anonyme) de Montmorency, a écrit : Contre le BIP. Non au BIP. Nous avons déjà les nuisances aériennes dans le Val d'Oise. Stop à la pollution !
Mail 6751			X	X							X						M. MENTRE Ivan de Orgeval, a écrit : . Nous formulons des observations et des demandes. Nous espérons les voir figurer dans la version finale du document qui sera soumis au vote d'approbation. La densification et la hauteur des immeubles de logement la protection des quartiers pavillonnaires, l'âme matérielle du bâti, l'énergie et les panneaux solaires, produire sur place l'A-104 pour le contournement ouest, pour arriver et aller où, Orgeval est déjà saturé sans cela.
Mail 6752			X														M. Léonard (Anonyme) de Villejuif, a écrit : Moins de voitures pour le futur. Habitant en Ile-de-France depuis mon enfance, je me réjouis de pouvoir participer à cette consultation citoyenne. J'ai pu en lire une présentation dans le journal le Monde et les objectifs principaux de polycentrisme et renforcement de la ceinture verte me paraissent aller dans la bonne direction pour répondre aux défis de notre temps. Je m'inquiète cependant de certains développements prévus qui me semblent incohérents avec la direction générale prise par la région et les objectifs imposés par le changement climatique. Ma première inquiétude concerne le développement d'infrastructures routières dans des zones déjà extrêmement urbanisées. Celles-ci me semblent anachronique étant donné l'objectif de réduire le trafic à moyen terme et les efforts qui sont censés être mis dans ce sens. Je pense que la planification devrait aller de façon plus ambitieuse dans la direction de la décarbonation des transports afin de rendre la région plus résiliente aux changements à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	venir, qui s'ils ne sont pas anticipés, seront sans doute adoptés dans la douleur par les générations futures. Ma seconde inquiétude est au sujet des lignes 17 et 18 de métro pour lesquels il est prévu de détruire de grandes surfaces agricoles et qui semblent encourager, en plaçant des gares en zone rurale, l'artificialisation d'encore plus de terres fertiles à long terme. Là encore, cela n'aide pas à la résilience, cette fois-ci alimentaire, de la région, qui est déjà très faible. Enfin, je tiens à plaider, de façon cette fois-ci purement égoïste, pour faciliter autant que possible l'utilisation du vélo dans la petite couronne et dans Paris. Celle-ci est pour le moment tout à fait possible mais aussi assez anxiogène et parfois peu pratique à cause de la discontinuité et du placement des pistes cyclables. Je vous remercie par avance de l'attention que vous porterez à cette contribution.
Mail 6753			X														Mme RITA LEITE Carine a écrit : C'est vraiment positif de voir à quel point ce projet pour l'île de France va améliorer l'attractivité de notre région. Les divers déplacements quotidiens vont être optimisés pour tous les transports (trains avions et automobiles) hors de Paris. Cela va permettre de fluidifier le trafic routier. Ce qui est un besoin réel. Merci pour les efforts prévus.
Mail 6754			X														Mme MALKA Virginie de Villennes-sur-Seine, a écrit : STOP projets RD30-RD190 et l'A104Bis. L'heure n'est plus à la construction de routes et d'autoroutes a fortiori en Ile de France dans le contexte d'effondrement de la biodiversité et de dérèglement climatique que nous connaissons. Ces aménagements appartiennent définitivement au passé. L'argent public doit prioritairement servir à entretenir les équipements existants (qui sont trop souvent détériorés) et investir dans l'avenir en nous adaptant au plus vite aux périodes de sécheresse et d'inondations massives qui nous attendent (et nous connaissons déjà). Plus nous tardons à nous adapter plus les conséquences seront dramatiques. Que le SDRIF-E prennent tout son sens en renonçant à ces projets climaticides
Mail 6755			X														Mme LE PORCHOU Claire de Ablon-sur-Seine, a écrit : L'association SOS Bords de Seine dit NON au PONT Athis Vigneux Depuis plusieurs dizaines d'années, le projet de pont entre Athis-Mons et Vigneux sur Seine occupe l'esprit des aménageurs avec le mythe de la fluidification du trafic routier permettant le désengorgement du nœud routier de Villeneuve Saint Georges (RN6, pont de Villeneuve) et l'accès à la zone aéroportuaire d'Orly (RN7). De plus, il est admis que la construction d'un pont serait une des conditions indispensables au déploiement du projet de port industriel dans la même zone. Tout ceci nous semble un leurre et un danger pour les riverains que nous sommes, pourquoi ? LA CONGESTION DU TRAFIC/ Il est de notoriété publique, et de nombreuses études internationales, nationales, régionales d'impact le signalent, que rajouter des infrastructures routières induit forcément une augmentation du trafic et dans notre situation conduira à renforcer l'effet de saturation routière déjà subit sur la RN6 à Villeneuve Saint Georges, ou sur la RN7 aux abords de l'aéroport d'Orly. Un pont à Athis-Mons sera vite saturé et renforcera le trafic sur les deux autres. Les seules solutions préconisées dans les études et nous les reprenons en proposition sont les mobilités douces, le développement des transports publics avec un maillage vers les lieux économiques (Aéroport, Min de Rungis). Pièce jointe : 2/ D'ailleurs il est à noter que du point de vue de l'aéroport, la priorité doit être donnée aux accès à la plateforme par l'augmentation des moyens pour les transports en commun collectifs plutôt que la voiture individuelle afin d'éviter la congestion qui est déjà à l'œuvre. La position de l'aéroport a radicalement évolué depuis 2019 en misant sur les transports publics comme d'autres aéroports internationaux. 3/ Il serait inéquitable de faire porter tant aux athégiens qu'aux ablonais un pont 4 voies., Athis Mons subit déjà le trafic routier de la D19, de la D7, de la D25 et la D118. Son classement des villes saines d'Ile de France 454/555 est nettement moins favorable que celui de la ville de Vigneux 366/555 à la pollution de l'air. Quant à Ablon nous supportons le trafic de 7000 véhicules en bords de Seine. La configuration de notre commune n'offre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	aucune possibilité supplémentaire. Classement 552/555LA DESTRUCTION DU MILIEU NATUREL ET AGRICOLE, DU PAYSAGE ET DES INONDATIONS1/ Zone protégée, une partie de plaine de la Saussaie des Gobelins serait irrémédiablement détruite au détriment de nombreuses espèces végétales et animales présentes sur le site, dont une zone humide remarquable. A l'heure où la question de la préservation de la biodiversité est posée de façon urgente et prioritaire, il y a contradiction à vouloir y porter atteinte en particulier en zone urbaine comme la nôtre.2/ Sur le coteau de Mons en prolongement du coteau d'Ablon, la destruction de toute une partie du quartier et d'un jardin public (le jardin Jouvet) participerait aussi au déclin de cet écrin de verdure et de biodiversité nécessaire à la qualité environnementale pour les habitants et riverains de nos quartiers.3/ De plus l'érection du gigantesque ouvrage routier (27 mètres de haut, comparable à l'A86 à Choisy le Roi !!!) détruirait définitivement le paysage unique et historique de cette courbe de la Seine. 4/ D'autre part le chantier de construction de l'ouvrage remettrait aussi en question une partie de la zone agricole exploitée sur la plaine en face d'Ablon, à l'heure où la question de la production alimentaire est posée de manière forte et essentielle dans le pays.5/ Enfin la plaine de Vigneux et Ablon est concernée en première ligne lors des épisodes de crues du fleuves (dont deux années récentes, 2016 et 2018), et la perspective de constructions supplémentaires dont de nouveaux ouvrages routiers (piles de pont, imperméabilisation etc...) seront de nature à contrarier le débit et l'évacuation des eaux en aval du fleuve, et augmenteront les conséquences néfastes des inondations pour tous les riverains habitants le Val d'Ablon. DES NUISANCES ET POLLUTIONS SUPPLÉMENTAIRES GENEREES Déjà impactés par le trafic routier quotidien le long des quais d'Ablon, il est à craindre que l'augmentation de la desserte locale rajouterait aux nuisances que nous subissons tant du point de vue de la qualité de l'air que du bruit induit. Ablon est déjà très pénalisée par les traversées routières, par les voies SNCF et surtout par le trafic aérien de l'aéroport d'Orly. Des études récentes font déjà état des conséquences de l'ensemble de ces nuisances (air, bruit) qui influent sur la santé y compris sur la durée de l'espérance de vie des habitants qui serait réduite de plusieurs années. La perspective d'en rajouter est devenue pour nous de plus en plus inquiétante et insupportable. Lors de la construction d'un tel ouvrage, les travaux de forage dans une terre argileuse en pente forte mettront les bâtiments en péril avec des risques de fissure, ou davantage. Le vrombissement, les secousses des engins en cœur de ville, au-dessus d'écoles, d'immeubles d'habitation est inenvisageable. Pour toutes ces raisons évoquées, qu'elles concernent la santé des habitants, la qualité de l'environnement, l'air que nous respirons, le bruit que nous subissons, nous sommes opposés au développement de nouvelles infrastructures routières génératrices de pollutions supplémentaire dans le secteur limitrophe d'Ablon.Pour la destruction de l'environnement que ce nouveau pont impliquerait, pour les risques d'inondations accrus, pour la destruction d'un des derniers paysage protégés du fleuve en Ile de France, nous nous opposons au projet de pont autoroutier entre Athis-Mons et Vigneux sur Seine. Les seules solutions préconisées dans les études et nous les reprenons en proposition sont les mobilités douces, le développement des transports publics avec un maillage renforcé aux heures de pointe vers les lieux économiques importants, le télétravail (Aéroport, Min de Rungis).
Mail 6756					X							X					Alex (Anonyme) de Saint-Denis, a écrit : Protection des arbres de la ville Le plus d'arbres qu'on gardent le mieux qu'on respire ! Merci
Mail 6757					X							X					Mme JOSELY Dorothée de Noisy-le-Grand, a écrit : Le bois Louis Lumière de Noisy le Grand doit devenir une zone à sanctuariser. Le SDRIF-E ne répertorie pas les réservoirs de biodiversité, qui seront définis par le SRCE en cours de révision, alors qu'il recense les connexions écologiques d'intérêt régional sur la base de l'actuel SRCE. A ce titre le bois Louis Lumière, commune de Noisy-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6758			X														le-Grand devrait apparaitre sur les cartes comme une zone à sanctuariser. Nathalie (Anonyme) de Paris, a écrit : Le BIP - boulevard Intercommunal du Paris Bonjour, Je souhaite m'exprimer CONTRE ce projet du BIP, contre lequel j'ai déjà marché et manifesté, signé des tribunes, et j'en passe. Ce projet est complètement d'une autre époque, il a quasiment 100 ans ! Depuis le monde a changé drastiquement. Face aux menaces sur la biodiversité, le climat, les pollutions sonores et de l'air, la santé des enfants des régions impactées, et compte tenu du fait qu'on a déjà beaucoup de routes et d'autant moins d'espaces verts en IDF, il est urgent de s'interroger sur la pertinence de chaque projet routier. Or celui-ci ne coche aucune case intéressante et qui justifie son maintien. Tout d'abord, il faut CESSER de détruire de manière irréversible les espaces naturels dont nous avons tant besoin : protégeons ces dizaines d'hectares de l'urbanisation induites par ce projet routier. L'urgence est à préserver ces espaces naturels pour bien vivre : pour des pique-niques ou des balades à pied ou à vélo, en famille ou entre amis. Permettre aux habitant.es d'avoir un cadre de vie qui leur permette de bien vivre et respirer. Cela représente aussi un îlot de fraîcheur lors des canicules qui s'intensifient de plus en plus, ainsi qu'une prévention contre les inondations grâce à des zones humides (lac Marchais à Deuil) et de petites rivières (rue des Haras et du petit Ronse). Ces espaces naturels sont aussi un havre de biodiversité, alors qu'elle s'effondre partout, et en particulier en IDF à cause de l'urbanisation galopante. Je l'ai écrit, le BIP menacerait aussi la santé et les capacités d'apprentissage d'environ 7 000 enfants, de la crèche au lycée, car 30 établissements d'accueil ou scolaires sont situés le long du BIP Est. Or ces écoles sont déjà en dépassement des normes de l'OMS pour la pollution de l'air et pour le bruit (car situées sous les couloirs aériens de Roissy). C'est prouvé, les enfants sont les premières victimes des effets des polluants dans l'air. Les arguments sont nombreux pour s'insurger contre un projet inutile et polluant, qui ne bénéficiera pas aux habitant.es, bien au contraire ! Vraiment, cela devient insupportable de voir de tels projets menés à terme pour des questions de gros sous, quand tous les arguments scientifiques les rejettent et que la vie des gens est prise en otage. Plus généralement, Il est temps d'arrêter le tout voiture et de développer les mobilités douces. Cessons donc la construction de nouvelles routes, qui génèrent du trafic induit, on le sait, et entretenons mieux celles qui existent. Merci de votre considération.
Mail 6759					X								X				Mme BONNET Yolande de Noisy-le-Grand, a écrit : Protéger le bois Saint-Martin de Noisy-le-Grand. Les projets de création de routes et axes à grande circulation sont encore permis dans le SDRIF-E en totale contradiction avec les projets multimodaux qui se développent actuellement. La création d'entrepôts ou de stockage avant livraison exclusivement routier doivent être interdits. Et plus précisément, avec la création d'un centre équestre dans le Bois Saint-Martin de Noisy le Grand, il y aura fatalement la construction d'un axe routier qui le traversera pour s'y rendre. Il faut ne faut pas permettre à la municipalité actuelle de Noisy le Grand de dégrader ce lieu.
Mail 6760			X														M. LEFEBVRE Didier de Montmorency, a écrit : L'association SOS Vallée de Montmorency a été sollicitée par plusieurs personnes, L'avenue du Paris est pour l'ensemble de la population locale un sujet d'inquiétude important. Il est étonnant, d'après les propos que ces personnes nous ont rapportés, que le commissaire enquêteur indique que, d'une part l'Avenue du Paris se fera pour la partie Est et que d'autre part, le maire de Sarcelles serait favorable à sa réalisation. Il est bon de rappeler que rien n'est décidé à ce jour et que M. ADDAD, Maire de Sarcelles, a toujours fait part de son opposition à la réalisation de ce tronçon sur le territoire de sa commune, position qu'il a toujours manifesté lors des diverses réunions et manifestation. Nous tenons à votre disposition une vidéo confirmant la position de M. ADDAD sur ce

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	sujet. Nous vous remercions de bien vouloir tenir compte de cette situation dans l'appréciation que vous porterez sur cette enquête.
Mail 6761																X	<u>Karine (Anonyme) de Magnanville, a écrit :</u> Construction prison à Magnanville Comment imaginer une prison au pied d'un lycée ? Ce projet pose diverses questions environnementales avec l'implantation sur des terres agricoles et sur un terrain non viabilisé., autre question l'accessibilité avec un seul axe d'accès qui donne sur une des routes les plus saturées aux heures de pointes (axe principal deux mantes) (15-20 minutes pour passer le rond-point), autre question la pollution sonore et visuelle (construction au pied d'une résidence senior et d'un quartier résidentiel). Enfin je m'interroge sur le principe de la double peine ou double traumatisme pour une population qui a déjà subie le traumatisme d'un attentat. Des prisons oui mais pas à cet endroit, soyons logique.
Mail 6762				X	X								X				<u>M. Claire (Anonyme) de Ablon-sur-Seine, a écrit :</u> SOS BORDS DE SEINE PARTAGE LE POINT DE VUE DES NATURALISTES DES TERRES En tant que présidente de l'association ablonaise SOS Bords de Seine, nous soutenons la contribution des Naturalistes des Terres dans son analyse environnementale et du vivant concernant les orientations prises par le Conseil Régional non pas tant dans ses principes que dans ses projets concrets tels qu'ils sont tous positionnés sur les cartes, en particulier le port Haropa face à Ablon et le pont d'Athis Mons/Vigneux.
Mail 6763				X													<u>Esther (Anonyme) de Vélizy-Villacoublay, a écrit :</u> Normes régionales pour stopper les démolitions-reconstructions pour l'habitat. A la lecture de la synthèse non technique, on ne peut qu'approuver (p. 10), que « pour la première fois, le SDRIF-E fait de l'environnement un pilier central et fondamental de l'aménagement de l'Ile-de-France. » On se félicite aussi de lire (p. 14) que l'autre pilier est la recherche pour la région de la sobriété, comme la définit le GIEC, soit « l'ensemble de mesures et de pratiques quotidiennes qui permettent d'éviter l'utilisation d'énergie, de matériaux, de terres et d'eau, tout en garantissant le bien-être de tous dans le cadre des limites planétaires. » Le bien-être de tous c'est d'abord le logement, comment va-t-on répondre à ce besoin vital ? Ce SDRIF-E, préconise (p. 19) d'améliorer l'accessibilité financière de l'habitat, 2/3 des nouveaux logements devant être abordables (locatifs sociaux et intermédiaires, BRS, etc.). Leur répartition devra rechercher la mixité sociale en évitant la concentration de l'offre de logements très sociale dans les communes où elle est déjà très présente. Le SDRIF-E met ainsi en œuvre la norme « anti-ghetto » qui vise à diversifier l'offre de logements sociaux dans les communes ayant plus de 30 % de logements très sociaux Autrement dit, il faut construire ailleurs le logement social. Oui, mais où ? Mme Valérie Péresse qui est élue au Conseil municipal de Vélizy-Villacoublay ne peut ignorer le problème. Dans cette ville soumise au taux légal de 25 % de logement social, le maire, précisément au nom de la « mixité sociale », a décidé, sans aucune concertation avec les habitants, de démolir 150 logements locatifs intermédiaires en parfait état pour construire à la place des logements en accession à la propriété. Il revendique de ne pas construire de logements sociaux. Il n'est pas le seul, en effet, malgré la loi SRU de déc. 2000, 64% de communes soumises à l'obligation de compter 25 % de logements sociaux ne respectent ni ce minimum légal, ni les objectifs de construction. Où donc sera construit le logement social de demain ? Car il y a quand même 783 489 demandes officiellement en attente dans les préfectures franciliennes, dont 1600 à Vélizy-Villacoublay. On mesure la distance qui sépare les besoins des populations et les décisions d'élus irresponsables sur le terrain. Il en est de même pour les risques et le changement climatiques. Les priorités pour aménager l'Ile-de-France de 2040, (p. 18), sont supposées les prendre en compte, elles prônent la réduction de la consommation de ressources, limitent le besoin en matériaux et la production de déchets du secteur du bâtiment, préconisent la rénovation de l'existant plutôt que sa démolition, mais en réalité,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	comme à Vélizy-Villacoublay, on assiste à des démolitions-reconstructions générant gâchis d'énergie et de matériaux, pollutions, et destructions de logements locatifs en bon état. Ces opérations sont une aberration écologique et sociale. Le nouveau SDRIF-E doit établir une norme pour les stopper au lieu de décourager le logement social. Faute de quoi, ce nouveau SDRIF-E manquera son objectif de sobriété et ne changera rien au fait que l'on s'achemine inexorablement vers les 4°C de plus en Europe alors qu'à la COP21 de 2015 on visait 1,5°C (annonce faite sur France Inter ce mardi 12/03/24).
Mail 6764																X	LES SHIFTERS DU GRAND PARIS de Paris, a écrit : Les Shifters du Grand Paris - contribution n#1 - Avis général déjà présenté en juin 2023 Les « Shifters du Grand Paris » https://www.theshifters.org/gl/grandparis , représentent pour l'Ile de France l'association nationale « theShifters » (https://www.theshifters.org/). Les membres franciliens sont organisés dans plusieurs antennes. Le document ci-joint constitue la contribution déposée en juin 2023 peu avant le vote par le Conseil Régional de la version du SDRIF-E mise à l'enquête et avant l'avis des personnes publiques associées (PPA) Les travaux de référence sont produits par le « Shift Project » : "Plan de Transformation de l'Économie Française (PTEF)", rapport "Stratégies de résilience des Territoires (SRT)" et leurs déclinaisons par typologie de territoire et d'activité. Une seconde contribution va être déposée comportant une actualisation au vu des contributions des PPA en décembre 2023 et au cours de l'enquête publique
Mail 6765				X		X	X					X					Fabienne (Anonyme) de Nanterre, a écrit : Contribution de la FNADE Ile de France. Résumé.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>1. Prendre en compte immédiatement les actions de renaturation des espaces libérés</p> <p>La Loi Climat et résilience permet de retrancher des espaces urbanisés ayant fait l'objet de renaturation, c'est-à-dire de transformation de sols artificialisés en sols non artificialisés (végétalisés, constituant un habitat naturel ou utilisés à usage de cultures), mais seulement à partir de la seconde période (après 2030). Nous préconisons de considérer cette mesure dès le début du programme ZAN (2021), afin d'intégrer les opérations menées à court et moyen terme. Cela rendrait ainsi plus incitatif en particulier la réhabilitation de friches, après dépollution.</p> <p>Cette proposition n'est pas reprise par le projet.</p> <p>2. Sortir de l'assiette pour les communes, les projets à vocation régionale inscrit dans le SDRIF-E</p> <p>Dans les premières négociations sur les modalités d'application du texte de Loi, il a été promis par le Gouvernement de sortir de la trajectoire régionale ZAN les grands projets d'envergure nationale (tels que le canal Seine-Nord Europe, les prisons, les centrales nucléaires, les LGV, etc) dont l'Etat resterait "comptable" à l'échelon du pays.</p> <p>Il serait utile de sortir de l'assiette pour les communes, des projets d'envergure régionale telles que les infrastructures de transport, d'éducation, de santé mais aussi de transformation écologique inscrit dans la planification régionale (dont les PRPGD) : installations de gestion des déchets pour l'économie circulaire (tri, transfert, valorisation matière) et la transition</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>énergétique (unités de préparation et valorisation : UVE, CSR, méthanisation). Ces consommations d'espace seraient ainsi mutualisées pour toutes les communes de la région et ne viendraient pas en compétition avec les aménagements à vocation locale (habitat, activité économique, etc).</p> <p>Cette disposition est actuellement incluse au projet, à hauteur de 1630 ha pour les installations contribuant à la transition environnementale de la région, pris en charge dans une enveloppe foncière régionale sans impacter les capacités d'extension allouées aux territoires.</p> <p>3. Prévoir un calcul spécifique (neutralité ou a minima pondération) pour les projets vertueux pour l'environnement liés à la transformation écologique</p> <p>Pour les projets concourant à la transformation écologique, tels que les installations de gestion des déchets pour l'économie circulaire (tri, transfert, valorisation matière) et la transition énergétique (unités de préparation et valorisation : UVE, CSR, méthanisation), nous proposons que le calcul d'artificialisation soit affecté d'une pondération, afin de les privilégier par rapport à des projets qui à l'inverse vont augmenter l'impact environnemental (commerce, transport hors modes doux, etc). Cette proposition peut s'additionner à la mesure précédente, qui porte sur la mutualisation des espaces consommés d'intérêt régional.</p> <p>Cette proposition n'a pas été prise en compte.</p>
Mail 6766																X	<p>Sophie (Anonyme) de Noiseau, a écrit : Non à la prison sur les terres agricoles de Noiseau. Je tiens à manifester mon opposition à la construction d'une prison sur les terres agricoles. Je rappelle ces quelques lignes issues du bilan des garants réalisés à la suite de ce que qualifie l'Api et l'Etat de "Concertation ». Cela vaut pour Noiseau, mais aussi pour tous les autres projets de sites désignés par l'Etat pour y construire des prisons, en quasi-totalité sur des terres agricoles ou viticoles, et cela, en totale contradiction avec les objectifs de ZANA Noiseau, je cite les garants : "Le public s'est largement mobilisé comme en atteste la consultation du site internet, le nombre de participants aux temps d'échanges et notamment à la réunion publique (plus de 600 participants, pour une commune de 4600 habitants et une aire de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	concertation qui en compte moins de 50 000). L'assistance aux ateliers a été aussi importante, ainsi que celle pour la permanence organisée à la mairie de Noisneau. Au cours de cette dernière, environ 15/20 personnes se sont succédé pour des échanges individuels avant que cette permanence ne voie son format adapté pour accueillir une quarantaine de personnes rassemblées devant la mairie au travers d'un temps d'échange qui s'est prolongé pendant plus d'une heure au-delà de l'horaire prévu. Le public s'est aussi très largement mobilisé pour contribuer sur le site internet comme sur les registres déposés en mairie, principalement ceux déposés dans les mairies de Noisneau, Sucy en Brie et Ormesson. On dénombre ainsi 1337 contributions sur le site internet, et 764 dans les registres." Soit plus de 2000 contributions contre ce projet Malgré cette opposition massive de la population, malgré le soutien de tous les élus, aujourd'hui, l'Etat passe en force, piétine la démocratie et les valeurs républicaines, en déclarant le projet d'INTERET GENERAL. Car oui le projet de sdrif-e protège les terres agricoles de Noisneau, mais le PIG obligerait la région à modifier son schéma directeur sur ce point. J'invite donc la Région a allé à la confrontation avec l'état sur ce point et ne pas céder cet abus de pouvoir, déni de démocratie, dont fait preuve l'Etat par le biais de sa Préfète du Val de Marne et de l'APIJ. Soutien à l'armature verte de Noisneau inscrite au SDRIF-E
Mail 6767						X											<p>M. JEANLIN Michel de Évry-Courcouronnes, a écrit : Contre le projet d'extension du port fluvial d'Evry-Courcouronnes (rives de la Seine) et construction d'une plateforme multimodale par Haropa Port Cependant, nous estimons que le site choisi, pour cette plateforme, mérite d'être remis en cause pour au moins les raisons suivantes :1. Situation et environnement : Les terrains qu'Haropa Port envisage d'acquérir à Evry-Courcouronnes sont situés en rive gauche sur un coteau très boisé (Parc des Tourelles ouvert au public, Parc de Beauvoir, Parc résidentiel de Petit-Bourg, et Parc Bataille). Une continuité verte était justement envisagée par le PLU en vigueur. Ce lieu est une entrée d'une ville de grande densité et qui continue à se densifier, situé sur un site naturel remarquable, il doit rester un espace de respiration pour tous les habitants. Ces terrains sont situés en face de l'île aux Pavés et de l'Espace Naturel Sensible (ENS) des Coudray, espaces de respiration et de traversées de pistes piétonnes et cyclables (Scan ibérique). Cet ENS du Domaine Départemental des Coudray a été acquis et géré par le Département de l'Essonne. Plus au-dessus, domine la forêt domaniale de Sénart.2. Risques et nuisances : Nombreuses rotations de camions (et bientôt méga camions) poids lourds avec leurs nuisances (trafic actuel d'environ 300 000 T sur 500 ha) Bétonisation de la berge, contraire au zéro artificialisation nette. Risque de pollution du milieu aquatique. Atteinte à la biodiversité et rupture du boisement actuel du coteau Pollution visuelle et sonore par la bétonisation et l'empilement de containers atteinte au paysage avec rupture du corridor de la trame bleue/verte, une zone de calme qui constitue une richesse pour la ville et ses habitants, Des berges rendues inaccessibles aux promeneurs, alors que les bords de Seine sont propices à l'observation de la nature, au rafraîchissement et au bien-être. Dépréciation de l'ENS situé en face sur l'autre rive. Classement au PLU en vigueur : Les deux terrains, convoités par Haropa Port, bénéficient d'un classement de zonage « N ». L'un de ces terrains a été acheté par la mairie pour y faire un lieu d'équipement sportif et de loisirs. L'autre terrain a été classé, par le PLU en vigueur (2019), comme « Espace Paysager » au titre de l'article L 151-23 du Code de l'Urbanisme (Le PADD du futur PLU n'indique que très vaguement le fait qu'il faut « Conforter les activités portuaires » ...) Pour toutes ces raisons, notre association qui ne s'oppose pas bien entendu au transport fluvial, demande que soit réexaminé le lieu d'implantation de cette plateforme multimodale. Bien à vous, La Voix du Village</p>
Mail 6768																X	<p>Ludovic (Anonyme) de Noisneau, a écrit : Opposition totale contre le projet de prison. A 18 ans, j'ai terminé mes études en agriculture et aujourd'hui, à 19</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	ans, je m'apprête à reprendre la ferme familiale à Noiseau. . Mais mon avenir est mis à mal par un projet de prison de 800 places (!) de l'ETAT sur les terres fertiles de Noiseau. Je m'étonne de ce projet vis-à-vis de :- l'artificialisation des sols qui en découle,- les risques d'inondation futurs,- la biodiversité décimée,- la souveraineté alimentaire mise à mal- les discours politiques qui « favorisent » l'agriculture française et surtout l'installation des jeunes qu'il ne faudrait surtout pas empêcher, ...Bref, rien ne va plus !
Mail 6769			X	X		X								X			<p>Mme VENAULT Isabelle de Jouars-Pontchartrain, a écrit :</p> <p>Contribution de l'Association Chartripoitaine de Sauvegarde de L'environnement Rural et de la Biodiversité (ACSERB) Résumé du dossier de 21 pages dispo sur le site.</p> <p>Le contenu de sa réponse vous est présentée en 7 chapitres:</p> <p>Chapitre 1: Nous présentons d'abord plus en détail la commune de Jouars-Pontchartrain ainsi que son projet d'urbanisation tel que présenté par la municipalité.</p> <p>Chapitre 2: Nous présentons ensuite le front urbain qui traverse Jouars-Pontchartrain d'Ouest en Est, qui a reculé par rapport au SDRIF précédent. Nous demandons donc expressément que le front urbain au niveau de Jouars-Pontchartrain soit redessiné en respectant le coteau boisé de la plaine de Jouars.</p> <p>Chapitre 3: Nous nous interrogeons sur la définition des pastilles et les interprétations différentes que l'on peut faire sur ces pastilles. Nous demandons que soit révisée la définition des pastilles afin que soit levée toute ambiguïté sur celle-ci. Pour Jouars-Pontchartrain, nous proposons que la pastille de capacité d'extension soit supprimée ou revue avec la nouvelle définition que nous proposons</p> <p>Chapitre 4: Nous demandons aussi les corrections nécessaires du SDRIF-E, pour que celui-ci préserve l'espace rural (Moyenne, petite villes et communes rurales) ainsi que les communes les plus rurales de la couronne afin de garantir le développement d'agriculture nourricière de proximité en IdF pour s'adapter, dès à présent, à des nouveaux modes de vie et d'approvisionnement alimentaire.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Chapitre 5: Nous demandons et justifions que la gare de Villiers-Neauphle-Pontchartrain soit déclarée en pole multimodale ferroviaire et routier.</p> <p>Chapitre 6: Nous demandons une révision de l'OR57 (Objectifs d'accroissement de la densité résidentielle) pour que celle-ci soit cohérente avec les communes se trouvant dans cette situation d'incompatibilité réglementaire irréductible.</p> <p>Chapitre 7: Le SDRIF-E ne va pas assez loin pour garantir le niveau de qualité urbaine suffisant, nous proposons un lot d'orientations réglementaires pour atteindre ce niveau</p>
Mail 6770																X	<p>Mme KAZMIERCZAK de Fontenay-Saint-Père, a écrit : Projet de centre pénitentiaire à Magnanville Je suis contre l'installation du centre pénitentiaire de Magnanville pour les raisons suivantes : - proximité immédiate des habitations - la destruction de terres agricoles et maraîchères.</p>
Mail 6771			X														<p>Mme DEBALLE Véronique a écrit : Transports en commun, Orly val, Antony pôle Les transports en commun doivent privilégier les lignes de proximité vraiment utiles aux habitants (comme le tramway T11). Par contre, les grandes lignes qui relient des pôles d'activité entre eux sans servir aux habitants sont inadaptées. Ce sont les cas des lignes M17, M18 et M19. Elles contribuent à l'artificialisation et encouragent sans cesse plus d'urbanisation. A qui serviront vraiment la ligne 18 sur le Plateau de Saclay, la 17 au Triangle de Gonesse ? Par contre, il faut maintenir la ligne Orly val et en faire une ligne de desserte locale, à tarification courante, et créer des stations Chemin d'Antony, Wissous et Rungis La Fraternelle. Pour réduire les transports, et surtout améliorer la qualité de vie des franciliens, le SDRIF devrait imposer la proximité des zones d'emploi et les lieux de vie. Ainsi, comment se fait-il qu'à Antony, dans le projet Antony pôle, le maire envisage de supprimer les entreprises présentes et de ne pas favoriser un développement de petites industries proche des habitants !!!</p>
Mail 6772					X							X					<p>Guillaume (Anonyme) de Arcueil, a écrit : Protection arbres alignement. J'ai remarqué que sur le document Sdrif la protection des arbres n'était pas mentionnée. Or je pense qu'il serait important d'orienter le document vers une préservation des arbres adultes notamment les grands alignements à Arcueil.</p>
Mail 6773		X		X													<p>Mme MAUSSION Dominique de Pontault Combault a écrit : J'habite Pontault Combault depuis l'âge de 11 ans soit depuis 53 années. Vous nous demandez de faire un effort de 17% de densification supplémentaire. J'ai vu l'évolution de Pontault Combault depuis 1971 et je trouve que l'effort déjà consenti est largement suffisant, notamment depuis la modification du Plan Local d'Urbanisme au printemps 2023. Aujourd'hui nous rencontrons des difficultés à circuler dû à la surpopulation de Pontault Combault. Nous ne pouvons pas stationner car chaque logement crée impose 1,5 place de stationnement sachant que les familles ont à minima 2 véhicules (un pour les parents et un pour l'enfant si c'est une famille monoparentale. Vous imposez la construction des logements sociaux soient créés dans un rayon de 2 kms autour des transports car vous supposez que les personnes à faible revenus n'ont pas les moyens de posséder un véhicule, ce qui est faux. Vous prétendez créer des espaces verts alors que la construction d'immeubles qu'ils soient sociaux ou pas</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	supprime des espaces verts. Lorsque vous demandez à la commune de Pontault Combault de se densifier à 17% supplémentaires vous ne tenez pas compte des infrastructures existantes comme les routes. Si vous vous intéressez au passé de Pontault Combault vous sauriez que les routes ont été créées et construites avec une charge maximum de 3 tonnes ce qui fait que les engins de construction détruisent nos routes et vous ne vous occupez pas de financer la réfection de ces routes. Les habitants de Pontault Combault attendent entre 5 à 10 années que le budget permette d'avoir des routes et des trottoirs corrects. Sur la même lignée, vous ne vous occupez pas de savoir si les infrastructures d'assainissement, telles que le tout à l'égout, soient suffisantes. Malheureusement, plus on bétonne moins d'eau pénètre dans les sols. Cependant elle s'évacue par les égouts. Des quartiers qui ne connaissaient pas d'inondations à Pontault-Combault vivent cette catastrophe aujourd'hui du fait des constructions d'immeubles, donc du bétonnage intensif. Maintenant si nous parlons des transports en commun, ils sont déjà insuffisants à Pontault Combault puisque saturés. Vous voulez densifier encore plu, donc augmenter le nombre de personnes qui vont les emprunter. Les transports en commun ne sont plus des transports publics comme nous les avons connus dans le passé. Pour augmenter la fréquence des transports, il faut que la société exploitante fasse des bénéfices. Tant que ces sociétés n'ont pas de certitude, la fréquence reste la même quitte à laisser des usagers sur le trottoir ou le quai pour la SNCF. Actuellement quelques milliers de logements sociaux sont mis en vente en Île-de-France, soi-disant pour contribuer à renouveler le parc et à favoriser le parcours résidentiel des locataires aux revenus modestes. Pour autant, les besoins d'un parc social sont loin d'être satisfaits. C'est pour cette raison que je ne suis pas favorable à la vente de HLM et je préfère la "pérennisation du caractère social du logement". Donc en conclusion, laisser Pontault Combault avec la densification actuelle et future avec les efforts déjà consentis depuis la modification du Plan Local d'Urbanisme au printemps 2023. Financer la réfection des infrastructures, quelles qu'elles soient du fait de l'augmentation de la densité des habitants. Laisser les surfaces d'espaces d'espace vert telles que le sont aujourd'hui et arrêter de demander aux communes de faire des efforts. Imposez aux sociétés HLM de ne plus vendre des logements sociaux mais de pérenniser et entretenir ces logements ainsi que les espaces communs à ces constructions déjà existantes. Vendre des logements sociaux augmente le nombre de propriétaires et de faits les communes sont obligées de créer de nouveaux logements sociaux pour respecter les textes.
Mail 6774				X													Mme LE CORRE Fabienne a écrit : Votre vision ne peut pas être la seule et unique. Je ne suis donc pas favorable à votre proposition car il y en a d'autres disponibles.
Mail 6775				X													Mme DEBALLE Véronique a écrit : Logement social. Le SDRIF doit réaffirmer l'objectif d'atteindre 50% de logement social et mettre en place des outils permettant aux communes de l'atteindre (le bail réel solidaire, l'arrêt des destructions de logements existants, la réquisition et la transformation des bureaux vacants en logements...)
Mail 6776			X	X				X			X						Association CEPAL de Palaiseau, a écrit : Contribution de l'association CEPAL (Palaiseau - 91)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>2. Remarques générales sur le SDRIF-E</p> <p>Nous déplorons que ce projet de Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF-E) n'apporte que peu de réponses aux différents enjeux de notre temps ou des réponses allant à leur encontre en ce qui concerne notamment le Zéro Artificialisation Nette, les mobilités et les transports ou bien encore le logement.</p> <p>2.1 Enjeu de la Zéro Artificialisation Nette (ZAN)</p> <p>Face à la crise climatique, il faudrait impérativement arriver au zéro artificialisation nette (ZAN) des espaces naturels, agricoles ou forestiers en 2040, mais cette promesse annoncée dans le SDRIF-E ne sera pas tenue puisque, pour ne pas contrarier l'affichage fictif d'une Région ZAN d'ici 2050, il est évident que certains projets connus ont été volontairement omis et que d'autres ne sont pas comptabilisés (175 hectares dans le secteur de Val d'Europe). Les données fournies et l'avis de l'État confirment que le respect de l'objectif de réduire de 20% la consommation des espaces naturels, forestiers et agricoles d'ici 2030, puis de 20 % supplémentaires entre 2030 et 2040 ne pourront pas être tenus.</p> <p>En ce qui concerne les orientations relatives à l'exploitation forestière, celles-ci ne sont traitées que sous l'angle de l'activité économique et de l'économie circulaire, et font l'impasse sur la protection de la biodiversité, avec une absence de mesures en faveur de la gestion différenciée.</p> <p>2.2 Enjeu des Mobilités et des transports</p> <p>Nous partageons la nécessité de développer les mobilités alternatives par rapport à la voiture individuelle. C'est adopter notamment une vision de l'aménagement de l'espace public donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes, puis aux transports en commun et enfin seulement à la voiture.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>S'agissant de la ligne 18, CEPAL est opposé à la réalisation du tronçon Saclay-Versailles dont l'utilité n'a toujours pas été démontrée et qui constitue une menace supplémentaire d'artificialisation avec la disparition d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Sur ce tronçon, une ligne TCSP (Transport en commun en site propre) serait plus adaptée.</p> <p>Pour les réseaux routiers d'IDF, il est proposé de conforter le réseau magistral en augmentant sa capacité sur un certain nombre d'axes, le cas échéant par des aménagements nécessaires sur les sections particulièrement congestionnées. Nous sommes convaincu-es que la mise en œuvre de telles propositions engendrerait l'augmentation de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores et la dégradation du cadre de vie. Rappelons que selon l'association Airparif, qui surveille la qualité de l'air, 8 000 décès prématurés sont liés à la pollution aux particules fines à Paris et en Île-de-France. Cette orientation est par ailleurs en totale contradiction avec l'enjeu essentiel de report modal de la route vers les modes de transport alternatifs permettant la réalisation</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>des objectifs d'économie d'énergie.</p> <p>En ce qui concerne les transports en commun, aucune nouvelle desserte ferroviaire n'est envisagée pour la grande couronne, à quelques exceptions comme pour les communes d'Argenteuil et de Morangis. Aucune création de voies ferrées n'est par exemple prévue en Seine-et-Marne alors que l'urbanisation de plus de 2 250 hectares est autorisée par ce même schéma. Rien non plus sur la nécessité de lancer une étude de faisabilité du doublement des voies entre Gare-du-Nord et Châtelet-les-Halles alors qu'à l'heure actuelle cela semble être la seule solution à même de fiabiliser durablement l'exploitation des deux lignes RER B et D et d'accroître nettement leurs capacités de transport.</p> <p>2.3 Enjeu du Logement</p> <p>Dans la période actuelle de crise profonde du logement, seule une demande de logement social sur dix est satisfaite chaque année dans notre Région. Dans ce contexte, l'orientation proposée par le SDRIF-E et qui vise à limiter le développement de l'offre sociale dans les communes ayant plus de 30% de logements sociaux dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUS- PLAI, sans report sur les communes déficitaires, est inacceptable. Ce choix conduirait à accentuer encore la crise du logement aussi bien d'un point de vue social que pour le secteur de la construction. Ce que l'État n'a pas manqué de mentionner dans un courrier adressé à la Région.</p> <p>L'application des dispositions envisagées conduirait à réduire de 21 % la production de logements sociaux et entrerait en contradiction avec les objectifs fixés par la loi Grand Paris et par le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement. L'argument évoqué d'un nécessaire rééquilibrage entre les communes ne tient pas, puisqu'aucune mesure ou indication contraignante n'est mentionnée s'agissant des communes ne respectant pas la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Parisis) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.
Mail 6778					X		X	X					X				<p>Mme CAPORAL Chrysis de Champigny-sur-Marne, a écrit :</p> <p>Souhait pour un SDRIF E conforme aux besoins des habitants de l'est parisien (en particulier du Territoire Paris Est Marne et Bois. Globalement je partage les remarques et conclusions apportées par les citoyens lors de la concertation. J'aimerais apporter des précisions par rapport à mon territoire de proche banlieue de l'est parisien. Stop à l'artificialisation des terres ! Les boucles de la Marne sont fortement artificialisées. Il faut restituer des zones naturelles et permettre l'expansion des crues, en prévision de la crue centennale. Les précautions actuelles restent très insuffisantes. Rares sont les villes qui de-asphaltent les berges et gèlent les permis de construire en zone inondable. Pourtant les expériences malheureuses dans le Pas de Calais ou le Gard après la Vallée de la Royal devraient inciter à beaucoup plus de prudence. Le territoire Paris Est Marne et Bois jouxte le Bois de Vincennes et chaque jour nous voyons qu'il est grignoté de toutes parts. L'écureuil roux qui vit dans ce bois depuis des centaines d'années est aujourd'hui à la merci des prédateurs, ne pouvant plus passer d'une branche à l'autre, les arbres sont trop éloignés les uns des autres. En pleine canicule, le Bois de Vincennes est un lieu de ressourcement essentiel. Mais c'est pitié de voir que tous les espaces naturels sont traités de la même manière. Je pense au parc du Tremblay où de jour en jour, apparaissent plus d'espaces artificialisés pour en faire des terrains de jeu ou de sport, quand ils ne sont pas loués à des entreprises comme un golf ou des tennis (le SDRIF entérine cette artificialisation). Ces parcs sont trop peu fonctionnels pour la petite faune sauvage. L'espace public et les espaces naturels se réduisent toujours davantage alors que pratiquement aucune ville de banlieue est, et particulier du Territoire Paris Est Marne et Bois n'atteint les 10m2 d'espace vert de pleine terre par habitant comme recommandé par le Scot Métropolitain, la Commission Européenne et OMS. Protection renforcée des trames vertes et brunes, fonctionnelles pour la faune. Les trames vertes fonctionnelles doivent être reconstituées. Les alignements d'arbres doivent s'accompagner de trames brunes et de trames noires et aussi de sous-trames. Les alignements d'arbres doivent être systématiquement protégés et renforcés. Contrairement à ce qui se passe en particulier à Champigny sur Marne où 108 arbres d'alignement ont été abattus au mépris du droit de l'environnement. Les alignements doivent bénéficier d'une protection renforcée. On doit créer les conditions pour les arbres puissent se développer sans les étouffer dans l'asphalte. Pour cela, il faut réduire la place de la voiture en améliorant les transports en commun, en particulier les bus dont dépendent énormément les franciliens, et sécuriser les déplacements doux. C'est une compétence régionale. La reconquête d'espaces naturels et de pleine terre doit être organisée à l'échelle du SDRIF E de manière volontariste. Ce n'est pas le cas, surtout si l'on regarde la réduction à 20 % de la sobriété foncière alors qu'il faudrait être à 50 % et Zéro Artificialisation Brute pour contrebalancer la densité que l'on observe en Île de France. Amorcer une trajectoire d'autonomie alimentaire. Créer des liens de complémentarité entre les terres agricoles de proximité et la banlieue, nous permettrait de repenser des mécanismes d'autonomie alimentaire sur un périmètre réduit. La sobriété foncière est un impératif dans les zones extrêmement denses où nous vivons. La nécessité de créer des poches de résilience, en particulier alimentaire devrait être une priorité des dirigeants. Recréer du maraîchage de proximité et des jardins partagés et ouverts pour palier la précarité d'une partie croissante de la population. Les réserves ne sont que de 72 heures à Paris et proche banlieue. Gouverner c'est prévoir. On a du mal à voir cette anticipation dans ce SDRIF, alors que la population s'élève à plus de 12 millions d'habitants. Protéger les zones de captage d'eau, cette ressource si précieuse et si dégradée, en favorisant</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	l'agriculture bio et le débouché pour cette agriculture en fournissant les lycées de proximité, par exemple. Il faut imposer aux villes un zéro artificialisation brute des terres naturelles et non zéro artificialisation nette. Les urbains ont besoin de se reconnecter à la nature, et de la voir quotidiennement à proximité de leurs lieux de vie. Cette demande correspond à besoin vital de bien être de nombreux franciliens. Ce besoin n'est pas pris en compte de manière satisfaisante dans ce SDRIF E. En limitant l'encadrement de l'urbanisation au front vert régional, la Région IDF abandonne la possibilité de créer des espaces de ressourcement à l'intérieur des agglomérations. Alors que si l'on tient compte du prix du marché, il est très difficile pour les communes de résister à la pression foncière des promoteurs. Les règles de densification devraient se limiter aux zones déjà artificialisées et à l'amélioration du bâti existant. Cette densification devrait se faire dans une optique d'équilibre social avec un nombre suffisant de logements sociaux et très sociaux pour répondre aux besoins de la population. En particulier renforcer le contrôle de la loi SRU dans les communes carencées. Exemplarité sociale et environnementales des entreprises Arrêter le financement des entreprises qui se déplacent d'une ville à l'autre en imposant des trajets supplémentaires aux salariés, et qui concentrent les entreprises en un même lieu. Le cas d'Air Liquide est emblématique ; créée à Champigny il y a près de 100 ans, et qui se déplace à Charenton dans un lieu pollué et bruyant, pour éviter de mettre aux normes environnementales le bâtiment occupé actuellement. Cette entreprise reçoit d'abondantes subventions de la Région et de l'État. Cet effet yo-yo ne devrait pas être possible, et encore moins être financé par des fonds publics. Les transports de proximité Les transports de proximité restent défectueux et obligent les franciliens à utiliser une voiture. La pollution sonore et atmosphérique atteint des sommets avec les conséquences que l'on sait sur la santé des habitants. Plutôt que de chercher à développer les axes routiers ce sont des bus et des voies dédiées aux bus qui manquent. Dans les cartes proposées, je ne vois pas la volonté de développer des transports de proximité. Il reste encore à organiser un vrai transport en bus de proximité régulier et fiable. Je ne vois pas non plus d'intention de sécuriser les voies pour les cyclistes. Le RER vélo est toujours à l'état de projet. Non seulement les obstacles à la circulation des vélos sont nombreux dans chaque ville mais en plus, ces obstacles sont encore plus infranchissables lorsqu'il s'agit d'aller d'une ville à l'autre. Encore une fois Paris Est Marne et Bois en est un triste exemple. De même pour les transports de marchandise, il faut remettre en place de solution de fret et de transport fluvial, on est loin d'avoir exploiter toutes les possibilités. Sur la carte, on a beau chercher de nouveaux aménagements pour le transport de marchandise par voie fluviale dans l'est parisien, il n'y en a pas. Le port de Bonneuil qui permettait de développer cette solution n'est pas exploité pour utiliser le fleuve. Cependant, des investissements dans ces solutions permettent de diminuer les dépenses de santé, réduire la pollution donc de nombreuses maladies chroniques coûteuses ainsi que les embouteillages à cause des camions. Le fret, le fluvial ainsi la livraison au dernier kilomètre avec de petits véhicules, sont essentiels pour une évolution favorable à l'adaptation au changement climatique.
Mail 6779			X														Mme MARTIN Sylvie de Montmorency, a écrit : Projet routier du BIP. J'habite la ville de Montmorency dans le Val d'Oise depuis une trentaine d'années. J'ai choisi d'y résider pour son charme et sa qualité de vie alliés à une grande proximité du centre de Paris. Ma commune, qui possède de nombreux monuments historiques classés ainsi qu'un environnement naturel enviable, serait coupée en deux et défigurée par le BIP, un projet autoroutier de 2 fois 2 voies. Non seulement le BIP détruirait notre cadre de vie mais il entraînerait une augmentation considérable du trafic routier dans notre commune engendrant une augmentation des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique déjà présentes en raison du trafic aérien lié à l'activité de l'aéroport CDG. Par ailleurs, à l'échelle départementale et régionale, ce projet nuirait aussi à la population ainsi encouragée à utiliser encore plus des véhicules individuels au détriment de sa

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	santé : en effet nous sommes encore très loin des objectifs du GIEC en matière de véhicules électriques. Ce projet est dépassé et ne correspond pas aux ambitions françaises et européennes en matière d'environnement et de santé publique. Il devrait être définitivement abandonné au profit de projets visant à rendre les transports en commun plus efficaces et à préserver, voire améliorer notre qualité de vie ainsi que celle des générations futures.
Mail 6780					X							X					M. DOROTHEE Jean Pierre de Noisy-le-Grand, a écrit : Zone verte à sanctuariser à Noisy le Grand. L'emplacement du bois de la justice, connu sous le nom de bois Louis Lumière, sur la commune de Noisy-le-Grand est situé dans une zone déjà très urbanisée et joue un rôle tampon particulier en cas de forte pluies, car il assure dans ce secteur l'infiltration des eaux de pluie et évite les inondations. Également, il constitue un îlot de fraîcheur et absorbe le bruit. Il doit être sanctuariser et surtout être inscrire dans la trame verte de la zone.
Mail 6781			X			X											M.LHERMITE Christian de Ablon-sur-Seine, a écrit : SDRIF-E / Port industriel de Vigneux. Habitant Ablon-sur-Seine, j'ai eu connaissance d'un projet de port industriel situé à Vigneux-sur-Seine, face aux rives d'Ablon-sur-Seine. Ce projet aurait des conséquences désastreuses en termes de nouvelles pollutions induites (sonores, aériennes, visuelle, ...) pour notre commune et ses habitants. De plus, nous assisterions à la destruction d'un des derniers paysages naturels et d'une zone protégée sur les bords de la Seine en ile de France. Ce projet est en total contradictions avec les conclusions du Grenelle de l'environnement, des objectifs de lutte contre le dérèglement climatique, de la qualité de l'air et des lois ZAN. Pour rappel les ablonais subissent déjà les nuisances aéroportuaires d'Orly (air et bruit), des lignes SNCF (RER C et D et grandes lignes), du trafic routier, du risque lié au site SEVESO proches et du pipeline TRAPIL traversant la commune. A ce projet s'ajoute le franchissement routier 2x2 voies de la Seine à la limite de la commune. Pour toutes ces raisons, je m'oppose à ces projets de la région Ile de France qui auraient pour conséquence de détruire notre cadre de vie et ne seraient pas sans conséquence sur notre santé.
Mail 6782			X		X												Nicole (Anonyme) de Deuil-la-Barre, a écrit : Je constate que certains projets initiés en Val d'Oise sont en contradiction avec les objectifs du SDRIF-E qui devrait améliorer le bien-vivre des habitants. - Pourquoi s'obstiner à aménager le triangle de Gonesse, lieu le plus bruyant de l'IDF en y implantant des écoles ? Il faudrait sanctuariser les terres fertiles de cette zone car toutes les terres agricoles ne sont pas comparables.- Pourquoi continuer le projet routier du BIP qui apporte nuisances sonores et pollution ?- Pourquoi créer de nouvelles lignes de transport dont l'utilité pour les habitants reste à démontrer alors que la région est incapable d'entretenir et de rénover les lignes existantes ?- Créer de nouveaux logements en densifiant le bâti, évite l'étalement urbain mais pourquoi n'oblige-t-on pas les promoteurs à prévoir des espaces verts autour des nouvelles constructions qui apparaissent désespérément minérales au bord des routes avec au mieux quelques malheureux arbres rachitiques qui ne pourront jamais grandir ? Je sais que le M2 coûte cher mais ce n'est pas une raison pour priver les habitants de verdure, sinon ils continueront à préférer les pavillons. - Pourquoi constate-t-on que les plans d'urbanisme créent des logements mais ne prennent pas toujours en compte en amont les besoins en groupes scolaires ? Le risque est de sacrifier ensuite des espaces verts déjà rares pour agrandir les écoles, ce qui est inadmissible. - Enfin et plus généralement, le bois-énergie est une hérésie car comme les arbres brûlent plus vite qu'ils ne poussent, cela n'est pas du tout neutre en carbone, et c'est loin d'être une énergie verte !
Mail 6783			X														Rémi (Anonyme) de Rouen, a écrit : Transport et mobilité. Une meilleure connexion par le train entre L'Île-de-France et la Normandie. Dans le cadre des projets de RER métropolitains initiés par le gouvernement pourquoi pas envisager une connexion entre Paris

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	et Rouen en RER entre les deux métropoles (tout en conservant une liaison TER) et prioriser la Ligne à Grande Vitesse Paris - Normandie uniquement en provenance et à destination du Havre (sans desservir Rouen).
Mail 6784								X									Mme SOUCHÉ Claudie de Montigny-le-Bretonneux, a écrit : Pas à la hauteur des enjeux (changement climatique, menaces sur la biodiversité, sobriété sur l'énergie...) Comme l'Autorité environnementale, je pense que les objectifs sur le zéro artificialisation nette (ZAN) ne sont pas suffisants, il faut viser le zéro artificialisation brute en 2040. Le ZAN est souvent mal utilisé, il n'empêche pas l'artificialisation, les arbres replantés souvent très loin de la zone artificialisée ne remplacent pas des arbres anciens beaucoup plus efficaces sur le stockage de CO2. Pour le transport, le fait d'ajouter encore des voies routières est un non-sens : il faudrait prioriser l'amélioration du réseau de transports en commun et surtout les modes de transports doux (vélo et marche). Et tout faire pour rapprocher le logement des lieux de travail pour éviter ces longs temps de transport polluant. Et donc, aider la mise en place de logements accessibles (logements sociaux), si possible sur des sites déjà artificialisés (transformation de bureaux vides). Je suis contre aussi l'installation de nouveaux entrepôts logistiques. Est-ce vraiment nécessaire ? N'existent-ils pas déjà ? Pour quels besoins ? Il faut favoriser le local et limiter l'importation de produits du bout du monde fait dans des conditions non éthiques, sans norme écologique équivalente aux normes françaises. Le SDRIF-E n'intègre pas l'objectif de division par deux de la consommation d'énergie. Rien non plus sur la gestion des déchets. Les orientations réglementaires ne permettent pas de prendre vraiment une direction de sobriété. Il est URGENT d'agir vraiment concrètement. Combien de rapports du GIEC va-t-il encore falloir avant de vraiment agir, de mettre en place des actions (qui vont être de plus en plus dures et contraignantes si on continue à ne pas agir) ? Combien d'inondations ? Combien de sécheresses ? Combien de canicules ? Combien de disparitions d'espèces animales et végétales ?
Mail 6785			X	X	X	X							X			X	M. BRUNET Pierre a écrit : Résumé des thèmes abordés sur les 7 pages disponible sur le site : Fragmentation..... Sncf..... Particuliers Pollution lumineuse Le SDRIF doit adopter un régime général de maîtrise de la pollution lumineuse, non cantonné aux trames noires Le SDRIF doit planifier la mise en place d'un OpenData des installations d'éclairages publiques de l'IdF..... Le SDRIF doit intégrer les ICPE dans le champ de l'arrêté du 27 décembre 2018 Préservation des derniers alignements d'arbres d'IdF..... Plan d'élimination des secteurs dangereux pour les cyclistes
Mail 6786		X		X													Yves (Anonyme) de Méry-sur-Oise a écrit : Construction et artificialisation des sols. La volonté affichée de construire toujours plus de logements afin d'augmenter le nombre d'habitants dans la région Île de France amène plusieurs questions : Pourquoi construire

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de nouveaux logements et attirer de nouveaux habitants dans des villes où l'emploi est en recul depuis plusieurs années ? Cette politique transforme les villes en cités dortoirs et contribue à la saturation des transports publics et des routes. Comment concilier ces futures créations de logements avec les objectifs de limitation de l'artificialisation des sols ? L'abattage d'arbres centenaires voire parfois cinquantenaires ne peut en aucun cas être compensé par la plantation de jeunes arbres dont beaucoup ne résisteront pas aux premières sécheresses comme en témoigne certaines des premières plantations de la forêt de Maubuisson. Comment faire respecter les règles édictées dans le SDRIF-E par les municipalités et les promoteurs ? Cette question se pose effectivement eu égard à des entorses constatées par le passé. Par exemple, les règles du précédent SDRIF n'ont pas été respectées lors de la création d'un lotissement à Méry-sur-Oise / St-Ouen-l' Aumône. Sept de ces maisons ont été construites à moins de 50 mètres de la lisière de la forêt de Maubuisson et en bordure de la Trame Verte du SDRIF en totale contradiction avec les règles du SDRIF et du SMAPP. . En ce qui concerne Méry-sur-Oise, le SDRIF-E semble conforter la volonté affichée dans le projet de révision du PLU de maîtriser son développement, de préserver les surfaces agricoles et d'accentuer les zones de respiration. Cependant, on peut s'interroger sur la demande de la municipalité de Méry-sur-Oise concernant la construction à terme de 400 logements sous prétexte de respecter la loi SRU alors que cette même municipalité autorise des promoteurs à créer des lotissements sans logement locatif social.
Mail 6787			X			X											<p>M. LOUP Claude de Montmorency, a écrit : Mise en cohérence des projets d'investissement avec les objectifs environnementaux affichés Je ne comprends pas qu'à l'occasion de la révision du Plan d'Aménagement Régional la région ne s'efforce pas de mettre en cohérence ses projets d'investissement et d'aménagement routier avec les objectifs affichés d'aboutir au Zéro Émission Nette (ZEN) de Gaz à Effet de Serre à l'horizon 2040 et de lutter contre le dérèglement climatique et l'artificialisation des sols. Comment ne pas comprendre en 2024 que la création de nouvelles autoroutes et de nouvelles voies rapides réservées aux automobilistes favorisera l'augmentation du trafic et donc les émissions de CO2 en même temps qu'elle induira des effets négatifs sur la biodiversité mais aussi sur la sécurité (inondations) et la santé (pollution) des habitants ? Je suis tout particulièrement opposé à la mise en œuvre des projets d'un autre temps comme : ?l'urbanisation des dernières terres de la Plaine de France qui ont échappé à l'urbanisation à proximité des aéroports du Bourget et de Roissy. La prolongation de l'avenue du Parisis (BIP) à l'Est ou à l'Ouest qui engendrerait une grande part de trafic additionnel cause de risques nouveaux (pollution, bruit, etc.) pour la santé des enfants scolarisés aux abords (plus de 10000 enfants), l'augmentation du trafic aérien à partir des aéroports d'Ile-de-France. Les urgences actuelles plaident me semble-t-il en faveur de l'abandon définitif du projet de fermeture du BIP, de l'abandon du projet de cité scolaire sous le bruit des avions et sur les terres agricoles du triangle de Gonesse, du plafonnement du trafic aérien et de l'instauration d'un couvre-feu sur l'aéroport de Roissy. Je souhaite qu'à l'avenir la Région consacre ses capacités d'investissement à : la protection des terres agricoles pour améliorer la résilience alimentaire, l'entretien des forêts et des cours d'eau et l'aménagement de nouveaux espaces verts qui contribuent à la création d'îlots de fraîcheur, l'accompagnement des projets visant à améliorer la qualité de vie des habitants, l'amélioration des réseaux de transport collectif du quotidien : RER, métro, bus, tramway, l'aménagement de voies nouvelles réservées aux modes de transport doux, le développement d'initiatives visant à rapprocher les pôles d'activités et les zones d'habitat.</p>
Mail 6788				X		X											<p>M. MAILLARD Didier de Paris, a écrit : Petite ceinture. Concernant l'avenir de la petite ceinture, il me semble nécessaire de préserver cette infrastructure dans l'état actuel, sans y envisager à court ou moyen terme de construction rendant impossible l'utilisation de cette plateforme pour des transports futurs de voyageurs ou de fret de proximité : livraison de commerces, de matériaux</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	pour particuliers, voire évacuation de déchets, la desserte finale se faisant par des véhicules légers électriques. Ce qui conduirait à la création de mini gares de marchandises, la plage forme actuelle le permet. Cela réduirait fortement la circulation des petits camions dans les petites rues de la ville.
Mail 6789					X												Vanessa (Anonyme) de Les Essarts-le-Roi, a écrit : Ajout des Parcs Naturels Régionaux Franciliens sur les cartes. Les PNR Franciliens pourtant très appréciés des habitants sont les grands absents du SDRIF-E où ils n'ont même pas été cartographié. Il est nécessaire d'ajouter les 4 Parcs franciliens existants et les 2 PNR en projet sur les cartes et s'assurer de la compatibilité du SDRIF avec le plan de parc.
Mail 6790		X		X													Hugo (Anonyme) de Claye-Souilly, a écrit : Nous ne voulons pas plus d'habitants ni d'habitations en Île de France qui est déjà une région surchargée sur tous les domaines. Nous sommes totalement contre ce projet qui ne fera que diminuer la qualité de vie de chacun.
Mail 6791		X		X													Sabine (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : SDRIF-E, CONTRE LE PROJET DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES LES PORTES BRIARDES ET DE LA COMMUNE D'OZOIR. Le projet de changer le SDRIF-E porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir la Ferrière propose de réaliser 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles séculaires cultivées sans interruption. Il ne justifie pas les dommages qu'il entrainerait pour les milliers de personnes d'Ozoir, Lésigny et Férolles qui utilisent déjà la route Départementale 354 sans autre solution. Cette unique voie est déjà surchargée et bouchée de longues heures matin et soir. Ajouter 5000 résidents et des véhicules industriels serait une dégradation terrible des conditions de vie de toutes ces personnes.
Mail 6792		X		X													GILLES (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir. Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve à Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser. Nous comptons sur la Commission d'Enquête et les équipes du SDRIF-E pour repousser définitivement ces demandes d'un autre âge.
Mail 6793			X														M.CAILLET Gilles de Morigny-Champigny, a écrit : Transport en grande couronne. Pourquoi pas mettre des navettes électriques dans la journée plus fréquemment afin de pouvoir obtenir des trains aux bonnes heures ? Je trouve scandaleux de voir des bus vides polluer à longueur de journée
Mail 6794		X		X													Yann (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : SDRIF-E, CONTRE LE PROJET DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES LES PORTES BRIARDES ET DE LA COMMUNE D'OZOIR. Le projet de changer le SDRIF-E porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir la Ferrière propose de réaliser 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles séculaires cultivées sans interruption. Il ne justifie pas les dommages qu'il entrainerait pour les milliers de personnes d'Ozoir, Lésigny et Férolles qui utilisent déjà la route Départementale 354 sans autre solution Cette unique voie est déjà surchargée et bouchée de longues heures matin et soir. Ajouter 5000 résidents et des véhicules industriels serait une dégradation terrible des conditions de vie de toutes ces personnes.
Mail 6795					X										X		Mme SCHULTE Séverine de Paris, a écrit : Préservation des arbres ? Pour contenir l'impact de la hausse des températures dans notre région très urbanisée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	j'attire votre attention sur les bénéfices offerts par les vieux arbres. Les grands arbres avec leur feuillage abondant apportent une fraîcheur (et un plaisir) inestimable aux citadins. Ils sont en outre des garants indispensables de la biodiversité (oiseaux, chauves-souris, insectes). L'abattage des arbres d'alignement doit être stoppé. Les nouveaux aménagements doivent être pensés et réalisés en tenant compte prioritairement du maintien des arbres existants, Que ce soit dans les parcs, cours d'école, le long des avenues, des routes, des champs, etc. Les coupes franches dans le bois de Vincennes, qui est un indispensable poumon vert, doivent également cesser. Les projets d'aménagements doivent être revisités pour que le maintien des arbres en vie devienne véritablement prioritaire partout. Les jeunes arbres qui sont plantés n'offrent pas la même fraîcheur. Ils sont de plus beaucoup plus vulnérables à la sécheresse et beaucoup moins résilients. La priorité est de conserver les arbres existants. L'abattage des vieux arbres occasionne une tristesse inconsolable car rien ne peut les remplacer. J'espère que mon point de vue sera partagé et que la préservation des arbres sera prise en compte dans le nouveau schéma directeur. Je souhaite également attirer l'attention sur la nécessité de préserver les sols fertiles et les terres d'île de France. Notre autonomie alimentaire est un enjeu essentiel. Malheureusement malgré la mobilisation nous n'avons pas été entendus à Gonesse et à Saclay. J'espère qu'il est encore temps de sanctuariser ces terrains.
Mail 6796			X														Valérie (Anonyme) de Soisy-sous-Montmorency, a écrit : Contribution contre le BIP. Je suis contre le prolongement du BIP aussi bien côté Soisy/Montmorency que côté Gonesse/Sarcelle Cette prolongation va engendrer encore plus de circulations avec toutes les conséquences sur notre santé et donc plus de nuisances. Le coût faramineux de ce projet anachronique devrait plutôt être consacré à développer les transports en commun et les mobilités douces et non polluantes comme les pistes cyclables sécurisées.
Mail 6797						X								X			Mme LE LEZ Martine de Bouffémont a écrit : Bonjour, Concernant l'enquête publique SDRIF-E, voici mes conclusions : - ne pas utiliser les terres agricoles pour l'implantation d'industries agro-alimentaires pour ne pas créer un nouveau Rungis dans le Val d'Oise, notamment sur le Triangle de Gonesse. - récupérer toutes les friches industrielles et commerciales plutôt que d'utiliser des terres agricoles (par exemple à Ezanville). - améliorer les mobilités douces, par exemple entre Bouffémont et Montlignon il faudrait inverser piste cyclable et piste piétonne et finir la piste cyclable entre Bouffémont et Domont. - favoriser la connexion entre zones de travail et zones d'habitations en construisant davantage de lignes de bus et de trams de liaison pour éviter à la population d'utiliser la voiture même si on sait qu'elles seront déficitaires et donc onéreuses.
Mail 6798	X																Anne (Anonyme) de Argenteuil, a écrit : Informations précises sur les infrastructures projetées. La commission du débat public a signalé que les liens prérogatives et obligations des communes et EPT pourraient être indiquées dans le dossier, je partage cet avis et ajoute que pour les projets de métro des indications sur les couts de gestion prévisibles pourraient aussi être indiqués.
Mail 6799		X		X													Vanessa (Anonyme) de Les Essarts-le-Roi, a écrit : Suppression des pastilles donnant droit à l'urbanisation le long de la N10. Rambouillet territoire (CART) a demandé l'ajout le long de la N10 de- deux pastilles (soit 20ha) au niveau de la ZAC du Gros chêne aux Essarts le roi- une pastille au Perray en Yvelines En arrivant de Coignières sur la N10, les Essarts le roi offre une rupture paysagère bienvenue avec ce que l'urbanisation offre de plus terrible. On passe de la "France moche" où les enseignes publicitaires, les hangars et les bâtiments délabrés se sont imposés à une petite ville à la campagne avec une N10 traversant les champs. Il faut que le SDRIF E en conformité avec les objectifs de la loi climat et résilience permette

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de pérenniser les paysages agricoles et empêche la prolifération des ZAC, ZU et autres centres commerciaux qui enlaidissent notre région et sont un désastre écologique. Il faut supprimer les pastilles de long de la N10 aux Essarts le roi et au Perray en Yvelines qui menace de grignoter les terres agricoles et qui, pour l'une d'entre elle, est un conflit avec la trame verte.
Mail 6800			X														Pedro (Anonyme) de Drancy, a écrit : Métro Drancy. Contrairement aux revendications et autres "arguments" de la majorité en place au niveau municipal, la vie de Drancy est une commune bien desservie en termes de transports en commun, en témoignent les accès proches prévues pour la 7 au Bourget et les lignes du Grand Paris Il convient aussi de signaler les accès de Tram T1 (au niveau des 6-Routes-Escadrille, à la frontière avec Bobigny), ou le T11 au Bourget ou la proximité des stations de métro de la ligne à 7 à La Courneuve 6 Mai-45 ou de Bobigny-Pablo Picasso. Accès facilités avec les nombreuses lignes de bus Rajoutons les deux stations de RER (Drancy + Le Bourget). il y a pire comme réseau de transports. La création d'une station en plein centre-ville viendra défigurer et densifier un peu plus une commune en processus de bétonisation intensif depuis plus de 20 ans, sans que les infrastructures nécessaires (écoles et autres) soient prévues. Avant de créer, repensons la politique de la ville et entretenons le réseau existant !
Mail 6801		X		X													Elisabeth (Anonyme) de Eaubonne, a écrit : Densification de l'urbanisation d'Eaubonne. J'habite Eaubonne depuis 30 ans et je constate qu'il y a de plus en plus de construction d'immeubles. Il serait intolérable de passer à +17% de logements d'ici 2040 sur Ermont Eaubonne au lieu des 13% imposés sur le reste du territoire. Nous attendons au contraire d'avantage d'espaces verts pour améliorer la qualité de vie. Il manque également d'écoles et de centre de loisirs pour faciliter la vie des parents. Je ne souhaite pas voir ma ville défigurée par des immeubles hauts puisqu'il n'y a plus beaucoup de surface constructible. Trop, c'est trop !
Mail 6802			X	X						X				X			Groupe Buc Désir de Buc a écrit :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Ce projet n'a pas l'ambition de réduire les déséquilibres territoriaux, effectivement il maintient le déséquilibre EST/OUEST en matière de logement/emploi.</p> <p>La gestion de l'air et la gestion écoresponsable de l'eau devrait être mieux prise en charge.</p> <p>En matière de logement sociaux aucun moyen coercitif prévu et restriction pour les communes ayant atteint leur quota.</p> <p>La trajectoire pour la ZAN semble manquer d'ambition et de moyens coercitifs surtout dans les communes de la grande couronne qui seront le plus impactées.</p> <p>Les emplois, transport sont focalisés sur les villes ayant une gare ce qui est pénalisant alors que nous constatons que de plus en plus de franciliens s'éloignent de l'hyper centre.</p> <p>Certaines zones d'activité économique seront relayées en zone secondaire c'est-à-dire en zone de logistique et moyens de transport pour répondre aux besoins des villes possédant une gare.</p> <p>Enfin, le Sdrif e ne définit pas suffisamment la manière de transposer les orientations retenues dans les documents d'urbanisme locaux et les moyens coercitifs prévus en cas de non respect.</p>
Mail 6803													X				<u>M. FONOVIC Attilio de Villenoy, a écrit :</u> Protection captages nord seine et marne, ma contribution concernant le manque de protection des captages notamment en nord Seine et marne
Mail 6804			X			X	X		X								<u>Nicolas (Anonyme) de Montreuil, a écrit :</u> Impact délétère du projet de Port industriel de Vigneux, j'ai eu connaissance d'un projet de port industriel situé à Vigneux-sur-Seine, face aux rives d'Ablon-sur-Seine. Ce projet entraînerait des conséquences désastreuses en termes de nouvelles pollutions induites (sonores, aériennes, visuelle, ...) pour notre commune et ses habitants. De plus, nous assisterions à la destruction d'un des derniers paysages naturels et d'une zone protégée sur les bords de la Seine en Ile de France. Ce projet est en total contradictions avec les conclusions du Grenelle de l'environnement, des objectifs de lutte contre le dérèglement climatique, de la qualité de l'air et des lois ZAN. Pour rappel les ablonnais subissent déjà les nuisances aéroportuaires d'Orly (air et bruit), des lignes SNCF (RER C et D et grandes lignes), du trafic routier, du risque lié au site SEVESO proches et du pipeline TRAPIL traversant la commune. A ce projet s'ajoute le franchissement routier 2x2 voies de la Seine à la limite de la commune. Pour toutes ces raisons, je m'oppose à ces projets de la région Ile de France qui auraient pour conséquence de détruire notre cadre de vie et ne seraient pas sans conséquence sur notre santé.
Mail 6805			X														<u>Lionel (Anonyme) de Montmorency, a écrit :</u> Opposition au bip. Projet obsolète et qui n'as aucun sens dans l'urbanisation actuelle. Dépense pharaonique dans une ère de récession. Opposition totale.
Mail 6806			X														<u>Mme RENAULT Christine de Chanteloup, a écrit :</u> Stop au BIP. Ce projet est vieux de près d'un siècle ! Nous sommes dans l'urgence climatique. Ce projet est une

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	menace pour la biodiversité et le climat. Il y a assez de routes. Par contre, il n'y a pas assez d'espaces verts en Ile de France. Ils sont nécessaires pour améliorer la qualité de vie et sortir d'une mobilité polluante. Il faut abandonner ce projet du siècle dernier au nom de nos enfants et des générations futures.
Mail 6807						X											Laurence (Anonyme) de Fons-sur-Lussan, a écrit : Limiter le développement logistique du territoire. La création de nouvelles zones logistiques entre en contradiction avec les objectifs inscrits dans le Plan d'Actions Régional relatifs à la limitation de l'artificialisation des sols, à l'atteinte du Zéro Emission Nette de Gaz à Effet de Serre ainsi qu'à la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers et des cours d'eau. Au vu de la nécessité d'adapter le territoire et d'assurer sa résilience, les infrastructures logistiques (tant les entrepôts de stockage que les dessertes) doivent s'appuyer sur le réseau déjà existant en densifiant les zones logistiques existantes et en améliorant la multimodalité déjà déployée. Les orientations règlementaires doivent interdire les possibilités de création de nouvelles zones logistiques exclusivement desservies par des voies routières. La préservation des réservoirs de biodiversité (espaces naturels, agricoles, forestiers et cours d'eau), ainsi que de leurs continuités, doit être prioritaire et aucune dérogation ne doit être possible. La continuité des berges ne peut être compensée par la mise en place d'un cordon végétal lors de l'aménagement d'un port. D'autant plus que la majorité des nouvelles zones logistiques prévues par le S.D.R.I.F. sont localisées dans l'agglomération, zone la plus dense où la renaturation est plus que nécessaire pour répondre aux enjeux actuels par exemple : limiter le risque d'inondation, créer des îlots de fraîcheur urbain, assurer la résilience alimentaire...
Mail 6808			X														Mme MOLLIÈRE Catherine de Antony, a écrit : Non au BIP Une nouvelle infrastructure comme celle-ci, au lieu de fluidifier le trafic, en suscitera davantage. A notre époque nous devons réduire la circulation automobile, nous n'avons pas besoin d'axes routiers et autoroutiers supplémentaires, nous devons opérer une mutation des moyens de déplacement et ce sont les transports en commun (comme le tram T11) et les circulations actives qui doivent être encouragées. Encore une fois, il faut signaler les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air à proximité, l'encombrement des voies et des villes... et ce n'est pas le remplacement par des voitures électriques qui va résoudre tous ces problèmes. Il y a beaucoup d'écoles et autres établissements pour enfant le long du BIP. Et à tout ceci, s'ajoute la destruction de terres agricoles et naturelles. Donc non au BIP.
Mail 6809																X	M. KNUTH Sawton a écrit : , :<< Construire des bunkers en IDF pour protéger la population du risque de bombe nucléaire dans les prochaines décennies >>Cela peut paraître rigolo ou même ridicule de mettre cela à l'ordre du jour de cette consultation publique, mais je suis très sérieux et tu devrais l'être aussi (oui je m'adresse à toi qui lis ce mail). Pense à ta famille. La région IDF contrairement à d'autres régions européennes n'a aucun plan d'évacuation en cas d'attaque nucléaire. L'exécutif sera (et devra) être évacuer en urgence. Mais il me paraît déplorable que RIEN ne soit prévu pour la population générale dont toi et moi faisons partie. Sans vouloir jouer les cassandre, il parait de plus en plus probable qu'une guerre mondiale éclore au cours de ce siècle. Très probablement avant 2040.Cela me semble tout à fait approprié de considérer cette dimension dans le cadre du SDRIF-E. Ma voix sera-t 'elle entendue ? Ou se perdra-t 'elle dans la corbeille de ta boîte email ? Comme des larmes dans la pluie
Mail 6810					X				X								Fabienne (Anonyme) de Paris, a écrit : Protection de la nature J'aimerais que les arbres soient protégés pour donner une meilleure qualité d'air et d'esthétique sans oublier les petits nécessaires à la bio du verité

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6811		X		X													<p>M.GUERIN Régis de Saint-Thibault-des-Vignes, a écrit : Secteur d'urbanisation. Pour la commune de Saint-Thibault-des-Vignes (77), il est indiqué sur la cartographie "Maîtriser le développement urbain" une 1/2 pastille (qui représente 10 hectares) et j'approuve à 200% cette pastille. Je suis en totale opposition avec la demande de Marne & Gondoire qui souhaite revenir sur un secteur d'urbanisation de 25 hectares. La ZAC centre-bourg qui sera implantée sur une surface de 28 hectares dont 16 hectares dédiés à l'urbanisation pour construire 650 logements et 12 hectares pour les aménagements paysagers (forêt urbaine en bordure de la D934 notamment). Ce projet reste une "ineptie" au vu des surfaces utilisées pour la construction : nappes phréatiques proches du sol naturel (avec un schéma de gestion des eaux qui restent à démontrer son efficacité), argiles vertes, arrachages d'espaces de biodiversité et un site de compensation écologique qui se trouve à 2 km sur une propriété privée (parc du château de Guermantes) alors que des solutions auraient pu être envisagées sur la commune de Saint-Thibault mais elles n'ont pu être étudiées...fautes de temps. D'autres projets (OAP) sont dans les "tuyaux" de la commune avec pour exemple un futur "projet" de 126 logements dans un parc privé arboré ou une partie des arbres plus que centenaires risquent l'abattage au profit de 3 immeubles de R+5 et R+6 sur pilotis qui sera une bêtise urbanistique à grande échelle si ce projet vient à aboutir. La pérennisation du vivant, des espaces de biodiversité, la lutte contre les îlots de chaleur (un bel exemple de "réussite" dans ce domaine après le réaménagement de la place Monet dans ma commune) sont des priorités absolues si nous ne voulons pas étouffer sur le territoire francilien. Je suis en parfait accord avec le SDRIF-E pour cette demi-pastille de 10 hectares.</p>
Mail 6812		X		X				X						X			<p>Sylvie (Anonyme) de Corbeil-Essonnes, a écrit : Métropolisation et densification. Le polycentrisme est présenté comme un des principes majeurs guidant l'aménagement de l'IDF ; c'était déjà l'idée de Paul Delouvrier il y a soixante ans pour organiser l'urbanisation désordonnée de la région parisienne sous l'afflux de l'exode rural à l'époque. Si la Région continue de le prôner, c'est qu'il n'a pas été efficacement mis en œuvre en soixante ans. Effectivement, à la lecture du document soumis à enquête publique, je ne perçois aucune analyse des raisons de cet échec et des propositions pour y remédier. Je ne perçois pas les leviers qui vont permettre au polycentrisme d'organiser l'aménagement. En revanche, il est avéré que le siège de la richesse est indélogeable du triangle d'or parisien. Sur les 1287 communes d'IDF, 19 communes (PPT sur Paris Centre, QCA et la Défense) cumulent 50 % des emplois. Il y a concentration spatiale et humaine des mécanismes producteurs de la richesse matérielle. Il s'agit également d'aménager un cadre de vie plus désirable. Je regrette l'effet d'annonce « Créer un espace vert à dix minutes » et je m'interroge sur la définition d'un espace vert ; lorsque je traverse des zones denses comme la Courneuve, le Bourget, des quartiers entiers de Massy-Palaiseau et à Juvisy par exemple, je me demande quel genre d'espace encore vert reste accessible à pied aux habitants, une peau de chagrin. Cet effet d'annonce est regrettable surtout quand il faut ensuite recouper les orientations réglementaires et lire entre les lignes. Car d'emblée, des problèmes de simple compréhension se posent à quiconque se penche sur les cartes fournies. Dieu merci, des organismes experts, des associations fiables se chargent de l'analyse critique que les citoyennes laissées à leurs propres moyens ne peuvent mener. C'est donc sur ceux-ci que je me suis appuyée. L'autorité environnementale indique par exemple que : Certains projets – comme ceux portés par l'État (Opérations d'intérêt national) ou les infrastructures de transport – sont considérés comme des variables intangibles favorisant les objectifs d'aménagement évoqués précédemment, leurs incidences n'étant pas prises en compte Comment juger d'une situation partiellement décrite ? Il me semble en outre difficile d'accorder ma confiance à un document qui comporte des zones de flou sur des points pourtant fondamentaux dans un schéma d'aménagement qui se préoccupe de sobriété de la consommation d'espaces naturels. Ainsi la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>question du manque de chiffrage de la consommation réelle d'espace, par rapport à celle qui est autorisée par les documents est aussi abordée dans l'avis de l'autorité environnementale je cite: "L'inventaire des surfaces occupées au sein des zones d'activité , pourtant prescrite par la loi climat et résilience, n'a pas été effectué par les intercommunalités (article L.318-2 du code de l'urbanisme) alors qu'il devait être achevé au plus tard le 21 août 2023 et leur potentiel de densification n'a pas été évalué ». Je ne vois pas là un modèle de gestion et de sobriété mais un manque de soin qui ouvre la porte au gaspillage. Ce schéma comporte un manque d'analyse regrettable qui ne permet pas de savoir où l'on va. "Le scénario de référence ne chiffre donc pas la consommation d'espace qui découlerait de la consommation actuelle. Les comparaisons portent sur les ouvertures de consommation permises par le Sdrif actuel, par rapport à celles figurant dans le Sdrif-E, sans être mises en perspective avec la réalité de la consommation des dix dernières années. » De plus le Sdrif-E n'intègre pas l'objectif de division par deux de la consommation d'énergie de la SNBC2, alors que cet objectif devrait l'être dans le SRCAE révisé. On note un manque à identifier les effets qui seraient ceux du Sdrif actuellement en vigueur et leur évolution spontanée, ce qui constituerait un scénario de référence par rapport auquel les effets du Sdrif-E pourraient être appréciés. Et il faudrait un bilan détaillé et quantifié du Sdrif de 2013 pour en apprécier les effets Enfin, la mesure des incidences de ce schéma semble peu convaincante, puisque l'autorité environnementale demande « ? de détailler les modalités de construction de la matrice d'évaluation des incidences du projet de Sdrif-E ; ». Dans ces conditions, je ne peux accorder ma confiance à un documents qui s'appuie massivement sur le « principe » controversé de la compensation alors que des doutes affectent la mesure de l'impact de ce qui est remplacé par ce qui le remplace. Cette stratégie conjuguée de densification et de renaturation s'appuie trop massivement sur la compensation ; il s'agit « d'impacter le moins possible », mais on ne voit que le principe d'évitement, avant même celui de la réduction, soit préconisé. Je pense que les nombreux professionnels sérieux qui ont élaboré ce schéma étaient parfaitement capables d'effectuer ces calculs. Je me demande pourquoi ils ont estimé qu'il n'était pas utile de présenter les faits et je me demande alors si j'ai consulté un document exact, fiable et sincère ; je note que ces manques vont toujours dans le sens de la surconsommation d'espace, du dépassement, alors que la sobriété est mise en exergue. De plus parmi les avis déjà rendus, il est noté une absence de contraintes fortes en faveur de la sanctuarisation des espaces encore non urbanisés. Surtout les avis concordent pour indiquer, comme le font l'autorité environnementale et FNE que la trajectoire proposée de réduction de l'artificialisation de 20 % par décennie ne semble pas permettre d'atteindre l'objectif de l'absence d'artificialisation nette en 2050. Et comme le propose FNE entre autres, il faut au contraire s'orienter vers the zéro artificialisation brut à l'horizon 2040L'IDF qui concentre la plus grande partie de la richesse nationale continue de demeurer une exception en choisissant de ne pas se conformer à la loi climat et résilience. Il ne s'agit pas d'une « nouvel équilibre » mais de la continuation d'un déséquilibre national. La Région s'octroie la possibilité de poursuivre sur sa lancée alors que les autres régions sont bridées : La densification. La Région pose comme objectif la sobriété foncière. Dans la mesure où le mode de fonctionnement qui a prévalu pendant les décennies précédentes n'est pas remis en cause mais que ses incidences sont seulement amoindries à la marge, la mise en œuvre de la réalisation de cet objectif implique la densification des zones déjà artificialisées. D'une part, je ne vois pas à la lecture du document quel a été le raisonnement qui parvient à cette conclusion, ni quelles options ont été examinées ou écartées. La densification n'est pas une fatalité. D'autre part, la densification était déjà le principe du SDRIF précédent. Donc, le « nouvel équilibre » n'est absolument pas nouveau, et je ne perçois pas dans ce document d'ambition réelle de repenser le paradigme de notre fonctionnement face aux enjeux dont l'urgence n'ai que s'accroître. Il s'agit toujours de poursuivre le métropolisation. Pourtant il n'est pas avéré que la densification découle inévitablement de la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	démographie. Du point de vue de la démographie, les avis du CESER et de FNE se recoupent : ralentissement de la croissance démographique, 50 000 nouveaux entrants et non 70 000. Les projections démographiques mettent en évidence le surdimensionnement dont c'est l'objectif. Il faut remettre en cause cet objectif fixé par l'article 1 de la loi relative au Grand Paris datant de 2011.La densification est donc le prix à payer de la continuation de la trajectoire existante. Celle-ci est assortie d'une velléité de rééquilibrage par le polycentrisme. Mais dans la mesure où la répartition de l'emploi n'est pas garantie, le CESER demande « un cadrage beaucoup plus explicite sur l'équilibre habitat-emploi. C'est un élément-clé de la réalisation du polycentrisme que les documents d'urbanisme doivent prendre en compte », on se demande si ce prix n'est pas surévalué par rapport au bénéfice hasardeux d'une vieille recette qui n'a pas fait ses preuves. En définitive, on obtient une description des contraintes dans lesquelles ont été prises les décisions sans faire d'analyse plus approfondie en termes d'opportunité, d'efficacité et de pertinence des mesures. Ainsi, rien n'est repensé : on continue sur la même lancée, c'est juste une question de distribuer les incidences d'un même type de développement.
Mail 6813			X														Pascal (Anonyme) de Andilly, a écrit : Bip. Coûteux et polluant, il existe déjà des alternatives a ce projet du Bip : A 104. Et A 86, Inutile d'ajouter des milliers de véhicule sur A15 et A1 déjà saturé Mauvais projet.
Mail 6814		X		X													Mme CARO Aurélie de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir. Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser.
Mail 6815			X														M. GIRAUD Didier de Orgeval, a écrit : Circulation - Améliorer l'existant avant de construire de nouveaux ensembles afin de préserver la sécurité en matière de circulation. -Tenir compte des éventuels goulets d'étranglement produits par la construction de nouvelles infrastructures à tel ou tel endroit : exemple du pont d'Achères et de l'A104 bis qui amènerait un trafic supplémentaire ingérable pour Orgeval et Poissy. Stationnement et sécurité des piétons- Etablir un plan de stationnement urbain en liaison avec l'accroissement de la population et veiller de conditionner l'accord de nouveaux permis de construire de logements collectifs à la mise en place en temps et en heure des infrastructures de stationnement appropriées. - Veiller au respect de la sécurité des piétons en prévoyant lors de l'octroi de nouveaux permis de construire la construction d'un trottoir s'il n'existe pas déjà.3. Transports collectifs-réaliser les moyens de transports collectifs dans les communes ou villages périphériques aux pôles d'activité, ceci de façon préalable à leur densification éventuelle-tenir compte de la proximité des réseaux de transports appropriés pour le choix des sites d'implantation et la taille des programmes de logements collectifs. Préserver le bien-être des habitants en évitant une sur densification concentrée sur certains quartiers des communes -préserver l'existant ou le développer pour les espaces boisés et/ou ilots verts, y compris au sein des secteurs d'habitation-dans les zones pavillonnaires, préserver autant que possible les constructions existantes non vétustes et ne pas les démolir pour la construction de logements collectifs "Nous demandons d'inclure dans les orientations et préconisations du SDRIF à l'égard des mairies et communautés de communes une mention forte du type : Pour rendre effective cette protection des quartiers pavillonnaires, notamment en ce qui concerne la qualité de vie des habitants, les dispositions d'urbanisme des PLU intégreront des limitations de hauteur des immeubles, même ceux destinés à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	des logements sociaux, aux niveaux moyens des constructions existantes dans leur environnement immédiat. « C'est la seule façon de mettre en œuvre effectivement l'orientation générale préconisée par Valérie PECRESSE, Présidente de notre région, qui affirmait en introduction du SDRIF : « Enfin, nous protégerons les quartiers pavillonnaires remarquables auxquels les Franciliens sont attachés parce qu'ils sont l'âme de nos villes de banlieue et le reflet de leur histoire. A la différence d'un appartement, une maison est avant tout un capital plastique que l'on peut adapter à ses besoins au fur et à mesure de la vie. Si la famille s'agrandit, la maison peut être étendue. »
Mail 6816			X					X									M. GOUPIL Serge de Andrésy, a écrit : Non à l'artificialisation des sols et aux projets routiers inutiles et coûteux. Les objectifs de réduction des surfaces artificialisées me semblent insuffisants et le calendrier pour les atteindre est incohérent. Il faudrait aussi revoir les projets de nouvelles infrastructures routières dont certaines, peu utiles, auraient un impact négatif sur les populations et l'environnement et un coût exorbitant. Exemple la liaison RD 30 -RD 190 dans les Yvelines, estimée à 200M d'€. Ce type de projet « aspirateur à voitures » contredit totalement l'objectif affiché de réduction de la part modale de la voiture et des camions.
Mail 6817			X			X											LAURENT (Anonyme) de Argenteuil, a écrit : Argenteuil : moins de voitures, plus de vélos et des emplois de proximité En tant qu'habitant d'Argenteuil (centre-ville) travaillant à Paris, je souhaiterais mettre en lumière plusieurs axes de développement pour ma commune : - Transformation de la D311 (voies sur berges) en une promenade en bord de Seine : J'ai besoin avec ma famille d'espaces verts accessibles à pied. Actuellement ce n'est pas le cas. Je suis contraint de prendre la voiture pour me rendre dans les parcs d'autres localités (notamment l'île Marrante). La réhabilitation de la D311 en une promenade paisible au bord de la Seine serait un ajout inestimable à notre cadre de vie, nous offrant un espace propice à la détente, à la pratique sportive et à la convivialité. - Mise en place de pistes cyclables sécurisées : Je rêve de la création d'une véritable pistes cyclables protégée le long de la Seine, permettant de relier le Pont de Bezons à Epinay-sur-Seine (axe Ouest-Est) et d'une autre piste cyclable permettant de relier le Pont d'Argenteuil (et derrière Colombes) à Sannois (en passant par l'Avenue Gabriel Péri, le Boulevard Léon Feix et le Boulevard Jean Allemane). Ces itinéraires seraient essentiels pour faciliter les déplacements à vélo dans notre ville, offrant une alternative sûre et écologique à la circulation routière actuellement dangereuse et dissuasive. - Extension du RER C jusqu'à Argenteuil : Travaillant dans le sud-ouest de Paris, je suis régulièrement confronté à des dysfonctionnements de la ligne J, mais surtout à la saturation des lignes de métro (9, 12 et 13). Le prolongement du RER C jusqu'à Argenteuil est pour moi déjà une alternative plus confortable (mais plus longue). De plus, cela pourrait servir de palliatif aux projets de tramway, le RER C desservant déjà Epinay-sur-Seine. Classification d'Argenteuil en Zone à Faibles Émissions (ZFE) : Je souffre énormément du trafic automobile intense dans le centre-ville d'Argenteuil. Il est impératif d'agir pour améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores. Les automobilistes et les chauffeurs routiers ont une conduite agressive, irrespectueuse de la limitation de vitesse et de l'interdiction de transit pour les poids lourds qui nous pourrit la vie au quotidien en plus de nous mettre en danger. La mise en place d'une ZFE contribuerait à limiter le nombre de véhicules polluants circulant dans notre commune, préservant ainsi notre environnement et notre santé. Promotion d'une politique de l'emploi et de réindustrialisation : Argenteuil ne doit pas se limiter à être une simple cité dortoir. Il est essentiel d'investir dans la création d'emplois locaux et de favoriser la réindustrialisation de notre commune. En rétablissant un équilibre entre le nombre d'habitants et le nombre d'emplois disponibles, nous pourrions revitaliser notre économie locale et offrir aux habitants des perspectives professionnelles attractives, réduisant ainsi la dépendance aux transports en commun pour se rendre au travail. Les employeurs doivent aussi être mis face à leurs responsabilités.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	S'ils veulent des employés à Paris ou dans les villes riches de la petite couronne, il faut qu'il fasse en sorte que les employés puissent se loger à proximité.
Mail 6818								X						X			<p><u>Mme GAUTHERON Sylvie de Corbeil-Essonnes, a écrit :</u> La protection des terres agricoles. Le cas du Triangle de Gonesse La consommation et l'artificialisation des terres agricoles demeure la première source de consommation d'espace. Au moment de l'abandon d'Europa city il a été déclaré par E. Borne : « Enfin, ce projet concourt à l'artificialisation de 80 hectares de terres agricoles. Or nous ne voulons plus laisser perdurer un étalement urbain qui depuis des décennies se fait au détriment de ces terres et des espaces naturels. Pour toutes ces raisons l'État ne souhaite pas que ce projet se poursuive. » C'était le 7 novembre 2019 au conseil écologique. Ces mots sont toujours valables aujourd'hui. Sur la carte intitulée 'Maîtriser l'espace urbain ', alors que la majeure partie du Triangle de Gonesse est représentée en vert, dans la catégorie « sanctuariser l'armature verte », ce même espace est également coupé en deux par trois pastilles, 75 ha, « d'urbanisation préférentielle ». A l'époque de sa création, la municipalité s'enorgueillissait que « le parc de la Patte d'oie permet de réouvrir une liaison douce entre Gonesse et le Thillay en s'inscrivant dans le corridor écologique du territoire de la Plaine de France (La Courneuve, Sausset - Aulnay, Robert Balanger -Aulnay et la vallée du Croult) ». Comment dans ces conditions peut-on « renforcer des liaisons » (liaisons d'ailleurs non qualifiées) comme indiqué sur la carte 3 « Placer la nature etc. », entre le Parc du Sausset et un Triangle qui est simultanément urbanisé « préférentiellement » ? Autrement dit comment prétendre faire avec une main ce que l'on défait sciemment avec l'autre main ? Dans la mesure où ce schéma pose en principe d'éviter la fragmentation des espaces naturels ou ouverts non encore urbanisés, je demande que le Triangle de Gonesse, relié d'une part par deux liaisons à renforcer au parc du Sausset et d'autre part, au parc de la Patte d'oie à la connexion écologique calcicole, herbacée et humide d'intérêt régional Gonesse le Thillay (2,7 km) telle que figurant en annexe 1 ne soit pas amputé de 75 hectares autorisant l'urbanisation appelée préférentielle, et que sa surface soit entièrement sanctuarisée. Surtout si, comme l'exige OR 6 : OR 6 La fragmentation des espaces ouverts par les infrastructures de transports doit être résorbée En juillet 2022, le Conseil régional d'Ile-de-France a lancé un appel d'offres pour l'étude de programmation d'une cité scolaire, avec un lycée de de 1 650 places et un collège de 600 places sur le triangle de Gonesse sur des terres agricoles extrêmement fertiles, les plus proches de Paris, dans la zone de nuisances sonores des aéroports de Roissy et du Bourget où la construction de logements est interdite. Une Cité scolaire n'a pas sa place sur le triangle de Gonesse. Est-ce qu'il ne serait pas plus judicieux dans l'intérêt général véritable de respecter la vocation de ces terres parmi les plus fertiles d'Europe, qui, à l'heure où l'eau devient un enjeu proprement stratégique, produisent sans arrosage, et de les inclure dans les 37 500 hectares destinés à garantir l'autonomie alimentaire de la région (tout en sachant par ailleurs que 93 % des terres agricoles de la région consacrés à des grandes cultures et 1 % à du maraîchage de ne les urbaniser sous aucun prétexte. Nous demandons l'élimination des pastilles d'urbanisation sur le Triangle de Gonesse.</p>
Mail 6819								X									<p><u>M.REIBEL Hervé de Bois-d'Arcy, a écrit :</u> Artificialisation des sols. À l'heure où l'on demande aux collectivités locales de stopper l'artificialisation des sols, ce projet me laisse très dubitatifs.</p>
Mail 6820			X														<p><u>M. HADDAD Patrick a écrit :</u> Dans le cadre de l'enquête publique sur le SDRIF-E, je tenais à vous faire part de ma position sur l'Avenue du Paris. La ville de Sarcelles avait déjà émis un avis réservé sur ce projet lors de la phase de rédaction du SDRIF-E. Aujourd'hui et à la suite de la réunion publique qui s'est tenue à Sarcelles le 7 mars dernier, l'avis des élus municipaux suit celui des habitants qui se sont unanimement positionnés contre la réalisation de cette avenue. Les</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	arguments avancés sont les suivants :1. Cette voie routière ne correspond à aucun besoin de mobilité exprimé par les Sarcellois.2. Le risque de surplus de pollution atmosphérique et sonore est très élevé avec un nombre de véhicules supplémentaires de plusieurs dizaines de milliers par jour, point d'autant plus problématique que la zone traversée sur Sarcelles est urbaine et dense avec une dizaine d'établissements scolaires dans la proximité immédiate de l'avenue.3. Le risque d'embouteillage est très important, puisque Sarcelles serait la dernière ville du parcours avec une probabilité élevée de goulot d'étranglement.4. L'avenue, surtout si elle est très fréquentée, sera très difficile à traverser et accentuera la division de la ville en deux, entre le nord et le sud, alors que tout le projet urbain est précisément l'inverse : raccorder et non séparer.5. Le projet s'inscrit à l'encontre de l'évolution souhaitable des mobilités, qui devront privilégier les transports en communs et les mobilités douces. La création d'une nouvelle voie routière incitera mécaniquement à utiliser davantage la voiture, au lieu d'en limiter l'usage. Le projet de la ligne 19 du métro, dont le parcours est proche de celui de l'Avenue du Paris, apparaît comme une alternative bien plus satisfaisante et devrait être privilégié.
Mail 6821					X							X					Mme FERRA Elodie de Paris, a écrit : Le SDRIF est incomplet en ce qui concerne la prise en compte de la protection des arbres et de la faune je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants
Mail 6822			X														Sylvie (Anonyme) de Corbeil-Essonnes, a écrit : Les transports les transports Les cas des lignes 17 et 18 du Glécome le souligne FNE, les mobilités au sein du département sont essentiellement structurées par des liaisons radiales périphérie / centre, de type RER A, qui aggravent la dépendance de la grande banlieue vis-à-vis du cœur de l'agglomération parisienne. La radiale 17 nord du réseau GPE n'a aucune utilité. Roissy ne doit pas devenir le premier aéroport au monde desservi par trois lignes de transport ferré lourd Il est fallacieux de faire miroiter des temps de parcours raccourcis et de promouvoir la mobilité comme une opportunité alors qu'elle se transforme en servitude et va à l'encontre de l'objectif affiché de polycentrisme. Ce dont ont besoin les gens en priorité, c'est de NE PAS AVOIR à se déplacer En ce qui concerne la ligne 18, cette infrastructure surdimensionnée consommerait directement 22 ha et entraînerait une perte en capacité d'exploitation chiffrées à 80 ha par les agriculteurs. Elle fermerait la totalité des corridors nord-sud de circulation de la faune situés entre Massy et Saint Quentin en Yvelines. Elle porte atteinte à la fonctionnalité des terres agricoles du plateau. Elles font planer sur ces terres une menace qui en hypothèque la transmission.
Mail 6823			X														Mme CHENUET Marilyne de Les Ulis, a écrit : Je suis contre l'A104Bis
Mail 6824																	Mme DELAPORTE Yvonne de Montigny-lès-Cormeilles, a écrit : Habitante de Montigny Les Cormeilles dans le Val d'Oise, je remarque une circulation déjà très dense. En conséquence je suis contre la construction du Boulevard Intercommunal du Villeparisis car celui-ci apportera encore plus de trafic routier jusqu'aux sorties de la A15 (le secteur est émaillé de bretelles) qui sera alimentée encore plus par les camions (pas électriques) et les voitures. Cela provoquera plus de bruit, plus de pollution, plus de maladies, au détriment du cadre de vie. Il faut des transports en commun encore et encore, et pas des routes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6825					X			X				X					<p>qui créent inévitablement un appel d'air pour plus de voitures.</p> <p>Sylvie (Anonyme) de Corbeil-Essonnes, a écrit : Sanctuariser les espaces naturels. Sanctuariser les espaces naturels D'après FNE, Le projet de SDRIF-E est présenté par la Région comme étant plus protecteur de l'environnement qu'il ne l'est dans les faits. Ainsi Il est indiqué que 160 000 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers sont sanctuarisés. Or, ce chiffre comprend plus de 50 000 hectares des forêts de Rambouillet et Fontainebleau, qui bénéficient déjà d'un régime de protection. De plus, « Le principal effet de la non-inscription 'objectifs chiffrés et ambitieux est, au vu de la situation particulière de l'Île-de-France, de voir les enjeux environnementaux s'effacer sous la pression foncière et l'appétit spéculatif. Ce danger majeur est inscrit dans le document lui-même : « l'existence d'espaces ouverts urbains peut entrer en concurrence avec d'autres besoins en ville, pour le logement notamment [...] ». Parmi les avis déjà rendus, il est noté une absence de contraintes fortes en faveur de la sanctuarisation des espaces encore non urbanisés Des problèmes de compréhension se posent d'emblée. Des fronts verts d'intérêt régional sont figurés par le symbole UUU sur la carte « Développer la nature ». On lit : « Il appartient aux collectivités territoriales compétentes d'en fixer les limites précises dans leurs documents d'urbanisme. Les redents situés entre la limite d'urbanisation et le front peuvent être urbanisés dans le respect des capacités d'urbanisation offertes par le SDRIF-E. » A la lecture du document, je ne comprends absolument pas pourquoi ils sont placés à certains endroits et pas à d'autres. Puis je lis que le traitement du front vert d'intérêt régional entre l'urbanisation et l'espace agricole, c'est une largeur de 5 mètres. Elle peut accueillir des circulations douces et des aménagements paysagers végétalisés favorables à la biodiversité. Je me demande quel peut être l'avis d'un naturaliste sur la viabilité de la biodiversité sur un espace de 5 mètres parcouru par une piste cyclable bitumée entre l'urbanisation et un espace agricole rempli de pesticides, dont les redents sont urbanisables ? Je pense que c'est un exemple significatif du peu de respect en lequel ce projet tient la réalité de la biodiversité qui figure comme une quantité à gérer parmi d'autres, et également du peu de respect envers les humains dont l'existence même dépend du maintien de cette biodiversité. Aussi il est dit : Dans les espaces périurbains et ruraux, le rapprochement de fronts verts d'intérêt régional permet de constituer des couloirs favorisant la circulation des espèces. On constitue des couloirs favorables, reste à vérifier leur efficacité, ce que ce document n'a pas vocation à démontrer : mais il impose, et au terrain de disposer. De plus, il y a des formulations ambiguës comme OR 20OR 20En dehors des sites urbains constitués, toute nouvelle urbanisation, à l'exception des bâtiments agricoles, ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 mètres des lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares. Le calcul des 50 mètres s'effectue à partir de la lisière observée à la date d'approbation du SDRIF-E. Un ensemble de constructions éparées ne saurait être regardé comme un site urbain constitué. Qu'en est-il des massifs boisés de 100 hectares ou moins ? Et qu'en est-il d'un ensemble de constructions éparées, quelle règle s'applique alors ? Or 17 traite de la préservation des espaces naturels mais OR 18 liste aussitôt 6 exceptions à cette préservation. OR 18 : 6 exceptions à la préservation des espaces naturels et puisqu'il y a des espaces très dégradés autant y faire de l'énergie renouvelable ; on s'en voudrait de ne pas mentionner les « espèces » qui peuvent encore se trouver dans ces espaces « très dégradés », tout de même ! Dans les espaces naturels très dégradés(sites pollués, anciennes carrières sans obligation de réhabilitation, plans d'eau anthropisés à faible valeur environnementale,etc.), les installations de production d'énergies renouvelables peuvent être admises, sous réserve d'être compatibles avec la protection des espèces et la vocation naturelle ou forestière de ces espaces(au regard des services pour la biodiversité, l'eau, les paysages, la production forestière,etc.).Le document indique que les liaisons écologiques doivent être complétées et s'articuler avec les corridors écologiques identifiés localement. La connexion des sous-trames arborées,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	herbacées, calcicoles et humides indiquées dans le tableau en annexe 1 et tient compte des objectifs de protection identifiés par le schéma régional de cohérence écologique. Pourquoi les corridors figurant sur les cartes du SRCE ne figurent pas sur les cartes du SDRIF ? Question : que sont des connexions écologiques (annexe 1) définies par des noms de communes ? quels sont leurs liens avec les corridors écologiques, et les liaisons à sanctuariser ? Il existe des interruptions entre les soi-disant connexions. Le nom de la commune de Mennecey n'est pas identifié parmi les connexions entre Ballancourt et Lisses, alors que la rive droite de l'Essonne entre Ballancourt et le domaine de Montagner à Lisses se trouve sur le territoire de la commune. Est-ce que ça signifie que cette partie du cours de l'Essonne, constitue une interruption entre des connexions qu'on prétend par ailleurs favoriser ? ce n'est pas suffisant. Est-ce parce que s'y trouve une gare où les immeubles ont surgi comme des champignons et que ça ne va pas s'arrêter en vertu de la volonté de densifier autour des gares, bref, est-ce un secteur sacrifié à la densification ? mais alors que sont des « connexions » interrompues ? qu'est-ce qu'elles peuvent encore « connecter » ? les corridors, les couloirs, les liaisons, les connexions : on ne sait plus de quoi on parle. Les liaisons, qui sont des « continuités » ! sont-elles des corridors écologiques ? Je regrette que le document n'éveille pas la confiance du citoyen sur la prise en compte nécessaire de la biodiversité.
Mail 6826						X							X				M. NOURY Jean Luc de Charmentray, a écrit : Je vous rappelle que la commune de Charmentray ne dispose toujours pas de station d'épuration ni de périmètre de protection sur les captages d'eau et que les risques technologiques et de pollution liées au méthaniseur ne figure pas sur le PLU. De plus, il semblerait que l'ensemble, station De ravitaillement et méthaniseur, soit positionné dans la zone tampon du site NATURA 2000.
Mail 6827	X																Mme CHENUET Marilynne de Les Ulis, a écrit : Je suis contre ce projet
Mail 6828			X														ADRIEN (Anonyme) de Verneuil-sur-Seine, a écrit : Contre ce sdrif. Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Je ne comprends pas d'ailleurs que vous maintenez les projets routiers alors que votre trajectoire de baisse des artificialisations ne permet pas d'atteindre le ZAN en 2050
Mail 6829			X														M. BOULANGER Vincent de Montmorency, a écrit : Opposition au projet du bip Ce projet est un non-sens écologique, en opposition. Aux urgences climatiques actuelles. Il y a de moyens plus adaptés pour faciliter les déplacements de la population et favoriser le fret ferroviaire.
Mail 6830					X			X							X		M. RIOTTOT Michel de Meudon, a écrit : La crise climatique et son atténuation oubliée. Le changement climatique va très vite et nous risquons de dépasser très rapidement les 2°C de l'accord de Paris dès 2030. D'ailleurs au centre de la ville de Paris ce seuil est déjà franchi. L'absence de plan d'envergure au sein du SDRIFE sur cette question est une mise en danger caractérisée des franciliens...la construction de 70 000 logements par an ne peut se faire au gré des promoteurs immobiliers. Un cahier des charges drastiques doit être élaboré afin que les normes d'isolation renforcée soit mise en place pour chaque nouvel immeuble. Entasser plus de population en Ile de France doit être envisagé avec la plus grande prudence car dès 2050 nous aurons de nombreux départs vers les régions pour les plus fortunés et plus de maladies et de souffrance liés à la chaleur ambiante pour les plus pauvres. Seules les collectivités territoriales et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	la Région en premier peuvent analyser, prévoir et pourvoir afin de prévenir toute catastrophe humaine liée la hausse de température. On rappelle que pour 2 °C d'élévation moyenne de la température de la planète cela se traduira par 4 à 5 °C en Ile de France. Le SDRIFE fait l'impasse totale sur les solutions d'atténuation via des méthodes naturelles c'est à dire l'utilisation de la végétalisation et des arbres pour créer des îlots de fraîcheur. On rappelle que sous un grand arbre la différence de température peut atteindre 10 °C par rapport à son houppier...Il est de bon ton d'écouter le monde agricole et de casser toutes les avancées environnementales et cela malheureusement se paiera par leur inadaptation au nouvelle condition climatique...la science ne pourra pas tout. En conséquence, la parole des 12 millions de franciliens a du mal à se faire entendre alors que celle des 5000 exploitants agricoles est prise rapidement en compte. Ces inégalités de traitement et d'oubli volontaire des urgences seront néfaste pour notre région. Les arbres dans nos villes, les forêts proches de nos villes doivent être sauvegardés et leurs surfaces au sol très amplifiées...nous avons la chance d'avoir encore des forêts qui ne souffrent pas comme celles des Hauts de France et de Grand Est des atteintes climatiques...essayons d'anticiper dans ce domaine.
Mail 6831			X														Régis (Anonyme) de Villiers-sur-Marne, a écrit : Stop aux projets routiers. Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€. Nous ne voulons pas de ces projets dont nous n'avons pas les moyens ni besoin. Je ne comprends pas d'ailleurs que vous maintenez les projets routiers alors que votre trajectoire de baisse des artificialisations ne permet pas d'atteindre le ZAN en 2050
Mail 6832		X		X													M. LOYE Sylvain de Pontault-Combault, a écrit : Non à la densification à Pontault-Combault. Mes parents, mes frères et sœurs et moi, nous sommes installés à Pontault-Combault dans les années 80.A l'âge adulte, nous avons tous acheté ici, ainsi que de nombreux amis, car nous avons toujours apprécié la tranquillité de Pontault, entre ville et campagne. Depuis quelques temps déjà, le visage de notre ville a changé, avec la construction d'immeubles, toujours plus nombreux, là où se trouvaient avant de jolies petites maisons. Petit à petit, la ville a perdu de son charme et de sa tranquillité. Les infrastructures ont commencé à être saturées, les routes, les place de parking...Ceci a contribué à rendre la vie beaucoup moins agréable. Si bien que nous nous demandons si nous n'allons pas partir pour retrouver ailleurs la douceur de vivre qui nous plaisait tant ici. C'est pourquoi nous nous opposons à la densification à Pontault-Combault.
Mail 6833														X			SEBASTIEN (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Contre la suppression des terres agricoles dans le secteur d'Ozoir Nous observons que la commune d'Ozoir-la-Ferrière a construit énormément d'habitation collective sur la commune. La circulation automobile est très importante et que l'apport de nouvelle création de zone d'habitation ou commerçante va saturer la circulation dans le secteur. Nous sommes contre l'aménagement des terres agricoles.
Mail 6834			X		X												Mme BRUNET Hélène de Quiers-sur-Bézone, a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€. Nous ne voulons pas de ces projets dont nous n'avons pas les moyens ni besoin.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6835			X														Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent. M. PETTER Mathieu de Carrières-sous-Poissy, a écrit : Stop aux projets routiers. Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artérialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 6836			X														William (Anonyme) de Thiais, a écrit : Opposition à la 2x2 voies dans les Yvelines la liaison A104Bis. Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artificialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants.
Mail 6837	X				X												Mme DECROIX Blandine de Marly a écrit : Nous avons pu consulter les cartes et rapports mis à notre disposition le 9 mars 2024 au centre administratif de Saint Germain en Laye. D'une manière générale, nous souhaitons porter votre attention sur l'échelle des cartes utilisées qui ne permettent pas de bien appréhender l'impact des propositions graphiques proposées. La commune de Mareil Marly à la chance de disposer de nombreux espaces verts connectés avec 2 forêts Franciliennes, celles de Marly et de St Germain, à cet égard elle constitue une réserve de biodiversité importante pour l'agglomération et le département. La carte << placer la nature au cour du développement régional >> fait apparaître un carré comme lieu à sanctuariser dans l'armature verte , ce carré est relié par un trait à la forêt de Marly .Cette représentation est insuffisante compte tenu de la réalité représentée par la zone N du PLU de Mareil Marly et des enjeux environnementaux que cela représente .Nous souhaitons que le SDRIF_E intègre la totalité de la zone N de la commune dans ses futures obligations comme cela est représenté dans le Plu actuel de la commune Afin de tenir la trajectoire de construction de logement intégré au SDRIF, et pour lequel la commune doit apporter sa contribution , nous préconisons d'engager une véritable réflexion sur la transformation des espaces déjà imperméabilisés en travaillant sur la densité et les hauteurs .
Mail 6838			X					X									M. HUART Guillaume de Herblay-sur-Seine, a écrit : Projet 2x2 voie Yvelines Val d'Oise. Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artificialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6839			X														M. BRESSAN Jean de Deuil-la-Barre, a écrit : CONTRE le projet du BIP inscrit au SDRIF. Le projet entrainerait une augmentation des émissions de CO2, des nuisances sonores et s'ajouterait aux nuisances aériennes existantes qui vont augmenter nettement en raison de la hausse du trafic dans les années à venir, suivant les prévisions du Président d'ADP. Merci aux politiques de respecter leurs engagements et leurs communications envers les actions menées pour améliorer l'environnement dans notre région IDF.
Mail 6840			X														Claire (Anonyme) de Le Mesnil-Saint-Denis, a écrit : Contre le projet RD30. Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet génèrera une augmentation de trafic. Je ne comprends pas d'ailleurs que vous mainteniez les projets routiers alors que votre trajectoire de baisse des artificialisations ne permet pas d'atteindre le ZAN en 2050
Mail 6841			X														Mme GRANDHOMME Caroline de Taverny, a écrit : Projet BIP. Je suis contre ce projet qui va encore détruire la faune et la flore, et qui va encore artificialiser des terres. Avec le réchauffement climatique nous avons plus besoin de verdure et d'arbres que de route et autoroute. Il faut arrêter de bitumer une région qui l'est déjà beaucoup trop. L'île de France n'a pas besoin de voie rapide supplémentaire. Il y a suffisamment de routes et d'autoroutes pour ne pas en rajouter. Plus il y a de routes et plus il y a de voitures. Plus il y a de voitures, plus il y a de pollution. On étouffe déjà. Nous avons besoin d'îlots de fraîcheur et vous allez couper des villes en 2 pour permettre aux véhicules de circuler. C'est une aberration écologique. il faut arrêter d'être individualiste, car dans une voiture de 5 places, il n'y a souvent qu'une seule personne. Bref ! je suis contre ce projet.
Mail 6842			X														M. MARCE Loïc de Clichy, a écrit : Contre l'A104Bis. Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. Le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44.000 v/, génère un niveau sonore dépassant les niveaux admis par l'OMS. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.
Mail 6843			X														M. PETINIOT Olivier de Paris, a écrit : Opposition à l'A104Bis
Mail 6844																	Michaël (Anonyme) de Meyrargues, a écrit : Opposition totale au projet du BIP du SDRIF-E. Je suis contre le projet du BIP du SDRIF-E, car : -cela détruirait des dizaines d'hectares d'espaces naturels, -il créerait une forte pollution atmosphérique, qui nuirait à la santé des franciliens en provoquant problèmes respiratoires, maladies neurodégénératives, ...
Mail 6845							X							X			Jean-François (Anonyme) de Bron, a écrit : Artificialisation des terres. Arrêtons de bétonner le monde.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6846			X														<u>Agnès (Anonyme) de Montmorency, a écrit :</u> Annulation du bip Contre l'avancement du Bip sur les communes de Soisy-sous-Montmorency, Montmorency et Deuil la barre. Nous avons déjà des nuisances sonores, et de la pollution ambiante. Je ne veux pas de nuisances supplémentaires. En ce qui concerne le cadre de vie, perte du bonheur d'habiter dans ces communes. Que deviendra la Collégiale, elle s'effondrera ? ... avec les vibrations des travaux puis au passage des véhicules !!!??Non au bip.
Mail 6847			X														<u>Yannick (Anonyme) de Conflans-Sainte-Honorine, a écrit :</u> Non à l'A104 bis Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artérialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64%. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines
Mail 6848			X														<u>Catherine (Anonyme) de Chatou, a écrit :</u> SDRIF-E, maintien du projet de 2x2 voies. Ce SDRIF-E est à revoir car les cartes sont incohérentes avec la réalité du territoire. En effet les pastilles sont parfois placées à des endroits ne correspondant pas à la nature du terrain. Comme sur Achères et Carrières Sous Poissy vous mettez sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3 des pastilles de création d'espace vert alors que ce sont déjà des espaces verts, mais que vous avez prévu d'y faire passer la 2x2 voies, RD30-RD190, à plus de 44.000 v/j. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.
Mail 6849			X										X				<u>Mme SALENGROS Isabelle de Andrésy, a écrit :</u> Opposition au projet Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la ville d'Achères. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants. Avez-vous lu le rapport du GIEC ?
Mail 6850			X			X										X	<u>M. ZAKEOSSIAN Dikran de Moret-Loing-et-Orvanne a écrit :</u> Vous trouverez en pièce jointe la contribution de la commune de Moret-Loing-et-Orvanne et de la communauté de commune Moret-Seine-et-Loing à l'enquête publique du SDRIFE.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>La commune de Moret-Loing-et-Orvanne et la Communauté de Commune Moret-Seine et Loing ont suivi le processus d'élaboration du SDRIF-E et l'actuelle enquête publique avec beaucoup d'intérêt. Ce processus est tout à fait déterminant pour notre territoire d'autant que la commune nouvelle de Moret-Loing-et-Orvanne revise son plan local d'urbanisme pour l'adapter aux contours de son territoire et vient tout juste de voter l'arrêt du PLU le 07 février dernier. Nous souhaitons évidemment inscrire notre projet en synergie et cohérence avec le cadre stratégique proposé par la Région Ile-de-France.</p> <p>Au regard de l'importance des enjeux prospectifs portés par le SDRIF-E et qui engagent l'avenir de notre région à l'horizon 2040, nous souhaitons vous faire part de nos observations qui portent sur le développement urbain et économique de notre territoire ainsi que sur la protection et la mise en valeur de l'environnement au niveau local.</p> <p>La commune nouvelle de Moret-Loing-et-Orvanne est une collectivité territoriale récente issue de la fusion au 1^{er} janvier 2017 de cinq communes historiques et qui compte aujourd'hui près de 13000 habitants ce qui le classe tout naturellement comme la ville centre de la Communauté de Communes Moret-Seine-et-Loing. Elle est aussi par sa superficie, une des plus grandes communes de Seine-et-Marne.</p> <p>Depuis 2021, elle est engagée dans un ambitieux programme de revitalisation et de réorganisation structurelle grâce au programme des Petites Villes de Demain et dans un partenariat exigeant avec les services de l'Etat, et des partenaires publics et consulaires, dont les trois axes principaux sont la revitalisation commerciale, la restructuration du territoire autour de nouveaux espaces et équipements publics et la réhabilitation des centres anciens avec la réalisation d'une opération programmée de réhabilitation de l'habitat (OPAH-RU).</p> <p>Cette démarche permet à la ville d'engager une reconquête des centres-bourgs des communes historiques afin de les requalifier et d'attirer des nouveaux habitants et des nouvelles activités.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>A l'image d'autres pôles territoriaux du Sud Seine-et-Marne, dont Fontainebleau, Nemours ou Montereau, la commune de MLO joue un rôle de centralité dans la Communauté de Communes de Moret-Seine-et-Loing. Elle se situe dans un tissu urbain continu et dynamique avec les communes voisines de Champagne, Thomery ou Saint Mammes.</p> <p>Toutefois, dans le SDRIF E, Moret-Loing-et-Orvanne est classée comme une « petite ville » et non comme une « ville moyenne d'appui au polycentrisme régional » ce qui constitue une difficulté pour consolider notre commune nouvelle en pleine restructuration et pour accueillir des équipements structurants (lycée, nouveau collège, pôles administratifs ou de services ...), alors que d'ici 2030, la ville devrait accueillir plus d'un millier d'habitants supplémentaire.</p> <p>Il nous semble donc nécessaire que Moret-Loing-et-Orvanne apparaisse comme une « ville moyenne » et un pôle de développement mieux identifié correspondant à son potentiel réel attendu pour les vingt prochaines années.</p> <p>Concernant, le développement économique de la ville, ce dernier s'organise et se renforce sur des axes structurants comme les énergies et éco-matériaux et le développement du tourisme dans un environnement patrimonial exceptionnel (à la fois historique en environnemental).</p> <p>Dans cet objectif, le premier enjeu du territoire est de conforter avec EDF l'activité du pôle majeur de R&D des Renardières avec un développement qui s'oriente de plus en plus sur les énergies renouvelables.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>Afin de sanctuariser ce pôle de recherche d'excellence présent sur le territoire depuis 50 ans, et d'anticiper son développement, nous aurions souhaité que figure une demi-pastille supplémentaire de 10 hectares dédiée au « développement industriel d'intérêt régional » et que la typologie du zonage économique appliqué au site reconnaisse le « site d'activité d'intérêt régional » de nature industrielle pour la partie concernée par ce développement industriel.</p> <p>Pour rappel, la zone économique des renardières bénéficiait, au titre du SDRIF de 2013, de 5 pastilles de secteur d'urbanisation préférentielle de 25 hectares chacune. Ce potentiel a été revu dans le cadre du SDRIF E et seules deux demi-pastilles de 10 hectares subsistent aujourd'hui.</p> <p>En ce sens, cette demande d'ajout d'une demi-pastille supplémentaire nous semble légitime pour permettre le développement du pôle économique des renardières en cohérence avec l'ensemble des projets en cours sur notre territoire.</p> <p>Ces éléments nous semblent d'autant plus cohérents que cette zone économique a connu dès 2019, un nouveau développement grâce à l'arrivée du Méthaniseur de nouvelle génération « Equimeth » développé par l'entreprise CVE et valorisant une grande diversité de biodéchets. L'activité se développe aujourd'hui avec la captation de CO2 et une unité de déconditionnement. Une nouvelle station de GNV est en cours d'émergence avec l'appui de GRDF et du Département de Seine et Marne à quelques mètres de l'unité de méthanisation.</p> <p>Commune et Communauté de Commune travaillent de concert pour que d'autres entreprises innovantes puissent s'implanter dans l'écosystème local autour des énergies renouvelables, des biomatériaux, ou de l'économie circulaire.</p> <p>En ce qui concerne la protection et la mise en valeur de l'environnement, notre territoire apparaît clairement comme un des poumons de nature au niveau régional avec une richesse exceptionnelle en termes de paysage et d'environnement qui est pourtant très peu identifié dans les différentes cartographies du SDRIF-E.</p> <p>En effet, outre la proximité avec la forêt domaniale de Fontainebleau, le territoire dispose d'un capital environnemental très fort puisqu'elle il est longé par la Seine et traversée par trois rivières : le Loing, l'Orvanne et le Lunain. Elle regroupe sur une même commune pas moins de 8 espaces naturels sensibles (dont un en émergence) qui sont les rejets des trames vertes et bleues composées de nombreux sites humides, pastoraux et arborés. A ce titre, le repérage d'une nouvelle « unité de maintien de connexions écologiques d'intérêt régional » nous semblerait opportune à la confluence entre Seine et Loing avec la présence de trois ENS de part et d'autre regroupant zones humides, forêts alluviales et coteaux calcaires.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Très prochainement, à l'horizon 2025, l'Espace Naturel Sensible du Lutín situé à la confluence du Loing et de la Seine sera aménagé et ouvert au public devenant par là-même un site naturel majeur à quelques minutes de la gare de Moret-Veneux Les Sablons et de deux passerelles assurant les traversées de la Seine et du Loing au service de nombreux usages récréatifs et à la confluence des deux rivières. Ce site pourrait bénéficier d'une pastille légendée sous forme d'un « trèfle vert » d'une grande taille au regard de son importance stratégique.</p> <p>En complément, un éco-domaine de renommée est en cours d'implantation sur le site exceptionnel du domaine Sadi Carnot et de l'étang de Moret avec l'opérateur COUCOO et un projet remarquable sur le plan écologique accompagné par nos partenaires publics (sanctuarisation de 35 ha de zone naturelle, plan de gestion avec l'ANVL, création d'ENS de l'Orvanne à cheval entre MLO et Villecorf...). Ce projet mériterait aussi de figurer dans les repérages grand trèfle vert de la Région.</p> <p>Concernant la gestion de l'étalement urbain et la préservation des espaces agricoles et naturels, le nouveau PLU a supprimé l'urbanisation plusieurs secteurs sur les communes déléguées d'Ecuelles et d'Episy et a consacré dans son PLU une OAP thématique aux trames vertes et bleues. Il serait donc souhaitable de compléter le périmètre du SDRIFE portant sur « l'encadrement de l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional dans les secteurs identifiés ci-dessous. Il nous semble aussi important de redifier le report injustifié d'une zone de « sanctuarisation d'armature verte » en plein site économique des Renardières.</p> <p>Enfin, notre territoire, comme de nombreux territoires franciliens s'est engagé dans le développement des mobilités douces notamment pour faciliter l'usage du vélo. Il s'agit d'ailleurs d'un territoire très ancré dans la culture cycliste grâce à l'Euro-Véloroute qui le traverse de part en part mais aussi grâce à son musée du vélo et des nouveaux itinéraires et équipements dans plusieurs secteurs – cf. ouvrages traversants majeurs de l'axe Seine et Loing. À ce titre, il nous semble incontournable d'inscrire l'itinéraire de l'Euro-Véloroute qui traverse le territoire communal qui longe le canal du Loing de Moret à Episy dans les itinéraires cartographiques du « Projet Vélo Ile-de-France ».</p>
Mail 6851			X														Mme GUILLAUD Elia de Château-l'Évêque, a écrit : A104bis. Notre environnement est déjà assez abîmé, la biodiversité est anéantie donc svp arrêtez ces projets qui ne sont pas vitaux...stop aux projets pour le fric.... Pensez aux générations futures.
Mail 6852			X														Mme DUFOUR Véronique de Lille, a écrit : Opposition à l'A104Bis. Opposition pour l'annulation de ce projet STOP
Mail 6853			X														Wilfried (Anonyme) de Triel-sur-Seine, a écrit : Je suis contre RD30/RD190. Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	d'Andrésy, île si riche en faune ornithologique. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 6854			X														<u>Mme CHARMOT Elisabeth de Thonon-les-Bains, a écrit :</u> Opposition aux projets routiers Chaque projet de nouvelle route induit de nouveaux déplacements, en faisant croire au public que se déplacer est + facile et cela cache l'impact environnemental. Il faut sortir de cette logique si nous ne voulons pas davantage saturer les différentes voies de circulations. Il vaut mieux sécuriser les trottoirs et les circulations des piétons. Sans oublier de créer des zones ombrager avec bancs pour les déplacements de personnes moins rapides.
Mail 6855			X														<u>Ralf (Anonyme) de Mulhouse, a écrit :</u> L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. Par exemple, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériore volontairement l'environnement et la santé des habitants.
Mail 6856			X														<u>Fanny (Anonyme) de Paris, a écrit :</u> Demande de retrait du BIP. Le projet du BIP augmentera considérablement la pollution sonore et la pollution de l'air, dans des zones résidentielles ou sont implantées des écoles. Je demande que soit priorisé la santé des franciliens et de leurs enfants. Et donc je demande le retrait du BIP.
Mail 6857			X														<u>Chantale (Anonyme) de Groslay, a écrit :</u> NON AU BIP. Nous avons choisi de vivre à Groslay pour la qualité de vie qu'offre ce village entouré d'espaces verts. Aujourd'hui, nous subissons déjà les nuisances aériennes qui s'amplifient du fait d'un trafic croissant, de pilotes qui ne respectent pas les hauteurs de vol imposées. Les nuisances sonores qui seraient provoquées par le BIP s'y ajouteront, nos espaces verts si appréciés disparaîtront. Nous tenons à préserver notre confort et notre cadre de vie.
Mail 6858			X														<u>Mme HAFFNER Marjorie de Conflans-Sainte-Honorine, a écrit :</u> Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !
Mail 6859			X		X									X			<u>Mme SOUCHÉ Claudie de Montigny-le-Bretonneux, a écrit :</u> Je rejoins l'avis de l'association AIMES (Alternative Ignymontaine Écologique et Solidaire) sur les remarques faites sur le territoire de Saint Quentin en Yvelines et alentours : - La base de loisirs ne doit pas être déclassée en zone d'urbanisation préférentielle. Elle doit rester en zone naturelle pour rester un poumon vert pour les habitants et une réserve de biodiversité, pour contribuer à l'agriculture locale (grâce à ses jardins partagés et le champ agricole). Ceci concerne la zone nord de la base de loisirs (voir pièce jointe) et la zone du golf demandée à être déclassée par l'agglomération de SQY.- Je suis contre le doublement de la RD36. Ceci rentrerait en concurrence avec la ligne

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de transports en commun (la ligne 18 notamment, elle-même démesurée sur le tronçon Saclay-St Quentin en Yvelines) et empêcherait le report des automobilistes sur les transports en commun (ligne 18 ou BHNS). L'ajout de nouvelles voies routières ne permet jamais de fluidifier le trafic routier, il génère plutôt un appel d'air/effet rebond pour encore plus de voitures...- Il faut préserver la haute vallée de la Bièvre de l'expansion immobilière et refuser la demande de l'état d'agrandir la zone d'urbanisation, qui empièterait sur la forêt- il faut refuser la demande de l'agglomération de SQY de sortir la colline d'Élancourt des zones sanctuarisées Merci de votre prise en compte.
Mail 6860																X	M. Dikran ZAKEOSSIAN de Moret-sur-Loing, a écrit : Contribution de la commune de Moret-Loing-et-Orvanne Doublon avec Mail
Mail 6861			X														M. PAILLARD Nicolas de Voisins-le-Bretonneux, a écrit : Non à l'A104 bis, Oui à la préservation de notre environnement
Mail 6862		X		X													Mme BOURGEOIS Barbara a écrit : Projet de construction 1500 logts. Je suis contre ce projet dont la réflexion n'est pas aboutie : saturation des accès sur Ozoir. Nuisances, sonores, équipements insuffisants (écoles, gymnase, etc... Envoyé depuis l'application Mail Orange
Mail 6863			X										X				Mme ADAM Perrine de Achères, a écrit : Non à ce projet dépassé ! Il est temps d'évoluer ! Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Paris) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.
Mail 6864			X														Mme IGUENANE Angéla de Andrésy, a écrit : Opposition au projet. Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 6865			X														Rosa (Anonyme) de Boulogne-Billancourt, a écrit : Non à l' A104 bis. Non à la bétonisation de notre territoire Réduisons la place de la voiture, accroissons les transports publics, et favorisons leur qualité
Mail 6866			X														Claude (Anonyme) de Paris, a écrit : Autoroute. Non à cette absurde autoroute qui ne sert que les amis de Jupiter
Mail 6867			X														Marie-Odile (Anonyme) de Conflans-Sainte-Honorine, a écrit : Contre le projet A104 bis. Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.
Mail 6868			X														David (Anonyme) de Le Mesnil-Saint-Denis, a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrézy, île si riche en faune ornithologique. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 6869			X														M. MARAZZANI Jean Philippe de Montmorency, a écrit : Avis négatif sur la construction du BIP. Habitant de Montmorency je trouve déplorable l'idée de construire une autoroute urbaine qui nuit à la nature et coupe les villes. Un tel projet en 2024 pour promouvoir l'usage de la voiture est non seulement une ineptie au regard des engagements climat mais aussi un renoncement aux engagements de décarbonation que doivent prendre les institutions et les citoyens. Le coût est prohibitif. Développez plutôt de vraies solutions de transport pour améliorer la vie des habitants. Après Roissy qui nuit à la santé vous souhaitez accroître le calvaire avec une autoroute qui coupe les villes en deux. Les travaux vont engendrer des nuisances dans fins. Ne faites pas comme à Paris où la vie devient invivable. Écoutez les citoyens qui veulent vivre tranquille sans vos projets coûteux et néfastes pour la santé.
Mail 6870			X														FRÉDÉRIC (Anonyme) de Andrézy, a écrit : Non à l'A104 bis, Oui à la préservation de notre environnement ! Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 6871			X														M. GATTOLIN Nicolas a écrit : Impact négatif du Boulevard Intercommunal du Parisis. Je suis d'accord avec les nombreuses personnes qui ont marché et signé, comme moi, contre le projet du BIP. Les objectifs du SDRIF-E incluent le Zéro Emission Nette (ZEN) de Gaz à Effet de Serre à l'horizon 2040, or tout nouvel aménagement routier haute vitesse (par sa construction puis son utilisation), qui plus est dans une zone densément urbanisée, ne peut qu'augmenter les émissions de GES à long terme. De plus, la construction de nouvelles infrastructures impactera fortement la biodiversité ainsi que les continuités écologiques en détruisant et en fragmentant des habitats naturels, agricoles ou forestiers. Là aussi, ces projets sont contraires aux objectifs de lutte contre le dérèglement climatique et de désimperméabilisations des sols. Ces objectifs sont là pour une raison : détruire les conditions de vie des êtres vivants non-humains, c'est aussi nous condamner à plus brève échéance que l'on en pense ! Les solutions se trouvent plutôt dans des politiques ambitieuses de rééquilibrage des conditions de vie pour les humains comme les non-humains, avec tout l'essentiel (y compris des espaces naturels et des emplois) à l'échelle locale (5 à 20km

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6872			X														en fonction de la densité) ! Mme MILLET Lauriane de Arvert, a écrit : Ce projet est littéralement absurde, tant financièrement qu'écologiquement ! Dépenser autant d'argent pour soi-disant désengorger d'autres axes est une aberration. Cela ne désengorgera aucunement les autres axes, et en plus cela amènera des milliers de véhicules qui pollueront (l'air mais aussi phoniquement et visuellement) De plus, la planète n'est-elle pas assez saccagée comme ça ? L'Homme détruit tout sur son passage (faune et flore) sans se soucier des conséquences. Les générations futures ne méritent pas qu'on détruise encore plus la planète. Bref, plutôt que de penser à l'argent, pensons à l'humain et à la nature ! Personne n'a besoin que ce projet aboutisse !
Mail 6873			X														M. ALLARD GILLET Jean de Andrésy, a écrit : Contre le projet RD30-RD190. Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrésy, île si riche en faune ornithologique. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 6874			X														Catherine (Anonyme) de Palaiseau, a écrit : Rd30 rd190. Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.
Mail 6875			X														Mme ANGELLIAUME Roselyne de Carrières-sous-Poissy, a écrit : NON à l'A104 BIS. On nous rabâche à longueur de journée qu'il faut sauver la planète. L'écologie à toutes les sauces. Les khmers verts saccage des tableaux. Ils sont ou pour interdire cette A104 bis. Les tractopelles ont déjà détruit des arbres, défoncent les sols. La pollution, le bruit, le visuel... c'est scandaleux. Cet endroit est magnifique, paisible bucolique .JE SUIS CONTRE CE PROJET
Mail 6876			X														Mme BEZY Perrine de Achères, a écrit : Stop aux voitures, aux camions, aux avions ! Il est temps d'évoluer ! Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Île-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6877			X														Christine (Anonyme) de Maison-Rouge, a écrit : Opposition à l'A104 bis. Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Île-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !
Mail 6878			X														Françoise (Anonyme) de Saint-Leu, a écrit : Projet à stopper. Encore un projet qui ne respecte pas l'environnement, la nature, le bien-être de la population locale.... Il est vraiment temps d'arrêter tous ces projets très coûteux dans tous les sens du terme...
Mail 6879					X												M. CAMPAGNE Jean Pierre a écrit : Bonjour, nous sommes parmi les régions qui ont le moins d'espaces verts, n'ajoutons pas de problèmes aux problèmes en supprimant des hectares d'arbres dans le bois de Vincennes.
Mail 6880																X	Mme LANIESSE Carole de Noiseau, a écrit : Projet Prison NOISEAU. À la suite des évènements récents il est évident que nos cultivateurs souffrent. Nous avons la chance qu'un jeune veuille reprendre l'exploitation existante sur Noiseau, il est regrettable que cette décision aille en contre-courant avec les choix faits récemment par notre président concernant nos agriculteurs. Il est évident que supprimer hectares sur l'exploitation pourrait ne plus rendre rentable l'exploitation de plus la perte (quelque les dédommagements octroyé) ne pourront jamais rembourser les pertes d'exploitation annuelles prévisibles.
Mail 6881														X			M. FOUILLARD Pierre Marie de Saint-Germain-de-la-Grange, a écrit : DEMANDE DE DEPLACEMENT DE PASTILLE POUR MISE EN PERILE D'ACTIVITE AGRICOLE. Je suis agriculteur maraicher installé depuis décembre 2020 en agriculture biologique sur la commune de SAINT-GERMAIN-DE-LA-GRANGE dans les Yvelines. J'ai récemment pris connaissance du positionnement d'une pastille exactement à l'endroit où se situe mon exploitation, qui pourrait englober une surface totale de 10ha soit la totalité de la surface des terres de ma ferme, bâtiments inclus. L'installation s'est faite il y a 3 ans dans le cadre d'une rétrocession de parcelles agricoles via la SAFER Ile de France et le projet a été depuis le départ porté et soutenu par la mairie de SAINT-GERMAIN-DE-LA-GRANGE, mais également par la Chambre d'agriculture d'Ile de France et le GAB Ile de France Aujourd'hui l'activité est bien implantée et toujours en expansion avec une vente directe à la ferme le samedi matin, des partenariats avec des coopératives locales dont la COOP BIO Ile de France, de nombreuses épiceries et magasins bio, et plus récemment la création d'une amap de plus de 60 paniers avec des perspectives d'évolution plus qu'encourageantes. De plus la production se faisant en agriculture biologique et les parcelles étant mitoyennes de zones d'habitation cela constitue un gain environnemental considérable pour les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	riverains. Je précise que mon installation à donner lieu à de multiples investissements : Foncier, Bâtiment (hangar agricole de 300m2), forage pour l'irrigation à 150m de profondeur, implantation de serre (1500m2 au total), construction d'un logement sur l'exploitation et également de multiples investissements en matériel comme un tracteur et de nombreux outils, l'investissement total à l'installation avoisinant les 800 000€. Pour toutes ces raisons il est évident que tout projet d'urbanisation qui viendrait mettre en péril l'activité serait catastrophique non seulement pour moi-même, mais également pour tous les habitants de la commune. Je pense donc qu'il faut impérativement revoir le positionnement de cette pastille afin que le projet d'urbanisation, bien que nécessaire, ne soit pas dommageable pour mon activité. Vous trouverez en pièce jointe une carte Géoportail indiquant précisément l'emplacement de la ferme et l'ensemble des parcelles concernées. J'espère que vous prendrez en considération ma demande et je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire sur mon activité.
Mail 6882		X		X													<u>Mme DI NIGRO Lisa de Ozoir-la-Ferrière, a écrit :</u> SDRIF-E, CONTRE LE PROJET DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES LES PORTES BRIARDES ET DE LA COMMUNE D'OZOIR. Le projet de changer le SDRIF-E porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir la Ferrière propose de réaliser 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles séculaires cultivées sans interruption. Il ne justifie pas les dommages qu'il entrainerait pour les milliers de personnes d'Ozoir, Lésigny et Férolles qui utilisent déjà la route Départementale 354 sans autre solution Cette unique voie est déjà surchargée et bouchée de longues heures matin et soir. Ajouter 5000 résidents et des véhicules industriels serait une dégradation terrible des conditions de vie de toutes ces personnes.
Mail 6883			X														<u>Nelly (Anonyme) de Argenteuil, a écrit :</u> Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.
Mail 6884			X														<u>Mme BARDIL Séverine de Triel-sur-Seine, a écrit :</u> Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E d'autant plus que je me rends au travail en vélo et que l'air y est déjà irrespirable. De même pour mes élèves, ils respirent déjà un air bien pollué (régulièrement irrespirable) dans leur cour située à Carrières-sous-Poissy. Pensez aux enfants et aux habitants de ces zones s'il-vous-plaît. Dans quelques années, de nombreux cas de maladies respiratoires apparaîtront si un tel niveaux circulation était atteint.
Mail 6885			X														<u>Ruxandra (Anonyme) de Carrières-sous-Poissy, a écrit :</u> Contre la construction pas l'A104 bis. Je ne souhaite pas la construction de l'A104 bis étant donné la pollution, le bruit et l'asphaltisation qui suivront si cette autoroute serait construite. Je ne comprends pas comment ça a été possible d'abattre des arbres séculaires. On n'en veut pas de cette autoroute ! Ne détruisez pas nos paysages, nos enfants ont besoin de respirer un air pur et non la pollution !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6886			X														M. REPELLIN Michel de Saint-Jean-de-Moirans, a écrit : STOP A CETTE 2 X 2. Arrêtez de dépenser sans compter, arrêtez de bétonner, de supprimer des terrains
Mail 6887																X	Mme WALLEZ Lydie de Le Pin, a écrit : Avis Commune de le Pin et délibérations de l'EPCI Communauté de Communes Plaines et Monts de France L'avis de l'EPCI voté en conseil communautaire et confirmé par la commune de Le Pin et résulte un avis favorable sous certaines conditions consignées dans les délibérations.
Mail 6888			X														M. EON Olivier de Versailles, a écrit : Contre de nouvelles routes. Je suis contre car ce projet générera une augmentation de la pollution de l'air et du bruit. Il est vital aujourd'hui de stopper l'artificialisation des sols ! Merci par avance se prendre en compte l'anxiété des citoyens !
Mail 6889			X														Jacques (Anonyme) de Toulouse, a écrit : Le projet RD30-RD190 est en contradiction avec la réduction pour les mobilités de la part modale de l'automobile Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. Le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44.000 v/, génère un niveau sonore dépassant les niveaux admis par l'OMS. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 6890									X							X	M. VANDENBERGHE Victor de Aulnoye-Aymeries, a écrit : Santé respiratoire. En tant que jeune médecin généraliste je me dois de vous signaler la dangerosité sanitaire de ce projet routier (bétonisation des sols, réduction des capacités d'absorption carbone par élimination de la végétation, et augmentations des émissions carbone par le renforcement des pratiques automobiles). En effet, des études portant sur la santé planétaire objective que les enfants grandissant à proximité des axes routiers < 100 m du domicile, développent des fragilités respiratoires significatives comparativement aux enfants résidant à distance. Je vous invite à considérer au niveau de la santé publique les conséquences auxquelles vous allez probablement exposer la population locale. Source : https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC8071463/ De nombreuses autres études allant dans ce sens vous sont disponibles sur Google Scholar.
Mail 6891							X		X							X	GERARD (Anonyme) de Deuil-la-Barre, a écrit : Diminution de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores. Nous avons construit une maison à Deuil La Barre en 1985 et nous nous apercevons que depuis notre installation les nuisances sonores ont augmenté et la qualité de l'air que nous respirons a diminué ! A un moment où le réchauffement climatique menace la vie dans nos villes, faisons en sorte que tous nos projets tiennent compte de ce nouveau danger tout en diminuant les causes des nuisances sonores, tout en diminuant la pollution atmosphérique : pour ce faire décidons l'arrêt des vols la nuit sur Roissy, l'arrêt du projet de liaison A15 et A1. Pour améliorer les flux routiers, renforçons les liaisons routières existantes : périphérique, A86, 104. En ville, interdisons les flux des poids lourds, renforçons les transports en commun, augmentons les zones d'arrêts pour les livraisons à l'aide de petits fourgons, pour le stationnement des personnes handicapées, ou des interventions pour soin infirmières....
Mail 6892			X						X								Kévin (Anonyme) de Éragny, a écrit : Arrêt du projet RD30/RD190 A104Bis. L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs car ce sont de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. Le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrésey, île si riche en faune ornithologique. C'est totalement irresponsable de créer un tel ouvrage qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. De plus, cet énorme projet routier est vraiment basé sur des études anciennes et obsolètes. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic automobile. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants. Plutôt que des routes, le SDRIF-E devrait améliorer la mobilité des habitants via les transports en commun et les pistes cyclables ; nous n'avons pas à récupérer les automobiles que les Parisiens intra-muros ont rejetées. Et si des projets routiers doivent voir le jour, ils doivent s'appuyer sur des faits et des réalités, pas des études antédiluviennes ou totalement faussées par les enjeux politico-financiers.
Mail 6893																X	M. SUAREZ Hector de Magnanville, a écrit : Non à la prison à Magnanville. Opposition par manque de démocratie et parce que construite sur terrain agricole et sur terrain argileux trop près des habitas de la commune et surtout des établissements scolaires.
Mail 6894			X				X										CLÉMENCE (Anonyme) de Andrésey, a écrit : Non à l'A104 bis car je suis totalement contre, et oui à la préservation de notre environnement où nous vivons Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Île-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ?
Mail 6895			X	X	X												M. OLIVIER Benoît de Ablon-sur-Seine, a écrit : Ablon-sur-Seine - Partie 1 : Opposition au projet de port et au projet de pont sur les rives de Vigneux-sur-Seine Dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur de la Région Île-de-France-Environnemental (SDRIF-E), la contribution de la commune d'Ablon-sur-Seine (94480) sera divisée en trois parties distinctes en fonction de leur objet pour faciliter la prise en compte de leurs enjeux. Partie 1/3 : Opposition au projet de port HAROPA et de plateforme multimodale sur les rives de Vigneux-sur-Seine et opposition au projet de franchissement de Seine entre Vigneux-sur-Seine et Athis-Mons Vous trouverez en pièce jointe:- La contribution signée par Monsieur le Maire qui exprime l'opposition face au projet de développement d'un port industriel et de franchissement de Seine sur les rives de Vigneux-sur-Seine en face d'Ablon-sur-Seine- Le vœu du Conseil Municipal du 05/10/2023 exprimant l'opposition au projet de port fluvial à Vigneux-sur-Seine et au projet de franchissement routier de la Seine à Athis-Mons- Un extrait du document cartographique du SDRIF-E qui fait figurer des "secteurs d'urbanisation

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	préférentielle" et un franchissement de Seine. Ces éléments devront disparaître du SDRIF-E final pour au contraire prévoir une sanctuarisation de l'armature verte sur les rives naturelles et très qualitatives de Vigneux-sur-Seine. Les éléments cartographiques relatifs au développement de plateformes multimodales devront aussi être effacés.
Mail 6896			X														Mme LEFEBVRE Marie Françoise de Montmorency, a écrit : Avenue du Parisis. Je ne veux pas de la réalisation du Parisis qui va amener des flots de voitures donc pollution et la dégradation de tout l'environnement local. La construction du BIP amènerait des flots de voitures dans les communes traversées. L'ensemble des riverains concernés demande l'abandon de ce dossier et maintien des espaces qui depuis le temps se sont créés tout le long du tracé. Faites en sorte de mettre place des transports en commun plus nombreux et adaptés aux besoins des usagers.
Mail 6897																	Dominique (Anonyme) de Nanterre, a écrit : A104 bis. L'évolution du climat appelle à des changements drastiques de pratiques. La construction de voies rapides en fonction de nos connaissances actuelles est aberrante. Tout cela pour gagner quoi. Changer de mode de vie est impératif si l'on veut un avenir pour nos enfants
Mail 6898			X			X		X						X			ATVB de Antony, a écrit : Observations des Amis de la Terre Val de Bièvre. Le projet met en avant des objectifs de sobriété énergétique et foncière, mais dans la réalité il perpétue l'hypertrophie de la région Île-de-France, en poursuivant la conversion de surfaces naturelles et agricoles, la construction de routes et d'autres infrastructures. Ces choix ne sont pas compatibles avec la lutte contre le bouleversement climatique et contre les autres nuisances. Nous avons besoin de mesures préservant le vivant et une société francilienne soutenable. Lutte contre l'artificialisation à renforcer résolument Ce projet ne respecte pas la politique nationale de lutte contre l'artificialisation : la dérogation pour l'Île de France à l'objectif général de -50 % sur l'artificialisation nette en 2030, en optant pour le chiffre très bas de -20 %, n'est pas acceptable. L'autorité environnementale a donné un avis négatif à ce sujet. Nous souhaitons que l'on raisonne en artificialisation brute et non nette L'Île de France est déjà la région la plus artificialisée de France. La poursuite du développement économique et démographique suivant le mode traditionnel n'est pas souhaitable vu le déséquilibre régnant déjà entre l'Île de France et la province. Ceci doit permettre de protéger strictement les terres agricoles et naturelles et d'améliorer la résilience alimentaire, en visant un approvisionnement local de qualité. Transports : pas de nouveaux projets routiers, des transports en commun adaptés aux besoins réels. Les nouveaux projets routiers qui contribuent à cette artificialisation ont d'autres impacts gravement négatifs car ils encouragent la circulation automobile sous couvert de la fluidifier. On sait que ceci est illusoire et va contre tous les efforts à faire pour développer les circulations actives (notamment le réseau vélo VIF) et les transports en commun. Les nuisances associées sont multiples : pollution, bruit, gaz à effet de serre (l'électrification n'étant pas un remède réel à tout cela), et atteintes aux espaces verts, à la biodiversité et aux continuités écologiques. Ceci concerne 192 km d'élargissements de voies et 56 km de voies nouvelles et ces projets doivent être stoppés. On peut citer en particulier le BIP (reliant les deux autoroutes A1 et A15) ou le pont sur la Seine à Athis Mons. Les transports en commun doivent privilégier les lignes de proximité vraiment utiles directement aux habitants (comme le tramway T11) ; alors qu'il faut renoncer aux lignes lourdes, inadaptées, qui relient des pôles d'activité entre eux sans servir aux habitants, comme les lignes M17, M18 et M19. Elles contribuent à l'artificialisation et encouragent l'urbanisation comme au Triangle de Gonesse. Le SDRIF doit s'engager pour la décroissance du transport aérien en refusant toute extension des aéroports de la région. Plus généralement le SDRIFE devrait s'attacher à lutter contre la dissociation entre zones d'emploi et zones d'habitat, à l'origine de nuisances liées aux transports et d'une moindre qualité de la vie, ce qu'il ne fait pas. Construction : répondre aux besoins autrement Le besoin en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	logements doit être satisfait autrement que par la construction neuve et encore moins par l'artificialisation ; le SDRIF peut et doit privilégier l'utilisation de l'existant (logements vacants, locations saisonnières, bureaux inoccupés sont abondants) plutôt que la construction neuve, et il peut aussi favoriser les systèmes d'habitat partagé. Les 36 nouveaux sites logistiques prévus occupent beaucoup d'espace pour un nombre d'emplois minime, et sont en grande partie liés à des modes de consommation dommageables pour le commerce local et l'environnement (importations longue distance, achat par internet, mode jetable...). Ils ne doivent pas être autorisés.
Mail 6899		X		X													<u>Florence (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit :</u> SDRIF-E, CONTRE le projet de la Communauté de Communes les Portes Briardes et de la commune d'Ozoir Le projet visant à modifier le SDRIF-E, porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir-la-Ferrière, prévoit la construction de 1500 logements ainsi qu'une zone industrielle sur des terres agricoles exploitées. Cependant, ce projet ne fournit pas de palliatif quant aux dommages qu'il va occasionner pour les milliers de résidents d'Ozoir, de Lésigny et de Férolles qui empruntent déjà la route départementale 354, sans alternative viable. Aucun ajustement crédible n'est proposé pour l'adaptation des services publics et des infrastructures publiques lié à l'augmentation de population. Aujourd'hui les médecins généralistes, les enseignants, sont déjà en tension sur ces communes. Tous les services publics et notamment les services de police municipale, nationale et de gendarmerie doivent augmenter en proportion. La route reliant Lésigny à Ozoir-la-Ferrière est devenue un véritable cauchemar pour les habitants, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir. Ce trajet, censé être un simple moyen de se rendre au travail, chez le médecin ou au lycée, est désormais synonyme de stress et d'angoisse. Les embouteillages s'accumulent, les temps de trajet qui s'allongent de manière significative et exponentielle. Cette situation impacte non seulement la qualité de vie des résidents, mais elle compromet également leur accès aux services essentiels, engendrant une frustration croissante au sein de la communauté. Il est impassable de continuer à densifier ce seul accès entre ces 2 villes. De plus, aggravant encore la situation, cet accès est fréquemment utilisé comme alternative à la Francilienne constamment saturée. L'ajout de 5000 nouveaux habitants ajoutés aux véhicules industriels et de fonction ne ferait qu'aggraver considérablement les conditions de vie de ces populations. Sans compter les transports en commun totalement défectueux dans toute la région qui permet à la Francilienne et à la A4 d'être sur le podium des routes les plus surchargées d'Ile de France. Par conséquent, je suis CONTRE le projet de la Communauté de Communes les Portes Briardes et de la commune d'Ozoir.
Mail 6900			X														<u>Valérie (Anonyme) de Aubergenville, a écrit :</u> Non à un projet d'un autre âge. Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Parisis) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 6901			X														<u>M. MILLET Clément de Bonneval, a écrit :</u> Rd30/rd190. Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artificialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% De plus, les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. Le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44.000 v/, génère un niveau sonore

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	dépassant les niveaux admis par l'OMS. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 6902						X				X			X				<p>Mme ROLLAND Delphine de Charmentray, a écrit :</p> <p>Le SDRIF-E propose une feuille de route ambitieuse dont les objectifs principaux servent la nécessité de prendre le virage de la transition écologique et je salue la réflexion et le travail collectifs de la Région Ile de France sur ce sujet. Je souhaite néanmoins attirer votre attention sur les prérequis nécessaires, à la déclinaison de votre stratégie de développement. Je prends l'exemple de ma commune. Charmentray est commune rurale située au nord du « poumon vert » de l'Ile de France, bordée par un méandre de la Marne et le canal de l'Ourcq. Sa superficie (476 ha) est composée de 90% d'espaces forestiers, naturels et agricoles dont 75% de terres agricoles et le reste de zones protégées (1 zone Natura 2000, 2 zones naturelles d'intérêts écologiques, faunistiques et floristiques et 1 espace protégé hors Natura 2000). Dans la dynamique d'accélération de la transition environnementale, les droits à l'urbanisation des surfaces agricoles ont été appliqués : un méthaniseur est construit, l'enveloppe régionale a été sollicitée pour la réalisation d'une station Bio GNV, un terrain agricole est proposé pour recevoir des panneaux photovoltaïques. Je soutiens la commune quand elle s'inscrit dans la dynamique de transition écologique que la Région insuffle dans son schéma directionnel. En revanche, je déplore qu'en AMONT, aucune politique territoriale n'ait été menée dans ce sens. -Les habitations rejettent leurs eaux usées sans traitement dans le réseau unitaire qui débouche DIRECTEMENT DANS LA MARNE. -Le méthaniseur est dans le périmètre d protection de la zone Natura 2000. La gestion de ses effluents impacte les eaux de surface (par ruissellement) ou les eaux souterraines (par infiltration). -La réalisation d'une station Bio GNV a été prise en compte dans l'enveloppe régionale sera également dans le périmètre de protection de la zone Natura 2000. Je fais donc appel à votre autorité de contrôle pour que le plan d'urbanisme local soit modifié pour être compatible avec le SDRIF-E.</p>
Mail 6903			X														<p>VIRGINIE (Anonyme) de Valenciennes, a écrit :</p> <p>Non à la 2x2 voies. Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ?</p>
Mail 6904			X														<p>Santos (Anonyme) de Groslay, a écrit :</p> <p>Sortir le BIP du projet. Le BIP est un projet imaginé dans une autre époque. Son prolongement pour l'agrément de la conduite automobile viendrait couper des villes en deux, avec toutes les difficultés de passage pour des milliers d'usages piétons ou cycliste de nos villes, ajouter des nuisances sonores pour des villes déjà soumis aux couloirs aériens de l'aéroport CDG. Des espaces verts existant serait détruit et la pollution serait plus forte avec et viendrait s'ajouter à celle déjà existante qui n'est pas anecdotique. Un travail plus rapide et financièrement plus fort serait intéressant dans le développement des transports en commun avec une augmentation des fréquences et des nouvelles lignes. On trouvera toujours le moyen de justifier des créations de route, mais aujourd'hui et depuis plus de 40 ans les usagers ont pu se déplacer sans cette portion et étant née dans le val d'Oise je n'ai jamais entendu quelqu'un regretter l'absence de cette portion de route, bien au contraire. Les habitants n'en veulent pas, les usagers n'y pensent pas, la logique écologique et sanitaire nous en écarte. Ce projet est né il y a des dizaines d'années qu'il y reste nous sommes en 2024 et nous voulons des infrastructures de notre temps par de celui de nos grands-parents.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6905			X		X												Danièle (Anonyme) de Saint-Fargeau-Ponthierry, a écrit : 2x2 voies. A l'heure de la perte massive de la biodiversité, un nouveau projet de route 2x2x voies ne semble plus d'actualité. C'est pourquoi je suis totalement opposée à la construction de cette route qui serait une atteinte supplémentaire à la protection de l'environnement. Par ailleurs, la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrésy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines ?
Mail 6906			X														Catherine (Anonyme) de Andrésy, a écrit : Contre le projet A104Bis. Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils ne permettent pas de proposer un autre type de transport plus collectif. Ils ne remettent pas en cause la part des camions qui circulent sur nos routes départementales. Je demande le retrait du projet RD30-RD190. Les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. Le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44.000 v/, génère un niveau sonore dépassant les niveaux admis par l'OMS. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants. De plus il va artificialiser des terres qui étaient jusqu'à l'heure réservées à la nature. A l'heure où notre planète se réchauffe cela est une aberration.
Mail 6907			X													X	M. OLIVIER Benoît de Ablon-sur-Seine, a écrit : Ablon-sur-Seine : Réglementation du trafic aérien de l'aéroport d'Orly : Extension du couvre-feu Dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur de la Région Île-de-France-Environnemental (SDRIF-E), la contribution de la commune d'Ablon-sur-Seine (94480) sera divisée en trois parties distinctes en fonction de leur objet pour faciliter la prise en compte de leurs enjeux. Partie 2/3 : Réglementation du trafic aérien de l'aéroport d'Orly : Extension du couvre-feu Vous trouverez en pièce jointe:- La contribution signée par Monsieur le Maire qui exprime la position de la commune par rapport aux nuisances aéroportuaires et sur l'importance du SDRIF-E sur ce sujet de santé publique.- Le vœu du Conseil Municipal du 19/06/2023 demandant des mesures concrètes pour mieux protéger les populations survolées et de réduire les nuisances engendrées Une mobilisation populaire très suivie sur la commune d'Ablon et sur les territoires alentour impose une prise en compte particulière de cette contribution. Je vous remercie de tenir compte de cette contribution pour améliorer le SDRIF-E et en faire un document légitime et utile aux habitants.
Mail 6908			X														Mme MALMAIN Marianne de Versailles, a écrit : Opposition à l'A 104 bis Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la ville d'Achères. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de trafic. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 6909			X														Guillaume (Anonyme) de Villiers-le-Bel, a écrit : Je suis opposé à la construction de l'A104 bis
Mail 6910															X		Mme MOUMINOUS Magali de Saint-Germain-de-la-Grange, a écrit : Informations sur une pastille à SAINT-GERMAIN-DE-LA-GRANGE Bonjour. Je suis habitante de SAINT-GERMAIN-DE-LA-GRANGE et je travaille également sur la commune à la ferme des cent arpents j'ai vu sur la carte du SDRIF une possibilité d'urbanisation qui se situe sur les terres où je travaille je crains de voir cette zone artificialisée et j'ai peur de perdre mon emploi si la ferme venait à disparaître. De plus c'est le seul commerce dans le village. En plus les terres sont en bio. Il serait judicieux de revoir l'emplacement de cette pastille et d'être plus transparents sur la communication du sdrif afin que les habitants puissent avoir plus d'informations
Mail 6911			X														Brigitte (Anonyme) de Villiers-le-Bel, a écrit : je suis opposée à la construction de l'A104 bis
Mail 6912		X		X													Pascal (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : SDRIF-E, CONTRE le projet de la Communauté de Communes les Portes Briardes et de la commune d'Ozoir Le projet visant à modifier le SDRIF-E, porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir-la-Ferrière, prévoit la construction de 1500 logements ainsi qu'une zone industrielle sur des terres agricoles exploitées depuis des générations. Cependant, ce projet ne fournit pas de palliatif quant aux dommages qu'il va occasionner pour les milliers de résidents d'Ozoir, Lésigny et Férolles qui empruntent déjà la route départementale 354. Aucun ajustement crédible n'est proposé pour l'adaptation des services publics et des infrastructures publiques lié à l'augmentation de population. Les médecins généralistes, les enseignants tous niveaux, déjà en tension, les services de police municipale, nationale et de gendarmerie doivent augmenter en proportion et rien ne le garanti ! Au-delà du recrutement des personnels, quand est-il des écoles, des locaux de police à construire ? La route reliant Lésigny à Ozoir-la-Ferrière est devenue un véritable cauchemar pour les habitants, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir. Les embouteillages interminables transforment chaque déplacement en une épreuve éprouvante, où les automobilistes sont contraints de faire face à une circulation dense et à des temps de trajet qui s'allongent de manière significative. La sécurité n'est plus garantie sur la N4 alors qu'une file de voiture roulant au pas voir à l'arrêt, se forme déjà aujourd'hui régulièrement en amont de la sortie pour Ozoir la Ferrière ! De plus, aggravant encore la situation, la route départementale 354 est déjà fréquemment utilisé comme alternative à la Francilienne constamment saturée et notamment lorsqu'elle est fermée plusieurs jours comme récemment, lors d'un accident de poids lourd transportant des produits chimiques. En parallèle, aucune amélioration n'est prévue concernant les transports en commun ! Combien de Bus supplémentaires et à quelle fréquence ? L'absence de fiabilité du RER E n'est plus à démontrer. L'ajout de 5000 nouveaux habitants ainsi que de véhicules industriels ne feront qu'aggraver considérablement les conditions de vie de ces populations. C'est juste inimaginable ! Définitivement, je suis CONTRE le projet de la Communauté de Communes les Portes Briardes et de la commune d'Ozoir la Ferrière.
Mail 6913			X					X					X		X		M. BAUER Stéphane de Saint-Gratien, a écrit : Partie 11 - Développement du réseau de transport en commun et de transports alternatifs Le schéma ne prévoit

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>aucune nouvelle ligne ferroviaire (métro, tram, RER, Transilien) en grande couronne, dans un contexte d'urgence climatique qui oblige à réduire les transports individuels et à énergie fossile. En oubliant la grande couronne – cf. les projets non évoqués de réactivation de la tangentielle nord, ou le prolongement de la ligne de tramway qui arrive à Bezons vers Argenteuil- le SDRIF-E ne répond en rien au manque de transports publics que nous constatons quotidiennement, et notamment de banlieue à banlieue. Le Val d'Oise est le grand oublié par ce schéma car aucune liaison Est Ouest n'est prévue à l'exception de la ligne 19 du métro, entre Argenteuil et le Triangle de Gonesse (dont le principe est à ce stade rejeté par l'État). Rien pour le cœur du Val d'Oise, enfermant durablement ce territoire dans la dépendance à l'automobile. Nous pensons au contraire que notamment le tramway est un transport d'avenir et doit être développé dans nos territoires. Nous sommes favorables au principe de création d'un réseau de voies réservées au covoiturage et aux transports publics sur autoroute. Nous sommes favorables à une écotaxe sur les poids lourds. Nous demandons l'arrêt de la privatisation du réseau de transport francilien qui concerne dès 2025 le réseau de bus et dès 2029 le réseau de tramways.2 - Adaptation de l'Île-de-France au dérèglement climatiqueA -Transports alternatifs Les aides à la création ou au renforcement de continuités cyclables (et au-delà des pistes, nous insistons sur le mobilier urbain tel que des stations autonomes de réparation de vélos ou tout du moins de gonflage de pneus) et piétonnes (y compris des bancs et toilettes publiques) doivent être renforcées. Les modes de circulation dits « doux ou actifs » doivent prendre une place beaucoup plus importante dans nos villes, pour des raisons de lutte contre la pollution atmosphérique et sonore et l'engorgement automobile, a fortiori devant les écoles. Ces modes de déplacement sont aussi bénéfiques pour la santé, le lien social et le commerce de proximité (comme l'ont montré les études faites également à l'étranger, comme à Londres). La gratuité des transports publics doit être mis en débat en Île-de-France, comme l'ont d'abord fait quelques villes de province (Aubagne, Dunkerque), avant de l'expérimenter dans les zones à très fortes concentrations automobiles.</p> <p>B - Renaturation En zone urbaine, les documents d'urbanisme doivent permettre de préserver et de restaurer des espaces de pleine terre, c'est-à-dire des espaces libres ne comportant pas de construction et permettant l'infiltration des eaux pluviales. Les cours d'école sont de véritables îlots de chaleur, et doivent à notre sens faire l'objet de re végétalisation et renaturation, bénéfiques aussi pour un meilleur climat scolaire. Ces surfaces bétonnées génèrent de l'imperméabilisation des sols et des îlots de chaleur. En effet, l'asphalte empêche l'écoulement des eaux et stocke la chaleur. Afin de limiter ces phénomènes, la végétalisation et la désimperméabilisations des surfaces doivent être encouragées, comme l'installation de points d'eau facilement accessibles. De même, il est impératif de désimperméabiliser les parkings de surface, consommateurs d'espace*, et les couvrir lorsque cela est possible car les couvertures de parking peuvent contribuer à la production d'énergie par l'intermédiaire du photovoltaïque**.</p> <p>* et ** Rappelons que : - La loi zéro artificialisation nette (ZAN) de 2023 réduit l'emprise au sol des parkings et leur éventuelle extension. Quid de la politique de la région IDF ? - La loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 a créé des zones à faibles émissions (ZFE), qui devraient, à terme, limiter la circulation des véhicules polluants et compliquer leur accès à ces zones. Quid de la politique de la région IDF ? - La loi Climat et Résilience sur le développement des énergies renouvelables de 2021 et la loi accélération de la production d'énergies renouvelables (APER) de 2023 obligent les gestionnaires de nouveaux parkings en surface à installer des ombrières végétalisées ou recouvertes de panneaux photovoltaïques. C - Énergies renouvelables Nous sommes pour favoriser toutes les énergies renouvelables en Île-de-France dont l'implantation d'éoliennes et de panneaux photovoltaïques. Pour encourager la production, le transport et la transformation d'énergies en provenance de sources renouvelables, les orientations réglementaires doivent être revues pour permettre une plus</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	grande liberté d'installations pour les sites de production d'énergies renouvelables sans altérer les milieux naturels. Par contre un moratoire est nécessaire sur l'installation de nouveaux réseaux de chaleur (y compris chauffage par l'environnement sont connus. L'extension et la création de nouveaux projets d'aménagement, sur le triangle de Gonesse* notamment. Le projet de SDRIF-E prévoit la possibilité d'urbaniser jusqu'à 75 hectares de terres agricoles situées dans le sud du triangle de Gonesse (95). Ce projet d'urbanisation suscite, depuis plus d'une décennie, une très vive opposition des élu.es et des populations locales mais aussi d'associations de défense de l'environnement. Cette opposition et les arguments légitimes avancés doivent être entendus. Maintenir cette possibilité d'urbanisation sur 75 hectares de terres agricoles contrevient aux objectifs affichés du SDRIF-E et concourt à détruire des terres productives situées aux portes de Paris. La création de la gare du Triangle de Gonesse de la ligne 17 du métro permet ce début d'urbanisation et justifiera ultérieurement de nouvelles vagues d'urbanisation sur des terres agricoles. Nous sommes contre la création de la gare du Triangle de Gonesse, située en plein champ et éloignée des habitations. Nous voulons préserver l'intégralité du triangle de Gonesse, terres fertiles qui pourraient alimenter par leurs productions agricoles nos cantines scolaires et les cuisines de nos maisons de retraite et favoriser l'avancée vers l'indépendance alimentaire de la Région. Le projet porté par CARMA** (Coopération pour une Ambition agricole, Rurale et Métropolitaine d'Avenir) doit au contraire être débattu en Île-de-France et concrétisé si la consultation va en ce sens. * et ** : A 10 kilomètres de la porte de la Villette, 300 hectares d'excellentes terres agricoles, les plus proches de Paris, risquent d'être urbanisées. Pour des raisons essentielles – climatiques, alimentaires, d'emploi et de qualité de vie – CARMA veut maintenir l'agriculture sur ces terres et progressivement recréer une ceinture alimentaire et horticole autour de Paris. Le projet CARMA soutient le désir des habitants de se nourrir sainement et de manière écologique. Il souhaite faire évoluer les pratiques agricoles sur le territoire du Pays de France dans ce sens https://carmapaysdefrance.com/carma/domaines-dactions/agro-ecologie/ L'équipe CARMA est composée de bénévoles de différentes disciplines (urbanistes, agronomes, paysagistes, architectes, sociologues, etc.), d'habitant.es du pays de France et de l'ensemble de la région.
Mail 6914			X														Mme BEAUVOIS TANEBI Carole de Andrésy, a écrit : A104bis, habitante d'Andrésy depuis 10 ans, je m'y suis installée avec ma famille pour la douceur de vivre et l'ambiance familiale de cette petite ville pleine de charme. Ce projet de 4 voies sur ma commune me laisse un goût très amer. Comment, dans le monde actuel qui prend conscience de l'écologie et des effets dévastateurs de la pollution sur la santé, Comment peut-on laisser faire un projet de la sorte, qui en plus ne semble pas avoir un réel intérêt ? J'ai 2 enfants dont un enfant en bas âge et ils vont devoir vivre avec sous le nez cette pollution inutile ? J'aimerais juste que cette fois le bon sens puisse prendre le dessus et que l'on se rende compte que ce projet vieux de 30 ans n'a plus lieu d'être. Je ne suis qu'une citoyenne avec peu de moyens et dont la voix ne pèse que si peu, voire pas... Mais je sais aussi que je ne suis pas seule à le penser, même si d'autres ne prennent pas la plume pour s'exprimer. Svp pouvons-nous arrêter ce projet qui va dénaturer notre environnement ? Qui va impacter notre santé et celle de nos enfants ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6915																X	Mme CONSTANS Nelly de Saint-Rémy-l'Honoré, a écrit : Pour des mobilités durables sur tout le territoire francilien
Mail 6916			X														Isabelle (Anonyme) de Andrésy, a écrit : Absolument Non à l'A104 bis ! Et Oui à la préservation de la vie et de notre environnement ! Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrésy, île si riche en faune ornithologique. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 6917				X													Mme PLUVINET Christelle de Achères, a écrit : Balade des Terres n°5 - Naturalistes des Terres et Collectif "Non au Pont d'Achères". Ces, Les Naturalistes des Terres se sont associés aux luttes locales d'Île-de-France pour informer et sensibiliser les citoyens à la nécessité de participer à l'enquête publique du S.D.R.I.F.-E. Nous avons proposé chaque semaine une balade naturaliste, une balade des terres, sur un territoire en lutte contre un grand projet inutile, pour aller à la rencontre du vivant non humain qui y habite : faune, flore, champignons et bactéries étaient nos hôtes. Il a été évoqué les différentes espèces que nous pouvions observer à cette époque sur ce territoire, leur fonction écologique, leur besoin ainsi que les impacts du projet de Schéma Directeur sur leur habitat. Vous trouverez en pièce jointe un retour de la balade des terres n°5 qui a eu lieu à Achères, avec le collectif « Non au Pont d'Achères », en lutte contre l'aménagement d'un nouveau tronçon routier, promesse de de trafic supplémentaire, de pollutions et de nuisances pour les habitants du territoire. Nous vous transmettons nos sentiments respectueux. Les Naturalistes des Terres
Mail 6918			X														Clara (Anonyme) de Andrésy, a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.
Mail 6919			X														Mme FLAMAIN Catherine de Achères, a écrit : Opposition à l'A104bis. Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6920		X		X										X	X		<p><u>Stop Val Béton collectif de Châtres, a écrit :</u> Urbanisation sur la Communauté de communes du Val briard Le projet de S.D.R.I.F.-E prévoit 2,5 pastilles de secteurs de développement industriel d'intérêt régional sur la commune de Châtres et 2 pastilles d'urbanisation préférentielle à Fontenay-Trésigny et Rozay-en-Brie. Ces communes font toutes partie de la Communauté de communes du Val Briard. Toutes ces pastilles d'urbanisation nouvelle doivent donc être supprimées pour les raisons suivantes : •La voie ferrée longeant la Z.A.C. de Val Bréon 1 qui est la limite avec le projet Val Bréon 2 est une zone de rupture or elle n'est pas signalée comme front vert d'intérêt régional contrairement aux limites est et ouest de Val Bréon 1.Si l'on respecte l'OR7, la ZAC Val bréon 1 est limitée par 4 fronts verts d'intérêt régional qui ne permettent pas le projet Val bréon 2.Pour respecter l'accord de Paris sur le climat, chacun doit faire sa part. Selon l'ADEME, 1 ha de culture stocke environ 180 tonnes eq CO2 /ha. L'urbanisation souhaitée par les élus de la CCVB nous éloigne donc un peu plus des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. A l'inverse, sanctuariser les terres agricoles et y favoriser l'installation de paysannes dont les pratiques agroécologiques favorisent le stockage de carbone dans le sol serait un projet collectif de cohésion sociale (Le 4 pour 1000, ministère de l'Agriculture) Le diagnostic technique du PCAET de la CCVB (p74) indique que l'artificialisation du territoire par habitant est supérieure à la moyenne nationale. De plus, « les niveaux de particules fines restent souvent supérieurs aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé ? (...) Les principaux secteurs émetteurs sont le transport routier, le secteur agricole. » (PCAET, diagnostic technique p93). La construction de Val Bréon 2 augmentera le trafic et donc la pollution atmosphérique en PM. •Il est possible de reporter les constructions prévues sur les espaces déjà artificialisés, et notamment dans les sites économiques existants à requalifier et à moderniser. Nous en relevons au moins 4 sur le territoire de la Communauté de Commune du Val briard (Fontenay-Trésigny, Marles-en-Brie, Rozay-en-Brie et Presles-en-Brie). •La limite planétaire pour l'artificialisation des sols est dépassée depuis plusieurs années, le Zéro Artificialisation Brute n'est donc pas une option ; il est une nécessité pour assurer la sécurité alimentaire du territoire et préserver un cadre de vie durable et sain pour sa population. Le projet de SDRIF-E en tant qu'outil de planification d'aménagement du territoire à moyen terme devrait prendre en compte tous ces paramètres basés sur des études scientifiques et être moins sensible aux demandes des élus locaux. Comment justifier le vote à l'unanimité par le conseil communautaire du Val briard d'une promesse de vente pour des terres agricoles non constructibles en raison de la conditionnalité de la gare (SDRIF 2015) si ce n'est la certitude pour ces derniers de voir le projet de SDRIF-E rendre cette parcelle constructible ? Les demandes élus de la Communauté de communes du Val briard ne sont donc pas à la hauteur des enjeux sociétaux liés au changement climatique et à la destruction de la biodiversité. Les orientations proposées augmentent les émissions de CO2 du territoire et oblitèrent sciemment la sécurité alimentaire du territoire et limitent donc de façon plus globale les capacités d'adaptation au réchauffement climatique. Le projet de SDRIF-E en suivant les demandes des élus de la CCVB choisit de ne pas utiliser la fenêtre d'action 2020-2030 (GIEC 2023) qui permettrait de limiter les conséquences du réchauffement climatique sur les populations.</p>
Mail 6921			X	X													<p><u>Mme RAYMOND Elise de Montmorency, a écrit :</u> Contre le BIP. J'habite Montmorency depuis 3 ans. Depuis notre arrivée nous entendons parler du projet d'extension du BIP. Nous ne pouvons demeurer insensibles et sourds face à un tel projet. A l'heure où l'urgence climatique se fait des plus pressante je ne peux pas comprendre que vous puissiez encore envisager de tels projets. Le projet du nouveau BIP augmentera considérablement le nombre de voitures et donc la pollution atmosphérique et sonore qui en découle. C'est un projet qui viendra mettre à mal la biodiversité, encore plus qu'elle ne l'est déjà.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Comment peut-on envisager de massacrer encore davantage des espaces naturels quand on sait qu'ils sont essentiels à notre survie ?! Nos enfants seront les premières victimes de cette pollution et les victimes aussi à long terme de choix décidés au nom du capitalisme et non de leur bien-être. Il faudra un jour leur expliquer les choix qu'auront été les vôtres alors que vous déteniez tous les savoirs suffisants pour savoir qu'ils entraîneraient des conséquences dramatiques et irréversibles. J'espère que vous écouterez toutes ces voix qui s'élèvent contre ce projet du BIP.
Mail 6922			X														M. OLIVIER Benoît de Ablon-sur-Seine, a écrit : Ablon-sur-Seine : Demande de prolongation de la ligne 18 du Grand Paris Express Dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur de la Région Île-de-France-Environnemental (SDRIF-E), la contribution de la commune d'Ablon-sur-Seine (94480) qui est divisée en trois parties distinctes en fonction de leur objet pour faciliter la prise en compte de leurs enjeux. Partie 3/3 : Demande de prolongation de la ligne 18 du Grand Paris Express Je vous prie de trouver ci-joint l'avis signé par Monsieur le Maire sollicitant notamment l'inscription dans le SDRIF-E du prolongement de la ligne 18 du Grand Paris Express entre Montgeron dans l'Essonne et Boissy-Saint-Léger dans le Val-de-Marne. Je vous remercie de tenir compte de cette contribution pour améliorer le SDRIF-E et en faire un document légitime et utile aux habitants.
Mail 6923		X	X	X													M. BAUER Stéphane de Saint-Gratien, a écrit : Partie 2F - Projets routiers Dans le Val d'Oise, le schéma prévoit le prolongement du BIP. Ce projet autoroutier ne correspond plus aux exigences de la réduction des gaz à effet de serre. L'urbanisation dense de la région ne permet plus la construction de cette nouvelle autoroute urbaine qui engendrerait des nuisances importantes pour les populations riveraines en termes de bruit et de pollution (a fortiori devant les écoles qui jouxteront ce projet de BIP) et la destruction d'espaces naturels. Le prolongement du BIP entre Soisy-sous-Montmorency et Bonneuil-en-France n'aura pour résultat, comme toute nouvelle voie routière, que d'augmenter la circulation automobile et notamment des camions. Il va à l'encontre des objectifs de réduction des GES. Nous sommes opposés à ce projet. 3 - Construction de logements sociaux Le SDRIF prévoit une « norme anti-ghetto » visant à interdire la construction de logements sociaux PLAI dans les communes comptant plus de 30% de logements sociaux PLAI/PLUS. Cette mesure, si elle était appliquée, entraînerait une réduction de la production de logements sociaux de l'ordre de 21% par rapport à la production de la période 2018-2022. Il s'agirait donc d'une mesure dramatique dans le contexte de pénurie de logement historique que connaît l'Île-de-France. Plus de 780 000 demandes de logement sont en attente dans les 8 Préfectures d'Île-de-France. 50 % des personnes sans domicile fixe de France, soit 150 000 personnes, vivent en Île-de-France. De plus, rien n'est prévu pour les 50 communes hors la loi SRU qui ne respectent pas l'obligation de disposer de 25 % de logements sociaux. Nous sommes opposés à cette mesure de restriction de la construction de logement social et au contraire favorables à la construction de logements sociaux dans tout nouveau programme immobilier, seule mesure susceptible de favoriser la mixité sociale indispensable à nos villes. Nous sommes également favorables aux mesures d'encadrement des loyers à l'échelle de la Région, et à la réquisition des logements vacants. Par ailleurs, les promoteurs du type GPA ne doivent pas pouvoir agir sans bride au cou en Île-de-France. Les pouvoirs publics doivent cogérer les cas d'expropriation et en amont tout faire que les rénovations urbaines en Île-de-France se fassent en intégrant les doléances des habitants. Concertation et consultations doivent prédominer. 4 - Intervention citoyenne Les citoyens restent très éloignés des consultations du type du SDRIF, qui pourtant ont d'importantes répercussions sur leur vie quotidienne. Il faut favoriser la participation et l'intervention citoyenne dans les consultations du type du SDRIF, pour associer véritablement les habitantes et habitants de la Région à l'élaboration du SDRIF-E : réunions publiques, publications des différentes contributions,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6924			X														appels à idées et contributions, référendums locaux... M. HOULLEMARE Jean Pierre de Triel-sur-Seine, a écrit : Je m'oppose au projet de liaison deux fois deux voies entre le RD 30 et RD 190 et à la construction d'un pont au-dessus de l'île de la Dérivation de Carrières-sous-Poissy. Ce projet porté par le Département des Yvelines ne tient absolument pas compte des décisions prises par l'Etat pour lutter contre l'augmentation des gaz à effet de serre. L'augmentation de la circulation des véhicules (+ 40.000/jour) ne pourra qu'entraîner des répercussions néfastes sur le transit dans les communes du secteur, dont Triel-sur-Seine, qui se trouvera à la sortie vers Orgeval en concurrence avec la RD 1 et le nouveau pont à Triel et l'utilisation de la RD 190 - rue Paul Doumer en agglomération - en cas de bouchons vers les autres destinations. L'emprise de deux-fois deux voies n'a pas de légitimité compte tenu de la jonction avec des routes à deux voies (RD 30 et RD 154) et la consommation des terres démesurée. La qualité de l'air, déjà insuffisante dans le secteur, ne pourra que se détériorer encore. Enfin, le coût du projet, estimé à 200 millions d'euros, est disproportionné par rapport à l'amélioration de la qualité de vie souhaitée par la majorité des habitants.
Mail 6925			X														M. COSTAIN MCCAIDE Fiona de Brantôme en Périgord, a écrit : Opposition à la 2x2 voies dans les Yvelines, la liaison RD30-RD190 ou A104Bis. Opposition à la 2x2 voies dans les Yvelines, la liaison RD30-RD190 ou A104Bis.
Mail 6926														X			(Anonyme) a écrit : Dans le cadre de l'Enquête publique relative au projet de schéma directeur de la Région Ile de France, je souhaite exprimer mon opposition au changement de destination de l'espace de 28 hectares situé dans les Yvelines au sud de Feucherolles en direction de Davron, autrement désigné << pastille d'urbanisation >>. En Ile de France comme dans beaucoup d'autres endroits, la transformation d'espaces naturels et agricoles en espaces urbanisés et d'activité est déjà allée beaucoup trop loin. Il faut garantir une vocation purement agricole pour cet espace. Encore aujourd'hui, le développement économique vu comme une condition absolue d'un devenir serein pour la population. C'est un raisonnement court-termisme. Et nous découvrirons bientôt qu'il ne peut conduire qu'au malheur de cette population.
Mail 6927				X	X										X		(Anonyme) a écrit : Secteur Mareil Marly_ Après consultation, dans le cadre de l'enquête publique préalable à la mise en place du futur SDRIF-E 2024, des cartes et rapports mis à disposition, il semble nécessaire de rappeler que de multiples événements ont été constatés, en France, fin 2023 et début 2024 dans les hauts de France, l'Hérault, le Gard... Un bilan de plusieurs morts est à déplorer. Ces dernières inondations ont rappelé que c'est à l'échelon local et régional qu'il est important d'être prêt. Récemment, la crue de la Seine et ses impacts environnementaux sur Bougival et Port-Marly ont été relayés par voie de presse. Rappelons qu'une grande partie de Croissy-sur-Seine est en zone inondable. Marly le Roi, en tant que terre d'histoire d'une part et disposant d'une gare participe involontairement à la pression hydrique car elle doit se développer en zone constructible contrainte. Comment comprendre alors qu'il faudrait encore artificialiser des zones tampons limitrophes comme Mareil-Marly située à côté de L'Etang-la-Ville qui porte bien son nom. Le relief de toute cette zone géographique, rend indispensable l'intégrité des nombreux rus situés sur ces communes. Ils sont essentiels au drainage des terres complétant favorablement l'action de l'espace boisé forestier, réservoir de biodiversité, permettant la résistance et la résilience des sols. Or leur parcours sont de plus en plus contraints. Enfin, pour des raisons de sécurité, si un plan d'évacuation devait être mis en place, il faudrait préserver de vastes zones de replis à faible distances des zones plus peuplées pour permettre aux populations de s'abriter un court laps de temps. Or, si tout est urbanisé, toutes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	les zones connaîtront les mêmes difficultés au même moment, empêchant tout repli logistique. De même, la dernière déclaration du 14 mars 2024 du Président de la République, nous pousserait même à produire localement un minimum de denrées alimentaires en cas de conflit majeur.(Rappelons le Covid et la pénurie de masques, la zone de circulation d'un kilomètre... lors de fait majeur, les instances étatiques sont sur-sollicitées et donc vite dépassées.)De plus, le dérèglement climatique actuel, nous pousse à préserver des espaces naturels proches des habitations enfin de réduire notre impact carbone. Les zones forestières et les zones tampon sont à préserver dans une cohérence régionale de diversité. Aussi, le développement d'une commune comme Mareil-Marly doit préserver certains équilibres. Ce n'est pas s'arc-bouter sur des principes ou conserver des privilèges mais construire un schéma de développement régional cohérent prenant en compte le chaînon qu'elle représente dans un ensemble de communes imbriquées et interdépendantes en respect des complexités du moment. Elle s'inscrit dans une gestion de long terme de préservation des ressources et une préoccupation constante du bien-être et de la sécurité des populations locales. C'est ce que tente la commune de Mareil-Marly, se rapprocher d'un modèle vertueux ou la nature reste une réserve et un atout pour l'ensemble.
Mail 6928					X								X				Jean-Michel (Anonyme) de Préfailles, a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différents. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Île-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, État, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies!
Mail 6929			X	X	X									X			Atvb de Antony, a écrit : Observations des Amis de la Terre Val de Bièvre Nouvelle tentative, faute de recevoir le message de confirmation Le projet met en avant des objectifs de sobriété énergétique et foncière, mais dans la réalité il perpétue l'hypertrophie de la région Île-de-France, en poursuivant la conversion de surfaces naturelles et agricoles, la construction de routes et d'autres infrastructures. Ces choix ne sont pas compatibles avec la lutte contre le bouleversement climatique et contre les autres nuisances. Nous avons besoin de mesures préservant le vivant et une société francilienne soutenable. Lutte contre l'artificialisation à renforcer résolument Ce projet ne respecte pas la politique nationale de lutte contre l'artificialisation : la dérogation pour l'Île de France à l'objectif général de -50 % sur l'artificialisation nette en 2030, en optant pour le chiffre très bas de -20 %, n'est pas acceptable. L'autorité environnementale a donné un avis négatif à ce sujet. Nous souhaitons que l'on raisonne en artificialisation brute et non nette L'Île de France est déjà la région la plus artificialisée de France. La poursuite du développement économique et démographique suivant le mode traditionnel n'est pas souhaitable vu le déséquilibre régnant déjà entre l'Île de France et la province. Ceci doit permettre de protéger strictement les terres agricoles et naturelles et d'améliorer la résilience alimentaire, en visant un

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	approvisionnement local de qualité. Transports : pas de nouveaux projets routiers, des transports en commun adaptés aux besoins réels Les nouveaux projets routiers qui contribuent à cette artificialisation ont d'autres impacts gravement négatifs car ils encouragent la circulation automobile sous couvert de la fluidifier. On sait que ceci est illusoire et va contre tous les efforts à faire pour développer les circulations actives (notamment le réseau vélo VIF) et les transports en commun. Les nuisances associées sont multiples : pollution, bruit, gaz à effet de serre (l'électrification n'étant pas un remède réel à tout cela), et atteintes aux espaces verts, à la biodiversité et aux continuités écologiques. Ceci concerne 192 km d'élargissements de voies et 56 km de voies nouvelles et ces projets doivent être stoppés. On peut citer en particulier le BIP (reliant les deux autoroutes A1 et A15) ou le pont sur la Seine à Athis Mons. Les transports en commun doivent privilégier les lignes de proximité vraiment utiles directement aux habitants (comme le tramway T11) ; alors qu'il faut renoncer aux lignes lourdes, inadaptées, qui relient des pôles d'activité entre eux sans servir aux habitants, comme les lignes M17, M18 et M19. Elles contribuent à l'artificialisation et encouragent l'urbanisation comme au Triangle de Gonesse. Le SDRIF doit s'engager pour la décroissance du transport aérien en refusant toute extension des aéroports de la région. Plus généralement le SDRIFE devrait s'attacher à lutter contre la dissociation entre zones d'emploi et zones d'habitat, à l'origine de nuisances liées aux transports et d'une moindre qualité de la vie, ce qu'il ne fait pas. Construction : répondre aux besoins autrement Le besoin en logements doit être satisfait autrement que par la construction neuve et encore moins par l'artificialisation ; le SDRIF peut et doit privilégier l'utilisation de l'existant (logements vacants, locations saisonnières, bureaux inoccupés sont abondants) plutôt que la construction neuve, et il peut aussi favoriser les systèmes d'habitat partagé. Les 36 nouveaux sites logistiques prévus occupent beaucoup d'espace pour un nombre d'emplois minime, et sont en grande partie liés à des modes de consommation dommageables pour le commerce local et l'environnement (importations longue distance, achat par internet, mode jetable...). Ils ne doivent pas être autorisés.
Mail 6930																	Mme WARQUY Aline de Nanteuil-sur-Marne, a écrit : PLU Nanteuil sur Marne (77). Hors sujet, ne concerne pas le SDRIF-E
Mail 6931					X												Mme BÉRODIER Christine de Marseillan, a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes et l'on se demande bien, comment ce schéma directeur peut nier cette réalité qui acte pourtant notre responsabilité pour l'avenir. Bien d'autres raisons peuvent nous inciter à refuser ce schéma qui devrait être à la hauteur des temps et des enjeux cruciaux, dont la préservation de la biodiversité n'est pas des moindres.
Mail 6932																X	Marie-Thérèse (Anonyme) de Mantes-la-Ville, a écrit : Contre la construction de la prison de Magnanvillois. Non et non à la prison de Magnanville.
Mail 6933			X														Valérie (Anonyme) de Troyes, a écrit : Opposition à A104bis. Projet inutile, qui ne prend pas en compte l'environnement.
Mail 6934			X														M. COMBES Cédric de Orgeval, a écrit : 1. Circulation- Améliorer l'existant avant de construire de nouveaux ensembles afin de préserver la sécurité en matière de circulation. -Tenir compte des éventuels goulets d'étranglement produits par la construction de nouvelles infrastructures à tel ou tel endroit : exemple du pont d'Achères et de l'A104 bis qui amènerait un trafic5supplémentaire ingérable pour Orgeval et Poissy2. Stationnement et sécurité des piétons- Etablir un plan de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	stationnement urbain en liaison avec l'accroissement de la population et veiller de conditionner l'accord de nouveaux permis de construire de logements collectifs à la mise en place en temps et en heure des infrastructures de stationnement appropriées. - Veiller au respect de la sécurité des piétons en prévoyant lors de l'octroi de nouveaux permis de construire la construction d'un trottoir s'il n'existe pas déjà.3. Transports collectifs-réaliser les moyens de transports collectifs dans les communes ou villages périphériques aux pôles d'activité, ceci de façon préalable à leur densification éventuelle-tenir compte de la proximité des réseaux de transports appropriés pour le choix des sites d'implantation et la taille des programmes de logements collectifs3. Préserver le bien-être des habitants en évitant une sur densification concentrée sur certains quartiers des communes-préserver l'existant ou le développer pour les espaces boisés et/ou îlots verts, y compris au sein des secteurs d'habitation-dans les zones pavillonnaires, préserver autant que possible les constructions existantes non vétustes et ne pas les démolir pour la construction de logements collectifs «Nous demandons d'inclure dans les orientations et préconisations du SDRIF à l'égard des mairies et communautés de communes une mention forte de type :Pour rendre effective cette protection des quartiers pavillonnaires, notamment en ce qui concerne la qualité de vie des habitants, les dispositions d'urbanisme des PLU intégreront des limitations de hauteur des immeubles, même ceux destinés à des logements sociaux, aux niveaux moyens des constructions existantes dans leur environnement immédiat. « C'est la seule façon de mettre en œuvre effectivement l'orientation générale préconisée par Valérie PECRESSE, Présidente de notre région, qui affirmait en introduction du SDRIF : « Enfin, nous protégerons les quartiers pavillonnaires remarquables auxquels les Franciliens sont attachés parce qu'ils sont l'âme de nos villes de banlieue et le reflet de leur histoire. A la différence d'un appartement, une maison est avant tout un capital plastique que l'on peut adapter à ses besoins au fur et à mesure de la vie. Si la famille s'agrandit, la maison peut être étendue. »
Mail 6935															X		M. DUCROCQ David a écrit : "Ilot de Chaleur urbaine_ Ma contribution concerne la lutte contre les îlots de chaleur urbaine. En effet, à Maisons-Alfort (94), la bétonisation à outrance a fait son œuvre durant des décennies ayant conduit à produire des étés insoutenables. Je voudrais qu'il soit possible de supprimer des places de parking pour végétaliser ces espaces regagnés. Ces espaces nouvellement végétalisés seront utiles pour les piétons et, les cyclistes durant les périodes de canicules. Je souhaiterais voir inscrit dans le schéma directeur un objectif de reconversion de place de stationnement de surface en espaces végétalisés. Bien cordialement,
Mail 6937				X				X							X		M. MARTIN André de Neuville-sur-Oise, a écrit : Résumer d'une présentation de 6 pages disponible sur le site, concernant la population et la trajectoire ZAN.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6938			X														M. LAROUSSE Laurent de Carrières-sous-Poissy, a écrit : Respectez vraiment l'environnement. L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer ce projet de 2x2 voies !
Mail 6939			X														Céline (Anonyme) de Deuil-la-Barre, a écrit : Contre le projet de prolongation du BIP. Je suis une valdoisienne d'un peu plus de trente ans. J'ai vécu toute ma vie dans le Val d'Oise (à l'exception de 2 années de 0 à 2 ans et 4 années de 17 à 21 ans), je parle donc comme quelqu'un qui connaît bien les liens et plus particulièrement la zone concernée par l'extension du BIP. Je vis actuellement à Deuil-la-Barre mais suis née à Enghien et ai vécu à Soisy, Ermont, Eaubonne et Montmorency. Je suis absolument opposée au projet de prolongation du BIP qui serait pour moi tout le contraire d'un signe de progrès. En effet, la création de cette route n'enrayerait pas les problèmes de bouchons causés par les voitures – elle ne serait qu'un axe de plus embouteillé dans le Val d'Oise aux heures de pointes. Cela causerait des nuisances supplémentaires : pollution olfactive, sonore, visuelle mais aussi pollution de l'atmosphère tout court générée par un plus grand afflux de véhicules. La zone où j'habite est déjà fortement dérangée par les nuisances aériennes... alors pourquoi en rajouter une couche avec un axe routier en plus ? Ma ville actuelle, Deuil-la-Barre, se retrouverait coupée en deux par ce nouveau tronçon, et surtout les quelques espaces verts préservés pendant plusieurs décennies se trouveraient anéantis. Je dispose d'un jardin partagé sur la côte de Deuil, où je fais pousser des légumes, des fruits, des fleurs pour le plus grand bonheur de ma fille : comment lui expliquer que cette zone de verdure, ce petit poumon en plein cœur de Deuil se trouverait détruit pour créer une route bétonnée et grise ? Les générations de demain n'ont-elles pas droit de connaître, elles aussi, comment poussent les arbres, les fruits, les légumes, les plantes en les observant de près (et non par l'intermédiaire de documentaires ou de films ?) ? Quiconque a déjà pris les transports en commun en fin de soirée pour revenir de Paris vers le Val d'Oise sait que les températures sont plus fraîches ici. Car nous avons encore quelques poumons de verdure (la forêt de Montmorency, les jardins partagés) qui apportent de la fraîcheur pendant nos étés de plus en plus chauds. La prolongation du BIP viendrait saturer l'air en gaz d'échappement et réchauffer un peu plus l'atmosphère. La modernité, c'est d'abandonner ce projet qui reflète la logique d'une société 100% orientée autour de la voiture. Construisons plutôt des pistes cyclables, sécurisons les routes pour faciliter les mobilités douces. Ça, c'est moderne !!!
Mail 6940			X	X										X			Mme PLUVINET Christelle de Saclay, a écrit : Balade des Terres n°6 - Naturalistes des Terres et le Collectif Contre la Ligne 18. Les Naturalistes des Terres se sont associés aux luttes locales d'Île-de-France pour informer et sensibiliser les citoyens à la nécessité de participer à l'enquête publique du S.D.R.I.F.-E. Nous avons proposé chaque semaine une balade naturaliste, une balade des terres, sur un territoire en lutte contre un grand projet inutile, pour aller à la rencontre du vivant non humain qui y habite : faune, flore, champignons et bactéries étaient nos hôtes. Il a été évoqué les différentes espèces que nous pouvions observer à cette époque sur ce territoire, leur fonction écologique, leur besoin ainsi que les impacts du projet de Schéma Directeur sur leur habitat. Vous trouverez en pièce jointe un retour de la balade des terres n°6

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	qui a eu lieu à Saclay, avec le collectif « Non à la ligne 18 », en lutte contre l'aménagement d'un nouveau tronçon de métro au sol, fragmentant les continuités écologiques et artificialisant des terres nourricières. Nous vous remercions de vos sentiments respectueux. Les Naturalistes des Terres
Mail 6941																	M. Lucas (Anonyme) de Andrésy, a écrit : la liaison RD30-RD190 ou A104Bis, Aucun besoin et dénaturation profonde de la zone.
Mail 6942			X		X		X										M. BAREILLE Éric de Vert-Saint-Denis, a écrit : Pour la protection du Bois de Bréviandes. La ville de VERT ST DENIS tient à apporter sa contribution dans l'enquête publique relative au SDRIF- E. Le dossier soumis à consultation offre une vision pour le développement de la région qui doit parvenir à une ZAN en 2050. De nombreux paramètres ont été pris en compte avec une priorité donnée à l'environnement attestée par la présence de la lettre "E" dans le titre. La commune apprécie cette orientation absolument nécessaire au regard du changement climatique et de la réduction du réchauffement climatique. Figurent dans le document, de nombreuses propositions qui sont pertinentes mais qui sont insuffisamment prescriptives pour que les préconisations se concrétisent sur le terrain. Pour illustrer cette affirmation, l'exemple de la situation de la ville qui se trouve à proximité du Bois de BREVIANDE est révélateur. Cet espace naturel boisé, entretenu par IDF nature, est extrêmement apprécié par le public qui habite aussi principalement dans des communes voisines : MELUN, LE MEE, CESSON. Comme cela est écrit dans le dossier, des villes qui ne sont pas suffisamment végétalisées connaissent une mortalité supérieure de 18 % aux autres villes mieux dotées en espaces naturels. Au-delà de la protection de la santé des habitants, ce bois joue un rôle social prépondérant sans oublier les fonctions éducatives et pédagogiques appréciées par les établissements scolaires. Les priorités affichées dans le SDRIF-E concernent des domaines divers et veulent offrir aux habitants un cadre de vie agréable, préserver la biodiversité, la santé des habitants. La volonté de constituer une cohérence écologique avec la création de trames différentes (évaluées au nombre de 4) la lutte contre l'imperméabilisation des sols est de toute première importance. L'intégrité du bois de BREVIANDE est menacée par un projet de contournement de MELUN ce qui équivaldrait à morceler le bois avec une route à 4 voies pour établir une jonction entre l'A5 et l'A6. Ce projet apparaît au travers du plan anti-bouchons décidé par la région. Il existe d'autres solutions à mettre en œuvre avant d'envisager un projet écocide de cette ampleur. Concevoir une autoroute à travers une forêt irait à l'encontre du projet de la région qui accorde une priorité à l'environnement. Il existe une solution en effet. En parcourant le dossier soumis à consultation, on apprend que des espaces naturels en ILE DE FRANCE ont été répertoriés et seront protégés de tout projet qui contribuerait à artificialiser les sols. La commune demande que le bois de BREVIANDE soit protégé de la même façon dans l'intérêt général. Pour toutes ces raisons, la sanctuarisation de cet espace est d'une urgence absolue.
Mail 6943			X														Mme DORMOY Myriam de Carrières-sous-Poissy, a écrit : À 104. Opposition au projet
Mail 6944			X														M. MOUNIER Frederic de Villennes-sur-Seine, a écrit : Projet 2x2 voies RD30-RD190. Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6945			X											X			M. BONNET Arnaud de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Artificialisation. La commune d'Ozoir-la-Ferrière demande l'artificialisation de terres agricoles à plus de 3 km de distance de sa gare et au sud d'une ligne de rupture géographique artificielle constituée par le RN4 (OR7). Cette demande se fait par l'intermédiaire de la communauté de communes Les portes Briardes dont ils ont la présidence, cela à rebours de l'opposition des villes contiguës pour ce projet. L'artificialisation de cette zone agricole au moins partiellement inondable entrainerait l'engorgement complet des voies de circulation. Aux heures de pointes la sortie "Ozoir-la-Ferrière" de la N4 direction Tournan-en-Brie est bloquée et provoque un bouchon sur la voie de droite de la nationale provoquant de très violents ralentissements. Le pont permettant l'accès à la ville par-dessus la N4 subit d'ores et déjà de fortes déformations dues aux charges véhiculaires du fait d'un usage excessif et non prévu lors de sa construction. La forte urbanisation de la ville ces dernières années, la démultiplication du passage de poids lourds fragilise cet ouvrage. Pour des raisons évidentes de sécurité (inondations, voies de circulation non prévues), pour des raisons d'infrastructures de la ville non adaptées à cette explosion démographique et séparées par une rupture géographique artificielle et au vu de l'opposition des communes limitrophes, cette demande est totalement déraisonnable.
Mail 6946				X	X												Mme REISDORF Klara a écrit : Projet Urbain Baillet Coulée Verte Drancy -Aulnay - Blanc-Mesnil. Les banlieues riches sont sensiblement plus vertes. Les banlieues pauvres sont plus susceptibles d'avoir une densité de population élevée, à tendance croissante, Drancy est un exemple, dans notre ville de 70 000 habitants on voit des constructions nouvelles de partout, pour atteindre probablement les 100 000 habitants. Les habitants sont inquiets, car la ville manque cruellement d'espaces verts. Notre quartier pavillonnaire est la prolongation du nouveau quartier Baillet, et une des grandes craintes est la construction de logements collectifs le long d'Alsace Lorraine, un futur axe qui va relier la gare RER Drancy avec le RER Bourget. Une hypothèse est que la ville rachète des parts de terrains de la SNCF, car la valeur foncière dû à la proximité des gares RER est importante. L'unique gare de triage en Ile de France se trouve ici, dont les risques ne sont pas à négliger. Voici deux projets alternatifs qui nous offrent de l'espace vert et une zone tampon entre les voies ferrées et les habitations et redonneraient de l'oxygène au quartier !- Îlots de fraîcheur dans les villes, réchauffement climatique important, population dans le 93 pauvre ou beaucoup de gens doivent rester l'été ici car pas moyen de vacances.- Espaces verts publics, semipublic, privées, terrasses toitures végétalisées non accessibles- Arrêt-contrôle de bétonisation et veiller à ce qu'on ne détruise pas les zones pavillonnaires avec des champignons d'immeubles qui poussent soudainement en remplaçant 3 pavillons ou plus. Veuillez trouver un projet citoyen qui propose une vraie alternative à échelle intercommunale. Nous manquons d'espaces verts mais aussi de chemins alternatifs aux pistes cyclables sur nos routes qui peuvent créer des axes de promenades reliant les villes. Le Grand Paris urbanise l'espace de la banlieue mais il manque des projets redonnant de l'espace vert et qualitatifs aux habitants. Rejoindre les villes entre elles de banlieue à vélo, piéton, sportif, etc à part prendre le canal d'Ourcq n'est pas possible.
Mail 6947		X		X													Hanen (Anonyme) de Rosny-sous-Bois, a écrit : Construction des logements Rosny. Étant rosnéenne avec mes 2 enfants et mon mari depuis 10ans, je me dois d'exprimer mon mécontentement concernant le projet des constructions de logements. Pour commencer la ville est petite et comprend déjà pas mal de logements en blocs aux marnaudes. Nous aimons cette ville pour le calme, le peu d'espace vert qu'il faut absolument préserver. De plus, comme vous le savez, il manque beaucoup des écoles et encore plus les collèges et les établissements privés ainsi que les lycées sont inexistant... Y avez-vous pensé ?? J'imagine que ces projets en font partie et j'espère que oui ! Par ailleurs il faudrait rénover les aires de jeux,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	ajouter des loisirs pour les enfants et au moins une piscine de plus, quant aux pistes cyclables je trouve cela très dérangeant à Paris et ça serait bien dommage que les piétons subissent les vélos en plus des trottinettes.
Mail 6948			X						X								Mme LE BOLCH Sabrina de Soisy-sous-Montmorency, a écrit : Contre le bip. Pollution Contre le climat Sur le trajet touchant de nombreux élèves
Mail 6949			X														Bernard (Anonyme) de Fontenay-sous-Bois, a écrit : Transports collectifs lourds / Prolongement lignes de métro. Nous avons pris connaissance de l'attribution de crédits pour les transports lourds en Ile de France, en particulier le prolongement de plusieurs lignes de métro. Cela nous semble essentiel en cette période où il faut réduire les gaz à effet de serre et faciliter les trajets des Franciliens. Notre association créée en 2005, compte plus de 1500 adhérents et sympathisants. Elle est membre de l'AUT / FNAUT Île-de-France, branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports. Elle travaille avec l'objectif de voir arriver la ligne 1 du métro à Val de Fontenay
Mail 6950			X														Amélie (Anonyme) de Eaubonne, a écrit : Demande de retrait bip La circulation est déjà très compliqué, cela ne va pas arranger les choses. Puis non merci pour une ville encore plus polluer par des voiture
Mail 6951			X														M. CAYRE Pascal de Crosne, a écrit : Aménagement cyclable. Je souhaite apporter ma contribution en tant que cycliste Crosnois circulant régulièrement entre Essonne et Val de Marne.la D102 à Valenton est actuellement relativement bien aménagée avec une piste cyclable qui s'arrête brutalement à la frontière du département. Nous arrivons sur la D324 à Crosne, route relativement dangereuse très fréquentée par les poids lourds, avec une succession de ronds-points. Personnellement, je fais comme la plupart des cyclistes, j'utilise les trottoirs.....(en mauvais état par ailleurs)Un aménagement cyclable sur ce parcours serait donc particulièrement utile pour des raisons de sécurité mais également pour assurer une continuité territoriale entre deux départements, d'autant qu'en 2025 le téléphérique urbain entre Villeneuve et Créteil devrait entrer en service avec terminus sur le plateau de VSG.A ma connaissance, et pour avoir participé à une réunion publique sur ce sujet à Villeneuve, il n'est pas prévu de places de parking autour de la future gare du téléphérique, il y a donc tout intérêt à en faciliter l'accès à vélo ou vélo électrique pour les habitants venant de l'Essonne...Sur Crosne, la future piste cyclable sur la D324 pourrait rejoindre le chemin du grand Hâ-Hâ et se raccorder au cheminement vert reliant le haut du bas de la ville et la liaison verte des bords de l'Yerres ce qui assurerait une traversée complète d'est en ouest de la ville en toute sécurité.
Mail 6952			X														M. WILLM Joël de Triel-sur-Seine, a écrit : Non à A104 ? a triel le pont 4 voies va être surchargé et le bruit ne va faire qu'augmenter. Lamentable ces décisions
Mail 6953			X														M. LOËVE Philippe de Paris, a écrit : Revoir les priorités sur les transports en commun. La priorité doit être de renforcer les transports existants et d'améliorer le réseau lacunaire dans la grande couronne, pas d'étendre le réseau métropolitain sur des zones encore agricoles ou naturelles. Les objectifs de polycentrisme et de proximité énoncés par le Plan d'Aménagement Régional seraient desservis par les nouvelles gares prévues en zone rurale, en particulier sur les lignes 17 nord et 18 ouest. Construire ces nouvelles gares dans des lieux encore non urbanisés conduirait à favoriser l'étalement urbain autour d'un centre unique et le réchauffement estival de l'agglomération parisienne, en artificialisant des espaces qui contribuent aujourd'hui à réguler sa température.
Mail 6954		X														X	Anonyme de Claye-Souilly a écrit : Désaccord avec le nouveau Schéma Directeur d'Ile-de-France.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Bien que ce nouveau schéma directeur soit présenté comme devant assurer un cadre de vie de qualité d'ici 2040, il comporte des aspects négatifs que notre commune aurait à supporter. En effet en imposant notamment une augmentation du nombre de logements, notre commune va voir s'accroître les conséquences des nombreux projets immobiliers qu'elle subit déjà actuellement (densification de la circulation routière, infrastructures publiques saturées ...). En ce sens notre municipalité a mis en oeuvre une révision de son Plan Local d'Urbanisme afin d'éviter une surabondance de constructions préjudiciables à la qualité de vie et ces dispositions locales risquent fort de ne pas être compatibles avec le SDRIF-E. Dans un domaine plus global relatif à la préservation des espaces naturels, comment concevoir notamment que les carrières de gypse puissent être considérées comme des gisements à préserver au détriment des espaces naturels comme la butte de l'Aulnoye et les forêts régionales. Pour toutes ces raisons j'émet de grandes réserves à ce nouveau schéma directeur.
Mail 6955			X													X	M. Mathieu PARANTHOËN de Poissy a écrit : Mieux prendre en compte le Vivant Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la Dérivation à 25m des maisons. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 6956			X					X								X	M. Laurent HARIVEL d'Ile-de-France a écrit : J'ai analysé avec intérêt les propositions du SDRIF, notamment les objectifs relatifs au ZAN. Zéro Artificialisation Nette à l'horizon 2050 laisse beaucoup de libertés : - artificialisation à un rythme encore important dans les années qui viennent, - artificialisation qui pourra se poursuivre de manière importante lorsqu'il y aura compensation par des renaturations. Nous sommes manifestement à un tournant de l'histoire de l'humanité, et l'Ile-de-France suit cette même histoire. Au cours des cent dernières années, la population mondiale a plus que quadruplé, et celle de l'Ile-de-France a plus que doublé : donc une croissance très importante et une artificialisation pour répondre à de nombreux besoins. Les cent prochaines années seront bien différentes : stabilisation de la population mondiale (et même baisse en Europe selon certaines projections), la population de l'Ile-de-France augmentera peu ou pas du tout (inversion de l'exode rural ?). Artificialiser, c'est construire quelque chose "en plus" pour les cent ans qui viennent. Pour qui ? Même s'il y a un certain manque d'équipements qui implique un besoin aujourd'hui pour une vue à court terme (10 ou 20 ans), ce besoin va naturellement diminuer avec la stabilisation de la population, et on va se retrouver avec de nombreuses zones artificielles inutiles dans 50 ou 100 ans. Donc des artificialisations qui ne seront pas "rentables" sur le long terme...Et cette "diminution naturelle" pourrait même s'emballer : un peu moins d'artificialisation implique un peu moins de transport pour les constructions, implique un peu moins de constructions de routes, de camions, d'engins de chantier, ... implique encore moins de besoin d'équipements lourds, etc... Certes, il y a encore besoin aujourd'hui de construire des logements. Mais la taille moyenne des logements en France par habitant est passée en gros de 30m2 à 40m2 en 40 ans. C'est une évolution rapide. Les logements deviennent trop grands par rapport aux besoins (le nombre de personnes par foyer diminue). Les critères DPE n'incitent pas non plus à diminuer la surface habitable par personne (le DPE d'un logement se mesure en kWh/m2 et non pas en kWh/personne, alors que cette dernière unité serait plus pertinente pour que chacun se positionne en regard de l'objectif de 2 tonnes de CO2 par personne). Il faut donc chercher à stabiliser cette taille moyenne de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	logement par habitant : par exemple en transformant un grand logement en 2 logements, ou en construisant des plus petits logements à la place de grands logements. Une grande partie des besoins de nouveaux logements peut être réalisée sans nouvelle artificialisation. Pour les transports, un report de la route sur le ferroviaire est tout à fait souhaitable. Mais, il s'agit d'un report. Les développements des transports comme l'IDF l'a connu depuis cent ans ne connaîtront plus du tout la même croissance dans le siècle à venir, la raison principale étant toujours la même : stabilisation de la population donc stabilisation du nombre d'usagers. En conséquence, favorisons le développement de transports en commun à la place (et non pas en plus) de voies routières : donc moins besoin d'artificialisation aussi dans ce domaine des transports. Il y a cent ans, nos ancêtres ont creusé les tunnels pour le métro parisien. Ils n'avaient pas de question à se poser quant à la nécessité de ces tunnels sur le long terme. Ils sont effectivement très utiles aujourd'hui. La dynamique est bien différente aujourd'hui. Il n'est pas du tout évident que nos nouvelles constructions soient aussi utiles dans cent ans. Il est normal désormais de concerter largement avant de décider. Les espaces naturels seront très utiles pour résister face au changement climatique, préservons-les au maximum, même en Ile-de-France. Il y aura ainsi moins d'îlots de chaleur, et plus de terres nourricières : utiles face à la baisse des rendements moyens à l'échelle de la planète, pour développer une agriculture plus locale, pour diminuer autant que possible la dépendance alimentaire de la région, pour répondre à un besoin grandissant de reconexion des franciliens à la nature.
Mail 6957			X		X												Anonyme d'Achères a écrit : Non à la 2x2 voies. Projet complètement incohérent eu égard au réchauffement climatique, arbres abattus au profit de bétonisation, un trafic important de camions. Non à l'A104bis !
Mail 6958		X					X										Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir. Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser. Nous comptons sur la Commission d'Enquête et les équipes du SDRIF-E pour repousser définitivement ces demandes d'un autre âge.
Mail 6959			X		X												M. Julien LE GOFF de Saint-Germain-en-Laye a écrit : Opposition au projet de la liaison RD30-RD190 ou A104Bis. Ce projet va détruire une grande partie de l'eco-système et ne sert a rien sauf à enrichir Vinci.
Mail 6960																X	Anonyme de Gif-sur-Yvette a écrit : Inclusion du parc du CNRS dans l'armature verte. Je suis contre ce projet de SDRIF-E dans son état actuel. A Gif sur Yvette, l'armature verte doit englober les zones classés « N » du château et du parc du CNRS (et donc en particulier tout ou partie des parcelles CM0039, CI0072 et CI0224). Ces zones sont en effet contiguës de l'armature actuellement présentée sur la carte « placer la nature au cœur du développement régional ». Cette armature verte doit aussi être prolongée sur le terrain du CNRS actuellement boisé en continuité. D'une manière générale, il faut que la limite de l'armature verte soit suffisamment précise pour ne pas laisser planer de doute lors de l'établissement des documents locaux d'urbanisme.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Je vous adresse par la présente ma contribution à l'enquête publique sur le projet de modification du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF-E), porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir-la-Ferrière. Je tiens tout d'abord à exprimer mes vives inquiétudes concernant les répercussions potentielles de ce projet sur notre communauté locale. La proposition de construction de 1500 logements et d'une zone industrielle sur des terres agricoles exploitées depuis des générations soulève des préoccupations légitimes quant à la préservation de notre patrimoine naturel et de notre qualité de vie. En particulier, je souhaite attirer votre attention sur les lacunes flagrantes du projet en matière d'infrastructures et de services publics. L'absence de mesures concrètes pour pallier l'augmentation prévue du trafic routier, notamment sur la route départementale 354 déjà fortement congestionnée, constitue une grave préoccupation. De même, l'impact sur les services de santé, d'éducation et de sécurité publique n'a pas été suffisamment pris en compte, laissant craindre une détérioration de la qualité des services essentiels pour les habitants. La situation actuelle de la route reliant Lésigny à Ozoir-la-Ferrière est déjà alarmante, avec des embouteillages chroniques et des risques pour la sécurité des usagers de la route. L'ajout projeté de 5000 nouveaux habitants et de véhicules industriels ne fera qu'aggraver ces problèmes, mettant en péril la sécurité et le bien-être de notre communauté. De plus, l'absence d'améliorations prévues pour les transports en commun est inacceptable. La fiabilité du RER E est depuis longtemps remise en question, et il est impératif que des mesures soient prises pour renforcer et développer les alternatives de transport en commun afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle. En conclusion, je m'oppose fermement au projet tel qu'il est présenté actuellement. Je vous exhorte à prendre en compte les préoccupations légitimes des citoyens et à explorer des alternatives plus durables et respectueuses de l'environnement pour l'avenir de notre région. Je vous remercie de prendre en considération ma contribution lors de l'examen de ce projet crucial pour notre communauté.
Mail 6965			X						X							X	Anonyme de Mûrs-Erigné a écrit : L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles?
Mail 6966																X	M. Lionel DE GAYFFIER d'Issy-les-Moulineaux a écrit : Des arbres et des haies. Laissez pousser le recru arboré et les haies, c'est bien mieux que les délires paysagers qui coûtent un bras et ne marchent pas bien souvent. Plus de surfaces protégées et laissées tranquilles. Ecoutez des chants d'oiseaux enregistrés en marchant dans votre parc préféré, il en sera transfiguré !
Mail 6967							X									X	Anonyme de Paris a écrit : PROTEGER REELLEMENT LES ESPACES NATURELS. La protection des espaces naturels, agricoles et forestiers participe de toute évidence à atténuer les effets du changement climatique et à améliorer la résilience du territoire francilien, déjà très fragilisé. Pourtant, cet objectif se conjugue mal avec la poursuite du développement économique et démographique tel qu'il est souhaité par la région et cela se traduit par de trop nombreuses nuances et orientations réglementaires mettant à mal cette protection. Il est nécessaire de limiter fortement les dérogations possibles, de fixer des objectifs chiffrés et des règles prescriptives de conservation de ces espaces et de renforcer la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers de l'espace rural. L'intégration de ces remarques dans le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6968		X					X									X	<p>SDRIF permettra d'assurer l'habitabilité du territoire ainsi que la sécurité et le bien-être des franciliens.</p> <p>M. et Mme Gerard et Ghislaine CHARBONNIER de Montrouge ont écrit : Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Schéma Directeur de la Région IDF – Environnemental nous souhaitons alerter sur les projets immobiliers dans notre quartier sur l'avenue de la Marne à Montrouge 92. La municipalité de Montrouge a lancé trois projets immobiliers dans ce quartier, avec pour objectif de densifier les habitations et la population, et pour slogan « la densité heureuse ». Le premier projet proche de la station de métro Châtillon- Montrouge consiste à raser une zone pavillonnaire pour la remplacer par des immeubles hauts. Le second à l'autre extrémité au croisement des avenues Marne et Brossolette prévoit de démolir de petits immeubles vétustes mais ici encore pour faire place à des immeubles hauts. Enfin le troisième projet dit les « halles de Montrouge » au centre de l'avenue de la Marne prévoit de construire des immeubles de grandes hauteurs de 11, 12 et 13 étages sur un petit espace libéré par les Editions Législatives et un marché couvert cédé par la mairie. Nous sommes opposés à ces projets trop hauts, trop denses, trop bétonnés et pas réellement concertés avec les habitants. Tels que définis, ces projets auront des impacts négatifs sur la qualité de notre vie dans notre logement et dans notre quartier. Nous craignons un effet négatif pour les étés avec la formation d'ilots de chaleur, alors qu'aujourd'hui nous profitons d'un peu de vent qui circule dans les couloirs entre les immeubles devant et derrière notre habitation. Au niveau de notre habitation ce projet aura également des effets négatifs en termes de vue, étendue aujourd'hui mais qui sera obstruée par ce projet, en termes de luminosité et d'ensoleillement qui seront altérés et sans compter des nuisances sonores qui seront accrues. Tout cela en raison de la proximité des tours de grande hauteur et de la densité de population. Au niveau du quartier c'est essentiellement un projet de bétonnage avec des constructions trop massives, trop concentrées, trop hautes, qui vont entraîner une augmentation très importante de la population alors que nous avons déjà sur le quartier une des densités de populations les plus fortes de France. Ce qui va inévitablement amener des problèmes, avec des déséquilibres des services. Quid de la santé avec des médecins et des auxiliaires de santé qui commencent à se faire rares ? Quid aussi de la sécurité ? Pour les commerces, un restaurant...peut être une boulangerie...Avons-nous vraiment besoin d'un coliving ?? d'un nouvel espace de coworking ? De plus, nous sommes choqués par le discours de la municipalité sur ces projets qui nous abreuve de communication sur la création d'un "grand parc paysager" qui n'est en réalité qu'une allée piétonne entre les tours pour relier l'avenue de la Marne et Brossolette. Et également très déçus par la réunion publique d'information du 11 décembre 2023 en mairie qui sur le fond s'est limitée au visionnage du film publicitaire de Cogedim. Nous nous sommes rendus en mairie pour un rdv avec les interlocuteurs du projet « les halles » mais nous n'avons eu aucune réponse à nos questions ce qui montre qu'à ce stade rien n'a été anticipé en termes de mesure des impacts de ces projets de construction sur la vie des habitants de ce quartier. Ce quartier mérite des projets mais à hauteur humaine pour favoriser le bien vivre ensemble et des projets concertés avec les habitants.</p>
Mail 6969		X	X	X		X		X						X		X	<p>Mme Ghislaine SENÉE de Paris a écrit : Contribution de Ghislaine SENÉE, sénatrice des Yvelines (78), au projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France dit Environnemental.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>l'homme » (Catégorie 2B), qu'il s'agisse des extrêmement basses fréquences (ELF : classement 2002) ou des radiofréquences (RF : classement 2011). De plus en plus de personnes supportent difficilement cette exposition croissante aux ondes et leur vie devient difficile. Le prendre en compte pour l'avenir me semble primordial, pour ceux qui en souffrent déjà, et pour les autres qui ne sentent pas les effets néfastes sur leur santé, de même pour préserver la Nature, limiter ces rayonnements (antennes relais, pylones, etc...) me semble très important. Pour les animaux qui sont exposés, pour les végétaux qui s'en imprègnent. Je souhaite que toutes les décisions prises le soient sous le seul critère que ce soit bon pour l'être humain et son environnement : pour le bien-être du vivant.</p> <div data-bbox="1115 635 2020 1024"> <p>The image contains three documents. On the left is a French government decree titled 'Constitution de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES)'. The middle document is a map of France with numerous purple dots of varying sizes, representing ELF exposure levels. The right document is another map of France with a network of lines and dots, representing RF exposure levels.</p> </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	réseau vélo VIF) et les transports en commun. Les nuisances associées sont multiples : pollution, bruit, gaz à effet de serre (l'électrification n'étant pas un remède réel à tout cela), et atteintes aux espaces verts, à la biodiversité et aux continuités écologiques. Ceci concerne 192 km d'élargissements de voies et 56 km de voies nouvelles et ces projets doivent être stoppés. On peut citer en particulier le BIP (reliant les deux autoroutes A1 et A15) ou le pont sur la Seine à Athis-Mons. Les transports en commun doivent privilégier les lignes de proximité vraiment utiles directement aux habitants (comme le tramway T11) ; alors qu'il faut renoncer aux lignes lourdes, inadaptées, qui relient des pôles d'activité entre eux sans servir aux habitants, comme les lignes M17, M18 et M19. Elles contribuent à l'artificialisation et encouragent l'urbanisation comme au Triangle de Gonesse. Le SDRIF doit s'engager pour la décroissance du transport aérien en refusant toute extension des aéroports de la région. Plus généralement le SDRIF-E devrait s'attacher à lutter contre la dissociation entre zones d'emploi et zones d'habitat, à l'origine de nuisances liées aux transports et d'une moindre qualité de la vie, ce qu'il ne fait pas. Construction : répondre aux besoins autrement. Le besoin en logements doit être satisfait autrement que par la construction neuve et encore moins par l'artificialisation; le SDRIF peut et doit privilégier l'utilisation de l'existant (logements vacants, locations saisonnières, bureaux inoccupés sont abondants) plutôt que la construction neuve, et il peut aussi favoriser les systèmes d'habitat partagé. Les 36 nouveaux sites logistiques prévus occupent beaucoup d'espace pour un nombre d'emplois minime, et sont en grande partie liés à des modes de consommation dommageables pour le commerce local et l'environnement (importations longue distance, achat par internet, mode jetable...). Ils ne doivent pas être autorisés.
Mail 6973			X				X									X	Mme Corinne SUZANBE de Deuil-la-Barre a écrit : Opposition au projet du bip. Habitant Deuil-la-Barre depuis environ 30 ans, je constate que malheureusement la qualité de vie s'est nettement détériorée. En cause : le survol incessant d'avions, lié à la proximité de l'aéroport de Roissy, et surtout l'agrandissement régulier de cet aéroport, les vols de nuit sont aussi un énorme problème !! Bilan : la petite ville de Deuil n'est plus aussi paisible. Alors maintenant, HORS DE QUESTION d'ajouter encore des nuisances aux nuisances !! Déjà trop d'avions, pas envie de subir un trafic routier insupportable. ASSEZ DE BUIT DÉJÀ !! ASSEZ DE POLLUTION DÉJÀ !! PAS ENVIE DE VIVRE EN ENFER !! Laissez-nous le peu de répit qui nous reste. Merci de respecter notre qualité de vie, déjà bien mise à mal.
Mail 6974		X	X				X							X		X	Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : Le projet visant à modifier le SDRIF-E, porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir-la-Ferrière, prévoit la construction de 1500 logements ainsi que d'une zone industrielle sur des terres agricoles exploitées depuis des générations. Cependant, ce projet ne fournit pas de palliatif quant aux dommages qu'il va occasionner pour les milliers de résidents d'Ozoir-la-Ferrière, Lésigny et Férolles qui empruntent déjà la route départementale 354. Aucun ajustement crédible n'est proposé pour l'adaptation des services publics et des infrastructures publiques lié à l'augmentation de population. Les médecins généralistes, les enseignants tous niveaux, déjà en tension, les services de police municipale, nationale et de gendarmerie doivent augmenter en proportion et rien ne le garantit ! Au-delà du recrutement des personnels, qu'en est-il des écoles, des locaux de police à construire ? La route reliant Lésigny à Ozoir-la-Ferrière est devenue un véritable cauchemar pour les habitants, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir. Les embouteillages interminables transforment chaque déplacement en une épreuve, où les automobilistes sont contraints de faire face à une circulation dense et à des temps de trajet qui s'allongent de manière significative. La sécurité n'est plus garantie sur la N4 alors qu'une file de voiture roulant au pas, voire à l'arrêt, se forme déjà aujourd'hui régulièrement en amont de la sortie pour

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Ozoir! De plus, aggravant encore la situation, la route départementale 354 est déjà fréquemment utilisée comme alternative à la Francilienne constamment saturée et notamment lorsqu'elle est fermée plusieurs jours, comme récemment, lors d'un accident de poids lourd transportant des produits chimiques. En parallèle, aucune amélioration n'est prévue concernant les transports en commun ! Combien de bus supplémentaires et à quelle fréquence ? L'absence de fiabilité du RER E n'est plus à démontrer. L'ajout de 5000 nouveaux habitants ainsi que de véhicules industriels ne feront qu'aggraver considérablement les conditions de vie de ces populations. Définitivement, je suis CONTRE le projet de la Communauté de Communes les Portes Briardes et de la commune d'Ozoir-la-Ferrière.
Mail 6975			X													X	Mme Delphine KERHOAS de Menucourt a écrit : RD30-RD190. L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 6976			X													X	Anonyme de Brunoy a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.
Mail 6977			X													X	Anonyme de Carrières-sous-Poissy a écrit : Dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais on retrouve dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Île-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles. Autant nous reprogrammer a

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 6978			X		X											X	effectuer les erreurs du passé ! Mme Hoai Huong AUBERT-NGUYEN d'Andrésy a écrit : Je suis une habitante d'Andrésy (78). Mes enfants sont scolarisés à l'école élémentaire Denouval et au collège Saint-Exupéry d'Andrésy. Je m'oppose au projet routier - A104 bis / Pont d'Achères parce qu'il risque de détériorer terriblement la qualité de la vie dans notre ville, s'il se poursuit. Pour moi, ce projet doit être abandonné parce qu'il causerait des nuisances inadmissibles sur l'environnement, la biodiversité et la santé des habitants des villes qui se trouvent sur le tracé de la route envisagée. De plus, dans une époque de restriction budgétaire et d'inflation, je trouve indécent d'engager des fonds publics aussi importants pour un tel projet, c'est pourquoi je demande à ce qu'aucun financement ne lui soit accordé.
Mail 6979															X	X	Anonyme a écrit : Je voudrais apporter ma contribution sur l'adaptation de nos logements aux changements climatiques. J'ai pour ma part été confronté à un problème lorsque j'ai voulu remplacer mes fenêtres en bois par du triple vitrage en PVC. Les considérations d'urbanismes actuelles ne prennent pas en comptes le changement climatique. Je souhaiterais faire évoluer le schéma directeur sur les deux éléments qui pour moi sont incompatibles avec les PLU actuels mais sont des indispensables à faire évoluer pour relever ce défi. L'autorisation des dérogations au PLU si le matériau permet un gain conséquent en termes énergétiques. L'autorisation de ne pas respecter le PLU sur les couleurs des façades et ouvertures. En effet, les couleurs claires permettent de moins capter la chaleur du rayonnement solaire. C'est un outil passif qui est peu couteux, efficace et facile à mettre en oeuvre. Mais, dans de nombreuses communes, les ouvertures, les façades, toitures, etc. doivent être impérativement de couleur sombre.
Mail 6980			X		X					X		X	X			X	M. Nicolas GATTOLIN de Montreuil a écrit : Triangle de Gonesse Les environs de Gonesse sont le théâtre de nombreux projets d'artificialisation au rapport potentiel/cout très limité. - le métro 17 est réellement inutile en rapport à son coût, contrairement à d'autres lignes du Grand Paris, et ne diffère du RER B que par son passage à Gonesse. Il va couper et créer une gare en plein milieu du triangle de Gonesse, une des rares zones fertiles de proximité dans l'agglomération parisienne. - le BIP vient aussi élargir la coupure jusqu'ici limitée à la départementale, bien suffisante. Il est extrêmement important au vu de l'effondrement écologique actuel de promouvoir une résilience territoriale qui conserve ou recrée toutes les nécessités aux échelles locales (10km en zone urbaine), les nécessités incluant les espaces servant à la subsistance comme les zones naturelles et agricoles, des sols et eaux saines, les activités professionnelles concrètes au plus près des logements. Les continuités écologiques, une nécessité je le rappelle pour la survie des non-humains et donc aussi pour nous qui en dépendons, proposées à proximité du triangle sont par ailleurs fantaisistes, comme dans beaucoup d'autres communes... Il faut non seulement une largeur suffisante, mais aussi que ces corridors soient protégés des agressions notamment sonores pour qu'elles soient empruntées par la faune, par l'utilisation de haies a minima bosquets ou murs.
Mail 6981			X					X									Nathalie de Paris a écrit : Autoroute A104Bis (RD30-RD190). Ce SDRIF-E est à revoir car les cartes sont incohérentes avec la réalité du territoire. En effet les pastilles sont parfois placées à des endroits ne correspondant pas à la nature du terrain. Par exemple, sur Achères et Carrières-Sous-Poissy, vous mettez sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3 des pastilles de création d'espace vert alors que ce sont déjà des espaces verts, mais que vous avez prévu d'y faire passer la 2x2 voies, RD30-RD190, à plus de 44000 voitures/jour ! De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€. Aussi, par rapport à l'artificialisation des sols, vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artificialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% pour cela. Il est insensé de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et dont les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.
Mail 6982					X					X			X	X		X	Anonyme de Noiseau a écrit : Je m'oppose vigoureusement au projet de construction d'une prison sur des terres agricoles précieuses dans notre communauté. Un tel projet nuirait non seulement irrémédiablement à notre environnement local, mais compromettrait également les moyens de subsistance des agriculteurs et affaiblirait le patrimoine agricole de notre commune. Les terres agricoles sont une ressource finie et précieuse qui soutient non seulement notre économie, mais aussi notre mode de vie. Elles nous fournissent des produits frais cultivés localement, contribuent aux circuits courts et préservent la beauté pittoresque de notre ville-campagne. En convertissant ces terres en une installation carcérale, nous sacrifierions un atout irremplaçable pour des gains à court terme. De plus, la construction d'une prison sur des terres agricoles aurait des effets néfastes sur notre environnement. Elle perturberait les habitats naturels, contribuerait à la dégradation des sols et aggraverait des problèmes tels que la pollution de l'eau et la perte de biodiversité. De plus, le trafic accru et l'infrastructure associée à la prison viendraient alourdir davantage nos ressources et notre infrastructure déjà surchargées. Je comprends la nécessité d'infrastructures adéquates pour faire face aux défis sociétaux tels que l'incarcération, mais je crois fermement qu'il existe des emplacements alternatifs qui ne compromettraient pas notre patrimoine agricole. Je vous invite à envisager des sites alternatifs pour la prison qui ne sont pas situés sur des terres agricoles de premier plan et à donner la priorité à la préservation de notre environnement et de notre mode de vie agricole. Avec les élus, les citoyens sont unis dans l'opposition à la construction d'une prison sur nos terres agricoles. Madame la préfète, les membres de l'APIJ, sont invités à écouter les voix du peuple et des élus locaux à agir dans le meilleur intérêt de la durabilité et du bien-être à long terme de notre commune. Pour toutes ces raisons, je soutiens le SDRIF-E qui protège les terres agricoles de Noiseau et la pérennité de l'exploitation.
Mail 6983					X											X	Mme Marie FISCHER d'Eaubonne a écrit : Autonomie alimentaire et santé. Nous ne comprenons pas qu'un projet de schéma directeur sur 16 ans ne traite pas plus du sujet de l'autonomie alimentaire de la population. Toutes les études en matière climat et bio diversité poussent vers des circuits d'approvisionnement locaux et des produits bio. L'autonomie actuelle de la région est de 3 jours (cf. le covid). Qu'est-il prévu pour alimenter la population de la région d'ici 2040 en bio et circuit court ? Il faut déjà et rapidement prévoir de sanctuariser les terres de Gonesse et Saclay...
Mail 6984			X													X	Frédéric de Fougerolles-Saint-Valbert a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrézy, île si riche en faune ornithologique. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste.
Mail 6985			X													X	M. Arthur GUILLEMET de Magny-les-Hameaux a écrit : A104bis.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Projet à rebours des enjeux climatiques. Une honte quand on connaît les objectifs de réduction d'émission de carbone pour 2030 ...
Mail 6986		X	X		X			X						X			<p>M. Jean-Pierre MOULIN d'Épinay-sur-Orge a écrit : Avis complémentaire de la fédération Essonne Nature Environnement sur le SDRIF-E.</p> <p>A l'examen du projet de SDRIF-E soumis à enquête publique nous signalons « un développement urbain » inopportun limité au triangle formé par les 3 villes essonniennes d'Arpajon, Dourdan et Étampes. Comme signalé par l'association SAVAREN, notre attention a été attirée par les 2 pastilles de couleur rose clair de « Secteur d'urbanisation préférentielle » situées à proximité immédiate de la Nationale 20 au Nord-Est de la commune d'Étréchy d'une part, et au Nord-Est des deux communes formées par l'ensemble Étampes et Morigny-Champigny, d'autre part. « Placer la nature au cœur du développement régional » dans la révision du SDRIF, devenu SDRIF-E, n'est pas compatible avec de nouveaux projets d'urbanisation en proximité immédiate du site de la vallée de la Juine et de ses abords, site classé par décret du 18 juillet 2003 pour son intérêt pittoresque. En effet, outre le caractère pittoresque du secteur, ces possibilités d'urbanisation sont susceptibles de bouleverser la biodiversité du site classé de la vallée de la Juine, avec la présence immédiate du domaine départemental du Château de Chamarande, Par ailleurs, situé entre la voie ferrée Paris-Orléans et la route nationale 20 il est inutile de préciser que la nationale 20 constitue aussi un frein à une urbanisation potentielle du territoire concerné du fait de sa saturation quasi permanente. Enfin, un territoire constitué de terres agricoles cultivées doit être protégé en référence aux dispositions du Zéro artificialisation nette (ZAN). En soutien à l'association SAVAREN, nous demandons la suppression de ces deux pastilles d'urbanisation au Nord-Est d'Étréchy et au Nord-Est d'Étampes.</p> 
Mail 6987		X												X			<p>Anonyme des Essarts-le-Roi a écrit : Le SDRIF prévoit : 1. une construction de logements évaluée à 70 000 pour les prochaines années ce qui est</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	impossible dans une région déjà saturée avec une prévision de baisse de natalité importante. Il faudrait revoir ce nombre à la baisse 2. une zone d'activité sur les Essarts le roi de 32 hectares ce qui est contraire à la loi climat et résilience car sur les 32 hectares, 14 hectares de terres agricoles seront consommées au détriment de l'exploitation agricole actuelle. Je dis oui cependant à la réhabilitation de la zone dite Maisonneuve le long de la N10 sans consommation de terres agricoles. Il faudrait revoir le périmètre de la zone à la baisse d'autant que si c'est pour faire des espaces commerciaux il y a une nette augmentation de locaux commerciaux vacants à Coignières notamment ce qui est plutôt de mauvais augure pour la suite.
Mail 6988			X		X			X								X	<p>M. Olivier PENANHOAT de Montgeron a écrit : Veuillez trouver ci-après mes observations en réponse à la consultation publique sur le SDRIF-E. 1) Support aux positions de Montgeron en Commun. Je souscris pleinement aux positions affichées par l'association Montgeron en Commun concernant le projet HAROPA Port à Vigneux sur Seine, le projet de franchissement routier entre Athis Mons et Vigneux sur Seine, le principe d'une extension de la ligne 18 de Orly jusqu'à Montgeron, le projet de piste cyclable capacitaire entre Melun et Villeneuve-Saint-Georges, qui traverserait la forêt de Sénart ainsi que la pelouse de Montgeron, et l'observation faite dans le souci de préserver la biodiversité. 2) Dérogation à la loi ZAN sur l'Ile-de-France proposée par le SDRIF-E. Les objectifs de réduction de l'artificialisation des terres affichés dans le SDRIF-E à l'horizon 2040 conduisent à une réduction de l'artificialisation de 36% en 2040 par rapport à la période de référence (2011-2020) alors que la loi ZAN nationale fixe une étape intermédiaire avec une réduction de 50% en 2030. De plus, avec une étape intermédiaire aussi peu ambitieuse dans le SDRIF-E, il est extrêmement improbable que l'objectif ZAN soit atteint en 2050. Ainsi le SDRIF-E propose des objectifs qui dérogent à la loi ZAN. Il est donc indispensable de revoir cette hypothèse fondamentale du SDRIF-E. Il est en effet urgent de ralentir l'artificialisation des terres en Ile de France, pour préserver ses espaces naturels et ses terres agricoles. 3) Cible et hypothèse sur la population en Ile-de-France à l'horizon 2040 ? Le SDRIF-E précise que la population d'Ile-de-France est de l'ordre de 12 millions d'habitants (soit environ 18% de la population française). Sachant que l'évolution de la population conditionne énormément l'aménagement du territoire (en termes de mobilités, de logements, d'infrastructures diverses, avec éventuellement une pression sur l'artificialisation des terres), cette hypothèse manque. Sachant que cette région est déjà très densément peuplée, qu'une mégapole peut être asphyxiée par sa taille, et que la population doit être répartie de façon équilibrée sur tout le territoire, il serait souhaitable de stabiliser la population et de retenir explicitement une telle hypothèse dans le SDRIF-E. 4) Plafonnement du trafic sur les 3 aéroports parisiens. Alors que pour répondre à la menace du changement climatique la France s'est engagée à réduire les émissions de CO2 de 55% en 2030 par rapport à 1990, la croissance du trafic aérien sur les trois aéroports d'Ile-de-France (Orly, Roissy-Charles de Gaulle, le Bourget) est insoutenable malgré les améliorations technologiques en perspective (qui conduiraient au mieux à 20% de gain de consommation) et malgré l'introduction de kérosène de synthèse dont le volume risque d'être limité longtemps. Ainsi il s'avérerait nécessaire à minima et dans un premier temps, de plafonner le trafic de chacun de ces aéroports. Plus d'une centaine de communes d'Ile-de-France ont voté une motion fixant un plafond précis du nombre de mouvements sur chacun de ces aéroports, plafond voisin du trafic observé en 2022. Une telle hypothèse de plafonnement devrait figurer dans le SDRIF-E qui dans tous les cas ne contient pas d'hypothèse explicite dans sa version soumise à consultation. Pourtant l'hypothèse de trafic à l'horizon 2040 semble nécessaire pour dimensionner les accès divers aux aéroports (routiers/ transports publics).</p>
Mail 6989								X						X		X	<p>Mme Jocelyne BOULET de Noiseau a écrit : SANCTUARISATION DES TERRES AGRICOLES DE NOISEAU</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>« Le collectif citoyen actif et engagé pour Noisieu » a souhaité se rapprocher des habitants éloignés d'internet et du registre papier placé à Boissy-Saint-Léger pour les informer et leur permettre de s'exprimer sur le projet du SDRIF-E présenté par la Région. Et c'est avec l'accord de la mairie de Sucy-en-Brie que nous avons été présents sur le marché de la ville pour expliciter aux habitants la finalité du SDRIF-E. Plus précisément sur la volonté de la Région IDF de sanctuariser les zones agricoles de Noisieu. Alors que l'Etat souhaite faire amender le même document pour s'autoriser à artificialiser les mêmes zones afin d'y construire une prison. Après une rencontre avec la commissaire enquêteur lors de la permanence de Boissy-Saint-Léger à qui nous avons expliqué notre démarche, il a été convenu de réaliser une contribution collective recueillant les signatures des personnes rencontrées qui souhaitent soutenir la sanctuarisation des terres agricoles de Noisieu du SDRIF-E, contre l'avis de l'Etat. Aussi ce vendredi 15 mars 2024 nous avons déposé dans le registre papier de l'enquête public du SDRIF-E de Boissy-Saint-Léger 363 contributions en ce sens, 315 signatures de la contribution collective et 48 contributions individuelles. Contribution collective à l'enquête publique de la Région sur le SDRIF-E pour la sanctuarisation des terres agricoles de Noisieu en vue d'empêcher l'artificialisation des sols par l'Etat pour une prison :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Parce que les champs cultivés de Noisieu sont les derniers de la petite couronne. Ils contribuent à l'indépendance et souveraineté alimentaire de l'Ile-de-France. •Parce que les terres convoitées sont riches en espèces protégées et zones humides. Elles participent ainsi pleinement à la protection de l'environnement. •Parce qu'au 17ème siècle des drains ont été installés pour rendre les champs cultivables en raison de la zone très humide de la forêt de Notre-Dame qui les jouxte. Leur destruction, même parcellaire, aurait pour conséquence d'aggraver les inondations dans le bassin versant du Morbras, c'est-à-dire à Sucy-en-Brie et Ormesson-sur-Marne. •Parce que ces champs alimentent la nappe phréatique de Champigny, la plus grande d'Ile-de-France. •Parce que l'utilisation de friches industrielles (2700 en Ile-de-France soit 4200 hectares de disponibles) doit être un critère impératif de choix des grands projets pour dès aujourd'hui tendre vers le ZAN (Zéro Artificialisation Nette). •Parce que personne, citoyens, associations, élus et politiques ne trouve de sens à imposer ce projet au milieu de champs exploités. •Parce que l'agriculture a été placée par le premier ministre, Gabriel ATTAL, « au-dessus de tout » et par le Président de la République, Emmanuel MACRON « d'Intérêt Général Majeur ». <p>Je soutiens le projet du SDRIF-E arrêté par le Conseil Régional le 12 juillet 2023 qui place « l'armature verte à sanctuariser » sur les zones agricoles et espaces naturels de la plaine de NOISEAU pour les protéger . Avec l'orientation réglementaire n° 2 qui précise qu'au sein de cette « armature verte » toute nouvelle urbanisation est exclue. Et je demande expressément au Conseil Régional – lors du vote d'adoption définitif du SDRIF-E prévu à l'été 2024 – de ne pas donner suite à la demande de modification de l'État qui cite dans ses projets à inscrire dans le SDRIF-E celui de la prison de Noisieu sur 19 hectares. Je marque ainsi ma totale opposition à la destruction irréversible des terres agricoles cultivées de Noisieu pour un projet de Prison par l'Etat.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires		
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.		
																			
Mail 6990			X														X	<p>Mme Tania EL FASSI AMAL de Sarliac-sur-l'Isle a écrit : L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€. Nous ne voulons pas de ces projets dont nous n'avons pas les moyens ni besoin. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.</p>	
Mail 6991			X															<p>Anonyme de Vincennes a écrit : Opposition à la 104bis. Je ne souhaite pas ce projet.</p>	
Mail 6992			X				X											X	<p>Anonyme d'Achères a écrit : Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet génèrera une augmentation de trafic. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent. Enfin, ce projet est excessivement onéreux et repose sur des évaluations de coûts qui sont obsolètes et qui n'ont pas été remises à jour. Ainsi outre le fait que l'évaluation du coût de réalisation de ce projet est obsolète il va être à la charge du</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	département qui ne pourra donc pas faire d'investissement primordiale pour les citoyens : rénovations des lycées, développements des transports en commun et des mobilités douces... Le projet s'il est réalisé va endetter les collectivités locales pour de très nombreuses années et elles n'auront pas d'autres choix que d'augmenter les impôts locaux. Les habitants seront donc doublement pénalisés : atteinte irrémédiable à la qualité de leur environnement et augmentations des impôts pour financer la réalisation et l'entretien d'une 2*2 voies non nécessaires. Compte tenu de l'absence de mise à jour du coût de ce projet et du risque d'endettement des collectivités un tel projet devrait être préalablement à la Cour des Comptes pour que celle-ci donne son avis sur le volet financier de ce projet - coût et financement.
Mail 6993		X							X								M. Bernard AUVITY de Champs-sur-Marne a écrit : J'ai lu très attentivement la réponse fournie par l'association R.E.N.A.R.D : Rassemblement pour l'Etude de la Nature et l'Aménagement de Roissy-en-Brie et son District, et je rejoins totalement ses positions. J'ajoute que la construction de 70000 nouveaux logements va entraîner un trafic supplémentaire et une augmentation du taux de particules fines dans l'air, les habitants actuels ne sont surement pas prêts à en supporter les conséquences sur leur santé.
Mail 6994			X										X			X	Mme Alizée BRUHL d'Achères a écrit : L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !
Mail 6995			X		X									X			M. Alexis FRAISSE de Louviers a écrit : Il est urgent de ralentir ! En pleine crise climatique et face à l'effondrement de la biodiversité, l'heure n'est plus à la mise en 4 voies des routes. De tels aménagements entraîneraient fatalement une augmentation du trafic et de la vitesse, donc un insupportable accroissement des émissions de CO2. Cela détruirait en plus de vastes surfaces d'espaces naturels et agricoles, indispensables à notre survie. L'avenir est au contraire à la réduction de la vitesse et de l'espace alloué aux voitures et aux camions, au profit d'aménagement permettant la circulation en toute sécurité des vélos et autres véhicules écologiques à pédales. 2 Pièces jointes : - « Recommandations pour des routes cyclables à destination des collectivités locales en 13 pages » - ci-dessous première et dernière page.

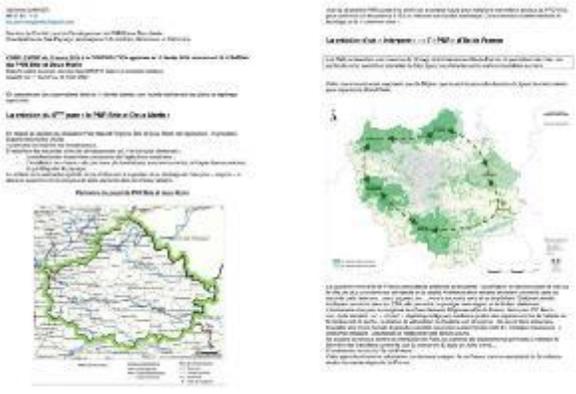
THEMES→																	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	1 Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	2 La densification	3 Les mobilités	4 Politique des logements	5 Les espaces verts et la biodiversité	6 L' activité économique et l' emploi	7 Le cadre de vie	8 La sobriété foncière et les ZAN	9 La qualité de l' air	10 La qualité des sols	11 Les énergies renouvelables	12 Les continuités écologiques et les trames	13 L' eau	14 L' agriculture	15 L' adaptation au changement climatique	16 Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>« Petit traité d'écomobilité » d'Alexis Fraisse de 66 pages. – ci-dessous introduction.</p> 
Mail 6996			X													X	Anonyme de Palaiseau a écrit : Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ?
Mail 6997														X			Anonyme de Feucherolles a écrit : Je milite pour préserver les terres agricoles sur le plateau.
Mail 6998			X													X	Anonyme de Poissy a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. Le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44000 v/j, génère un niveau sonore dépassant les niveaux admis par l'OMS. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !
Mai 6999														X			M. PAUL MOUSSARD de Groslay a écrit : Le document soumis est intéressant et complet même si toutes les actions envisagées ne sont pas entièrement explicites. Deux choses m'interpellent. La gare en plein champ à Gonesse que je trouve inutile. En plus elle supprime des terres agricoles que je pense nécessaires à l'alimentation des franciliens. Le BIP qui va occasionner des nuisances aux habitants concernés et qui est contraire aux transports en commun.
Mail 7000			X						X								Mme Marie-Claire MÉRY (Présidente Association GRAAL) de Palaiseau a écrit : Nuisances aériennes. Le dossier traite principalement de l'occupation territoriale lié au développement économique anticipé de la région à l'horizon 2040 résultant notamment de sa progression démographique (plus 50 000 hbts / an dans les années à venir). Un point très peu évoqué dans le dossier - si ce n'est au travers de l'augmentation de la circulation automobile - est celui de la pollution de l'air alors que c'est un enjeu important dans les années à venir en particulier la pollution de l'air liée au développement du trafic aérien. Alors que les nuisances sonores liées au trafic aérien ont fait l'objet de nombreuses études et de mesures d'accompagnement pour en limiter les impacts, la pollution de l'air par le trafic aérien et ses conséquences pour les habitants a fait l'objet de trop peu d'analyses. Le réseau DRAPO a réalisé du 28 Août au 25 septembre en septembre 2023 une Mesure de la concentration de dioxyde d'azote (NO2) sur deux points : rue du Saintot à Villeneuve-le-Roi à 520 mètres de l'extrémité est de la piste sud 07/25 d'Orly et au parc Gaston JANCKIEWICZ à Paray-Vieille-Poste à 300 mètres de l'extrémité ouest de la piste sud 07/25 d'Orly. Ces mesures font actuellement l'objet d'une exploitation par le laboratoire d'analyse Suisse Passam.ch. Ces initiatives sont intéressantes et les résultats seront livrées à la réflexion générale mais elles ne fournissent pas une vision exhaustive du problème. En revanche, les impacts de la pollution de l'air liée à la circulation routière sont désormais connus puisqu'il est estimé que la pollution de l'air est la cause de 48000 décès prématurés par an en France. Il conviendrait d'avoir le même type d'analyse pour le trafic aérien. Une étude récente sur Roissy conduite par AIRPARIF a bien identifié l'existence d'une concentration de particules fines dans l'air mais sans pouvoir dissocier l'origine entre le trafic routier et le trafic aérien donc difficile d'aller plus loin et d'en tirer des conclusions. C'est pourquoi nous demandons qu'à l'initiative de l'Etat une étude soit engagée sur la plateforme

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>aéroportuaire d'Orly afin de : - Lancer une campagne de mesure permanente avec des capteurs judicieusement positionnés des émissions de gaz polluant (Nox, particules fines, Co, dioxyde de soufre...) générés par les décollages et atterrissages des avions à Orly ; - Evaluer la population résidant dans le couloir aérien concernée par ces pollutions; - Evaluer les conséquences sur la santé des populations concernées (en lien avec des pneumologues, des cancérologues et des épidémiologistes). Nous demandons que cette étude soit financée par l'Etat, la région IDF et les autres collectivités territoriales concernées et fasse l'objet d'un comité de suivi auquel les associations participeraient. Un comité scientifique pour traiter les questions méthodologiques de cette étude devrait également être installé. Nous rappelons que le Conseil d'État a rappelé récemment qu'en raison de l'impact reconnu de la pollution atmosphérique sur la santé publique, c'est bien à l'État qu'il appartenait d'agir pour assurer ou rétablir une qualité de l'air ambiant correcte pour tous les habitants concernés.</p> 
Mail 7001	X	X	X		X		X	X	X	X			X	X	X	X	<p>M. KAMM (les Naturalistes des Terres) de Paris a écrit : Déroulement de l'enquête publique - manque de démocratie. La durée de l'enquête publique : 6 semaines, est très courte pour s'approprier un sujet aussi complexe et intriqué. Comment des personnes actives, avec des enfants, des activités sportives et culturelles... peuvent-elles trouver le temps de lire plusieurs centaines de pages pour comprendre les tenants et les aboutissants d'un tel schéma ? Le registre numérique ne permettait pas de faire des recherches par mots clés ou zones géographiques, ce qui auraient pu permettre aux citoyens de s'imprégner des différents avis et points de vue. Enfin, l'organisation d'une seule et unique réunion, un jeudi soir sur Paris, n'a pas permis une participation importante du public. C'est pourquoi les Naturalistes des Terres se sont associés à Extinction Rebellion, à la Coordination des Luites locales d'Ile-de-France et aux Soulèvements de la Terre, pour dénoncer, lors de la réunion du 29 février 2024, le peu d'informations et d'incitations à participer à l'enquête publique déployées par la région dans le cadre de cette enquête publique. D'abord, en incitant un maximum de citoyens à participer à la réunion publique et à s'assurer</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7004			X													X	Ce projet crée encore plus de macadam (artificialisation des sols) et ne permettra seulement d'aller plus vite d'un embouteillage à un autre. Anonyme de Paris a écrit : Non au projet d'A 104. 8 morts Ardèche - Gard cette semaine et ce n'est qu'un début. Continuons cette politique de la bagnole, du béton des autoroutes, des camions, etc... le monde court à sa perte.
Mail 7005	X		X		X			X				X		X			Anonyme de Montgeron a écrit : En pièce jointe la contribution de l'association Montgeron en Commun à l'enquête publique sur le SDRIF-E. 
Mail 7006								X									M. Arnaud BONNET d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : SDRIF sans E ? A l'heure du dérèglement climatique, la manière dont l'Ile-de-France est dispensée d'appliquer la loi ZAN (Zéro Artificialisation Nette) à la même hauteur que les autres régions de France va à rebours des recommandations scientifiques pour permettre un développement équilibré et pérenne du territoire français. Ce SDRIF qui n'a rien d'environnemental est une honte.
Mail 7007																X	Anonyme de Fontenay-sous-Bois a écrit : Les arbres adultes sont des monuments naturels qui visent à atteindre les objectifs fixés par le PLU du SDRIF en matière de santé, de sécurité, de régulation du climat ou encore d'accueil de la biodiversité. Le SDRIF doit donc imposer la conservation des arbres existants en milieu urbain. Or, très régulièrement des arbres matures sont abattus dans le Bois de Vincennes sans nécessité apparente. Sont-ils malades ou dangereux ? Des documents sont-ils documentés pour justifier leur suppression ? Peuvent-ils être consultés par les particuliers ? NON. Des spécialistes, des experts naturalistes attestent la viabilité de ces arbres et sont critiques sur la gestion du Bois de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Vincennes actuellement. Je suis donc opposée à ce PLU qui n'a rien d'écologique. Nous demandons un moratoire sur les Bois de Vincennes et Boulogne pour sauver les dernières forêts urbaines essentielles pour le climat et la température parisienne. Extension de la gare routière, abattage des arbres en face du Château, aménagements de restaurants dans le Bois, festivals à répétition... Sans oublier le projet de prolongement de la ligne 1 du métro sacrifiant 6 ha et retoqué par l'Autorité Environnementale, le SGPI et les Enquêteurs de l'Enquête Publique. Nous demandons que ce projet soit retiré de l' Enquête Publique. Nous disons Non à ce PLU qui n'a rien de bioclimatique.
Mail 7008			X													X	Anonyme de Cagnes-sur-Mer a écrit : Non à l'A104 bis. Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Ile-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ? Voir obs 6977.
Mail 7009																	Anonyme de Montmagny a écrit : Non au projet du BIP. Je suis contre ce projet qui va augmenter les routes du coup la circulation... la pollution. Nos espaces verts vont complètement disparaître déjà qu'il y en a peu... nos oiseaux ne seront plus qu'un lointain souvenir.
Mail 7010														X		X	Laurianne de Crisenoy a écrit : Prison Crisenoy. Je trouve déplorable qu'une prison soit installée sur des terres agricoles, à quelques kilomètres seulement d'un château historique et en bordure d'un village de 600 habitants. Habitants qui justement, sont venus chercher la quiétude de la campagne, de la nature et non les nuisances d'une prison (bruit, circulation de véhicules, etc...). Et ce alors que des friches sont disponibles à quelques kilomètres à peine et mieux desservies que Crisenoy. Les entrepôts poussent de partout en campagne, les zones industrielles également... où va-t-il falloir aller chercher la tranquillité et l'authenticité des villages de campagne ?
Mail 7011			X													X	Anonyme de Groslay a écrit : Non au BIP. Ce projet va détruire plusieurs dizaines d'hectares d'espaces naturels qui sont aujourd'hui des espaces de balades. Cette autoroute est totalement inutile et elle viendra ajouter de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore dans une zone déjà survolée à basse altitude par les avions de Roissy. Ce projet est aussi en totale contradiction des objectifs climatiques de la France.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7012			X														<p>Anonyme d'Orléans a écrit : A104bis.</p> <p>Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€. Nous ne voulons pas de ces projets dont nous n'avons pas les moyens ni besoin. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.</p>
Mail 7013																X	<p>Mme Séverine GARNIER de Saint-Ouen-sur-Morin a écrit : SDRIF-E PNR Brie et 2 Morins</p> <p>Je me permets de vous transmettre un complément à ma contribution au précieux travail de réflexion que vous menez pour définir le meilleur avenir pour la Région Ile-de-France. Pour cela, je vous joins deux fichiers :</p> <p>1- ma contribution : un fichier Image (PDF) dont le titre est « 240315 SDRIF-E contribution PNR enquête publique - complément ». Je vous remercie de bien vouloir en prendre compte, et vous félicite pour votre engagement à faire aboutir les beaux projets pour le devenir de notre Région.</p> 
Mail 7014		X															<p>M. Alain Gabriel Max SADAUNE de Lesigny a écrit : ABSOLUMENT CONTRE le projet envisagé à OZOIR et qui va se situer entre OZOIR et LESIGNY sur des terrains agricoles. Il faut délocaliser l'Ile-de-France et non pas entasser sur les moindres parcelles. Délocaliser pour le mieux vivre de chacun, délocaliser le travail, les habitations, mieux répartir sur tout le territoire Français.</p>
Mail 7015			X	X												X	<p>Anonyme du Mée-sur-Seine a écrit : Nous pouvons vous féliciter pour vos projets sur l'environnement en région Ile-de-France, en souhaitant que vous</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>puissiez faire le maximum. A l'ouest de l'agglomération melunaise existe la forêt de Bréviande (propriété d'Ile-de-France Nature). Cette forêt joue le rôle important de poumon vert pour les habitants locaux (régulation du climat, biodiversité, services culturels et sociaux...) Mais, apparemment, une menace pèse toujours, sur cet ensemble forestier : la construction d'une autoroute dans cette forêt, afin de limiter le trafic routier dans Melun (surtout les poids lourds) Il serait beaucoup plus simple de faire passer les poids lourds par l'autoroute A5, sans avoir recours à la construction d'une autoroute dans le bois de Bréviande. Si ce projet en forêt se concrétisait, avec un coût faramineux (cet argent serait plus utile pour l'Enseignement et la Santé) il fragmenterait la forêt et détruirait le front vert et diverses trames (verte, blanche...) en ayant en plus une forte incidence négative sur la biodiversité. Cette situation n'arrangerait pas l'accueil du public. L'itinéraire des camions par l'autoroute A5 protégerait aussi davantage la forêt de Fontainebleau, sans compter la baisse des collisions avec le grand gibier. La forêt de Bréviande mériterait d'être protégée en la classant par décret du Conseil d'Etat en forêt de protection. Quelques zones de cette forêt sont déjà protégées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - réserve de Sainte Assise - l'étang du Follet - réserve sur la commune de Seine-Port. <p>Le fait de protéger les sites naturels de la région favorise la faune et la flore sauvages. Dans cette optique, vous serait-il possible, au niveau de la région Ile-de-France, d'interdire la destruction inutile des ESOD (espèces susceptibles d'occasionner des dégâts) dites nuisibles. Comptant sur votre bon sens, nos petits-enfants vous remercient,</p>
Mail 7016			X	X												X	<p>M. Jean-François MICHEL d'Andrésy a écrit : Non à l'A 104 bis dans les Yvelines. Le projet de liaison entre la RN 190 et la RN 184 via le pont dit d'Achères doit être abandonné. Celui-ci va entraîner un surcroît de circulation sur tout le secteur donc une augmentation considérable des nuisances et des émissions de Gaz à Effet de Serre et détruire irrémédiablement des espaces naturels pour l'instant préservés. Ce projet, d'un autre siècle, ne tient absolument pas compte des menaces sur le climat et sur la biodiversité qui vont se concrétiser s'il voit le jour. A abandonner donc.</p>
Mail 7017			X													X	<p>Anonyme de Paris a écrit : Je suis contre le BIP. Ce projet à plus de 50 ans et est totalement inutile. Les villes concernées ne sont pas enclavées. Elles sont en plus survolées par les avions de Roissy à basse altitude dans l'axe de la piste. La zone où vous voulez construire cette 2x deux voies est notre seul espace naturel. Pourquoi nous infliger autant de nuisances et de pollution ?</p>
Mail 7018			X													X	<p>Mme Lisa JACOBS de Beauvais a écrit : Au sujet de l'A104 bis. Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrésy, île si riche en faune ornithologique. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines?</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7019			X													X	M. Emmanuel DUVIERS de Clamart a écrit : Transports et logistique Je vous fais part de mon avis concernant les projets concernant la logistique et les aménagements routiers ; ces sujets étant liés. Actuellement le fonctionnement non organisé ni régulé de la logistique aboutit à de nombreux camions source de nuisances comme la pollution et la congestion (avec d'autres inconvénients sociaux comme des mauvaises conditions de travail,...) ; il faudrait prévoir dès maintenant la connexion des hubs logistiques qui seraient créés ou rénovés aux infrastructures ferroviaires ou fluviales, moins polluantes, pour que les marchandises puissent arriver et repartir de manière efficace via le rail ou des moyens de transports générant peu de nuisance (vélo pour les fins de trajet, ...). C'est aussi une opportunité d'investir dans le développement d'une logistique efficace engendrant moins de nuisances, en modernisant par exemple le fonctionnement des hubs ferroviaires ou fluviaux de la région (ça permettrait probablement de minimiser les délais de traitement et les coûts). Concernant les projets routiers je pense qu'il serait préférable d'investir plutôt dans le transport public, par exemple en créant à la place des nouveaux tronçons des navettes ferroviaires, des voies dédiées aux transports en commun, ...L'idée est de tendre vers un système de transport intégré permettant de minimiser l'usage de moyens de transports trop gourmands en énergie comme la voiture individuelle.
Mail 7020		X	X													X	M. Guy DESAMAISON a écrit : Opposition au projet présenté par la commune d'Ozoir qui va générer de graves difficultés de circulation pour accéder au centre de la ville d'Ozoir pour les habitants de Lésigny.
Mail 7021			X				X									X	Anonyme de Sarcelles a écrit : Pas besoin du Bip qui dégraderait l'environnement, la santé des habitants et surtout il est invraisemblable que l'on puisse ne pas prendre en compte la proximité des écoles !
Mail 7022																X	M. Séverine GARNIER de Saint-Ouen-sur-Morin, a écrit : Je me permets de vous transmettre un complément à ma contribution au précieux travail de réflexion que vous menez pour définir le meilleur avenir pour la Région Ile-de-France. Ce complément concerne la commune de VAUJOURS (93). Pour cela, je vous joins un fichier : 1- mon complément à la contribution : un fichier Image (PDF) dont le titre est "240315 SDRIF-E contribution enquête publique - complément". Je vous remercie de bien vouloir en prendre compte, et vous félicite à nouveau pour votre engagement à faire aboutir les beaux projets pour le devenir de notre Région.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	
Mail 7023			X					X						X		X	<p>Mme Anne DUCET de Paris a écrit : Non aux projets RD30-RD 190 et BIP. Le projet RD30-RD190, situé à quelques mètres d'une zone ornithologique sur l'île d'Andrésey :</p> <ul style="list-style-type: none"> - augmentera le nombre de voitures sur les routes : + 14% des émissions de GES et de la consommation énergétique. - ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets - est prévu dans une zone de crue de la Seine alors que la Cour des comptes dénonce, dans son rapport du 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Ile-de-France - a un coût de 200 M€ - et ne permettra pas d'atteindre l'objectif ZAN en 2050. <p>En conclusion, les projets routiers de la RD30-RD190 dans les Yvelines et du Bip dans le Val d'Oise sont des projets inutiles, obsolètes, écocidares et polluants. Sanctuarisons les quelques terres arables encore épargnées et arrêtons de détruire le vivant.</p>
Mail 7024			X					X								X	<p>Anonyme de Poissy a écrit : Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artificialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64%. De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€ (et que la région a annoncé vouloir subventionner), et autres projets routiers comme le BIP. Il faut retirer le projet de 2x2 voies ! Nous ne voulons pas de ces projets, que l'on n'aura pas les moyens d'entretenir.</p>
Mail 7025			X					X								X	<p>Mme Bernadette BROU de Beauvais a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrésey a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus dans les Yvelines, et</p>

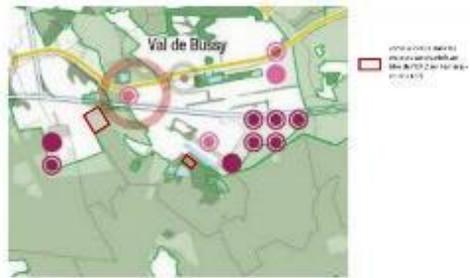
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Ile-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Je ne comprends pas d'ailleurs que vous mainteniez les projets routiers alors que votre trajectoire de baisse des artificialisations ne permet pas d'atteindre le ZAN en 2050. Voir obs 6977 et 7008.
Mail 7026	X		X	X	X			X				X		X		X	Association CEPAL de Palaiseau a écrit : Contribution de l'association « Citoyens engagés pour Palaiseau » Table des matières 1. Processus d'élaboration..... 22. Remarques générales sur le SDRIF-E..... 22.1 Enjeu de la Zéro Artificialisation Nette (ZAN)..... 22.2 Enjeu des Mobilités et des transports..... 22.3 Enjeu du Logement..... 33. Commune de Palaiseau..... 43.1 Secteur des Marnières et quartier Camille Claudel..... 43.2 Synthèse cartographique..... 53.2.1 La carte soumise à enquête publique..... 53.2.2 Les demandes de l'association CEPAL..... .64. Annexes..... 84.1 Annexe 1 : Déclaration d'utilité publique du quartier Camille Claudel – mars 2013.....

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<div data-bbox="1115 475 1288 518" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1115 534 1400 566" data-label="Section-Header"> <p>Charte de la Région de Bruxelles-Capitale - Charte régionale pour l'habitat et le projet de Schéma directeur de la Région de Bruxelles-Capitale</p> </div> <div data-bbox="1115 598 1400 726" data-label="Table-Of-Contents"> <p>Table des matières</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Processus d'élaboration 2. Références générales sur le SDHIF-E 2.1. Règles de la Zone d'Urbanisation Prioritaire (ZUP) 2.2. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.3. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.4. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.5. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.6. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.7. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.8. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.9. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.10. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.11. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.12. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.13. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.14. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.15. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.16. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.17. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.18. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.19. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.20. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.21. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.22. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.23. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.24. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.25. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.26. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.27. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.28. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.29. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.30. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.31. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.32. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.33. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.34. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.35. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.36. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.37. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.38. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.39. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.40. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.41. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.42. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.43. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.44. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.45. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.46. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.47. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.48. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.49. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.50. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.51. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.52. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.53. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.54. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.55. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.56. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.57. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.58. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.59. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.60. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.61. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.62. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.63. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.64. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.65. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.66. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.67. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.68. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.69. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.70. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.71. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.72. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.73. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.74. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.75. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.76. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.77. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.78. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.79. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.80. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.81. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.82. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.83. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.84. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.85. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.86. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.87. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.88. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.89. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.90. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.91. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.92. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.93. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.94. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.95. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.96. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.97. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.98. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.99. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) 2.100. Règles de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) </div> <div data-bbox="1115 790 1400 821" data-label="Text"> <p>Document en date de la signature de la Charte régionale pour une aménagement durable (septembre 2010)</p> </div> <div data-bbox="1355 861 1400 877" data-label="Text"> <p>Mars 2012</p> </div> <div data-bbox="1115 917 1400 965" data-label="Text"> <p>L'opinion de la Région de Bruxelles-Capitale est opposée à la diffusion de ce projet de Schéma directeur de la Région de Bruxelles-Capitale. L'opinion de la Région de Bruxelles-Capitale est opposée à la diffusion de ce projet de Schéma directeur de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> </div> <div data-bbox="1115 973 1400 1021" data-label="Text"> <p>Pour les mêmes raisons, il est proposé de conclure le présent document régional en indiquant que la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas en mesure de garantir la réalisation de ce projet de Schéma directeur de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> </div> <div data-bbox="1115 1029 1400 1077" data-label="Text"> <p>En ce qui concerne les aménagements en matière de mobilité durable, il est proposé de conclure le présent document régional en indiquant que la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas en mesure de garantir la réalisation de ce projet de Schéma directeur de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> </div> <div data-bbox="1115 1085 1400 1133" data-label="Text"> <p>L'opinion de la Région de Bruxelles-Capitale est opposée à la diffusion de ce projet de Schéma directeur de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> </div> <div data-bbox="1115 1141 1400 1189" data-label="Text"> <p>L'opinion de la Région de Bruxelles-Capitale est opposée à la diffusion de ce projet de Schéma directeur de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> </div> <div data-bbox="1115 1197 1400 1244" data-label="Text"> <p>L'opinion de la Région de Bruxelles-Capitale est opposée à la diffusion de ce projet de Schéma directeur de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> </div> <div data-bbox="1115 1252 1400 1300" data-label="Text"> <p>L'opinion de la Région de Bruxelles-Capitale est opposée à la diffusion de ce projet de Schéma directeur de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> </div> <div data-bbox="1115 1308 1400 1356" data-label="Text"> <p>L'opinion de la Région de Bruxelles-Capitale est opposée à la diffusion de ce projet de Schéma directeur de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	
Mail 7027			X				X									X	<p>Anonyme d'Andrésy a écrit : Opposition pour le pont d'Achères. Est-ce que vous même vous-même vous accepteriez de vivre à proximité de ce pont. C'est la vraie question de ce projet. Nous avons qu'une seule vie et bien qu'il y ait plus grave dans la vie, votre projet va gâcher la vie de beaucoup d'habitant. Pour quoi ? Pour de l'argent. Pour une question de flux. Lorsque cela ne nous concerne pas directement nous percevons les choses sous un autre angle. Mais ensemble et en annulant ce projet on obtient la reconnaissance de tous ce qui amène a sa propre reconnaissance. Seriez-vous plus heureux avec l'aboutissement de ce projet ? Non. Le bonheur réside dans les petites choses, auprès de vos proches. Encore une fois, accepteriez-vous de vivre à proximité de ce pont. Je ne pense pas. Je ne suis pas concernée mais je pense toujours à l'autre comme si c'était un être cher ou ma personne et cela nous amène vers un monde intérieur et extérieur meilleur.</p>
Mail 7028																	<p>Anonyme de Conflans-Sainte-Honorine a écrit : A104bis opposition Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Île-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent. Voir obs 6977, 7008 et 7025.
Mail 7029		X			X							X					Anonyme de Noisy-le-Grand a écrit : Préservation et trames vertes. Le bois Saint Martin acquis récemment par la Région IDF est en partie sur la ville de Noisy-le-Grand. Malgré une réglementation en principe stricte sur le statut préservé de cet endroit, la maire évoque régulièrement un projet de centre équestre avec plusieurs dizaines de chevaux et un axe routier pour les véhicules traversant le bois. Comment le SDRIF-E pourrait-il garantir la « sanctuarisation » de cette incomparable zone de biodiversité et poumon dans la région face à ce type de projet économique dont les conséquences sur la singularité et la richesse de cet espace seraient irréversibles (les environs étant déjà par ailleurs richement lotis en centres équestres, Bry, Croissy, Torcy, Roissy, Lésigny...)? Le bois Louis Lumière est un des rares espaces boisés dans la zone pastillée du RER Noisy-Champs. Situé dans une zone déjà hautement urbanisée, avec de grands immeubles et des dalles, il offre aux habitants une source de régulation lors des périodes de fortes chaleurs voire canicule et d'absorption en cas de fortes pluies, phénomènes extrêmes qui devraient se développer à l'avenir. Bétonner cette zone avec la construction de plusieurs centaines de nouveaux logements (un projet est déjà en cours à la lisière du bois et un autre est porté par la mairie et Epamarne sur cette zone boisée) est incompréhensible quand on considère les enjeux climatiques et sociaux. Le SDRIF E doit clairement délimiter et sanctuariser les espaces naturels actuels à ne pas détruire afin de répondre aux exigences de trames vertes, continuité écologique et gestion des cours d'eau car une fois ces espaces remplacés par des constructions neuves, plus aucun levier pour répondre à ces objectifs.
Mail 7030			X													X	Mme Carole MAZURIER d'Andrésy a écrit : Non à l'a104bis. Je vous confirme ma totale opposition au projet A104 bis qui est à la fois une hérésie écologique, économique et d'un autre temps. Nul besoin de créer une nouvelle route qui va générer encore plus de trafic et qui va détruire les rares espaces verts de la région. Le règne du tout béton était à la mode en 1970, depuis on s'est tous rendu compte qu'il fallait laisser des poumons verts aux régions de manière à éviter l'accroissement de la pollution. Pourquoi s'entêter dans un projet qui ne va satisfaire que quelques industriels au détriment de la faune, la flore et les habitants? Il est encore temps d'abandonner cette ineptie. Comme on dit il n'y a que les idiots qui ne changent pas d'avis !
Mail 7031			X														M. Marc ARNOULD d'Aulnay-sur-Mauldre a écrit : Opposition à l'A104Bis. Je suis allé à Paris la semaine passée dans le quartier place Maubert. Stationnement au parking. J'ai pu me promener, la circulation est quasiment celle d'un mois d'août. Oui, Paris a fait diminuer la circulation automobile au profit des transports en commun. C'est exactement ce qu'il faut faire en Ile-de-France. Actuellement, le même trajet de chez-moi (Maule 78580) en train me prendrait 3 heures : gare - correspondance à pied - métro - correspondance à pied. En voiture, je mets 2 heures porte à porte.
Mail 7032	X		X	X	X			X				X		X		X	Association CEPAL de Palaiseau a écrit : Identique obs 7026 (doublon).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7033			X				X		X							X	Anonyme de Garges-lès-Gonesse a écrit : La construction du BIP est une aberration notamment à l'est du département déjà fortement impacté par le bruit des avions, déjà très dense au niveau des voies routières et en matière de pollution...des écoles vont se retrouver au bord de la 4 voies... impensable, avec un risque sanitaire élevé... des études ont montré une diminution de l'espérance de vie face à la pollution et le bruit...enfin ce BIP va générer un trafic induit...plus de voitures et de camions...Quel élu du Conseil régional voudrait habiter près du BIP ? Le BIP c'est NON !
Mail 7034			X				X		X								Mme Aurélie GIRARD de Montmorency a écrit : Contre le bip. Nuisances sonores ajoutées à celles des avions. Pollution et dégradation de l'environnement, destruction d'espaces verts.
Mail 7035						X	X					X				X	M. Fabrice HAMELIN de Thorigny-sur-Marne a écrit : Elu d'opposition au sein de la commune de Thorigny sur Marne, j'apporte tout mon soutien au projet de SDRIF-E concernant la commune et plus particulièrement le classement de la tranche 3 de la ZAC des Vallières dans le Nord de la Ville. Le projet de la majorité municipale, inscrit dans le PLU, concernant cette zone d'activité est inadapté aux besoins réels de la commune et est en contradiction avec les priorités et ambitions environnementales du SDRIF-E. Non seulement les 10 hectares prévus pour accueillir une zone d'activité tout économique sont inutiles, mais ils vont entraîner une imperméabilisation d'espaces naturels disproportionnée, susciter un besoin d'infrastructures routières supplémentaires menaçant le corridor écologique de la Dhuis et provoquant des nuisances pour les riverains. Les emplois annoncés n'ont jamais été démontrés. L'enquête publique préalable à l'adoption du PLU communal a révélé l'opposition franche et sans ambiguïté des habitants au projet de la municipalité et proposé des solutions qui sont celles proposées aujourd'hui par le SDRIF-E. Cette zone doit être grandement réduite et accueillir des activités diversifiées pour préserver la qualité de vie des habitants de la commune. Au nom de Thorigny Démocrate et Solidaire, je m'oppose à l'obtention de la qualification de « secteur de développement industriel d'intérêt régional » pour cette ZAC.
Mail 7036			X														Anonyme de Carrières-sous-Poissy a écrit : Non au pont sur l'île de la Dérivation. Ce choix est un suicide. Ne vous étonnez pas si les citoyens choisissent de voter extrême ou de ne plus voter. Je n'ai rien de plus à ajouter si ce n'est la honte d'appartenir au genre humain et d'avoir voté. Vous ne pensez pas à l'avenir de vos enfants.
Mail 7037							X							X		X	Anonyme de Noiseau a écrit : Pourquoi imposer aux habitants un projet qui peut être réalisé ailleurs ? La construction d'une prison aurait un impact négatif sur l'environnement, notamment en termes de pollution atmosphérique, sonore et visuelle. Je me suis installé à Noiseau avec ma famille pour la tranquillité de cette petite commune et comme la grande majorité des habitants je suis contre le projet. Imposer la construction d'une prison ce serait aller à l'encontre de la volonté générale ! D'autres terrains qui ne sont pas détenus par des agriculteurs voulant travailler leurs terres sont disponibles. Alors pourquoi s'entêter sur la petite commune de Noiseau ? Une forêt à quelques kilomètres de Paris, c'est trop beau pour rester comme ça, il faut lui coller une énorme prison à côté?
Mail 7038								X						X		X	M. Nicolas GATTOLIN de Montreuil a écrit : Industrialisation à Goussainville.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	À l'est de la commune, contre l'aéroport CDG, on projette des dizaines d'hectares d'artificialisation à la place d'une zone naturelle. Des industries ont leur place à l'écart direct de la ville et de l'aéroport, seulement la cartographie à cet endroit n'est pas cohérente, en fonction de la carte tantôt il semble que toute la zone sera artificialisée, tantôt une petite partie au sud-est. Il convient de conserver un maximum de couvert vert du côté ville pour le bien des habitants aussi proches de nuisances sonores et cantonner les activités côté aéroport, tout en conservant de la surface agricole.
Mail 7039												X				X	<p>Mme Christelle PLUVINET de Roissy-en-Brie a écrit : Exclusion illogique de milieux naturels de l'espace sanctuarisé à Ferrières-en-Brie Sur les cartes 1 et 3 présentées dans l'enquête publique, des espaces naturels sont exclus des secteurs sanctuarisés, sans que cela ne soit justifiés par le Plan d'Aménagement régional. Il s'agit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'une partie de la forêt de Ferrières, propriété d'IDF Nature (établissement public régional) à l'Ouest de la commune, au bord de l'autoroute A4. Cet espace se trouve d'ailleurs sur le tracé d'un corridor écologique identifié au Schéma Régional de Cohérence Ecologique et permettrait de l'élargir à un endroit où il est fragilisé par l'infrastructure routière. - d'une partie du parc du Château de Ferrières, classés Monument Historique, et abritant de grands et vieux arbres avec la faune protégée associée (Chauves-souris, oiseaux...). <p>Je demande à ce que ces secteurs, indiqué sur un extrait de la carte 1 en pièce jointe, soit incluse dans les secteurs sanctuarisés au titre de l'OR 2.</p>
																	
Mail 7040		X		X				X									<p>Anonyme de Noisy-le-Grand a écrit : Artificialisation des sols. Dans les zones pavillonnaires, les divisions de lot conduisent à une artificialisation des sols : là où une maison était construite sur 600m², on retrouve désormais 3 maisons. Là où il y avait des zones naturelles boisées ou herbeuses (petit parc, jardin, zone naturelle), des immeubles sont construits. Des phénomènes d'inondation récurrents apparaissent. Les caves ou garages de certains quartiers ont été inondés à plusieurs reprises ces dernières années alors qu'il y a 20/30 ans, ces phénomènes étaient exceptionnels. Pourquoi construire des immeubles de 3 ou 4 étages avec une forte emprise au sol au lieu de construire des immeubles de 6 étages en laissant une zone</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	naturelle source de fraîcheur en été, de biodiversité, d'absorption des eaux pluviales et possible point de convivialité pour les habitants ? Pourquoi ne pas réinvestir les immeubles de bureaux désertés pour les transformer en habitation principale ? Et appuyer des lois restrictives sur les locations de courte durée qui ne répondent pas au besoin social de logement avec bail. Le SDRIF-E pourrait-il faire en sorte que les villes aient l'obligation de travailler sur ces réaffectations avec des objectifs chiffrés de transformation ? Certaines villes en Europe prennent cette direction pour trouver des solutions de logement autre que l'immobilier neuf.
Mail 7041														X		X	M. et Madame Stéphane et Odile YVARD de Savigny-le-Temple ont écrit : Ferme de Servigny. Nous nous sommes réjouis de la nouvelle dénomination du Schéma Directeur d'Île de France, qui s'est vu attribuer la mention « Environnemental ». De plus, la communauté d'agglomérations Grand Paris Sud Seine Essonne, Sénart, nous a proposé une nouvelle orientation politique : la « ville nourricière ». Cependant, nous souhaitons vous faire part de notre remarque pour que vous puissiez faire modifier ce document. Afin de nourrir les populations urbaines de Grand Paris Sud, il est indispensable de maintenir les exploitations agricoles qui subsistent encore sur son territoire, et qui peuvent encore maintenir un fonctionnement économique viable. A proximité du complexe commercial « Le Carré Sénart », la Cueillette de Servigny est fréquentée par de nombreuses familles dont nous faisons partie. Elle permet d'acheter des produits locaux frais, sains, non transformés. De plus cette cueillette est fréquentée par les différents groupes scolaires et centres de loisirs des communes environnantes participant ainsi à l'éducation à la santé et au développement du goût et de l'hygiène alimentaire auprès des enfants. L'ensemble de la population environnante est très attachée à ce lieu depuis de nombreuses années. De plus cette cueillette a permis durant la période de COVID de s'approvisionner dans d'excellentes conditions de sécurité sanitaire. Cependant, en marge des arguments énoncés ci-dessus, l'équilibre de cette exploitation agricole ne pourra subsister bien longtemps, si les autres parcelles cultivées autrement sont rognées petit à petit par un désir politique d'aménagement industriel ou autre autour de cette ferme. L'intégrité des parcelles de l'exploitation agricole de la ferme de Servigny doit être respectée. Nous vous demandons donc d'orienter le SDRIF-E afin que toutes les parcelles autour de cette ferme de Lieusaint, et notamment celle cadastrée en ZD n°16, dite «L'ORME CHIPEAU», ne soient plus menacées.
Mail 7042			X													X	Anonyme de Fons-sur-Lussan a écrit : Retrait du projet routier RD30-RD190 Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrézy, île si riche en faune ornithologique. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.
Mail 7043			X											X		X	Anonyme d'Aire-sur-la-Lys a écrit : Cette route 2X2 voies provoquerait une forte augmentation de la pollution atmosphérique et sonore. La santé de 10000 enfants est menacée ! Une quarantaine d'écoles sont situées le long du tracé du BIP. De plus, ce projet viendrait détruire une centaine d'hectares d'espaces naturels et agricoles. Ce projet est un non-sens !
Mail 7044		X															Mme Marjorie GARCIN de Montrouge a écrit : Observations suite à ma rencontre avec le commissaire enquêteur à Montrouge le lundi 11 mars 2024. LIRE

THEMES→																	Commentaires
←--Observations courriers ou mails																	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développés dans l'observation, le courrier ou le courriel.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques		
<p>NOTRE PDF pour les détails sur les 3 projets immobiliers monstrueux développés à MONTROUGE, dans le même quartier: des ensembles d'immeubles de 11 à 13 étages sur des surfaces pas si grandes que cela et surtout entourés d'autres immeubles. Une densification à l'extrême dans un quartier déjà bien occupé où il manque surtout des espaces verts. Montrouge est déjà la 5eme ville de France en nombre d'habitants. Nous vous remercions par avance pour la lecture du PDF qui complète des informations non données ou avec des incertitudes pendant notre rendez-vous. Nous espérons votre soutien pour trouver des compromis avec le Maire de Montrouge et les promoteurs immobiliers choisis (partenariat) pour chacun des trois projets, revenir à une taille normale de 5 à 7 étages, ce qui se pratique dans tout le reste de la ville. Nous voulons une égalité de traitement comme citoyen montrougien, et un peu plus de respect de la part de nos élus. STOP au greenwashing et non au COLIVING.</p>																	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	l'Essonne. A.I.C.E. (Association Intercommunale de Protection et de valorisation du Cirque naturel de l'Essonne).  
Mail 7047			X														M. Olivier SANCHEZ de Poissy a écrit : Plutôt que de créer une nouvelle autoroute, il vaudrait mieux utiliser la N184 entre l'a15 et l'A14. Pour moi, il me semble que les besoins en travaux pour tout passer en 2x2 voies et pour supprimer les carrefours ne sont pas immenses et cela réduirait fortement les problèmes.
Mail 7048			X													X	Anonyme de Clamart a écrit : Non à l'A104bis Ce SDRIF-E est à revoir car les cartes sont incohérentes avec la réalité du territoire. En effet les pastilles sont parfois placées à des endroits ne correspondant à la nature du terrain. Comme sur Achères et Carrières-sous-Poissy vous mettez sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3 des pastilles de création d'espace vert alors que ce sont déjà des espaces verts, mais que vous avez prévu d'y faire passer la 2x2 voies, RD30-RD190, à plus de 44000 v/j. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 7049			X														X Mme Marion GINOCCHIO de Conflans-Sainte-Honorine a écrit : Opposition A104 bis. Non respect de la faune ornithologique et flux routier plus important donc pollution et baisse des transports en commun.
Mail 7050																	X Mme Valéry MICHAUX de Bussy-Saint-Georges a écrit : Zac de la Rucherie. Contribution Valéry Michaux, élue à Bussy-Saint-Georges et à Marne et Gondoire (ci-joint doc avec photos) Dans le SDRIF 2030 il y a : 150 ha (6 pastilles de 25 ha). C'est sur cette base que la révision de l'ancien PLU de Bussy-Saint-Georges et le dossier de ZAC de la Rucherie de Bussy-Saint-Georges ont été basés. Dans le SDRIF-E il n'y a plus que 50 ha (5 pastilles de 10 ha). Il y a également une pastille de 25 hectares et une autre pastille de 10 hectares qui semblent plutôt être dédiées à l'extension de la ZAC du Bel-Air à Ferrières-en-Brie. Ainsi si le SDRIF-E était adopté en l'état, il ne serait plus possible d'urbaniser la ZAC de la Rucherie dans son ensemble avec l'échangeur sur la A4, nécessitant 150 hectares d'urbanisation (enquête ZAC close fin décembre 2023). La note du Préfet de Région (AJUSTEMENTS A PROPOSER AU VOTÉ DES ELUS REGIONAUX A L'ETE 2024 POUR METTRE LE SDRIF-E EN CONFORMITE AVEC LA LOI DU 20 JUILLET 2023) n'est pas beaucoup plus claire sur la question du périmètre exact de la ZAC de la Rucherie. Pourriez-vous apporter un éclairage sur ce point qui paraît

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Ferrière - 12/03/2024 09h56 - Registre numérique 1 PIÈCE JOINTE VILLE D'OZOIR LA FERRIÈRE - PRINCIPALES OBSERVATIONS CONCERNANT LE SDRIF-E (VERSION DU 12 JUILLET 2023).</p> <p>1. Zéro artificialisation net (ZAN) Rappel - Cet objectif vise à réduire l'artificialisation des sols, c'est-à-dire à réduire la consommation et l'urbanisation des sols agricoles, naturels ou forestiers pour atteindre l'absence d'artificialisation nette d'ici 2050. Ainsi, en 2050, aucun bâtiment ou route ne pourra être construit sur un sol naturel sans qu'un espace de taille équivalente ne soit renaturé. En outre, la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en oeuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols à renforcer l'accompagnement des élus locaux, dite loi « ZAN 2 », prévoit que ces obligations soient incorporées dans les schémas régionaux d'ici le 22 novembre 2024. De septembre à décembre 2023, le SDRIF-E a été soumis à l'avis des personnes publiques associées, de l'Autorité Environnementale et de l'Etat : - Le préfet de la région d'Ile de France Marc GUILLAUME s'est adressé le 30 octobre 2023 à la DRIEAT et à la présidente de la région d'Ile de France, en rappelant de respecter la loi 2023-630 du 20 juillet 2023 sur la consommation d'ENAF et donc de reporter l'application de 9 mois notamment du SDRIF-E (pour en tenir compte). - Ajustements demandés par la Communauté de Commune Les Portes Briardes (CCPB) : « Permettre le développement urbain au Sud de la RN4 (RD1004) en ajoutant une pastille de 25ha et une seconde de 10ha (Zone A (zones Agricoles) selon le plan de zonage du PLU actuellement applicable) », soit l'équivalent en population de la ville de Chevry-Cossigny concentrée entre le Clos de la Vigne et la RD1004.o 2018 - TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MELUN – N°1309483,1309484 en lecture du 2 février 2018 : décision d'annuler le PLU émis par délibération du 13 mai 2013 par la commune d'Ozoir-la-Ferrière suite notamment à l'avis défavorable de la commission départementale de la consommation des espaces agricoles concernant la création de la zone 2AU située au sud de la RN4 (terres agricoles). Selon l'avis du TA en date du 2 février 2018 : « La création de la zone 2AU (PLU version 2013) a été considérée entachée d'erreurs d'appréciation au regard, d'une part, du danger que présente les lignes électriques à très haute tension situées à proximité et, d'autre part, de sa délimitation qui ne tient pas compte des lignes de paysage, des chemins ruraux, de la circulation des engins agricoles et de la présence d'une zone humide de classe 2, ce qui rend le Plan Local d'Urbanisme (version 2013) incompatible avec le S.A.G.E. de l'Yerres ».</p> <p>2. Orientations réglementaires à respecter :</p> <ul style="list-style-type: none"> - OR7 – Lignes de rupture géographique naturelle ou artificielle. La commune d'Ozoir-la-Ferrière présente des délimitations naturelles à l'Est avec la ligne de chemin de fer, la forêt d'Armainvilliers et ses bois classés qui entourent la commune du Nord au Sud par l'Est, la RD1004 (ex RN4) au Sud et les lignes très hautes tension à l'Ouest. « Le SDRIF-E a pour objectif de faire respecter ces lignes de rupture géographique en interdisant une expansion urbanistique au-delà de ces limites ». - OR12 - Les unités d'espaces agricoles « Les unités d'espaces agricoles cohérentes sont à préserver. Les espaces agricoles sont inconstructibles ». - OR17 - Les espaces boisés et les espaces naturels : «Les espaces boisés et les espaces naturels doivent être préservés de toute nouvelle urbanisation, y compris s'ils ne figurent pas sur les cartes réglementaires du SDRIF-E ». <p>Zones d'activité - Un autre volet des propositions de la CCPB pour la commune d'Ozoir-la-Ferrière porte sur la transformation des zones industrielles en zones urbanisables à l'exemple de ce qui a été fait dans l'impasse de la rue Henri François (1000 logements). Ceci malgré l'existence d'industries opérationnelles dans des domaines de pointe situés au milieu d'un bassin communal de 5000 emplois selon la version 2020 du PLU.</p> <ul style="list-style-type: none"> - OR99 – Sites d'activité économiques : « Le développement des activités économiques se fait prioritairement dans

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>les espaces urbains existants. Les friches industrielles seront mobilisées prioritairement pour y redéployer des activités industrielles ».</p> <p>- OR100 – Sites d'activité d'intérêt régional : « Les sites d'activité d'intérêt régional doivent être sanctuarisés et leur attractivité renforcée. Les documents d'urbanisme doivent préserver ces sites prioritairement pour l'accueil des activités industrielles, leurs fonctions supports (entrepôts, commerce de gros, installations techniques et multimodales, stockage d'énergie, etc.) ».</p> <p>3. Remarques générales sur le SDRIF-E- La répartition géographique des 70000 logements neufs à construire chaque année selon les objectifs du SDRIF-E, soit la capacité d'accueillir en moyenne 28000 habitants par an (2,5 habitants par logement - 0,23% de la population d'Ile de France), n'est pas explicitement documentée.</p> <p>- Des orientations réglementaires mériteraient une obligation renforcée comme pour l'OR26 : « Il convient de pérenniser les espaces verts et les espaces de loisirs ». L'expression de cette réglementation devrait être remplacée par « les espaces verts et les espaces de loisirs doivent être pérennisés ».</p> <p>Compte tenu des éléments notifiés ci-dessus concernant la ville d'Ozoir-la-Ferrière, Il est demandé à la Région Ile-de-France de donner un avis défavorable aux propositions de la CCPB qui impactent des zones actuellement interdites à l'urbanisation sur des terres agricoles au Sud de la RD1004 et dans ses zones d'activité afin de :</p> <p>- Respecter simplement les orientations du SDRIF-E selon sa version du 12 juillet 2023 et de rester ainsi en conformité en particulier avec les OR7, OR12, OR17, OR99 et OR100, le ZAN,</p> <p>- Tenir compte de l'avis défavorable formulé par la commune de Férolles-Attilly par délibération du 15 février 2024 concernant la proposition de la CCPB sur le projet de la commune d'Ozoir la Ferrière. Cette motion rappelle le devoir de conserver cette zone verte (Sud RN1004) et d'éviter une concentration de véhicules et de circulation non compatible avec les infrastructures, les transports et les réseaux routiers déjà existants et déjà saturés (servant notamment actuellement de déviation en cas de saturation de la Francilienne).</p> <p>- Tenir compte de l'avis de la commune de Lésigny qui doit être également défavorable au projet de la CCPB selon la délibération à soumettre au conseil municipal du 14 mars 2024.</p> <p>- Permettre à la zone d'activité à l'Est de la commune d'Ozoir la Ferrière de poursuivre ses activités existantes dans des domaines stratégiques (aéronautique, automobile, nucléaire, numérique...) et de répondre aux besoins, également stratégiques, de se réindustrialiser.</p> <p>- Maîtriser et stopper l'expansion de l'urbanisation de la commune d'Ozoir-la-Ferrière déjà très impactée par la construction de 2850 logements sans compter ceux en cours et à venir permis par le PLU actuel. Ce sont bien l'application et le respect de ces mesures qui permettront d'accueillir favorablement les futurs Ozoiriens dans un environnement structurellement et organisationnellement préparé : fluides, crèches, écoles, soins, transports, associations... tout en respectant l'équilibre des villes voisines et en préservant son bassin d'emplois nécessaire à son développement économique. Bruno WITTMAYER Président de l'association ENSEMBLE pour OZOIR la FERRIÈRE.</p>
Mail 7052	X				X		X	X						X		X	<p>Collectif Nord Est Essonne TERRITOIRES EN LIENS de Draveil a écrit : THÉMATIQUE ACCESSIBILITÉ, DÉMOCRATIE, ÉDUCATION POPULAIRE ET PROXIMITÉ : PROPOSITION D'INTÉGRATION DES TIERS-LIEUX DANS LES OR Avis sur le projet de schéma directeur de la Région Île-de-France environnemental SDRIF-E arrêté au 12 juillet 2023. Ci-dessous le texte qui se trouve sur la PJ de la contribution : 48dd522e-c317-402c-ab74-3bbbab8e7143 "Le fichier est en cours d'analyse, il sera accessible sous peu". Territoires en Liens est engagé dans la transition citoyenne, écologique et sociale. Ses actions envers le public</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>reposent sur des valeurs de solidarité et de partage, d'écologie et de respect de l'environnement, dans une perspective de transition écologique et de bien-être social. Nous faisons partie du collectif pour une Transition Citoyenne (CTC), un réseau de 33 mouvements nationaux. Nous mettons aussi en lien les associations et les entreprises locales en transition et nous développons des projets tels que Territoires d'Expérimentations avec la création d'une assemblée citoyenne pour la démocratie alimentaire ou encore la caravane du Climat et de la Résilience. Nous avons organisé un atelier-débat en novembre 2022 à Draveil lors de la concertation sur le #SDRIF-Environnemental, horizon 2040 en partenariat avec l'association RENARD Ile-de-France. Le compte rendu accessible reflète la demande de services, d'équipements, d'agriculture de proximité, du développement des mobilités alternatives et de la nature en ville... Nous avons assisté pour l'enquête publique en cours, à l'atelier-débat du 11 février 2024 sur Vigneux-sur-Seine organisée par les associations locales de protection de l'environnement et du cadre de vie. Les associations de notre secteur Nord-Est Essonne sont très mobilisées contre les projets présentés par le SDRIF-E qui ont une incidence environnementale très forte sur la Saussaie des Gobelins à Vigneux-sur-Seine, nous les soutenons dans la préservation de ce réservoir de biodiversité et nous demandons aussi que les projets y soient en adéquation avec les enjeux écologique, climatique et la santé humaine. La priorité doit être donnée à la biodiversité en déclin, son effondrement est accru en Ile-de-France, à la renaturation des réservoirs et de leurs corridors ainsi qu'à l'agriculture paysanne pour rentrer dans le cadre de la sobriété et de la résilience alimentaire. C'est pourquoi nous soutenons aussi les projets qui développent l'agriculture urbaine. Notre avis et nos propositions sont en complément de leurs contributions et sur la thématique accessibilité, démocratie, éducation populaire et activités de proximité. Les associations et les habitant-es nous ont remonté des difficultés autant sur l'accessibilité et le décryptage des documents, aussi par défaut de temps personnel, que sur l'accessibilité réduite des permanences, à Vigneux-sur-Seine la porte est trouvée close et à Draveil la permanence n'est pas ouverte tous les jours. Au vu du dossier conséquent à éplucher et à lire, 15 jours de plus auraient peut-être permis à certain-es d'avoir un peu plus de temps pour l'étudier et de faire des propositions ; les plus jeunes qui sont parfois demandeurs d'accompagnement personnalisé comme les plus anciens avec qui l'accès au registre numérique n'est pas évident. De manière générale, il a manqué à la population locale une formation sur ce plan d'aménagement et son règlement régional d'urbanisme. Les associations de protection de l'environnement connaissant les sujets ont suppléé en faisant ce qu'elles pouvaient à leur échelle, mais une communication plus efficiente, plus large et des ateliers auraient pu être prévus en partenariat ou par les collectivités pour aborder ce qu'impliquent par exemple les orientations réglementaires et le zéro artificialisation nette sur leur territoire et leurs communes. Le Projet d'Aménagement Régional (PAR) reprend 6 fois le mot "tiers-lieux" d'abord dans l'introduction : " Nous devons donc urgemment développer des tiers-lieux pour ceux qui n'ont pas les conditions optimales pour travailler chez eux : aujourd'hui, 80% des salariés qui télétravaillent le font encore à leur domicile" puis dans : - Préserver le patrimoine industriel- Les leviers de la redynamisation économique - Des innovations pour déployer l'industrie en zone urbaine (commerces, tiers-lieux, artisanat, industrie innovante, chaînes de fabrication de quantités limitées, logistique urbaine, etc.) - Anticiper et encadrer les besoins liés aux transitions numérique et énergétique. Mais aucune orientation réglementaire ne le reprend pour permettre leurs installations. Le SDRIF-E aurait donc pu créer à l'instar des bureaux, du commerce ou de l'artisanat, une orientation réglementaire (OR) sur les tiers-lieux dans cet esprit de rapprocher le travail, les activités du logement, de la proximité, de la sobriété... Sachant aussi qu'un tiers-lieu n'est pas nécessairement installé dans une zone d'activités économiques, commerciales ou de logistique. Il est un lieu où les personnes se plaisent à sortir et se regrouper de manière informelle, situé hors du domicile et de l'entreprise. Ils permettent de mutualiser des espaces et des compétences,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	hybrider des activités et réunir des collectifs citoyens engagés, favorisant la coopération pour répondre aux enjeux de leur territoire. OR 65 : ajout de Tiers-Lieux Les documents d'urbanisme visent à renforcer les centres-villes existants et leur armature urbaine (transports collectifs, commerces, artisanat, services, loisirs, espaces verts, espaces publics, Tiers-Lieux etc.), ainsi que leur hiérarchisation aux différentes échelles (des centres-villes aux centres de quartiers), ce qui favorisera la diversité des fonctions et la densification des secteurs avoisinants. OR 66 : ajout de Tiers-Lieux. La production de nouveaux logements et de nouveaux espaces d'activités doit être accompagnée d'une offre en équipements collectifs, Tiers-Lieux et services permettant de répondre aux besoins [...]. Les équipements collectifs et les Tiers-Lieux favorisent la mixité d'usages et la réversibilité des bâtiments [...]. C'était par ailleurs une contribution des membres du comité des partenaires en 2022 : "Le modèle polycentrique est très globalement partagé, avec le souhait de disposer d'équipements et de services au plus près de chez soi, et de réduire ainsi les distances domicile-travail." et de gagner du temps ! Il apparait vraiment nécessaire d'inscrire les tiers-lieux dans ce règlement régional d'urbanisme et d'en faire un enjeu régional, avec une OR spécifique sur la base de l'OR 27 dans "3.2 améliorer les cadres de vie" par exemple, avec une pastille sur les cartes ? Pour la direction collégiale de Territoire en Liens : Gauvry, Naudet, Lindenmeyer, Romeur, Ozenne Annexe Tiers-Lieux verts. Proposition d'OR à ajouter au règlement: OR 66 bis : Les Tiers-Lieux d'intérêt régional représentés par les figurés 1 sur les cartes « Maîtriser le développement urbain », « Développer l'indépendance productive régionale » et « Placer la nature au cœur du développement régional », sont des espaces ouverts au public, à créer ou étendre. Ils constituent des « équipements hybrides » destinés notamment à rééquilibrer l'offre des secteurs déficitaires, ils peuvent être verts en complément de l'OR 27. Les documents d'urbanisme doivent permettre leur réalisation. Un tiers-lieu peut rester dans une logique urbaine pour héberger les personnes qui sont amenées à travailler loin du siège d'une société ou des bureaux de la fonction publique mais il peut aussi être conçu dans un autre cadre complémentaire plus en adéquation avec les enjeux de notre siècle. Nous parlons alors de Tiers-Lieux verts : Les tiers-lieux verts sont des lieux de partages de connaissances et d'activités avec par exemple un jardin partagé, mais aussi des espaces de nature à préserver au cœur des villes, ou bien encore des espaces préservant un maximum de naturalité ou de biodiversité, un lieu qui facilite la rencontre entre voisins et surtout entre habitants qui défendent le lieu et permet à chacun d'imaginer. Un lieu où des aliments comestibles soient présents et surtout un lieu qui génère un sentiment de nature. C'est l'environnement du tiers-lieu qui est modifié. Ce ne sont plus seulement des espaces de coworking et de télétravail, de friches culturelles, de fablabs, mais ils deviennent aussi nourriciers. En adéquation avec les enjeux écologiques, climatiques, sociétales et de santé, le bien-être du vivant, humains et non humains.
Mail 7053			X													X	Mme Laura FAIVET de Nantes a écrit : Contre votre projet Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Paris) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.
Mail 7054		X		X				X									Anonyme de Noisy-le-Grand a écrit : Identique obs 7040.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7055		X							X							X	Anonyme d'Eaubonne a écrit : La densification de l'urbanisation de la ville d'Eaubonne est suffisante au risque de diminuer encore les espaces verts qui aident à lutter contre la pollution de l'air. Il y a déjà les nuisances aériennes contre lesquelles on souhaiterait une interdiction des vols de nuit.
Mail 7056		X														X	Mme Dominique MARIE de Poissy a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet génèrera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !
Mail 7057			X		X									X		X	M. Yves DEKEYREL de Feucherolles a écrit : Observations sur l'avis de la CCGM (Personne Publique associée à la procédure) envoyé le 6 décembre 2023 Voir fichier joint.

Communauté de Communes Yvelines

Le conseil de développement de la Communauté de Communes Yvelines a délibéré le 14 décembre 2023 sur le projet de Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDA) de la Communauté de Communes Yvelines. Le conseil a adopté le SDA à l'unanimité.

Le SDA est un document qui définit les orientations stratégiques de l'aménagement et de l'urbanisme de la Communauté de Communes Yvelines pour les dix prochaines années. Il fixe les grandes lignes de la politique d'aménagement et d'urbanisme de la Communauté de Communes Yvelines.

Le SDA est divisé en plusieurs chapitres :

- Le chapitre 1 : Le cadre de vie et les enjeux de développement.
- Le chapitre 2 : Les orientations stratégiques de l'aménagement et de l'urbanisme.
- Le chapitre 3 : Les orientations stratégiques de la politique de l'habitat.
- Le chapitre 4 : Les orientations stratégiques de la politique de la mobilité.
- Le chapitre 5 : Les orientations stratégiques de la politique de l'énergie et de l'environnement.
- Le chapitre 6 : Les orientations stratégiques de la politique de l'économie et de l'emploi.
- Le chapitre 7 : Les orientations stratégiques de la politique de la culture, de l'éducation et de la jeunesse.
- Le chapitre 8 : Les orientations stratégiques de la politique de la santé et de la sécurité.
- Le chapitre 9 : Les orientations stratégiques de la politique de la participation citoyenne.

Le SDA est un document qui sera mis à jour régulièrement.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7058			X		X				X								<p>M. Gérard IFERGAN de Deuil-la-Barre a écrit : Je demande la suppression du projet du BIP du SDRIF-E car il amènerait le passage de milliers de voitures et de camion au centre de ma ville et donc aussi une forte pollution supplémentaire tant sur le plan sonore que respiratoire comme si les avions ne suffisaient pas. De plus il supprimerait les seuls espaces verts et un peu sauvages restants dans la ville.</p>
Mail 7059			X		X												<p>M. Jean-Alain LE GALL de Theix-Noyalx a écrit : Je suis totalement contre ce projet de 2x2 voies qui va à l'encontre de la protection de la nature, qui détruit des espaces verts et certainement des espèces protégées (faune, flore) tout cela pour le confort d'une minorité d'automobilistes qui souhaitent gagner quelques minutes sur leur trajets. C'est une aberration</p>
Mail 7060			X													X	<p>M. Pascal POTIER de Cergy a écrit : opposition à l'A104Bis. L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrésy, île si riche en faune ornithologique. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.</p>
Mail 7061			X													X	<p>Anonyme de Montgeron a écrit : A104bis. L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44.000 v/, génère un niveau sonore dépassant les niveaux admis par l'OMS. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-</p>

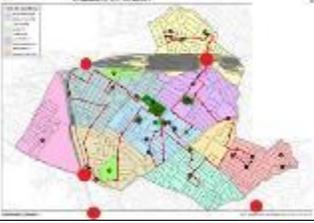
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !
Mail 7062		X	X											X		X	Anonyme de Lésigny a écrit : Je m'oppose au projet immobilier situé sur la commune d'Ozoir à hauteur du cimetière et du Stade (ainsi que sur les terrains juste en face) pour des raisons évidentes de saturation de la circulation automobile. La francilienne ainsi que la nationale sont énormément encombrées et les accidents y sont déjà trop fréquents malheureusement. De plus, la voirie qui mène à Lésigny n'est absolument pas du tout adaptée à une circulation dense de voitures, de camionnettes et de camions. Ce flux important augmenterait considérablement le risque d'accidents là aussi. Par ailleurs, à ma connaissance, les terrains agricoles humides ne sont pas constructibles, voilà encore une raison valable d'abandonner ce projet. Il existe probablement d'autres terrains plus adaptés dans notre région pour accueillir ce genre de projet d'ampleur. En vous remerciant de nous laisser l'opportunité de nous exprimer et en espérant que tous nos commentaires seront pris en considération.
Mail 7063			X														M. Michel BASA de Jouy-le-Moutier a écrit : Proposition sur les ouvrages routiers. * FRANCILIENNE, de l'A115 à Orgeval : OUI au tracé vert. Le choix est arrêté depuis le débat public de 2006 ! - Réalisation : 2035 ??? Dans l'objectif ???* L'AVENUE DU PARISIS, (ex ARISO, ex A87, ex BIP, ex... au gré des fluctuations, des tergiversations politiques...) OUI à la section entre Soisy sous Montmorency et Gonesse : il manque quinze kilomètres ! Bien sûr, ces deux liaisons sont absolument nécessaires à des milliers de Franciliens qui utilisent leurs véhicules pour aller travailler, pour travailler, et qui les attendent avec impatience...Mais pas réalisées n'importe comment : enfouissement, protections phoniques, intégration environnementale... Quand on veut, on peut, pour protéger les riverains : le DUPLEX (rocade ouest A86) n'est-il pas entièrement réalisé en tunnel ??? Certains disent non à ces projets (ainsi que d'autres liaisons) sans proposer de solution, car ils ne se positionnent pas pour l'intérêt général, mais pour des intérêts personnels ou politiques. Les projets de transports en commun (ex Grand Paris Express) n'apporteront pas de réponse globale, le véhicule personnel sera toujours nécessaire et utilisé, moyennant quoi il faut réfléchir à la source d'énergie non polluante pour le faire avancer. Madame la Présidente de Région, Madame PECRESSE, les Franciliens comptent sur votre arbitrage au-delà de toute considération politique pour que ne soient pas relégués en seconde zone sous prétexte de transition écologique par exemple, les projets déjà retenus, dont ceux évoqués ci-dessus, et qui sont nécessaires à la croissance économique de la région, et à la mobilité de tous. Où sont, qui sont les RAMBUTEAU, les Georges Eugène HAUSSMANN, les Paul DELOUVRIER du 21ème siècle ???
Mail 7064			X						X							X	M. Abraham BELKACEM de Soisy-sous-Montmorency a écrit : Une forte pollution atmosphérique et sonore : le BIP menacerait la santé et la qualité de vie des habitants ! Le projet impacterait fortement la santé de 124 000 Franciliens, habitants des quatre villes situées le long du tracé (Groslay, Sarcelles, Garges, Arnouville). La pollution atmosphérique est responsable d'un décès sur dix en Ile-de-France. Selon des études épidémiologiques, la pollution de l'air à proximité aux grands axes routiers provoque : de l'asthme et des troubles de la fonction pulmonaire ; des pathologies cardiovasculaires (infarctus aigu du myocarde...) ; la survenue de leucémies chez l'enfant ; une diminution de l'espérance de vie ; un retard cognitif et le développement de maladies neurodégénératives. Le bruit de l'avenue du Parisis s'ajouterait avec celui des survols aériens de Roissy, qui dépasse déjà les seuils recommandés par l'OMS. Le tracé du BIP passe dans la zone C du Plan d'exposition au bruit de Roissy. Le bruit est la seconde cause de morbidité environnementale derrière la pollution atmosphérique. Elle augmente les maladies cardiovasculaires, le diabète, l'obésité, provoque

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	des troubles du sommeil ainsi que des perturbations de la santé mentale et des systèmes immunitaire et endocrinien.
Mail 7065			X													X	Anonyme de Villeurbanne a écrit : Non à l'A104 bis. Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44000 v/j, génère un niveau sonore dépassant les niveaux admis par l'OMS. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants.
Mail 7066			X	X										X		X	M. Nicolas GATTOLIN de Montreuil a écrit : Plateau de Saclay et ligne 18. Comment peut-on "sanctuariser l'armature verte" et faire passer un ouvrage gigantesque dessus ? Au nord du plateau de Saclay des terres agricoles parmi les plus fertiles d'Europe sont menacées par le tracé choisi de la ligne 18. C'est encore un espace de proximité perdu pour notre résilience alimentaire, pour la seule raison qu'il faut desservir le CEA. Avec un ouvrage aérien surplombant la zone de recherche scientifique et militaire critique pour la France. Pourquoi pas un tram, moyen de transport le plus respectueux de l'environnement (bruit, emprise, risques) parfaitement adapté à la zone ? Par ailleurs cette ligne 18, dont le rapport intérêt/désagrément reste à prouver, traversant des zones urbaines enclavées entre des espaces naturels protégés, va permettre et entraîner une expansion rapide des zones desservies au détriment des espaces verts à sanctuariser...
Mail 7067		X	X	X	X		X	X	X					X		X	M. Alexis BONIFACE de L'Haÿ-les-Roses a écrit : Protection du Patrimoine et de l'environnement prioritaires. Les priorités du nouveau SDRIF-E devraient être données à la protection du patrimoine, de l'environnement et du cadre de vie de l'Ile-de-France. Or, ce n'est pas le cas. La région ne prévoit de réduire sa consommation d'espaces naturels que de 20 % sur la prochaine décennie par rapport à la précédente, contre 50 % dans les autres régions, comme l'impose la loi zéro artificialisation nette (ZAN). L'environnement de la région est fortement malmené depuis des décennies et cela s'est accentué avec le Grand Paris, les futurs Jeux Olympiques et certaines lois (SRU, ALUR, ELAN). Avec la livraison de certaines communes à la promotion immobilière, c'est tout une part de l'architecture pavillonnaire de la fin du XIXème et du début du XXème siècle de la région parisienne que l'on fait disparaître. Ces maisons construites sur des terrains peuplés d'arbres anciens ont fait le charme de nombreuses villes autour de la capitale. Tout raser pour y couler des tonnes de béton, c'est transformer ces îlots de fraîcheur en îlots de chaleur, ces îlots de biodiversité en îlots de béton. 18% des espèces en France sont menacées de disparition et l'Ile-de-France est particulièrement touchée par ce phénomène alarmant. En 2019, Les listes rouges de l'Union internationale de conservation de la nature (UICN) effectuées sur l'Ile-de-France révélaient que 31 % des 1600 espèces de fougères et plantes à fleurs, 27 % des papillons de jour, 30 % des chauves-souris et 39 % des oiseaux nicheurs sont menacés. L'urbanisation à outrance a évidemment une grande part de responsabilité dans ce terrible constat. L'artificialisation des sols engendre également de plus en plus d'inondations alors que l'eau de pluie ne parvient plus assez jusqu'aux nappes phréatiques. En 10 ans, 7000 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont été détruits en Ile-de-France pour laisser la place à des projets d'urbanisation. On poursuit l'enlaidissement et la détérioration du cadre de vie de la région parisienne au prétexte d'un besoin de logements.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Tout est concentré sur le Grand Paris pourtant déjà très dense et saturé alors que l'on abandonne, dans les régions alentour, de nombreuses villes moyennes qui perdent des services publics et, en conséquence, des habitants. L'occupation de logements et de bureaux vacants pourrait également permettre d'accueillir des personnes cherchant à se loger sans tout miser sur la construction de logements neufs. Conserver le bâti existant, surtout lorsque celui-ci est de qualité, doit être une priorité. Réhabiliter au lieu de détruire devrait être la norme dans la mesure où cela préserve des matériaux qui pourraient encore servir durant des décennies, voire des siècles, et les empêche de finir en gravats remplissant les décharges, souvent saturées en Ile-de-France. Les constructions nouvelles faites de matériaux ayant un fort impact sur l'environnement (béton notamment) ne devraient plus être tolérées. Les grands arbres, le climat, la qualité de l'air et la santé publique sont liés. Il n'est plus possible aujourd'hui, eu égard aux enjeux climatiques et sanitaires, de continuer à artificialiser les sols et à abattre des grands arbres. Ces derniers nous apportent tant : ils rafraîchissent l'air, absorbent les gaz polluants, captent les particules fines et très fines, fournissent de l'oxygène, maintiennent les sols, améliorent la qualité de l'air, isolent phoniquement, donnent de l'ombre, abritent des espèces animales, offrent de la nourriture, apportent un plaisir visuel à celui qui prendra la peine de le regarder et un plaisir olfactif à celui qui s'approchera de ses fleurs ou de ses feuilles... De nombreux chercheurs ont également démontré qu'être entouré d'arbres diminuait notre tension artérielle, renforçait nos défenses immunitaires, ralentissait notre rythme cardiaque et faisait baisser l'anxiété. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande 10 m² d'espaces verts par habitant. De nombreuses villes d'Ile-de-France n'atteignent pas ce chiffre et la politique de densification menée ne fait que le baisser. Le Grand Paris ne doit pas se faire contre les habitants qui s'insurgent de plus en plus contre ces projets dévastateurs qui défigurent leurs villes et entraînent pollutions et nuisances poussant les habitants de la région à vouloir en partir. Malheureusement, de nombreux grands projets néfastes pour l'intérêt général sont dans les tuyaux dans les mois et les années qui viennent : -Prolongement de la ligne 1 toujours souhaité malgré l'impact catastrophique qu'il aurait sur le bois de Vincennes et les communes traversées. -Projet routier du BIP dans le Val-d'Oise avec une centaine d'hectares boisés détruits. -Une cinquantaine d'hectares de terres agricoles menacée au sud d'Ozoir-la-Ferrière pour la construction de logements et d'une zone industrielle. -Le Triangle de Gonesse et ses terres fertiles est également en danger avec la construction d'une gare du GPE située au milieu des champs. La volonté d'urbaniser la zone est encore au programme malgré l'abandon d'Europa City. -Graves menaces sur les terres fertiles du Plateau de Saclay. -85 hectares de terres agricoles encore menacés par la construction de la ZAC de Val Bréon 2 en Seine-et-Marne. Et la liste pourrait être bien plus longue... Alors que la région Ile-de-France compte 12 millions d'habitants, pourquoi se priver de terres fertiles qui pourraient nourrir la population en circuits courts et assurer notre souveraineté alimentaire ? Quant aux forêts d'Ile-de-France, elles sont également malmenées par le réchauffement climatique et les insensées coupes rases. Le SDRIF-E ne semble apporter aucune solution concrète pour faire de l'Ile-de-France une région vivable, riche en biodiversité, limitant le réchauffement climatique et où les intérêts privés ne dictent pas leur loi. Nous le regrettons. Le Groupe National de Surveillance des Arbres (GNSA)</p>
Mail 7068			X													X	<p>M. Stéphane VOIRIN d'Andrésy a écrit : Contre A104 pont Achères. Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artificialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% De plus, les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44000 v/j, génère un niveau sonore dépassant les</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	niveaux admis par l'OMS. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ?
Mail 7069								X						X		X	Mme Christelle PLUVINET de Roissy-en-Brie a écrit : De la nécessité d'aller plus loin que le Z.A.N. en Ile-de-France. L'Ile-de-France est la région la plus peuplée et la plus dense de France. De ce fait, elle en a aussi toutes les nuisances en terme de pollutions, de nuisances et de sécurité...La volonté nationale d'aller vers le Zéro Artificialisation Brute, c'est-à-dire, d'imposer la compensation de toute nouvelle artificialisation par de la renaturation, montre la nécessité de freiner ce phénomène afin d'assurer la sécurité des franciliens (aggravation du risque inondation, des îlots de chaleur...), de limiter les impacts sur la santé (pollutions de l'air, de l'eau, du sol...) et d'améliorer le cadre de vie (atténuation des nuisances, végétalisation...). Mais la Région a décidé d'aller à rebours de ce constat en proposant un objectif peu ambitieux, lui permettant de maintenir le cap pour une région attractive et au rayonnement international. Mais il me semble que la priorité est ailleurs... La nécessité aujourd'hui va au zéro artificialisation brute, c'est à dire l'absence de nouvelle artificialisation, dans l'espace rural et à la renaturation brute dans l'agglomération parisienne. Ces demandes ont été portée par de nombreuses associations et de nombreux partenaires pendant la concertation mais la Région n'en a pas tenu compte. L'agglomération étouffe. Elle ne peut se densifier sans détruire le peu d'élément de nature qu'il lui reste, indispensable à l'habitabilité du territoire. L'espace rural est indispensable à la sécurité alimentaire. L'Ile-de-France ne tiendra pas plus d'une semaine en cas de pénurie. Dans le S.D.R.I.F., les mesures nécessaires se matérialisent par la conservation de toutes les terres agricoles. Ainsi, je demande à ce que la région revoit drastiquement sa trajectoire d'artificialisation des sols, afin de prendre en compte les vrais enjeux pour les habitants du territoire : non pas le développement économique et le maintien de l'attractivité et du rayonnement international, mais la sécurité, la santé et le bien-être des franciliens.
Mail 7070			X					X								X	Mme Lucie JOLIVET de Perpignan a écrit : Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artificialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Ile-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériore volontairement l'environnement et la santé des habitants. Voir obs 6977, 7008, 7025 et 7028.
Mail 7071			X													X	Anonyme de Saint-Ouen-l'Aumône a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Une étude sur les nuisances sonores n'est pas donnée en fonction du trafic prévu. De plus les flux allant vers la N 184 seront importants or cette zone est déjà saturée. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.
Mail 7072			X													X	M. Thomas AUBERT d'Andrésy a écrit : OPPOSITION AUX PROJETS ROUTIERS ET A LA LIAISON RD30/RD190 DANS LES YVELINES Parmi les objectifs environnementaux du projet de révision du S.D.R.I.F. exposés dans le Plan d'Aménagement Régional, l'ambition de la région est d'aboutir au Zéro Émission Nette (ZEN) de Gaz à Effet de Serre à l'horizon 2040 par la mise en place d'une mobilité des franciliens décarbonée. Pourtant, elle maintient des objectifs de développement des infrastructures routières, en contradiction avec cet objectif. Parmi elles, la liaison RD30/RD190 portée par le département des Yvelines me touche particulièrement, car mes enfants subiront la pollution, nos paysages de promenade seront défigurés par le "pont d'Achères", et les flux de circulation induits sur notre réseau routier empireront notre quotidien. Ce projet est par ailleurs très coûteux alors que les finances locales sont en mauvais état, donc le seul fait de le mener à bien et de devoir entretenir ensuite l'ouvrage obèrera nos capacités d'investir pour des solutions de déplacement et de transport plus vertueuses. Ce projet d'un autre temps ne peut trouver une justification qu'en s'appuyant sur une étude d'impact elle-même d'un autre temps : elle ne tient pas compte de l'évolution des comportements, les effets sur le trafic dans les départements voisins n'ont pas été étudiés... J'utilise énormément le vélo pour me déplacer et j'habite à moins d'1km du futur Pont d'Achères. Le département présente cette future liaison comme "exemplaire" du point de vue des mobilités douces par la présence de pistes séparées. Pourtant, l'accès au long viaduc se fera par de longs détours routiers tracés dans d'actuelles terres non artificialisées et pas par les bords de Seine : emprunter le pont représentera 4km de trajet à vélo sur des départementales très circulantes alors que la largeur de la Seine ne dépasse pas 500m. On prétend une nouvelle fois tenir compte des mobilités douces, mais elles ne servent que de faire-valoir à un projet destructeur, seul l'impact sur d'autres liaisons propres réellement utiles est réel, par l'absorption des crédits. J'ai de l'admiration pour plusieurs actions portées par la région Ile de France, qui mène une politique volontariste sur le développement des transports en commun, qui encourage énormément de projets vertueux locaux par les budgets participatifs, qui aide concrètement les franciliens à se mettre au vélo via Véligo et les subventions à l'achat... J'espère que le SDRIF-E sera corrigé pour ne pas encourager ce projet archaïque, ainsi que tous les projets de création de nouveaux axes routiers.
Mail 7073			X														Anonyme de Drancy a écrit : Prolongement de la ligne n° 7 de métro jusqu'à Drancy. Les 72000 Drancéennes et Drancéens connaissent parfaitement les difficultés rencontrées dans leurs déplacements quotidiens, que ceux-ci s'effectuent par bus ou voiture. Les principales artères sont embouteillées par des véhicules de plus en plus nombreux. Beaucoup de conducteurs se reportent dans les rues annexes, guidés par l'application Waze. Il faut compter une heure pour se déplacer d'un bout à l'autre de la ville aux heures de pointe. En effet, Drancy s'étend sur une superficie de 8 km², se situant à la 21e place sur les 124 communes de la Petite Couronne. Dans le cadre du Grand Paris, de nombreuses constructions d'immeubles ont remplacé les pavillons individuels, multipliant de fait le nombre de véhicules sur les routes. La population drancéenne va croître

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	considérablement ce qui multipliera les déplacements. Or Drancy est enclavée par plusieurs ponts (ronds rouges sur la carte jointe) qui congestionnent la circulation : le pont du Bourget (gare RER B), le pont de Drancy (RER B), le pont de Bobigny (rails de la future ligne 15, av. Henri Barbusse), le pont d'Avicenne (rails de la future ligne 15), le pont de Bondy (canal de l'Ourcq). C'est pourquoi le prolongement de la ligne 7 vers Drancy - avec au minimum une station à la mairie de Drancy - est ABSOLUMENT VITAL. Deux autres stations seraient aussi indispensables compte tenu de la croissance démographique et des nœuds sur la D30 : avenue Marceau et carrefour des quatre routes (intersection des avenues Barbusse et Jaurès). Depuis plusieurs décennies les Drancéennes et Drancéens ont hélas entendu les promesses électorales sans jamais voir la concrétisation du prolongement (notamment des lignes 5 et 15) être menée. Ces stations de métro seront pourtant essentielles à la vitalité économique de notre ville et de notre région, pour les étudiants, les travailleurs et les entreprises. Nous ne pouvons et nous ne devons plus attendre ! 
Mail 7074			X													X	<u>Amandine de Triel-sur-Seine a écrit :</u> Incohérence. Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 7075			X													X	<u>M. et Mme Luc et Marie MALET de Romorantin-Lanthenay ont écrit :</u> SDRIF 2x2 voies Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Île-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	
Mail 7080			X														M. Eric MILAN de L'Ile-Saint-Denis a écrit : Gardons la vocation ferroviaire de la Petite Ceinture. Avec l'accroissement de la population intra et extra-muros de Paris, Avec l'augmentation des besoins en déplacements collectifs. Avec la nécessité de relier entre elles aux limites de Paris les grandes radiales. Il est totalement indispensable de conserver le linéaire complet de la petite ceinture ferroviaire de Paris, et de lui conserver, bien entendu son caractère ferroviaire inaliénable et faisant toujours partie du réseau ferré National.
Mail 7081		X															M. Benjamin PETIT d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : Opposition projet de densification. Nuisance routière Infrastructures inadaptées Construction irresponsable Tous les jours, la route où se situe ce projet est embouteillée car les habitants de Lésigny, Férolles-Attilly, Servon ainsi que tous les usagers de la N104 qui coupent par cette route car cette dernière est saturée dès 6h du matin. Ce projet serait un véritable enfer pour les habitants de notre commune d'Ozoir-la-Ferrière.
Mail 7082			X					X								X	Mme Emmanuelle DAVID de Malakoff a écrit : Votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre des objectifs environnementaux que vous citez ! Ce SDRIF-E est à revoir car les cartes sont incohérentes avec la réalité du territoire. En effet les pastilles sont parfois placées à des endroits ne correspondant à la nature du terrain. Comme sur Achères et Carrières-Sous-Poissy vous mettez sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3 des pastilles de création d'espace vert alors que ce sont déjà des espaces verts, mais que vous avez prévu d'y faire passer la 2x2 voies, RD30-RD190, à plus de 44000 v/j. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	trafic. Je ne comprends pas d'ailleurs que vous mainteniez les projets routiers alors que votre trajectoire de baisse des artificialisations ne permet pas d'atteindre le ZAN en 2050 !
Mail 7083			X													X	Mme Jeannine BLANDIOT de Conflans-Sainte-Honorine a écrit : Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la Dérivation à 25m des maisons. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.
Mail 7084			X										X			X	M. Laurent TISSOT de Triel-sur-Seine a écrit : A 104bis, je m'oppose a sa construction. La construction de la liaison A104bis n'a plus de sens aujourd'hui. Nous devons limiter l'usage de la voiture et prendre davantage les transports alors pourquoi construire encore des routes. Cela n'a pas de sens ni aujourd'hui et encore moins demain. Goudronner la nature impacte le cycle de l'eau... vraiment au regard du changement climatique ne continuons pas à promouvoir le tout voiture avec ce projet. Merci de laisser tomber ce projet.
Mail 7085			X													X	Mme Audrey BOEHLI de Montmorency a écrit : Contre la A104bis. Je suis opposée à ce projet routier qui est une aberration écologique. Il faut investir dans les mobilités douces et décarbonées.
Mail 7086												X				X	Mme Valéry MICHAUX de Bussy-Saint-Georges a écrit : Extension de la sanctuarisation du parc du Génitoy au futur parc du Sycomore. Contribution de Valéry Michaux, élue de Bussy-Saint-Georges et de Marne et Gondoire (fichier joint avec photo). Lors du dernier semestre de l'année 2023, les citoyens de Bussy ont participé à une réflexion citoyenne à propos d'un parc qui doit se construire dans le prolongement du parc du Génitoy. Cette démarche participative a été animée par EPAMARNE. Ce nouveau parc n'existe pas dans le SDRIF-E, ce qui est dommage. On voit plutôt une pastille d'urbanisation en plein milieu qui correspond à l'extension du quartier du Sycomore. Ce parc est une bonne chose car il est situé en lisière du parc du Génitoy et offre ainsi une opportunité unique de créer une continuité écologique et urbaine entre les deux espaces verts. Cette continuité est essentielle pour la biodiversité locale et pour le bien-être des habitants, qui bénéficieront d'un espace naturel de détente et de loisirs plus vaste et plus accessible (OR 28). C'est aussi un parc à vocation pédagogique et environnementale qui prévoit la création d'une zone humide. Pour finir, ce parc préserve le cône de vue entre le château du Génitoy et le château de Jossigny, deux éléments importants du patrimoine local. Le projet de sanctuarisation du parc du Sycomore n'a pas été intégré dans le PLU dès le départ par la commune et par EPAMARNE. L'extension de la sanctuarisation du parc du Génitoy au futur parc du Sycomore s'inscrirait parfaitement dans les objectifs du SDRIF-E de préserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles.

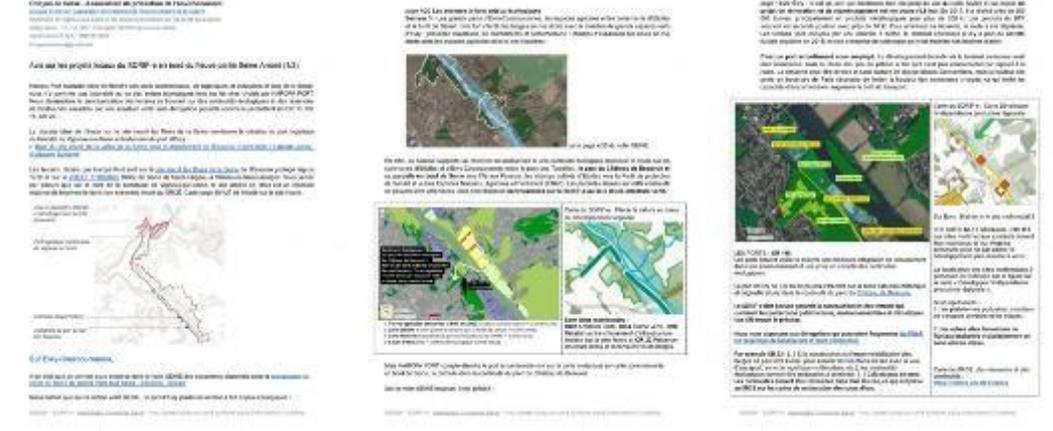
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	
Mail 7087		X	X		X		X	X								X	<p>Mme Irene FISCHER d'Esbly a écrit : "L'Île-de-France est aujourd'hui l'une des régions du monde qui dispose du réseau de transport le plus performant et le plus dense"... Performant, je ne pense pas. La Ligne P et notamment l'axe Paris Gare de l'Est-Meaux permet de desservir des secteurs à fort développement démographique et urbain. Depuis plusieurs années, les habitants des communes sur cette ligne ne peuvent plus se déplacer en train vers Paris à partir de 22h, 22h30 le week-end, ou en revenir au-delà de 22h31, 23h01 le week-end. Seules des options alternatives beaucoup plus longues et polluantes sont proposées en remplacement. Cet appauvrissement du nombre de trains circulants sur cet axe est accentué depuis plusieurs mois par la suppression régulière de trains en journée et le week-end, la plupart du temps faute de personnel. Cette dégradation porte atteinte à la circulation des voyageurs dans le secteur grande couronne de l'est parisien, alors que beaucoup dépendent de cette ligne pour travailler, entre autres ceux qui travaillent de nuit et ne peuvent se passer des transports en commun. Le temps supplémentaire passé dans des bus de remplacement est du temps de vie confisqué. L'autre alternative est de prendre sa voiture, ce qui augmente la pollution. Au lieu de construire de nouvelles lignes, il serait préférable de faire fonctionner correctement l'existant. Je relève également des projets de création de routes supplémentaires, ce qui est contradictoire avec toutes ces belles intentions que je peux lire dans le document du SDRIF (ZEN et ZAN). A propos de ZAN (Zéro Artificialisation des sols), je me permets de remarquer qu'une "renaturalisation" ne remplacera jamais la richesse de biodiversité d'une forêt ou d'un espace naturel existant depuis des dizaines d'années, voire plus. Lorsque je vois les ambitions de construction de logements, je suis dubitative quant à la mise en pratique de la protection de l'environnement envisagée. Je vois chaque mois de nouveaux immeubles sortir de terre (des terres agricoles), et d'autres projets sont déjà autorisés. Rien que dans la commune de Coupvray il s'agit de plusieurs milliers de nouveaux habitants, de plus dans un contexte de dégradation des transports en commun. Un autre projet est en cours de réalisation (le port fluvial de Coupvray) qui est un non-sens écologique avec la destruction d'une forêt ancienne pour construire</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	600 logements, loin de toute gare. Aussi, si autour des gares l'objectif est de construire en hauteur, la destruction des pavillons anciens va se poursuivre. Or, la préservation du patrimoine contribue au cadre de vie et à la mémoire d'une ville.
Mail 7088			X													X	M. Eric MILAN de L'Ile-Saint-Denis a écrit : Le projet de BIP est un projet routier d'un autre temps qui ne résous aucun des problèmes auxquels il est censé remédier. Il n'y aura pas moins de congestion automobile. Le projet va créer un appel d'air supplémentaire contribuant à l'encouragement de l'automobile alors que son usage doit être découragé. La pollution va être augmentée. Des terrains vont être artificialisés. Pour toutes ces raisons : Non au BIP
Mail 7089			X														Anonyme de Malakoff a écrit : Objectif écologique : zéro ! L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Paris) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines !
Mail 7090																X	Anonyme de Magnanville a écrit : En raison des facteurs environnementaux et de la proximité de la future prison avec les maisons et les lieux d'éducation, il n'est pas concevable de construire une prison sur les sites 1 et 2 à Magnanville.
Mail 7091			X						X			X	X	X	X	X	Anonyme des Lilas a écrit : Contre l'augmentation de nos émissions de gaz à effet de serre - contre la construction d'un pont et d'un port industriel à Vigneux sur Seine. Je participe à cette enquête publique bien consciente qu'elle servira à légitimer le développement économique en priorité malgré le « E » pour environnement rajouté au SDRIF. Le commissaire enquêteur rendra un avis sur le dossier et sur nos contributions, il sera certainement favorable comme la plupart du temps... et si cette fois ce n'est pas le cas, et que son avis est défavorable et bien celui-ci est uniquement consultatif... Alors la région IDF et l'état français continueront à faire passer le développement économique en priorité plutôt que de tout faire pour nous permettre de continuer à habiter la terre ! Le dérèglement climatique est lié aux activités humaines (CO2), ce n'est pas une opinion, il y a consensus scientifique et maintenant tout le monde est informé : nous devons drastiquement diminuer nos émissions de gaz à effet de serre et nous adapter au changement climatique. Alors, je suis contre le projet de Franchissement de Seine d'Athis-Mons à Vigneux. Cette nouvelle infrastructure routière ne permettra pas de réduire nos émissions de gaz à effet de serre bien au contraire elle va y contribuer avec l'augmentation du trafic routier induit. Ce projet est inacceptable car nous savons que plus les actions de réduction des émissions seront importantes et RAPIDES, plus on limitera la casse ! (Lire le 6 e rapport de synthèse de 2023 du GIEC qui consacre un chapitre à la sobriété si nécessaire). Je suis aussi contre le projet Haropa port à Vigneux-sur-Seine. Je ne consens pas à sa réalisation car cela entrainera l'artificialisation d'un réservoir de biodiversité, qui en plus est dans une zone d'expansion des crues. Des terres agricoles et boisées seront détruites et cela amènera un fort trafic de poids lourds et à nouveau d'émissions de CO2. Enfin, notre région densément peuplée et urbanisée est vulnérable aux vagues de chaleurs, inondations, sécheresse et ses conséquences, retrait-gonflement des argiles, impacts sur la ressource en eau... Il est donc indispensable de s'adapter et de maintenir la diversité de notre écosystème. Je

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	demande que soient sanctuarisés intégralement tous les réservoirs de biodiversité par une armature verte. Aucune exception à cette règle ne devrait figurer dans le SRIF-E, l'urbanisation ne doit pas être possible dans les corridors donc ôter les pastilles roses (OR 82), violettes (OR 84) et les trèfles verts (OR 27). Pour nos enfants, pour le vivant !
Mail 7092		X				X	X		X					X			Anonyme a écrit : Opposition projet de densification à Ozoir-la-Ferrière 77330 - 1500 logements et zone industrielle. Nous nous opposons fermement à ce projet de construction complètement démesuré. En effet, ce projet serait situé à l'entrée d'Ozoir-la-Ferrière, en venant de Pontault-Combault, en sortant de la Nationale 4 et en allant sur Lésigny (77). Actuellement, cet axe est déjà complètement saturé même en journée par les voitures qui contournent la Francilienne très encombrée et qui sortent à Férolles-Attilly ou à Lésigny, ou également celles qui entrent sur Ozoir par la nationale 4 en provenance de Pontault-Combault, sans parler des parents qui déposent ou récupèrent leurs enfants à l'école Ste-Thérèse d'où bouchons continus. Ozoir-la-Ferrière a déjà de nombreuses constructions d'immeubles en cours qui vont avoir des impacts énormes sur notre cadre de vie car les infrastructures ne suivent pas, parkings de la gare RER saturés, écoles, médecins insuffisants qui sont soit en fin de carrière, soit n'acceptent plus de patients et ce, depuis de très nombreuses années, beaucoup d'ozoiériens n'ont pas de médecin traitant. Mais aussi, encore plus de nuisances sonores, polluantes. Et de surcroît encore une zone industrielle !! Donc des semi-remorques pour les livraisons qui vont encore augmenter les bouchons et la pollution, alors qu'Ozoir a déjà une zone industrielle de l'autre côté de la ville, avec de nombreux bâtiments délabrés et vides qui pourraient être réhabilités. C'est un projet qui n'a aucun sens, sur une zone inondée à longueur d'années et sous des lignes de haute-tension!! Ce sont des champs cultivés, nous avons besoin de sols agricoles et naturels autour des villes. En un mot ne donnez pas suite à ce projet qui aurait des conséquences catastrophiques sur notre ville.
Mail 7093							X									X	M. Julien BABILLOT de Magnanville a écrit : Je suis contre la modification de la zone d'urbanisation privilégiée pour l'implantation de la prison sur la commune de Magnanville. Planter une prison dans une commune qui s'apparente à un village, c'est la destruction garantie du magnifique cadre de vie actuel. C'est valable pour Magnanville mais également pour les communes très proches.
Mail 7094		X	X				X							X			Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : Projet de la Communauté des Communes Portes Briardes sur la commune d'Ozoir-La-Ferrière. Le projet d'urbanisation des zones agricoles de la zone sud de la RN 4 est contraire aux prescriptions de plusieurs orientations réglementaires du SDRIF-E définies en 2023. La construction de logements et d'une zone industrielle ne respecte pas les lignes de rupture géographique qui sont des lignes naturelles. (OR7) Les zones agricoles doivent rester agricoles et non constructibles (OR12) - d'une part pour préserver l'environnement et la faune et éviter le bétonnage outre mesure ne permettant plus aux sols de pomper les eaux de pluie. Le SAGE de l'Yerres préconise d'ailleurs la préservation des milieux naturels. - d'autre part pour éviter l'engorgement des routes de Férolles et Lésigny vers Ozoir-La-Ferrière ainsi que la RN4 venant de Pontault-Combault, celles-ci sont déjà saturées aux heures de pointe et régulièrement dans la journée quand la Francilienne est bloquée et c'est souvent le cas. - et enfin la construction de logements supplémentaires n'est pas compatible avec les équipements publics de la ville qui paraissent déjà insuffisants au vu des multiples logements qui se construisent en ville et à venir. Gardons nos espaces boisés, nos espaces naturels, ils doivent être préservés de toute urbanisation (OR17). S'il y a vraiment nécessité d'un développement d'activités économiques, il ne peut se faire que sur des espaces urbains existants (OR99). Il semble plus judicieux de favoriser les équipements publics tels qu'école, crèche, centre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	médical, parc, résidence-senior... Il est plus que temps d'arrêter l'escalade bétonnage à outrance et de préserver notre environnement.
Mail 7095			X		X												Anonyme de Montmorency a écrit : Je suis opposée au BIP un projet catastrophique qui détruirait des milliers d'arbres et dizaines d'hectares d'espace naturel, en contradiction avec les connaissances scientifiques qui demandent de préserver le climat, la biodiversité et les sols. Il faut abandonner ce projet !
Mail 7096			X														Mme Corinne MASINO de Paris a écrit : Petite ceinture SNCF La voie ferrée de la Petite Ceinture devrait être réouverte à la circulation de trains, en vue d'un gain en temps et confort, car le tramway est saturé, tout comme le boulevard périphérique. Les projets de promenades plantées devraient tenir compte des circulations à venir, en se tenant à l'écart des voies ferrées. Des riverains de promenades plantées se plaignent du comportement incivil de certains utilisateurs : tapage diurne et nocturne, envois de projectiles sur les fenêtres, dégradation de la végétation, dégradation des ascenseurs, tags, non ramassage des déjections canines. La remise en circulation de trains y mettrait fin par interdiction d'accès aux voies. Les parcours ferroviaires sur la Petite Ceinture étant en surface, ils permettraient aux usagers de voir la ville sous de nouveaux points de vue : urbanisme, architecture, végétation.
Mail 7097																X	Mme Marie FISCHER (Café Vert Eaubonne) d'Eaubonne a écrit : Défis climatiques. Ce projet met avant de belles intentions en matière climatique mais se positionne dans la continuité du modèle de développement actuel, donc énergivore. Comment changer de paradigme ?
Mail 7098			X									X					Anonyme de Montmorency a écrit : Trames vertes en Ile-de-France. Il faut profiter des espaces préemptés initialement pour des projets routiers comme celui du boulevard du Parisis pour proposer une trame verte aux franciliens, espace naturel d'équilibre qui permettrait aux familles de se promener dans des lieux sans voiture. Chaque francilien doit pouvoir se rendre à pied depuis son logement dans un espace naturel ou il peut se ressourcer.
Mail 7099			X													X	M. Philippe SAUTY de Marcq-en-Baroeul a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. Le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44000 v/j, génère un niveau sonore dépassant les niveaux admis par l'OMS. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !
Mail 7100			X					X									Mme Marie FISCHER (Café Vert Eaubonne) d'Eaubonne a écrit : Artificialisation des sols. Malgré les belles formules et beaux éléments de langage, les cartes ne trompent pas. Nous ne comprenons pas cette décision d'accepter une baisse de 20% d'artificialisation au lieu des 50% nationaux, la région Ile-de-France ne fait pas sa part alors qu'elle devrait faire plus d'efforts que les autres et être exemplaire – c'est l'ordre écocide.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Et que dire du projet Grand Paris Express. Pourquoi tant de km de métro dans une région en cours de mutation et qui télétravaille de plus en plus et dont des portions de ligne dont on peut vraiment douter de l'utilité. Sans parler de la spéculation foncière autour des futures gares... ? Dans le Val-d'Oise notamment, l'artificialisation des sols n'a fait que s'accélérer. Nous sommes devenus le département le plus dense de la région avec près d'1M3 d'habitants.
Mail 7101			X						X								Anonyme de Montmorency a écrit : Je suis opposée au BIP La pollution de l'air tue déjà un Francilien sur dix. Il faut moins de voitures pour réduire la pollution. Or tout projet routier attire un trafic additionnel, toutes les études le prouvent. Arrêtez de nous empoisonner et abandonnez ce projet routier !
Mail 7102			X		X											X	Mme Julie OZENNE de Vigneux-sur-Seine a écrit : Avis sur les projets locaux du SDRIF-E en bord du fleuve partie Seine Amont (partie 1/3). Veuillez trouver en pièce jointe la contribution avec les liens vers les dossiers : Citoyen en Seine - Association de protection de l'environnement - Partie 1 sur 3 - Ports sur la Seine.pdf Haropa Port souhaite créer et étendre ces ports commerciaux, de logistiques et industriels le long de la Seine, nous n'y sommes pas favorables au vu des enjeux écologiques forts sur les sites choisis par HAROPA PORT. Nous demandons la sanctuarisation des terrains se trouvant sur des continuités écologiques et des réservoirs de biodiversité encadrée par une armature verte sans dérogation possible comme le permettent les OR 13, OR 18, OR 22 du cahier 2.2 - Les Orientations Réglementaires. Le dossier bilan de l'étude sur le site inscrit les Rives de la Seine mentionne la création du port logistique multimodal de Vigneux-sur-Seine et l'extension du port d'Evry. > Bilan du site inscrit de la vallée de la Seine dans le département de l'Essonne // avril 2020 // Laborde Julien - Guillaume Duhamel. Les terrains choisis par Haropa Port sont sur le site inscrit les Rives de la Seine de l'Essonne protégé depuis 1976 et sur la ZNIEFF 110001605 Vallée de Seine de Saint-Fargeau à Villeneuve-Saint-Georges. Vous verrez par ailleurs que sur le nord de la commune de Vigneux-sur-Seine, le site acheté en 1993 est un réservoir régional de biodiversité dans son ensemble inscrit au SRCE. Carte page 80/127 de l'étude sur le site inscrit [capture carte] partie 1/3 : Sur Evry-Courcouronnes partie 2/3 : Sur Vigneux-sur-Seine partie 3/3 : De façon général le SDRIF-E. en partant de ses exemples.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	
Mail 7103			X													X	<p>Anonyme de Conflans-Sainte-Honorine a écrit : Retrait du projet RD30-RD190.</p> <p>Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andréys, île si riche en faune ornithologique. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies!</p>
Mail 7104			X													X	<p>M. Denis COUTET de Paris a écrit : La liaison RD30-RD190 ou A104Bis.</p> <p>Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1/2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andréys, si riche en faune ornithologique. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles !?!</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7105			X					X						X		X	Mme Christine LEROUGE de La Ferté-Alais a écrit : L'aménagement du territoire doit prendre en compte dorénavant toutes les connaissances que nous avons concernant la nécessité de préserver notre planète aussi il faut augmenter les voies douces, limiter la circulation de la voiture, interdire les zones d'activités, préserver les terres agricoles, donner la priorité à la rénovation des anciens bâtis, intégrer des pistes cyclables dans toutes les villes et villages de France, limiter donc l'artificialisation des sols...
Mail 7106			X													X	Anonyme de Dainville a écrit : 2x2 voies. Ce SDRIF-E est à revoir car les cartes sont incohérentes avec la réalité du territoire. En effet les pastilles sont parfois placées à des endroits ne correspondant à la nature du terrain. Comme sur Achères et Carrières-Sous-Poissy vous mettez sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3 des pastilles de création d'espace vert alors que ce sont déjà des espaces verts, mais que vous avez prévu d'y faire passer la 2x2 voies, RD30-RD190, à plus de 44000 v/j. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Île-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.
Mail 7107			X													X	Anonyme de Conflans-Sainte-Honorine a écrit : Retrait du projet RD30-RD190. Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants.
Mail 7108			X														Mme Marie FISCHER (Café Vert Eaubonne) d'Eaubonne. a écrit : Transport. Le schéma proposé donne encore la part belle à logique radiale – alors même que le texte dit privilégier les tangentielles. A quand un vrai schéma permettant une mobilité adaptée aux besoins de la population ? Par ailleurs, on peut aller beaucoup plus loin en matière de pistes cyclables. Il faut favoriser les mobilités douces et décarbonées ainsi que l'auto partage. Ceci devrait contribuer à réduire la place des infrastructures routières et à pacifier la ville.
Mail 7109														X			Mme Agnes SIGNOLLE de Paris a écrit : Sanctuarisation de l'Orme Chipeau ZD 16 – 35 hectares. Le Président de la République le 9 septembre 2022 a proposé un Pacte d'orientation et d'avenir agricoles : « Pacte et loi s'inscrivent dans l'objectif stratégique de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>renforcement et de reconquête de la souveraineté alimentaire française. [Ils] ont pour ambition d'assurer le renouvellement des générations, et de mobiliser ce renouvellement pour accélérer l'adaptation face au changement climatique et la transition agroécologique. ». Voici un exemple concret d'une action qui est en complète phase avec ce discours : la sanctuarisation de l'Orme Chipeau, concernant la ferme de Servigny, près de Lieusaint. Ma famille est arrivée sur les terres de Servigny en 1912. Depuis, de père en fils, la ferme s'est diversifiée, malgré de sérieuses modifications avec la construction de la ville nouvelle de Melun-Sénart, du centre Commercial Carré Sénart, de l'autoroute A5. A l'origine, la surface de l'exploitation était de 250 hectares en 1912, elle a néanmoins réussi à garder 180 hectares morcelés en partie. Notre devoir de citoyen est de protéger ce patrimoine commun que représentent ces terres fertiles, d'un seul tenant, permettant de concilier agriculture et écologie. La lutte pour la sanctuarisation de belles parcelles agricoles au cœur de l'un des « greniers à blé » de la France est un évident moyen de lutte pour la biodiversité et contre le réchauffement climatique en fixant le carbone de l'air dans le sol et dans les productions agricoles. Est-il illusoire et utopique de penser que la sanctuarisation de ces terres est un vœu pieu, une belle promesse, un combat perdu ? Je garde l'espoir que vous soutiendrez ce projet avant qu'il ne soit trop tard.</p> <p>piece jointe, l'apport de l'Amassen.</p> 
Mail 7110							X									X	Mme Elodie BABILLOT de Magnanville a écrit : Identique Obs 7093.
Mail 7111			X													X	Yasmine d'Yvetot a écrit : RD30-RD190 Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Île-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !
Mail 7112																	<p>Mme Caroline VINET de Nemours a écrit : Regard sur l'érosion de la biodiversité.</p> <p>Le document mis à la consultation ne semble pas assez ambitieux au regard des éléments scientifiques sur le changement climatique et l'érosion de la biodiversité et qui sont portés à la connaissance des citoyens par les organismes publics (IGEDD, Inspection générale des finances, OFB, sites des ministères dont transition écologique et cohésion des territoires), think tank officiels (Shift Project, IDDRI par ex) ou instituts de recherche (INRAE, CNRS, Solagro...). En effet, la seule grosse zone humide qui persiste et joue encore son rôle en Ile-de-France est la Bassée. Et un très important chantier, dont l'utilité publique reste fragile car il n'est pas question de report modal dans ce cas précis de création de cette canalisation de la Seine entre Bray et Nogent. Il est prévu dans ce secteur, qui détruira 80 ha de ces zones humides, de passer des péniches trois fois plus grosses que celles utilisées actuellement pour satisfaire le secteur privé, notamment agricole, dont les rendements baissent déjà, et l'acceptation sociale des pollutions pesticides et engrais diminue aussi. Le SDRIF-E pour être réellement "environnemental" doit donc proposer : - Une trajectoire d'au moins -50% de consommation d'ENAF en Ile-de-France, y compris l'intégralité des zones humides, dès aujourd'hui, en revisitant les « coups partis » (projets de plus de 5 ans non encore réalisés et dont la finalité n'est souvent plus avérée) afin de s'assurer qu'ils sont adaptés aux enjeux écologiques du XXIème siècle. Il est indispensable, étant donnée la bonne qualité agronomique des sols agricoles franciliens et l'impératif de cesser l'agrandissement de nos métropoles qui deviennent invivables (pollutions nombreuses, circulation trop dense...) de les préserver. - Une comptabilisation dans cette consommation des sols y compris dans les constructions liées aux énergies renouvelables (méthanisation, photovoltaïque au sol...) car elles sont construites sur ENAF la plupart du temps. - L'incitation forte de l'installation des panneaux photovoltaïques sur les toitures comme le recommande l'ADEME et raccordement / agrandissement des méthaniseurs publics dans les stations d'épuration pour y recevoir les biodéchets ménagers et les résidus de culture le cas échéant avec injection dès que possible dans les réseaux de gaz existants. Et de plus, proscrire les méthaniseurs qui ne fonctionnent pas en injection dans le réseau.</p>
Mail 7113																X	<p>Mme Marie FISCHER (Café Vert Eaubonne) d'Eaubonne a écrit : Focus sur le Val d'Oise.</p> <p>Actuellement déjà, nous avons beaucoup trop de projets inutiles et parfois greenwashés, paradis des promoteurs (les fameux « écoquartiers » pour donner bonne impression...), l'extension du BIP, la gare de Gonesse, la prolongation A104. Un SDRIF-E plus fait pour répondre à la pression des lobbies ?</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7114			X													X	Mme Michele JARDIN de Paris a écrit : A104. L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Ile-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants.
Mail 7115				X		X											Mme Marie FISCHER (Café Vert Eaubonne) d'Eaubonne, a écrit : Transition juste, dissociation, création d'emplois. Le dossier n'est pas assez favorable aux logements sociaux. La dissociation se creuse : les centres économiques favorisés ne profitent pas à la population locale, un vivier de population qu'on emmène travailler loin. Cf. les communes dortoirs, le manque de place à la création d'emploi locale...
Mail 7116		X	X		X	X								X		X	Anonyme de Sartrouville a écrit : Trouver l'équilibre : ne pas améliorer pour les uns au détriment des autres. Population : Si notre pays menait une vraie politique d'aménagement du territoire, nous ne serions pas aussi nombreux en Ile-de-France. Tout est trop centralisé sur Paris et ses alentours. Bâti : Les loyers et le prix de l'habitat sont vraiment trop chers en IDF. A quand la fin de la spéculation immobilière ? Alors qu'elles représentent le patrimoine et la spécificité de l'Ile-de-France, je vois les maisons en meulière disparaître au nom du "renouvellement urbain". Il faut les sauver ! Face au manque de logements, vous dites vouloir soutenir la colocation mais comment ? Avec ce que l'on sait des futures conséquences du dérèglement climatique, il faudrait respecter une interdiction totale de constructions en zones inondables. Il manque un travail d'éducation sur que faire en cas de crue. Les zones commerciales et grands centre commerciaux : ce sont des zones de bouchons, pollution et goudron. Il faut les banir et arrêter d'en construire. De même pour les entrepôts logistiques, synonymes d'artificialisation, il faut un équilibre en limitant le e-commerce (pédagogie ? lois ? réglementation plus stricte ?). Cesser de détruire les commerces de proximité et les éloigner des centres-villes pour construire du logement privé collectif (exemples des garages automobiles qui disparaissent, miroiterie de Poissy, etc). Mobilité : Le déplacement en vélo, que je pratique, est une catastrophe : l'état de plus en plus déplorable des routes est un danger (pour les voitures également), les pistes cyclables s'arrêtent au beau milieu de nulle part, quand elles ne consistent pas à se matérialiser par un simple trait jaune sur la route. Les SUV, qui sont une aberration routière, n'arrivent pas à doubler les cyclistes car trop larges. Le positif pour les cyclistes, c'est par exemple la passerelle uniquement accessible à vélo comme celle qui relie Carrières-sur-Seine à Nanterre. Il faudra développer les espaces de stationnement des vélos. Le stationnement des automobiles en ville devient un réel problème : on construit de nouveaux immeubles, mais pas de places de parking, puisqu'on sait bien que pour le promoteur ce sont des mètres

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	carrés perdus qui ne lui rapportent rien. Laisser les transports au secteur privé fait que les prix augmentent et les services déclinent. On a l'exemple d'une catastrophe depuis la privatisation des transports dans les Yvelines en ce moment (dessertes des bus, horaires, chauffeurs mal payés...). Cela va à l'encontre des besoins écologiques. Toujours plus de constructions et pas de nouvelles routes, pas de nouveaux ponts. Concept des routes intelligentes intéressant : il doit s'accompagner d'un changement des mentalités (ne plus être seul dans sa voiture, synonyme, pour certains de puissance et contrôle pour aller vers le co-voiturage) et des entreprises (horaires plus souples, semaines de 4 jours...). Quid du nombre croissant de bornes de recharges électriques avant que l'on soit en retard sur l'échéance 2035 ??? Public : Arrêter les dérogations aux lois de protection données notamment aux maires. Charte paysagère de la plaine de Versailles sous pression. Idem pour la plaine de Montesson. Plateau de Saclay : agriculteurs expatriés, terres agricoles et biodiversité sacrifiées. Forêts : Problème de la prolifération des sangliers destructeurs. Déchetteries : Les rendre payantes pour les professionnels a contribué à l'apparition de décharges sauvages. Pour les particuliers, le fait de devoir avoir une carte remise par la mairie complique les choses et demande encore une démarche administrative de plus, alors qu'aller à la déchetterie devrait être un geste simple. Futur : En 2040, face au vieillissement de la population, quelle est la politique de construction de résidences de personnes âgées ? Le coliving intergénérationnel peut être une solution à inventer. SDRIF 2040 : avec quels moyens humains et financiers ??? Comment la région va-t-elle se remettre du coût des Jeux olympiques et paralympiques de 2024 ? Comme à l'échelle nationale, une consultation et une participation citoyennes plus importantes ne seraient pas superflues, autres qu'un vote tous les six ans.
Mail 7117			X	X													Anonyme de Pontault-Combault a écrit : Trop d'immeubles sont construits à Pontault-Combault, toutes les maisons individuelles sont remplacées petit à petit par des immeubles, la ville est perpétuellement en travaux. La ville est surpeuplée, il est devenu impossible de se garer, il y a trop d'habitants au m2. Les embouteillages deviennent insupportables, jusqu'ou allons-nous comme ça? Vous prévoyez en plus d'augmenter le nombre de logements sociaux et d'immeubles à construire, c'est une vision complètement déconnectée de notre réalité quotidienne.
Mail 7118		X		X								X					Anonyme de Noisy-le-Grand a écrit : Identique obs 029 (doublon).
Mail 7119																X	Mme Marie FISCHER café Vert Eaubonne) d'Eaubonne, a écrit : Logistique. Nous avons le sentiment d'être victime de la proximité de Charles de Gaulle (en plus des nuisances sonores jour ET nuit...) – notre département du Val-d'Oise est très exposé – comment limiter notre exposition face au développement anachronique du fret aérien ?
Mail 7120					X							X					Mme Valéry MICHAUX de Bussy-Saint-Georges a écrit : Sanctuarisation du Petit-bois de Bussy-Saint-Georges. Valéry Michaux, Elue à Bussy-Saint-Georges et Marne et Gondoire (doc joint avec photo). Je demande la sanctuarisation du "Petit-Bois" de Bussy-Saint-Georges dans l'armature verte régionale pour plusieurs raisons. Cet espace de 5 hectares composé de nombreux arbres en parfaite santé est connecté à la vallée de la Brosse qui est un espace naturel reconnu. Il est crucial de protéger le Petit-Bois afin de maintenir la cohérence écologique de la vallée et garantir la continuité des corridors biologiques jusqu'aux abords de la ville. La division des territoires naturels représente une menace significative pour la biodiversité, et la préservation du Petit-Bois jouerait un rôle important dans la lutte contre ce problème. La suppression de ce petit bois aurait un impact négatif sur la biodiversité locale, sur la capacité de lutter contre les îlots de chaleur et sur la qualité de vie des habitants. Le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>SDRIF-E vise à préserver et à valoriser les espaces naturels et à lutter contre la fragmentation écologique. La sanctuarisation du Petit-Bois s'inscrit parfaitement dans cet objectif. Cette mesure permettra de renforcer la trame verte et bleue et de contribuer à la protection de la biodiversité.</p> 
Mail 7121			X		X											X	<p>M. Jean-Raymond DUPART de Savigny-sur-Orge a écrit : Contribution de l'association Elan-Savigny Environnement. Opposition au projet de pont routier entre Athis-Mons et Vigneux. La construction de ce pont conduit à une grave détérioration de l'environnement. En plus de la destruction d'espaces naturels que sa construction implique, il aurait pour effet d'augmenter encore le trafic automobile de la zone. La MRAe remarque, à ce sujet, que "certaines orientations visant à fluidifier pourraient conduire à accroître les déplacements motorisés et par conséquent la consommation d'énergie et les émissions de GES". Ajoutons que le bruit dû au voisinage de l'aéroport d'Orly et la pollution atmosphérique sont déjà importants, et les habitants réclament leur réduction. Nous sommes donc opposés à ce projet inscrit dans le SDRIF-E Nous préconisons plutôt la création d'une passerelle et/ou franchissement pour les transports en commun et les mobilités actives entre les deux gares d'Athis-Mons et de Vigneux-sur-Seine, comme prévu au SDRIF 2013. Opposition au projet de port industriel à Vigneux. Ce projet prévoit de supprimer 2 x 25 ha (deux pastilles violettes) d'espace naturel sur la plaine de la Saussaie des Gobelins et de l'île Brune au nord de Vigneux-sur-Seine. La MRAe observe que "la consommation actuelle d'espaces ouverts ne permet pas d'atteindre l'objectif d'absence d'artificialisation nette en 2050". La MRAe signale aussi que "pressions humaines sur la biodiversité sont très fortes du fait de la concentration de la présence humaine et conduisent à une importante proportion d'espèces menacées : chute des effectifs d'oiseaux spécialistes urbains de 41 % entre 2004 et 2017, de l'abondance des papillons (-33 %) entre 2006 et 2014". Il est donc indispensable de préserver les espaces naturels là où ils existent encore. Nous sommes</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	donc opposés à la construction de ce port destructeur d'espaces naturels et de biodiversité. Il serait possible d'utiliser les ports d'Evry et de Corbeil, proches de ce secteur..
Mail 7122			X														M. Jeremy LUC de Groslay a écrit : Je m'oppose au développement du BIP car nous devrions dépenser cet argent dans les transports en commun qui ne rajouterait pas de pollution pour les années à venir. De plus cela développerait bien davantage d'emploi et de travail pour les nombreuses années à venir pour l'exploitation de ces transports en commun.
Mail 7123	X																Mme Marie FISCHER (Café Vert Eaubonne) d'Eaubonne a écrit : Sur la forme du processus de consultation et du document. Comment peut-t il y avoir si peu de réunions d'information dans le Val-d'Oise – une seule réunion publique au Chatelet était à notre portée ? aucun effort de communication. Nous demandons la prolongation d'un mois et que 3 réunions publiques soient organisées sur notre territoire. On a l'impression que tout est fait pour ne pas aider les gens à comprendre. Le document lui-même est très peu digeste. Les cartes comprennent en fait une grande partie du contenu du SDRIF – des pastilles partout, beaucoup trop approximatives ne reflètent pas précisément les surfaces impactées.
Mail 7124																X	Mme Marie FISCHER (Café Vert Eaubonne) d'Eaubonne a écrit : Sur le processus démocratique. En matière démocratique et pouvoir des territoires...L'Ile-de-France est la seule région obligée d'intégrer des décisions de l'Etat et pas du Conseil régional ? Pourquoi ?
Mail 7125														X			Pauline de Noiseau a écrit : Sauvegarde des terres agricoles. Les terrains agricoles de Noiseau font parties des derniers du Val-de-Marne. Il est indispensable de les protéger dans toute sa globalité. De plus des drains en terre cuite situés sous les champs permettent d'évacuer le surplus d'eau afin d'éviter les inondations. Ces champs sont aussi un refuge pour la faune avec la proximité de la forêt et de la route. L'artificialisation de ses sols va pénaliser nos agriculteurs au risque de les mettre au chômage. Que vont devenir nos agriculteurs ? La souveraineté alimentaire de la France ?
Mail 7126			X														Anonyme de Montmorency a écrit : Je suis opposée au projet de BIP qui n'apporte que peu d'avantage pour les habitants localement mais en revanche d'énormes inconvénients et nuisances. Nous sommes déjà victimes des nuisances des couloirs aériens de Roissy nous n'avons pas besoin d'une 4 voies supplémentaire qui ne résoudra pas nos problèmes quotidiens ! La région et les collectivités locales devraient plutôt proposer une amélioration du service de transports en commun ((intensification allongement des lignes, interconnexions pour aller de banlieue à banlieue...)) pour que la voiture ne soit plus une option ! Sur cette dernière portion les habitants ont construit une vie avec des espaces verts et collectifs indispensables à la vie sociale d'une commune. Le tracé passe en plus par des sites classés monuments historiques qui seraient dégradés.
Mail 7127																X	Mme Sabine THOMAS (Val Parisis Environnement) d'Eaubonne a écrit : Autonomie alimentaire et santé. Pourquoi ce projet qui nous projette sur les 16 prochaines années ne traite pas plus du sujet de l'autonomie alimentaire de la population ? Toutes les études en matière climat et biodiversité poussent vers des circuits d'approvisionnement locaux et des produits bio. L'autonomie actuelle de la région est de 3 jours (cf. le covid). Il faut déjà et rapidement prévoir de sanctuariser les terres de Gonesse et Saclay, les terres agricoles à Herblay pour

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	faire un golf... Qu'est-il prévu pour permettre à la population de la région d'ici 2040 d'accéder à des produits bio et en circuit court ?
Mail 7128			X														X M. Stéphane SYZ de Villers-Bretonneux a écrit : Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la Dérivation à 25m des maisons. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants.
Mail 7129			X	X													X Anonyme de Sartrouville a écrit : Non à l'A104 Bis. Ce projet est obsolète face aux changements environnementaux auxquels nous devons faire face. Devoir décarboner d'un côté et construire une autoroute de l'autre c'est absurde ! Il a été démontré que ce projet est destructeur de biodiversité. Quand il y a des recours juridiques, les délais doivent être respectés et les travaux arrêtés en attendant le jugement ! Etre un habitant qui se préoccupe de l'environnement n'est pas un écoterroriste pour autant, c'est quelqu'un qui pense à la nature et au futur du plus grand nombre en opposition aux intérêts d'une minorité et qu'il faut peut-être enfin écouter afin de ne pas aller droit dans le mur...
Mail 7130			X			X		X									X M. Jésus LABADO de Gentilly a écrit : Le SDIF-E constitue une opportunité unique pour que notre Région s'empare résolument de la lutte contre le réchauffement climatique et prenne les mesures drastiques d'adaptation que ce dernier nous impose. Pour saisir cette opportunité un seul principe ou fil conducteur transversal et une seule méthode : - un principe : la sobriété, autrement dit, l'économie des ressources, la prise en compte des limites en surfaces disponibles, en eau, en énergie...- une méthode : la démocratie participative car seule une cogestion des habitants et des élus élaborant choix stratégiques et orientations règlementaires permettront l'effectivité de leur mise en oeuvre et de leur acceptation. 1. La Sobriété : elle devra s'appliquer en particulier dans les domaines suivants : - le sol : réduction des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) de 50% (non de 20%) pour la période 2021-2031 ; une réduction de l'artificialisation brute de 50%, respectivement, pour les périodes 2032-2041 et 2042-2050 ; puis, une absence totale d'artificialisation brute à compter de 2050. Ce n'est pas le ZAN qu'il faut viser mais le ZAB (le Zéro Artificialisation Brute), condition à notre résilience (notamment alimentaire) et notre capacité collective à faire face aux pics de chaleur du futur ; - orientation prioritaire des constructions sur l'existant disponible (friches, sites inusités...) ; mise en location des logements vacants ; transformation en logements des espaces de bureaux surdimensionnés ou inoccupés (extension du télétravail) ; optimisation de l'utilisation des équipements publics (mise à disposition aux associations ou aux usagers durant les périodes de non utilisation). - l'eau : imposer 30% de pleine terre à la parcelle pour toute nouvelle construction ; désimperméabilisation des voiries, cours d'écoles, parkings à ciel ouvert ; débétonisation... - les matériaux : privilégier la rénovation des bâtiments à la construction ; favoriser l'utilisation de matériaux de construction biosourcés et avec un faible impact environnemental ; subventionner l'économie circulaire et les lieux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>de réparabilité,</p> <p>2. La démocratie participative : elle suppose une parfaite lisibilité des orientations prescrites et non seulement "préconisées" ; elle doit s'appuyer sur des documents accessibles, cartographiés, au contenu compréhensible par tous et dont les objectifs poursuivis doivent être explicités et débattus lors d'assemblées permettant une co-construction des objectifs avec les élus, au plus près des situations de vie des habitants. Elle s'adosse sur un état des lieux chiffré, localisé, permettant d'appréhender la situation de départ qu'il convient de réorienter en fonction des buts recherchés.</p> <p>Les orientations du SDRIF-E doivent s'appliquer prioritairement à trois domaines :-> le logement : refuser toute subvention régionale d'investissement aux communes et EPCI ne respectant pas la loi SRU en matière de création de logements sociaux ; assurer un équilibre de construction de logements entre communes en ne fixant pas d'objectifs de nouvelles constructions, y compris à proximité des gares, aux communes déjà fortement densifiées ; imposer la rénovation thermique du bâti, y compris public, le plus énergivore et flécher les aides vers les passoires thermiques ; plafonner le nombre de locations saisonnières type Airbnb dans les zones les plus affectées ; encadrer les loyers dans les communes "en tension" ; imposer la pose de panneaux photovoltaïques sur les nouvelles constructions et favoriser l'installation d'équipements de géothermie dans les communes à forte présence de logements collectifs ; inciter à la végétalisation des toits terrasse ou au revêtement sur ces derniers de matériaux clairs et réfléchissants n'absorbant pas la chaleur...-> les transports : orienter les objectifs vers une amélioration et une rénovation des transports du quotidien davantage que vers les radiales axées de la périphérie vers Paris, en accroissant la polarisation et l'hypercentralité ; prioriser au contraire un maillage fin des transports en commun permettant la non dépendance à la voiture, le polycentrisme du territoire et les connexions intercommunales ; rendre obligatoire les pistes cyclables, les voies piétonnes et vertes permettant les déplacements doux et actifs ; permettre l'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite et souffrant de handicap ainsi qu'aux enfants en bas âge,-> les développement économique : construire les "villes du quart d'heure" avec une proximité du domicile et du lieu de travail ainsi que des lieux d'activité courants de chaque habitant (achats du quotidien, culture, vie associative...); construire des villes aux mobilités non imposées et réduisant drastiquement le temps inutilement perdu dans dans les transports car ce temps, contraint, mérite aussi d'être pensé et refondé sur la sobriété.</p>
Mail 7131			X													X	<p>Anonyme de Villejuif a écrit :</p> <p>Je vous enjoins solennellement par la présente à reconsidérer ce projet de construction. En effet les cartes sont incohérentes avec la réalité du territoire : les pastilles sont parfois placées à des endroits ne correspondant à la nature du terrain, comme sur Achères et Carrières-Sous-Poissy où vous mettez sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3 des pastilles de création d'espace vert alors que ce sont déjà des espaces verts, mais que vous avez prévu d'y faire passer la 2x2 voies, RD30-RD190, à plus de 44.000 v/j. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.</p>
Mail 7132																	<p>Mme Sabine THOMAS (Val Parisis Environnement) d'Eaubonne a écrit :</p> <p>Défis climatiques.</p> <p>Ce projet se positionne dans la continuité du modèle de développement actuel, donc énergivore. Dommage de ne pas en profiter pour changer de paradigme non ? Comment faire pour se projeter dans un futur désirable ?</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7133		X	X		X		X	X									X Voir obs 7097. Mme Irène FISCHER d'Esblly a écrit : Identique obs 7087 (doublon).
Mail 7134		X	X											X			X Anonyme de Lésigny a écrit : SDRIF-E, contre le projet de la Communauté de Communes les Portes Briardes et de la commune d'Ozoir. Nous sommes contre le projet de construction de 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles. Contre l'industrialisation des terres agricoles qui détériorera de la faune et la flore. Le projet de la Communauté de Communes des Portes Briardes est en contradiction avec la lutte contre le réchauffement climatique. La construction de 1500 habitations et d'une zone industrielle va engendrer d'énormes nuisances pendant les nombreuses années que dureront les travaux. D'autre part, la petite route Départementale 354 déjà surchargée dès qu'un problème survient sur la Francilienne, deviendrait une longue bretelle entre la Francilienne et la N4 par laquelle de nombreux véhicules circuleraient si un nouvel accès était fait vers la N4. Nous remercions la Commission d'Enquête de confirmer sans modification le SDRIF-E pour la zone d'Ozoir. Pour protéger l'environnement et tous ceux qui vivent à proximité.
Mail 7135																	X Anonyme d'Orgerus a écrit : Projet sans utilité publique et qui nuirait gravement à notre environnement Les impacts environnementaux de ce projet sont préjudiciables : ? pour la santé des habitants, en particulier aux 9000 enfants scolarisés le long du tracé.? par l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, ce qui va à l'encontre des demandes de l'Etat dans son objectif de neutralité carbone d'ici 2050. ? par l'accroissement de la consommation énergétique de 14%, contredisant les appels à la sobriété énergétique. ? pour la biodiversité, l'arrêté sur les espèces protégées est lacunaire, il ne mentionne pas certaines espèces répertoriées officiellement et attestées par des experts ? pour le patrimoine des berges de Seine, impactant les promenades, les pistes cyclables et les îles d'Andrézy et de Carrières-sous-Poissy.? Ce projet n'est pas d'intérêt public majeur, n'apporte aucune solution et aggrave la situation sur les plans environnemental, sanitaire, financier, contribuant ainsi au dérèglement climatique. Abandonner ce projet est le seul geste d'utilité publique.
Mail 7136																	M. Guillaume PRIM de Montgeron a écrit :

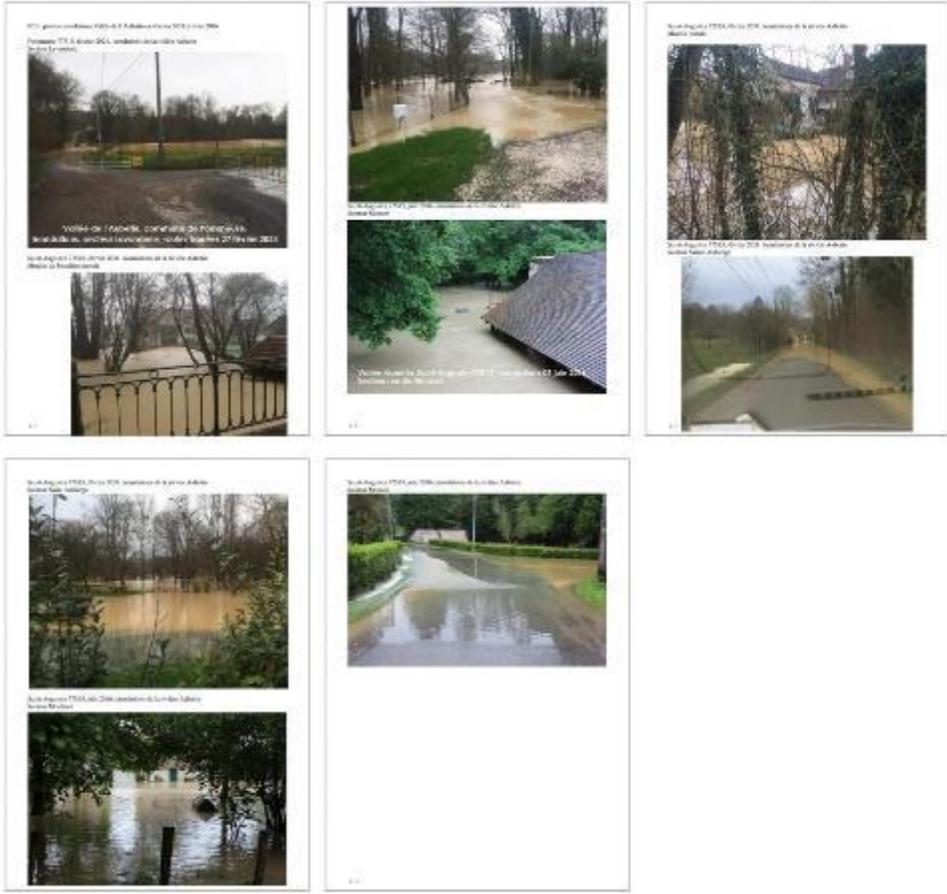
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7141			X														En tant qu'habitant sde Magnanville et riverains très proches de la future prison à 150 M des habitations nous sommes révoltés de ne pas avoir été consultés pour l'implantation d'une prison au si proche d'un lycée Sanghor. Mme Sabine THOMAS (Val Parisis Environnement) d'Eaubonne a écrit : Identique obs 7108.
Mail 7142			X	X		X	X				X	X			X	X	M. Francois ARLABOSSE (Association RACINE) de Louveciennes a écrit : En conclusion si nous reconnaissons les aspects fort positifs de ce SRIF-E pour favoriser l'application des dernières lois en faveur de la protection de l'environnement, nous recommandons de prévoir et de vérifier la cohérence entre les différentes mailles de planification et d'aménagement. Cette cohérence risque fort de s'évanouir, avant même la mise en œuvre de ce schéma directeur si l'on ne tient pas compte de ce qui se passe au niveau communal et intercommunal pour l'ensemble des cinq priorités du SDRIF-E. 14 pages jointes pour avis détaillé. 1 – Rendre concret les concepts de trame verte et bleue sur notre territoire. 2 – Plan de limitation de la circulation sur les N186 et N13. 3 – Pas de besoin de logements neufs sur la grande couronne. 4 – Rôle social et santé publique des grands parcs, chemins et espace boisé. 5 – Pas d'autonomie de la commune mais réflexion à mener pour assurer la cohérence du SDRIF-E. 6 – Voir N186 et N13 pas de construction à moins de 10mn à pied de la gare. 7 – Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens.
Mail 7143			X					X									Anonyme de Bordeaux a écrit : Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Parisis) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Je ne comprends pas d'ailleurs que vous mainteniez les projets routiers alors que votre trajectoire de baisse des artificialisations ne permet pas d'atteindre le ZAN en 2050.
Mail 7144		X	X					X									Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière a écrit : « La commune d'Ozoir-la-Ferrière demande l'artificialisation de terres agricoles à plus de 3 km de distance de sa gare et au sud d'une ligne de rupture géographique artificielle constituée par le RN4 (OR7). Cette demande se fait par l'intermédiaire de la communauté de communes Les portes Briardes dont ils ont la présidence, cela à rebours de l'opposition des villes contiguës pour ce projet. L'artificialisation de cette zone agricole au moins partiellement inondable entrainerait l'engorgement complet des voies de circulation. Aux heures de pointes la sortie "Ozoir-la-Ferrière" de la N4 direction Tournan-en-Brie est bloquée et provoque un bouchon sur la voie de droite de la nationale provoquant de très violents ralentissements. Le pont permettant l'accès à la ville par-dessus la N4 subit d'ores et déjà de fortes déformations dues aux charges véhiculaires du fait d'un usage excessif et non prévu lors de sa construction. La forte urbanisation de la ville ces dernières années, la démultiplication du passage de poids lourds fragilise cet ouvrage. Pour des raisons évidentes de sécurité (inondations, voies de circulation non prévues), pour des raisons d'infrastructures de la ville non adaptées à cette explosion démographique et séparées par une rupture géographique artificielle et au vu de l'opposition des communes limitrophes, cette demande est totalement déraisonnable ». Je suis d'accord avec cette contribution d'un habitant d'Ozoir.
Mail 7145																X	Mme Sabine THOMAS (Val Parisis Environnement) d'Eaubonne a écrit : Val-d'Oise.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Le Val-d'Oise, avant un département très vert, subit actuellement déjà beaucoup trop de projets inutiles et parfois greenwashés, paradis des promoteurs (les fameux « écoquartiers » pour donner bonne impression...), l'extension du BIP, la gare de Gonesse, la prolongation A104. Un SDRIF-E plus fait pour répondre à la pression des lobbies plutôt qu'au bien-être des citoyens et la préservation de la planète (et des futures générations humaines) ? Voir obs 7113.
Mail 7146				X		X											Mme Sabine THOMAS (Val Paris Environnement) d'Eaubonne a écrit : Identique obs 7115.
Mail 7147			X	X		X										X	M. Claude LIEVENS de Rambouillet a écrit : Modes actifs en grande banlieue - Exemple du Sud-Yvelines Le document joint présente les conditions d'usage du vélo et du VAE au quotidien sur l'axe Rambouillet-SQY ainsi que celles d'un développement de nouvelles centralités en évitant de retomber dans les travers de l'étalement urbain.
Mail 7148		X															Mme Karine MARCHAND de Montigny-le-Bretonneux a écrit : Je suis contre les constructions déforestation de la faune et flore qui sont en projet sur la base de loisirs et vers le vélodrome de plus en plus de zones construites de moins en moins d'espaces verts même pour les animaux et biodiversité alors que j'ai grandi à Voisins et si j'ai choisi de vivre et acheter à Montigny c'était pour l'espace vert aussi qu'il y avait mais qu'on perd dans le temps avec toujours plus de béton et de constructions.
Mail 7149								X						X		X	Mme Virginie MEURISSE (Association Sauvons la Tournelle) a écrit : Enquête publique SDRIF-E - Modalités de dépôt de votre contribution Je suis venue ce jour déposer les observations de l'Association Sauvons la Tournelle à votre attention. Je vous les adresse également en fichier joint et compressé ainsi que le reçu de dépôt.

THEMES→																	Commentaires
←--Observations courriers ou mails																	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques		
																<div data-bbox="1115 459 1370 874" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1429 459 1684 874" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1742 459 1998 874" data-label="Image"> </div>	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>Suit un document joint de 45 pages sur la Vallée de la Vaucoeurs.</p>
Mail 7150			X														<p>Anonyme de Paris a écrit : Ticket valable 1h dans tous les modes de transport. En Ile de France, il devrait être possible d'utiliser le même ticket pour prendre RER + bus ou métro + bus ... La tarification pourrait rester spécifique mais le billet serait commun à tous les modes de transport et valable pendant 1h.</p>
Mail 7151	X	X	X		X			X				X	X			X	<p>Mme Nathalie CHADELAT de Saint-Augustin a écrit : Nous, associations ADEVA et AUBETIN ENVIRONNEMENT, vous prions de trouver ci-joint notre contribution à l'enquête publique du SDRIF-E.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>Document ADEVA - Aubetin. Page 10/10. Titre: "ADEVA - Aubetin". Contenu: Informations sur le territoire, les services, les contacts, etc.</p>
																	 <p>Document ADEVA - Aubetin. Page 11/11. Titre: "ADEVA - Aubetin". Contenu: Informations sur le territoire, les services, les contacts, etc.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	
Mail 7152																X	Mme Sabine THOMAS (Val Parisis Environnement) d'Eaubonne a écrit : Identique obs 7119.
Mail 7153				X													Anonyme de Noiseau a écrit : NOISEAU biodiversité

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Pour la biodiversité et surtout pour les espèces en voie de disparition il est crucial de protéger. Les terres agricoles de Noiseau qui regorgent de diverses d'espèces et espèces protégées comme des Amphibiens (des tritons cendrés-> ils ont été identifiés par les agriculteurs comme les salamandres, on y trouve plusieurs espèces de grenouilles et de crapauds.) sans oublier que depuis trois ans les cigognes font escales deux fois dans l'année sur les terres de Noiseau.
Mail 7154														X		X	Mme Sabine THOMAS (Val Parisis Environnement) d'Eaubonne a écrit : Agglo Val Parisis. Sur le territoire Val Parisis spécifiquement, historiquement très "vert", la population augmente très rapidement. On s'interroge aujourd'hui déjà sur tous ces espaces verts et agricoles qui disparaissent actuellement... Ce schéma nous inquiète encore plus au moment même où on devrait inverser la tendance...
Mail 7155			X														Anonyme de Paris a écrit : Il est lamentable pour une ville aussi touristique que Paris et pour un aéroport de cette taille de ne pas proposer une liaison express entre Paris et l'aéroport Charles De Gaulle.
Mail 7156		X	X											X		X	Anonyme de Lésigny a écrit : SDRIF-E, contre le projet de la Communauté de Communes les Portes Briardes et de la commune d'Ozoir-la-Ferrière Nous sommes contre le projet de construction de 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles et contre l'industrialisation des terres agricoles qui détériorera de la faune et la flore. Le projet de la Communauté de Communes des Portes Briardes est en contradiction avec la lutte contre le réchauffement climatique. La construction de 1500 habitations et d'une zone industrielle va engendrer d'énormes nuisances pendant les nombreuses années que dureront les travaux. D'autre part, la petite route Départementale 354 déjà surchargée dès qu'un problème survient sur la francilienne, deviendrait une longue bretelle entre la Francilienne et la N4 par laquelle de nombreux véhicules circuleraient si un nouvel accès était fait vers la N4. La voie douce reliant depuis peu Lésigny à Ozoir est en contradiction totale avec le projet de la Communauté de Communes des Portes Briardes. Elle n'aurait plus de sens alors qu'elle a été créée pour rapprocher les résidences bordant la D354 du centre-ville de façon écologique. Cet investissement récent, dont le coût a été supporté par les citoyens de la Communauté de Communes des Portes Briardes, partirait en fumée et gaz d'échappements des camions. Nous remercions la Commission d'Enquête de confirmer sans modification le SDRIF-E pour la zone d'Ozoir. Pour protéger l'environnement et tous ceux qui vivent à proximité.
Mail 7157					X											X	Mme Farah AMMI-SAID de Paris a écrit : PRESERVER LA BIODIVERSITÉ (LA FAUNE ET LA FLORE) EXISTANTE POUR TOUS LES PROJETS BTP EN ILE DE FRANCE 1/ INTERDIRE DE COUPER TOUS LES ARBRES Y COMPRIS LES REJETS D'ARBRES EN ILE DE FRANCE AU MOTIF QU'IL FAUT LUTTER CONTRE LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE en vertu de la loi européenne sur le climat, les pays de l'UE doivent réduire leurs émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030. 2/ Protéger les bois de Vincennes, les bois de Boulogne, le parc floral, les classer patrimoine de l'Unesco et interdire de couper les arbres AU MOTIF QU'IL FAUT LUTTER CONTRE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE en vertu de la loi européenne sur le climat, les pays de l'UE doivent réduire leurs émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030 (VOIR RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES). 3/

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires	
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.	
Mail 7158																X	M. Ibrahim DIA de Magnanville a écrit : Prison à Magnanville Je suis scolarisé au lycée Senghor, le projet d'implantation d'une prison aux abords de ce dernier serait désastreux. Celui-ci contraint des centaines d'élèves à y faire quotidiennement.	
Mail 7159			X														X	Mme Léa-Marie VINCENT de Neuville-sur-Saône a écrit : Reprend des vieux projets ! Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Ile-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !
Mail 7160					X													Anonyme de Noiseau a écrit : Les amphibiens qui vivent sur les terres agricoles de Noiseau Pour la biodiversité et surtout pour les espèces en voie de disparition il est crucial de protéger. Les terres agricoles de Noiseau qui regorgent de diverses d'espèces et espèces protégées comme des Amphibiens (des tritons cendrés-> ils ont été identifiés par les agriculteurs comme les salamandres, on y trouve plusieurs espèces de grenouilles et de crapauds.) sans oublier que depuis trois les cigognes font escales deux fois dans l'année sur les terres de Noiseau.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	
Mail 7161			X														Anonyme de Paris a écrit : Augmenter le nombre et la fréquence des liaisons La fréquence et le nombre de lignes de transport sont la seule alternative crédible à la voiture individuelle. Les tarifs non.
Mail 7162					X												Anonyme de Penchard a écrit : Maintenir les continuités écologiques et préserver la biodiversité des Boucles de la Marne. L'association M.A.R.N.E se prononce pour la création du Parc Naturel Régional des Boucles de la Marne
Mail 7163	X		X		X							X				X	M. Michel QUEMENEUR de Thiais a écrit : Veuillez trouver en pièce jointe la contribution de l'antenne locale de Thiais de l'association "Mieux se Déplacer à Bicyclette".

THEMES→																	Commentaires
←--Observations courriers ou mails																	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques		



Etat de l'air de l'Île-de-France par région - 2020-2021

INTRODUCTION

Cet état de l'air est un bilan de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020. Il est le résultat de la mise à jour des données de l'année 2020 et de l'analyse des tendances de l'état de l'air de l'Île-de-France sur la période 2010-2020. Ce bilan est le fruit de la collaboration de l'Agence de l'air Île-de-France, de la Direction régionale de l'Environnement, du Climat et de la Prévention des nuisances (DREPC) et de la Direction régionale de l'Environnement, du Climat et de la Prévention des nuisances (DREPC).

Qualité de l'air et santé humaine

La qualité de l'air est un enjeu majeur de santé publique. Les polluants atmosphériques ont des effets néfastes sur la santé humaine et l'environnement. L'Agence de l'air Île-de-France a pour mission de surveiller la qualité de l'air et de proposer des actions pour améliorer la situation. Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020 montrent que la qualité de l'air a continué de s'améliorer, mais que des défis restent à relever. Les polluants les plus préoccupants sont le dioxyde d'azote (NO2), le dioxyde de soufre (SO2), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines (PM10 et PM2.5) et l'ozone (O3).

Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020

Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020 sont présentées dans ce rapport. Elles sont regroupées en quatre parties : les polluants atmosphériques, les émissions de polluants, les mesures de réduction des émissions et les actions de réduction des émissions. Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020 montrent que la qualité de l'air a continué de s'améliorer, mais que des défis restent à relever. Les polluants les plus préoccupants sont le dioxyde d'azote (NO2), le dioxyde de soufre (SO2), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines (PM10 et PM2.5) et l'ozone (O3).

Les perspectives de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2021

Les perspectives de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2021 sont présentées dans ce rapport. Elles sont regroupées en quatre parties : les polluants atmosphériques, les émissions de polluants, les mesures de réduction des émissions et les actions de réduction des émissions. Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2021 montrent que la qualité de l'air a continué de s'améliorer, mais que des défis restent à relever. Les polluants les plus préoccupants sont le dioxyde d'azote (NO2), le dioxyde de soufre (SO2), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines (PM10 et PM2.5) et l'ozone (O3).

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques sont présentées dans ce rapport. Elles sont regroupées en quatre parties : les polluants atmosphériques, les émissions de polluants, les mesures de réduction des émissions et les actions de réduction des émissions. Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020 montrent que la qualité de l'air a continué de s'améliorer, mais que des défis restent à relever. Les polluants les plus préoccupants sont le dioxyde d'azote (NO2), le dioxyde de soufre (SO2), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines (PM10 et PM2.5) et l'ozone (O3).

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques sont présentées dans ce rapport. Elles sont regroupées en quatre parties : les polluants atmosphériques, les émissions de polluants, les mesures de réduction des émissions et les actions de réduction des émissions. Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020 montrent que la qualité de l'air a continué de s'améliorer, mais que des défis restent à relever. Les polluants les plus préoccupants sont le dioxyde d'azote (NO2), le dioxyde de soufre (SO2), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines (PM10 et PM2.5) et l'ozone (O3).

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques sont présentées dans ce rapport. Elles sont regroupées en quatre parties : les polluants atmosphériques, les émissions de polluants, les mesures de réduction des émissions et les actions de réduction des émissions. Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020 montrent que la qualité de l'air a continué de s'améliorer, mais que des défis restent à relever. Les polluants les plus préoccupants sont le dioxyde d'azote (NO2), le dioxyde de soufre (SO2), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines (PM10 et PM2.5) et l'ozone (O3).

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques sont présentées dans ce rapport. Elles sont regroupées en quatre parties : les polluants atmosphériques, les émissions de polluants, les mesures de réduction des émissions et les actions de réduction des émissions. Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020 montrent que la qualité de l'air a continué de s'améliorer, mais que des défis restent à relever. Les polluants les plus préoccupants sont le dioxyde d'azote (NO2), le dioxyde de soufre (SO2), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines (PM10 et PM2.5) et l'ozone (O3).

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques sont présentées dans ce rapport. Elles sont regroupées en quatre parties : les polluants atmosphériques, les émissions de polluants, les mesures de réduction des émissions et les actions de réduction des émissions. Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020 montrent que la qualité de l'air a continué de s'améliorer, mais que des défis restent à relever. Les polluants les plus préoccupants sont le dioxyde d'azote (NO2), le dioxyde de soufre (SO2), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines (PM10 et PM2.5) et l'ozone (O3).

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques sont présentées dans ce rapport. Elles sont regroupées en quatre parties : les polluants atmosphériques, les émissions de polluants, les mesures de réduction des émissions et les actions de réduction des émissions. Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020 montrent que la qualité de l'air a continué de s'améliorer, mais que des défis restent à relever. Les polluants les plus préoccupants sont le dioxyde d'azote (NO2), le dioxyde de soufre (SO2), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines (PM10 et PM2.5) et l'ozone (O3).

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques sont présentées dans ce rapport. Elles sont regroupées en quatre parties : les polluants atmosphériques, les émissions de polluants, les mesures de réduction des émissions et les actions de réduction des émissions. Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020 montrent que la qualité de l'air a continué de s'améliorer, mais que des défis restent à relever. Les polluants les plus préoccupants sont le dioxyde d'azote (NO2), le dioxyde de soufre (SO2), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines (PM10 et PM2.5) et l'ozone (O3).

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques

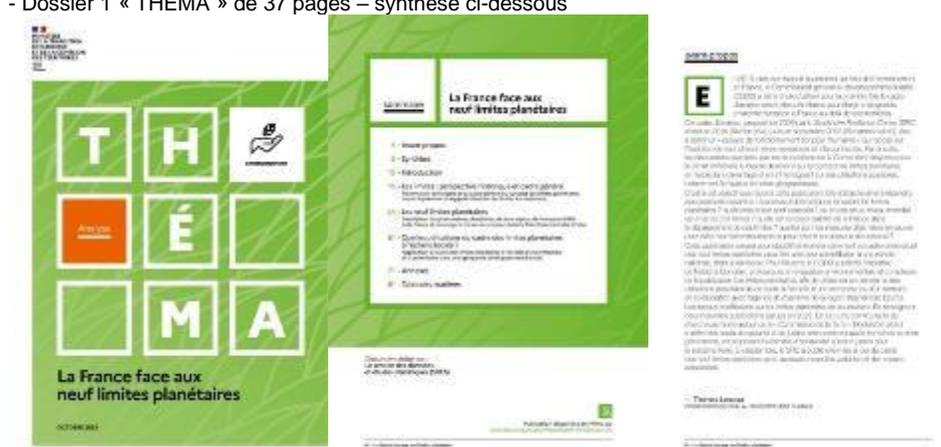
Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques sont présentées dans ce rapport. Elles sont regroupées en quatre parties : les polluants atmosphériques, les émissions de polluants, les mesures de réduction des émissions et les actions de réduction des émissions. Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020 montrent que la qualité de l'air a continué de s'améliorer, mais que des défis restent à relever. Les polluants les plus préoccupants sont le dioxyde d'azote (NO2), le dioxyde de soufre (SO2), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines (PM10 et PM2.5) et l'ozone (O3).

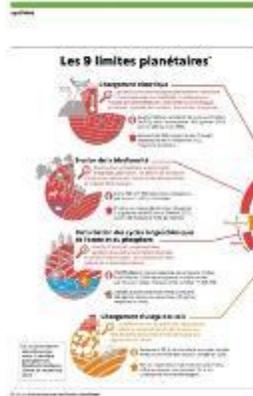
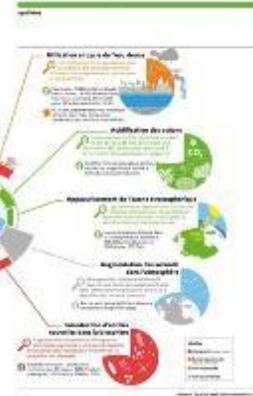
Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques sont présentées dans ce rapport. Elles sont regroupées en quatre parties : les polluants atmosphériques, les émissions de polluants, les mesures de réduction des émissions et les actions de réduction des émissions. Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020 montrent que la qualité de l'air a continué de s'améliorer, mais que des défis restent à relever. Les polluants les plus préoccupants sont le dioxyde d'azote (NO2), le dioxyde de soufre (SO2), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines (PM10 et PM2.5) et l'ozone (O3).

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques

Les actions de réduction des émissions de polluants atmosphériques sont présentées dans ce rapport. Elles sont regroupées en quatre parties : les polluants atmosphériques, les émissions de polluants, les mesures de réduction des émissions et les actions de réduction des émissions. Les données de l'état de l'air de l'Île-de-France en 2020 montrent que la qualité de l'air a continué de s'améliorer, mais que des défis restent à relever. Les polluants les plus préoccupants sont le dioxyde d'azote (NO2), le dioxyde de soufre (SO2), le monoxyde de carbone (CO), les particules fines (PM10 et PM2.5) et l'ozone (O3).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7167					X				X				X			X	<p>et prendre le temps de vivre et surtout améliorer les transports comme la SNCF ou RER ou autres ???</p> <p>Anonyme de Poissy a écrit : Un exemple de projet Hors sol : l'A104 Bis Je zoomerai sur un projet 4 voies qui va à contrario de la trajectoire de la SNBC, de la SNB, de la ZAN. Plus de routes, plus de trafic à terme, l'effet rebond. Constat documenté depuis 50 ans. Quand est-ce qu'on va changer de modèle et de boussole ? Croyez-vous que ce modèle sera viable avec une IDF à 55° en pic échéance 2050 selon les projections de météo France et le CNRS. On aura le climat dans le SUV, c'est ça. Faudra prévoir un goudron qui ne fond pas ou l'arroser (si on a assez d'eau). 6 Frontières planétaires sont déjà dépassées (Stockholm Résilience Center, je vous invite à vous documenter en PJ) dont l'usage des sols, la biodiversité et bien sûr le climat. Le budget carbone pour les +1.5° (accord de Paris) sera dépassé entre 2030 et 2035. Dernier rapport récent de l'agence européenne de l'environnement (en PJ) : 31 risques catastrophiques identifiés et notamment en Europe du Sud dont la France ; Conclusion ; nous ne sommes pas du tout sur les bonnes trajectoires que ce soit atténuation, adaptation et résilience. Et bah non, la chose que nous trouvons à faire, c'est de continuer à construire des routes, artificialiser les sols etc. Tout cela au nom d'un modèle dépassé, écocide, climaticide, et complètement hors sol par rapport à l'enjeu : l'habitabilité de la terre pour une grande partie de l'espèce humaine d'ici un siècle (soit nos enfants et petits-enfants) c'en est lunaire et désespérant de bêtise et d'incompétence !! Pièces jointes 2 dossiers : - dossiers généralistes sur le dérèglement climatique planétaire et ses conséquences. - Dossier 1 « THEMA » de 37 pages – synthèse ci-dessous</p> 

THEMES→																	Commentaires
←--Observations courriers ou mails																	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques		
																	      

- Dossier 2 : rapport EEA 01/2024 (en langue anglaise) de 40 pages – page de garde ci-dessous

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	
Mail 7168			X		X		X	X					X	X		X	ASSOCIATION RACINE a écrit : AVIS de RACINE Veuillez trouver ci-joint l'avis de l'association RACINE - ARLABOSSE Président de RACINE Voir obs 7142 – pièces jointes identiques.
Mail 7169				X												X	Mme Josiane MARTIN de Vitry-sur-Seine a écrit : Je suis critique vis à vis du projet car : - pas assez contraignant en regard de l'urgence de faire face aux causes des dérèglements climatiques - j'habite à Vitry-sur-Seine où existe un site Seveso de dépôt de pétrole, alors que tout à côté se réalise une grosse opération d'aménagement comprenant des habitations, des bureaux et autres activités économiques... il y a un problème de compatibilité, et si aménagement, le dépôt pétrolier doit partir - de plus ce site et les grosses ZAC sont complètement en zone inondable... problème, Non ? - sur le logement je suis en désaccord avec l'introduction d'une clause visant à empêcher la construction de logements vraiment sociaux dans les villes disposant de + 30 % de logements Plai/plus... on fait comment pour loger les personnes qui relèvent de ces logements ?... d'autant qu'aucune contrainte n'est prise à l'encontre des maires qui ne respectent pas la loi SRU... - enfin il faut maintenir dans le centre-ville les locataires de logements sociaux situés près des gares... et ne pas démolir des bâtis en bon état général.
Mail 7170			X				X										MAU JA a écrit : Je m'oppose à la création de ce port industriel et du pont Vigneux-Athis-Mons. Les terrains envisagés sont une des dernières réserves naturelles de Vigneux, et les dessertes routières de ces projets apporteront une nuisance terrible à notre ville, avec une quantité de véhicules et de poids lourds insoutenable pour les riverains. Ce serait à coup sûr pour Vigneux et les communes limitrophes une bien triste évolution. Comment pourrions-nous accepter une telle dégradation de notre cadre de vie ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7171			X					X									M. Hugues DUSAUTOY de Conflans-Sainte-Honorine a écrit : Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Parisis) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 7172														X		X	Anonyme de Magnanville a écrit : Opposition au projet de prison sur des terres agricoles ! À l'heure où l'écologie constitue un véritable enjeu de santé publique, il est inacceptable d'envisager la construction d'un établissement pénitentiaire sur ces terres cultivables et actuellement exploitées, la proximité directe avec 2 établissements scolaires dont un lycée agricole rend le choux de cet implantation d'autant plus incompréhensible aussi en tant que citoyenne sensible aux enjeux écologiques auxquels nous devons faire face mais également en tant que je tiens à exprimer ma ferme opposition à ce projet !
Mail 7173			X														Anonyme de Medan a écrit : Je suis opposé à l'A104Bis.
Mail 7174			X		X			X									X M. Paul FOURNET de Groslay a écrit : Le projet BIP est un projet du passé qui ne tient pas compte des changements sociétaux et environnementaux, il est un soutien indirect de la mort des transports publics. De plus l'effet d'aubaine engendré par un projet tel que celui-ci ne désengorgerait pas la région mais multiplierait simplement l'autosolisme et la densité de véhicules utilisés, rendant ainsi l'air difficilement respirable, les abords bruyants et augmentant de plusieurs degrés les températures ressenties dans les communes proches. Ne parlons même pas de l'empreinte au sol, du coût faramineux du projet et de la destruction des derniers poumons verts du nord de l'Ile-de-France. Ce projet archaïque mérite d'être repensé avec une vision actualisée des problématiques climatiques et environnementales. Tout comme l'exploitation irraisonnée de la forêt de Montmorency, ce projet est insensé et porté par une logique d'un autre âge.
Mail 7175			X	X				X						X		X	Mme Stéphanie LYNSEELE de la Queue-en-Brie a écrit : Veuillez trouver en pièce jointe une contribution à cette enquête publique. Elle concerne principalement le secteur de la Queue-en-Brie en Val-de-Marne -Zéro Artificialisation Brute (ZAB) -Maintien d'une agriculture périurbaine -Saturation des déplacements -Crise du logement -Et Respect des lois pour contrer Le projet d'installation d'un établissement pénitentiaire à Noisieu qui contredit totalement les engagements légaux de l'Etat.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	des pistes cyclables ... J'ai appris avec satisfaction l'ajout du E au SDRIF précédent, mettant l'accent sur la volonté de mieux prendre en compte l'aspect environnemental, qui se traduit notamment la disparition de la C5 dans le nouveau schéma directeur. La forêt régionale de Bréviande, poumon vert accessible à toutes les populations qui jouxtent la forêt, remplit un rôle social et environnemental incontournables pour la bonne santé des habitants (calme, fraîcheur en été, activités sportives), pour la biodiversité, pour le piégeage du carbone, pour l'infiltration des eaux de pluie. Face à la montée du dérèglement climatique et aux services rendus, il est impératif de garder cette forêt dans son intégralité. Il serait même souhaitable que le massif forestier dans sa totalité bénéficie d'une protection au même titre que la forêt de Sénart, ce qui entraînerait l'abandon (en plus de C5), du plan anti-bouche de l'agglomération de Melun, qui comporte un contournement de Melun à travers le massif et par conséquent son morcellement. La notion de trame verte et corridors écologiques préconisés par le SDRIF-E reliant les différents espaces naturels devrait être privilégiés pour éviter une urbanisation grandissante et une bétonisation incontrôlée au détriment de l'environnement, point d'attrait pour les populations nouvelles. Ne touchons pas à la forêt pour résoudre le problème de circulation à Melun et respectons la nature, ce serait une décision irrévocable alors que d'autres alternatives pourraient être envisagées (transports en commun réguliers et fréquents, points relais, covoiturage, fluidifier la circulation par un nouveau passage sous la voie ferrée, gratuité des autoroutes A5, A6 aux limites de la région).
Mail 7177		X	X		X	X								X			<p>M. Laurent BAUDON (Association Spinolienne Pour l'Environnement) d'Epinay-sur-Orge a écrit : Vous trouverez ci-joint notre contribution.</p> 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7178			X		X	X		X	X				X	X		X	<p>Essonne et Val-de-Marne Groupes locaux (Les Ecologistes) de Vigneux-sur-Seine ont écrit :</p> <p>Avis défavorable sur le secteur de développement industriel d'intérêt régional, le projet de création d'un "site multimodal » plateforme portuaire.</p> <p>Avis et propositions concernant le projet arrêté du SDRIF-E. En complément des avis locaux et plus généraux du Pôle Écologiste siégeant au conseil régional d'Île-de-France sur ce schéma régional d'aménagement SDRIF-E horizon 2040. Ce Pôle Écologiste a par ailleurs organisé une réunion publique sur le thème de l'artificialisation des sols à Juvisy-sur-Orge (91) où nous avons pu évoquer avec les associations les projets sur Vigneux-sur-Seine et en Essonne, > https://poleecolo-idf.fr/sdrife/reunion-sdrife-a-juvisy-sur-lartificialisation-des-sols/. Nos trois groupes locaux Les Écologistes émettent un avis défavorable sur le secteur de développement industriel d'intérêt régional, le projet de création d'un "site multimodal plateforme portuaire" et le franchissement de la Seine tel qu'il est présenté par le département du 91 sur la plaine de Port Courcel, la Saussaie des Gobelins et de l'Île Brune au nord de Vigneux-sur-Seine. Un amendement sera rédigé dans ce sens pour le Conseil régional d'Île de France afin de demander le retrait de ces projets des cartes opposables. Ce secteur cumule les risques industriels et naturels, les nuisances aériennes, les pollutions de l'air, sonores, lumineuses, atmosphériques. - Ablon-sur-Seine (-37,8 mois de vie en bonne santé perdue) et Villeneuve-le-Roi ont une vue directe sur cette plaine et donc sur les futures infrastructures industrielles et de transports, - Vigneux-sur-Seine / Montgeron / Athis-Mons dont l'impact est irrémédiable sur les terres naturelles agricoles et boisées, constituées de zones humides, et sur la ressource en eau. La région d'Île de France restaure les boisements et prairies à l'ouest côté Port Courcel, c'est un site pour mettre en œuvre ses compensations environnementales. Les terrains de la Saussaie des Gobelins et de l'Île Brune doivent aussi être dédiés à la renaturation pour restaurer ce réservoir de biodiversité et ses corridors en priorité face au déclin des espèces menacées ; il faut aussi préserver cette zone d'expansion des crues de la Seine pour protéger la population des risques et des nuisances. Le développement du transport fluvial à encourager ne doit pas se faire au détriment de l'environnement et du patrimoine paysager inscrit et protégé. La MRAE signale par exemple que les "pressions humaines sur la biodiversité sont très fortes du fait de la concentration de la présence humaine et conduisent à une importante proportion d'espèces menacées : chute des effectifs d'oiseaux spécialistes urbains de 41 % entre 2004 et 2017, de l'abondance des papillons (-33 %) entre 2006 et 2014". Un projet d'extension de la station de traitement d'eau potable porté dans les années 90' par la Lyonnaise des eaux-Dumez était prévu sur l'Île Brune, il se pourrait qu'un jour avec la reprise en régie publique de l'usine, ce projet soit à nouveau nécessaire. Il faut donc préserver les captages et les prises d'eau sur la Seine. Les groupes locaux des Écologistes du : Val-d'Yverres Val-de-Seine (91) Nord-Essonne (91) Villeneuve-le-Roi et Ablon-sur-Seine (94).</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	  
Mail 7179			X														Anonyme de Conflans-Sainte-Honorine a écrit : A104bis. Plutôt que de construire toujours plus de route, à l'heure où il faudrait plutôt songer à abandonner enfin le tout pour la voiture (et les camions !!), vous pourriez peut-être améliorer les transports en commun...
Mail 7180			X													X	Anonyme de Sartrouville a écrit : Non à l'A104 Bis. Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€. Nous ne voulons pas de ces projets dont nous n'avons pas les moyens ni besoin. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 7181			X							X						X	Anonyme de Groslay a écrit : Le BIP amènerait des milliers de voitures et de camions dans ma ville. Le BIP ne fluidifierait pas le trafic routier, bien au contraire ! Le trafic prévu est de 30 à 60000 véhicules par jour, dont plusieurs milliers de camions. Sans compter les gigantesques bouchons qui seraient provoqués dans les villes traversées par le BIP par les voitures tentant de rejoindre cette voie rapide aux heures de pointe ! C'est prouvé, de nouvelles routes génèrent toujours un trafic supplémentaire et se retrouvent rapidement embouteillées. Certes il existe localement des bouchons aux heures de pointe actuellement, mais il y a d'autres solutions à envisager. Comme investir dans les transports en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	commun (bus plus nombreux et fréquents, prolongement du tram T11) et dans des pistes cyclables sécurisées. Une forte pollution atmosphérique et sonore : le BIP menacerait la santé et la qualité de vie des habitants !Le projet impacterait fortement la santé de 124000 Franciliens, habitants des quatre villes situées le long du tracé (Groslay, Sarcelles, Garges, Arnouville). La pollution atmosphérique est responsable d'un décès sur dix en Ile-de-France. Selon des études épidémiologiques, la pollution de l'air à proximité aux grands axes routiers provoque : de l'asthme et des troubles de la fonction pulmonaire ; des pathologies cardiovasculaires (infarctus aigu du myocarde...) ; la survenue de leucémies chez l'enfant ; une diminution de l'espérance de vie ; un retard cognitif et le développement de maladies neurodégénératives. Le bruit de l'avenue du Parisis s'ajouterait avec celui des survols aériens de Roissy, qui dépasse déjà les seuils recommandés par l'OMS. Le tracé du BIP passe dans la zone C du Plan d'exposition au bruit de Roissy. Le bruit est la seconde cause de morbidité environnementale derrière la pollution atmosphérique. Elle augmente les maladies cardiovasculaires, le diabète, l'obésité, provoque des troubles du sommeil ainsi que des perturbations de la santé mentale et des systèmes immunitaire et endocrinien. Un danger pour 7000 enfants dont les écoles sont situées le long du tracé. Le BIP menacerait aussi la santé et les capacités d'apprentissage d'environ 7000 enfants, de la crèche au lycée, car 30 établissements d'accueil ou scolaires sont situés le long du BIP Est. Or ces écoles sont déjà en dépassement des normes de l'OMS pour la pollution de l'air et pour le bruit (car situées sous les couloirs aériens de Roissy). C'est prouvé, les enfants sont les premières victimes des effets des polluants dans l'air. En milieu scolaire, le bruit des transports est associé à des problèmes d'apprentissage et de performance scolaire. Il affecte la compréhension de la parole, la mémoire, provoque des problèmes d'attention ainsi qu'une difficulté à lire.
Mail 7182														X		X	Anonyme de Noiseau a écrit : Sauvegarder les terres agricoles de Noiseau. Cigognes sur les terres agricoles de Noiseau. Depuis 3 ans les cigognes font escale deux fois par an sur les terres agricoles de Noiseau, il manque plus qu'à mettre des nichoirs pour que les parisiens puissent admirer cette beauté. Voir obs 7153 et 7160.
Mail 7183														X		X	Anonyme de Magnanville a écrit : A l'heure où l'écologie constitue un véritable enjeu de santé publique, il est inacceptable d'envisager la construction d'un établissement pénitentiaire sur ces terres cultivables et actuellement exploitées, la proximité directe avec 2 établissements scolaires dont un lycée agricole rend le choix de cet implantation d'autant plus incompréhensible aussi en tant que citoyenne sensible aux enjeux écologiques auxquels nous devons faire face mais également en tant que je tiens à exprimer ma ferme opposition à ce projet !
Mail 7184			X														Anonyme de Beynes a écrit : Opposition à A 104. Les Yvelines sont déjà bien découpées. De part et d'autre dans tous les sens. Cela suffit de découper le paysage et de ne penser qu'à l'intérêt de l'argent au détriment de la protection naturelle de la faune et la flore. Je m'oppose en tant qu'habitant des Yvelines.
Mail 7185			X	X												X	M. Jean-Raymond DUPART de Savigny-sur-Orge a écrit : Contribution de l'association Elan-Savigny Environnement. Opposition au projet de pont routier entre Athis-Mons et Vigneux. Identique obs 7121 (doublon).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7186			X					X								X	M. Leopold DURALEK de Deuil-la-Barre a écrit : Le SDRIF ne répond pas aux objectifs de réductions des émissions CO2 imposé par le ZEN. Loin de fluidifier le trafic routier, les nombreux projets impliquant de nouvelles routes (le BIP dans le Val d'Oise ou j'habite par exemple) ne feront qu'augmenter le trafic, comme cela a déjà été montré scientifiquement sur de nombreux autres projets du même type. À ce titre et en l'absence de nécessité de ce genre de projets, toutes les infrastructures logistiques nouvelles (à l'image du projet greendock qui n'a de vert que le nom) sont à rejeter, car en plus d'être inutile à la région Île de France, il justifie cette même création de route. Il s'agit d'optimiser le réseau logistique actuel plutôt que de vouloir l'étoffer de projets coûteux et inutiles ! Par ailleurs, ces routes sont souvent construites sur des zones naturelles comme c'est le cas du BIP. Ces projets mettent donc en péril la réalisation d'un autre objectif fondamental en matière d'environnement : le ZAN.
Mail 7187					X											X	Anonyme de Saint-Rémy-lès-Chevreuse a écrit : Environnement et Maison du parc du PNR. Nous sommes à une époque charnière où tout est encore possible mais pas pour longtemps. Si la région Ile-de-France est très bien gérée, innovante et attentive à de nombreux sujets, l'aspect primordial de l'environnement qui aura un impact sur les conditions de vie dès la prochaine génération devrait être pris en considération. Cela devrait se traduire par des mesures fortes de protection des îlots de verdure, des terrains ayant encore une âme et un peu d'authenticité, par un % imposé de verdure préservée et non replantée et urbanisée. Chaque arbre âgé apporte une solution difficile à remplacer pour lutter contre les effets de la canicule et le réchauffement en Ville. Chaque arbre âgé coupé, chaque terrain discipliné et urbanisé pour construire des immeubles est une menace pour la biodiversité et le bien être des habitants. Sans compter l'impact reconnu de la proximité de vieux arbres sur la santé et le moral des humains. Un exemple d'aberration : la mairie de Saint-Rémy-lès-Chevreuse a annoncé qu'elle cédaient un terrain pour y construire la maison du parc naturel de la haute vallée de Chevreuse. Annonce faite publiquement sans concertation ni vote en conseil municipal. Le plus grave n'étant pas ce non-respect des procédures, mais la non-préservation d'un îlot de verdure, le dernier espace naturel du cœur de cette ville qui a déjà vu de nombreux terrains construits par des promoteurs. Drôle de paradoxe que de détruire un espace ressourçant pour les habitants pour y implanter la maison d'un parc naturel ! Encore une bataille et des pétitions qui s'annoncent, pour sauver ce dernier bastion vert. Ma demande serait d'imposer l'interdiction de couper les vieux arbres et obliger les villes à respecter des règles plus strictes de non construction d'espaces de verdure sauvages en ville, de préservation de poumons verts, de non concentration dès intervention par des promoteurs. Et l'interdiction d'abattre des arbres sans double études indépendantes phytosanitaires et de plus en période de nidification. Un village de 8000 habitants aux portes de la plus belle vallée d'Ile-de-France est en train de se transformer en cité béton : les immeubles fleurissent partout, disparues les haies fleuries et lilas à l'entrée de la ville, un même rond-point est désormais cerné par les immeubles un parking et bientôt la maison du parc.
Mail 7188		X	X											X		X	Mme Audrey LAVAUD de Brie-Comte-Robert a écrit : Le projet de la Communauté de Communes des Portes Briardes est en contradiction avec la lutte contre le réchauffement climatique. Il va bétonner des dizaines d'hectares de terres agricoles, détériorer la faune et la flore. La construction de 1500 habitations et d'une zone industrielle va engendrer d'énormes nuisances pendant les nombreuses années que dureront les travaux. D'autre part, la petite route Départementale 354 déjà surchargée dès qu'un problème survient sur la francilienne, deviendrait une longue bretelle entre la Francilienne et la N4 par laquelle de nombreux véhicules circuleraient si un nouvel accès était fait vers la N4. D'autre part les parkings du RER d'Ozoir sont déjà saturés. Le cumul des nuisances ne peut que détériorer la vie et l'environnement des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	résidents des alentours. La voie douce reliant depuis peu Lésigny à Ozoir est en contradiction totale avec le projet de la Communauté de Communes des Portes Briardes. Elle n'aurait plus de sens alors qu'elle a été créée pour rapprocher les résidences bordant la D354 du centre-ville de façon écologique. Cet investissement récent, dont le coût a été supporté par les citoyens de la Communauté de Communes des Portes Briardes, partirait en fumée et gaz d'échappements des camions. Nous remercions la Commission d'Enquête de confirmer sans modification le SDRIF-E pour la zone d'Ozoir. Pour protéger l'environnement et tous ceux qui vivent à proximité.
Mail 7189			X													X	Mme Héliane BARBEDROITE d'Achères a écrit : Au moment où nous parlons écologie, réduction des pollutions et donc de l'impact l'automobile, et des avions, de la protection, le bien-être, et la santé des humains et de la nature, réduction des accidents, diminution du coût de l'immobilier, il n'est pas possible d'accepter ce SDRIF-E. JE SUIS ABSOLUMENT CONTRE. En effet, dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. Le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44.000 v/j, génère un niveau sonore dépassant les niveaux admis par l'OMS. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !
Mail 7190		X	X	X	X												Mme Michèle RENARD de Drancy a écrit : Voici mes propositions pour la ville de Drancy dans laquelle j'habite depuis ma naissance. Actuellement je suis propriétaire d'une maison, qui possède 6 arbres, une longue haie et une pelouse. C'est un éco système avec oiseaux, insectes etc... comme le sont tous les pavillons de la ville. Malgré cette richesse que le territoire de Drancy possède, le projet de l'actuelle municipalité est de détruire ce quartier de 5 des opérations de pavillons au profit d'un nouveau quartier avec des bâtiments de plusieurs étages. Je souhaite que le SDRIF empêche ce projet. Pour cela le SDRIF doit prendre des mesures afin que la ville de Drancy soit obligée à respecter les normes de l'OMS qui recommande 10 m2 d'espaces verts par habitant-e. Aujourd'hui Drancy n'a qu'un parc de 6 hectares pour 70000 habitants. La Région doit mener une vraie politique écologique et sortir du « tout béton » et être coercitive envers les communes qui ne respectent pas les normes. CONSTRUCTION : A Drancy, comme sur les autres villes, il y a une frénésie de constructions, sur la moindre petite parcelle se construit un immeuble, je demande que dans chaque immeuble construit, il y ait 30 à 50% de logements sociaux, ce qui garantira une construction de qualité. Quand une ville construit des logements sociaux, c'est pour que ces logements durent alors qu'un promoteur s'en fiche. VEGETALISATION : La ville doit se végétaliser avec des solutions écologiques en désimperméabilisant les sols, ce qui permet de diminuer le risque d'inondation, de planter des arbres, de permettre les îlots de fraîcheur. Le projet du SDRIF doit se donner les moyens en normalisant la gestion des eaux pluviales à la parcelle sur toute la région. TRANSPORT : Faire venir le Métro à Drancy, oui pour la ligne 5 mais non pour la ligne 7. Mais en attendant 2050, la ville doit mettre à disposition des habitants des transports en commun fréquents, de qualité et gratuits entre les différents quartiers de la ville et l'accès aux gares et terminus de métro.
Mail 7191			X													X	Anonyme d'Andrésy a écrit : Opposition au projet de 2x2 voies RD30-RD190 Yvelines. Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend un projet désuet dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impacts, près de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7192														X		X	44000 véhicules/j le long des habitations de la ville d'Achères, Andrésy, Carrières-sous-Poissy et autant sur l'île de la Dérivation à 25m des maisons. Ce SDRIF-E est totalement incohérent entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 7193							X									X	<p>M. Denis OULES de Fontainebleau a écrit : Vocations de la polarité de FONTAINEBLEAU. Ayant pendant 15 ans oeuvré pour le développement économique (celui de l'économie productive créatrice de richesses tiré par la recherche & innovation) du territoire du Grand Gâtinais autour de Fontainebleau (près d'un million d'habitants au Sud de l'Essonne et Seine-et-Marne, du Nord Yonne et Loiret), et notamment interagi avec L'Institut Paris Région ou remis nos contributions pour les SDRIF de 2008, 2013 (et SRDEII de 2017), je tiens à attirer votre attention très brièvement sur les points du « une page » ci-joint.</p> 
Mail 7194		X			X											X	M. Sylvain MONTAUSIER d'Ozoir-la-Ferrière a écrit :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<div data-bbox="1077 448 1413 911"> <p>Distribution de l'Innovat'Observatoire</p> <p>Projet de loi relatif à la transition énergétique dans le secteur électrique</p> <p>Plan de transition énergétique de la région Île-de-France</p> <p>Le plan de transition énergétique de la région Île-de-France est un document stratégique qui définit les orientations et les actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de la loi relative à la transition énergétique de la République (LTE) et du plan national de transition énergétique (PNTE).</p> <p>Il est structuré en trois axes principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Le développement des énergies renouvelables : favoriser l'implantation de nouvelles capacités de production d'énergie renouvelable, en particulier l'éolien, le solaire et l'hydroélectricité. 2. L'efficacité énergétique : améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments, des industries et des transports. 3. L'hydrogène : développer l'hydrogène vert comme vecteur énergétique. <p>Le plan de transition énergétique de la région Île-de-France est un document stratégique qui définit les orientations et les actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de la loi relative à la transition énergétique de la République (LTE) et du plan national de transition énergétique (PNTE).</p> <p>Il est structuré en trois axes principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Le développement des énergies renouvelables : favoriser l'implantation de nouvelles capacités de production d'énergie renouvelable, en particulier l'éolien, le solaire et l'hydroélectricité. 2. L'efficacité énergétique : améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments, des industries et des transports. 3. L'hydrogène : développer l'hydrogène vert comme vecteur énergétique. </div> <div data-bbox="1077 911 1413 1350"> <p>Projet de loi relatif à la transition énergétique dans le secteur électrique</p> <p>Le projet de loi relatif à la transition énergétique dans le secteur électrique vise à moderniser le système électrique français et à favoriser le développement des énergies renouvelables.</p> <p>Les principales mesures du projet de loi sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Le développement des énergies renouvelables : augmenter la capacité de production d'énergie renouvelable à 100 GW en 2035. 2. L'efficacité énergétique : améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments et des industries. 3. L'hydrogène : développer l'hydrogène vert comme vecteur énergétique. <p>Le projet de loi relatif à la transition énergétique dans le secteur électrique vise à moderniser le système électrique français et à favoriser le développement des énergies renouvelables.</p> <p>Les principales mesures du projet de loi sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Le développement des énergies renouvelables : augmenter la capacité de production d'énergie renouvelable à 100 GW en 2035. 2. L'efficacité énergétique : améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments et des industries. 3. L'hydrogène : développer l'hydrogène vert comme vecteur énergétique. </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	
Mail 7196		X	X													X	Mme Sonia BENSALÉM de Claye-Souilly a écrit : Je suis contre le SDRIF-E, qui prévoit une augmentation importante de la population dans la commune de Claye-Souilly, ce qui perturberait l'équilibre du développement urbain, déjà mis à mal par une urbanisation excessive. La commune a déjà connu une forte augmentation de la population, et les équipements municipaux (écoles, accueil loisirs, activités sportives et culturelles ...) sont déjà bien saturés. De même que pour les équipements du département (peu de collèges et lycées...). Quel avenir pour nos enfants ! De plus, la circulation est déjà bien difficile, il y a un manque de routes et de transports en commun, rajouter de la population ne rendrait les choses que difficiles et une saturation accrue de la circulation automobile. Contre ce projet.
Mail 7197														X		X	Anonyme de Mantes-la-Jolie a écrit : Identique obs 7183 et 7192.
Mail 7198			X					X								X	M. Jean BARBE de Paris a écrit : Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artificialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Ile-de-France. Elle appelle les différentes parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	mitigé sur les actions menées. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 7199			X		X		X							X		X	<p>Anonyme de Montmorency a écrit : La majorité des maires dont les communes sont traversées par le BIP Est est opposée à ce projet. Sur les villes de Sarcelles, Groslay et Garges traversées par le BIP la majorité est contre ce projet. En effet, les maires de Groslay et de Sarcelles sont opposés au BIP. Voici ce qu'ils ont déclaré le 7 octobre lors de la marche contre le BIP à laquelle ils ont participé.</p> <p>Déclaration du maire de Groslay le 07/10/2023 "C'est une immense joie d'être ici parmi vous à Sarcelles, à l'issue de cette marche pour protester contre ce projet dont j'entends parler depuis mon enfance dans ma bonne ville de Groslay. Effectivement, quand mes parents qui étaient provinciaux, sont venus s'installer à Groslay il y a bientôt 60 ans, c'était pour être dans le bassin d'emploi de la région parisienne, tout en étant proche de la nature qu'ils avaient toujours connu. Au fil des ans l'urbanisation a fait diminuer la qualité de vie et les emprises du BIP sont parmi les derniers espaces naturels qu'il faut à tout prix préserver pour conserver un peu de notre qualité de vie et de notre patrimoine naturel. Vous le savez, et les deux maires ici présents l'ont rappelé. Ces maires ont affiché leur opposition à ce projet à Montmorency, à Deuil-la-Barre, à Groslay et à Sarcelles. Et la ville de Groslay a été d'ailleurs la première à faire voter contre ce projet un amendement suivi dans la foulée par Montmorency et Deuil-la-Barre. En effet nous sommes conscients des conséquences des émissions de gaz à effet de serre. Avec en tête le réchauffement climatique, les canicules, mais aussi la baisse des précipitations, l'augmentation des catastrophes climatiques qui font baisser donc nos productions agricoles. Puis la logique voudrait que pour résorber les îlots de chaleur des canicules à venir, il faille privilégier les zones vertes qui absorbent les calories plutôt que le béton et le bitume qui les accumule pour mieux les restituer. Par ailleurs, le trafic automobile appelle le trafic automobile, et un tel projet va écarter les habitants des transports en commun et des mobilités douces. Enfin, n'oublions pas la question de la pollution de l'air, qui a été évoquée tout au long des discours, les nuisances sonores que nous subissons déjà très largement, l'artificialisation des sols, la perte de biodiversité. Et pour terminer la valeur des biens qui va baisser le long du tracé. Alors l'heure n'est plus aux atermoiements et aux interrogations. Mais à l'action. Des actions pour essayer si c'est encore possible de corriger nos erreurs, et l'inaction du passé sur nos choix environnementaux. C'est pourquoi ce projet de BIP est non-sens à la fois environnemental, comme nous venons de l'évoquer tous, mais aussi sociétal et les jeunes générations comme les moins jeunes, du département ne le plébiscitent pas. Enfin, ce n'est pas mieux du point de vue économique. Dans le contexte que connaît la France, la région Ile de France mais aussi notre département. En effet, celui-ci fut l'un des plus endetté. Mais il poursuit une politique de désendettement avec pour objectif de baisser la dette qui à l'heure actuelle est de 768 millions d'euros. Alors je ne saurais trop conseiller aux élus en charge du Val-d'Oise, de faire des économies, et l'économie de ce chantier. Et de ne pas augmenter comme chaque année, comme ils le font, les taux déjà très élevés de nos taxes foncières. C'est insupportable et c'est insoutenable. Alors, avec tous ces arguments, toutes ces logiques toutes ces suppliques, on a du mal à comprendre comment un tel projet revient en force. Comment des élus, des gens que vous ne connaissez pas pour la plupart, qui ne nous connaissent pas, qui n'habitent pas les communes impactées, qui ne feraient pas ce projet chez eux, veulent nous imposer une telle purge. Quels sont leurs motivations ? Agiter leurs petits bras pour se donner de l'importance et avoir l'impression de faire quelque chose d'utile, ou faire plaisir aux gens du BTP ? Nous sommes en droit de nous interroger sur leurs intérêts. Quoi qu'il en soit, nous ne lâcherons rien. Les opposants au BIP peuvent compter sur moi et sur les Groslaysiens qui sont résolument contre ce projet. Et nous sommes prêts à rendre la tâche impossible à ceux qui veulent nous nuire.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Vive le Val-d'Oise, vive la déroute du BIP ! Déclaration du maire de Groslay en vidéo. https://drive.google.com/file/d/1ob46x3pRrat7LbUW2dR0lWhFccPs4nYL/view?usp=sharing Déclaration du maire de Sarcelles le 07/10/2023 : "Aucun habitant de Sarcelles ne m'a demandé d'avoir l'avenue du Paris. Ca ne correspond au besoin de personne. On est élu pour faire progresser la vie de la cité en règle générale, le cadre de vie, répondre aux besoins des habitants. Il y a des besoins de mobilité. Il faudra réfléchir différemment aux mobilités dès maintenant et dans le monde de demain. Il faudra certainement moins bouger. Mais quand on a besoin d'être mobile, parce qu'on ne va pas non plus être tous assigné à résidence, quand on a besoin d'être mobile et bien le faire avec des mobilités décarbonées. Ca prend trois phrases de dire ça. Donc ce n'est pas une complexité extrême. Le besoin je pense qu'il est réel d'améliorer la mobilité à Sarcelles, qui est quand même traversée par deux gares de bus et une ligne de tramway, donc ce n'est pas comme si la mobilité n'existe pas. Si un jour on arrive à avoir un métro qui permettrait de relier Sarcelles à d'autres pôles pour trouver du travail. Il faut faire ce pari d'un monde dans lequel on est à la fois mobile, dans lequel on respecte l'environnement et dans lequel on arrête de mettre des flux de voitures à 20000, 30000 véhicules par jour. Ca va enclaver la ville, ça va dénaturer la ville alors que c'est une ville qui est assez mixte, avec des logements sociaux d'un côté et résidentiels de l'autre. On a besoin de créer des ponts, y compris socialement, entre ces parties de la population. Et au-delà des angles écologiques qui sont majeurs dans ce dans ce dossier, si vous mettez une autoroute urbaine, vous allez avoir les logements sociaux d'un côté et les zones résidentielles de l'autre. C'est exactement l'inverse de ce qu'on veut faire. Donc pour toutes ces raisons évidemment vous avez mon soutien plein et entier." Intervention de M. Haddad en vidéo :
Mail 7200			X														Anonyme de Clamart a écrit : Opposition à l'A104Bis.
Mail 7201			X													X	Anonyme de Conflans-Sainte-Honorine a écrit : Vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet génèrera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 7202	X	X	X		X	X			X			X		X	X	X	Soulèvements de la Terre de Saint-Denis ont écrit : Un projet qui ne répond pas aux urgences environnementales. La contribution des Soulèvements de la Terre IDF est versée en fichiers joints.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Bonjour Mesdames / Messieurs les Commissaires-Enquêteurices,</p> <p>En préambule, nous souhaitons apporter plusieurs critiques quant à l'organisation de l'enquête publique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - completisme de la complexité du sujet, des enjeux portés par le SDRIF-E et de la « lourdeur » des textes soumis à la consultation des citoyens, nous, il nous semble que 6 semaines d'ouverture de l'enquête publique et 1 seule réunion publique organisée par la région sont largement insuffisantes - la région a insufflé trop peu de visibilité à cette consultation, notamment dans les grands médias - il est regrettable que vous n'ayez pas mis en place un outil de recherche par mots-clés pour permettre des recherches ciblées dans les contributions déposées, comme c'est le cas dans d'autres enquêtes publiques <p>1- Avec l'appui de ce « E » au SDRIF, on aurait pu croire à une réelle prise de conscience de la catastrophe écologique qui est déjà là. On aurait pu croire à l'adoption de mesures sérieuses pour tenter d'y mettre un frein. Mais ce « E » résonne à nos yeux comme un élément de langage.</p> <p>Les « orientations réglementaires » sont dans la même veine, car il est assez peu question de régies en fait ! On lit « il faudrait privilégier », « il serait souhaitable que », etc... alors qu'il aurait été plus urgent de limiter fortement les dérogations possibles, de fixer des objectifs chiffrés et des règles contraignantes de conservation des espaces naturels pour imposer un ralentissement rapide à la bétonisation et à l'artificialisation des sols ET pour sauvegarder un maximum de ce qu'il reste de nature, de biodiversité et d'espaces de fraîcheur dans notre région, et en particulier dans les zones très urbanisées de Paris et de grande banlieue.</p> <p>Sous couvert d'un chapitre 1 dédié uniquement à l'environnement, ce schéma cherche aussi pour conséquences de perpétuer une politique de densification et de croissance économique du territoire... une politique qui, toujours plus, une politique qui nous asphyxie !</p> <p>L'urgence pour la sécurité et le bien-être des français (comme pour le reste des territoires d'ailleurs...) est :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à l'amélioration de la qualité de l'air - à la préservation du vivant par une protection stricte des espaces naturels et forestiers et des continuités écologiques <p>2- Nous sommes en lutte, entre autres, contre le projet « Green Dock » dans le port de Gennevilliers, un emporté logistique géant qui veut s'installer sur les berges de Seine, en face d'une réserve Nature 2000 non-entourée, et qui générerait au bas mot 1200 millions de camion chaque jour. Comme si notre air n'était pas déjà sur-pollué et les axes routiers déjà saturés du matin au soir ! Sous couvert de promouvoir une pincée de fret fluvial et sans chercher à promouvoir le fret ferroviaire alors que les infrastructures existent (mais que l'état s'apprête à liquider le seul opérateur public de transport ferroviaire, l'Inel SNCF, d'ici la fin de l'année 2024).</p> <p>C'est un exemple parfait de la croissance immédiate et incontrôlée de la logistique en Ile-de-France, dans des "territoires secs", et qui se fait au détriment du vivant, humain et non-humain. Un exemple parfait de ce qu'il ne faut plus faire.</p> <p>L'induit prévu pour Green Dock était il y a encore quelques mois une friche industrielle qui était habitée par plusieurs espèces menacées ou protégées : moineaux domestiques, faucon crécerelle ou lizet des marais notamment. La végétation y avait aussi repris ses droits. Mais alors que le permis de construire du projet n'était même pas déposé, tout a été détruit !</p> <p>Les friches en ville sont des espaces de végétation essentielle, constituant des habitats d'espèces fragiles ou protégées. Les scientifiques et le SCRE font comités et l'EEB mentionne leur intérêt écologique. Et pourtant, les friches ne sont pas considérées comme des zones d'intérêt écologique dans les orientations réglementaires. Plus que ça, les CR programment même leur destruction en les désignant comme des espaces à urbaniser prioritairement.</p> <p>Nous demandons une orientation réglementaire qui requilibré les friches, en leur donnant une haute valeur écologique, et qui donne la priorité à leur préservation.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Nous demandons aussi à ce que, sur les berges de Seine, la priorité soit toujours donnée à la restauration, comme préconisé dans le SRCE, notamment dans un but de protection ou de renforcement des corridors écologiques.</p> <p>Enfin, en matière de flux logistiques, nous demandons que la priorité soit donnée au fret ferroviaire et qu'aucun nouvel entrapôt ne puisse voir le jour s'il n'est pas associé à une utilisation prioritaire de ce mode de transport.</p> <p>Contrairement à ce que propose l'OR 114, nous demandons de limiter la densification des zones logistiques et de promouvoir le développement des axes ferroviaires plutôt que celui des axes routiers et fluviaux.</p> <p>3- Le risque inondation est extrêmement présent en Ile-de-France, notamment en raison d'un taux élevé d'imperméabilisation des sols. C'est aujourd'hui le principal risque naturel dans notre région et il n'est pas assez sérieusement pris en compte : s'il est bien identifié, il passer néanmoins au second plan dès qu'il s'agit de favoriser le "développement" des villes en intensifiant l'urbanisation.</p> <p>Les Orientations Réglementaires le mentionnent, notamment aux OR 40 et 41. L'OR 40 affirme que les documents d'urbanisme devront : "limiter au maximum l'emprise au sol des bâtiments ; Favoriser la désimperméabilisation en privilégiant les solutions fondées sur la nature et la végétalisation des espaces publics ; Rationaliser le stationnement en surface, en limitant les nouvelles créations et en mutualisant les places existantes ; désimperméabiliser les surfaces de stationnement à l'occasion des opérations de requalification et développer leur végétalisation". Cette proposition n'est pas suffisante et la marque d'obligations (ou d'empêchements) strict e s comblerait à accroître la vulnérabilité déjà importante des habitants e s.</p> <p>À titre d'exemple, les villes de Gennevilliers, de Villeneuve-la-Croix et en partie celle de Colombes se trouvent dans une zone à risque élevé d'inondation, principalement du fait de leurs situations d'enclavement dans une boucle de la Seine. ET POURTANT :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la ville de Gennevilliers est désignée comme une "polarité" importante et bénéficie d'un droit à l'urbanisation supplémentaire à hauteur de + 2% de l'espace déjà urbanisé ; - cette zone inclut 3 gares, autour desquelles le droit à l'urbanisation supplémentaire est de + 1% dans un rayon de 2km <p>1% ou 2% ça peut paraître peu mais dans des zones avec un tel risque, cela devrait être 0% ! Avec en parallèle l'imposition d'un quota important d'espaces à désimperméabiliser, en particulier sur les berges de Seine qu'il conviendrait de restaurer.</p> <p>L'OR 41 propose une compensation des espaces de pleine terre. Cela donne une possibilité supplémentaire aux projets d'urbanisation. La désimperméabilisation doit être appliquée, mais ne doit pas être utilisée comme prétexte pour imperméabiliser ailleurs. Cette compensation ne devrait pas être possible dans les zones ayant un fort risque d'inondation.</p> <p>4- Les projets d'agrandissement ou de création de routes, prétendent censés désengorger la circulation, ne feront que créer un appel d'air vers toujours plus de transport carboné et nuiront fortement à l'amélioration de la région d'aboutir au Z.E.N. de gaz à effet de serre envisagé pour 2040. Par ailleurs, ces projets seront déléatoires pour la biodiversité, pour le maintien des corridors écologiques et des espaces naturels, agricoles et forestiers. Ils vont donc dans le sens inverse des objectifs de lutte contre le dérèglement climatique et contre les objectifs de désimperméabilisation des sols affichés par le SDRIF.</p> <p>5- Le SDRIF défend des objectifs très contestables de densification de population (et donc en partie de construction de logements), y compris dans des secteurs déjà largement surpeuplés. Afin d'augmenter la résilience face aux risques d'inondation et de permettre la multiplication d'îlots de fraîcheur dans et autour de l'agglomération parisienne, une priorité absolue devrait être donnée à la végétalisation et à la restauration des espaces urbains, ainsi qu'à la préservation et au développement des espaces urbains dédiés à l'agriculture.</p> <p>Une récente étude pour classer les départements français a abouti au résultat suivant : parmi les 5 départements les moins sains de France, 4 sont situés en Ile-de-France. Les dispositions de ce projet de SDRIF ne risquent pas d'améliorer cette situation.</p> <p>8- De nombreux projets de « développement », actuels ou à venir ont pour conséquence la destruction ou la mutilation d'arbres anciens. Or les arbres sont des « monuments » de biodiversité et participent à la résilience climatique.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Ce projet de SDRIF ne met nullement en avant leur préservation. Quant aux compensations qui pourraient découler de ces abattages, elles sont toujours largement insuffisantes, par nature : en effet de jeunes arbres mettent des décennies à produire des bénéfices comparables, sans compter qu'il n'est jamais certain qu'ils pourront bénéficier de conditions favorables à leur croissance.</p> <p>Pour toutes ces raisons, et pour bien d'autres, nous exprimons ici notre profond désaccord avec ce schéma directeur dont les objectifs ne sont pas du tout à la hauteur des enjeux de notre temps.</p> <p>Les Soulèvements de la Terre Île-de-France</p>
Mail 7203		X	X		X	X		X				X		X		X	CEDRE Association de La Queue-en-Brie a écrit : Veuillez trouver l'avis de l'association CEDRE dans le document joint.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>1. Anticiper le SDRE ? Enquête publique mars 2021</p> <p>Le fil de SDRE (aménagement) ne peut que réviser tous les habitats d'île de France attachés à une région riche de terres agricoles de qualité agricole indiscutable (ce sont les terres les plus riches de France, espaces biodiversifiés de biodiversité, d'espaces naturels qui permettent aux français de se nourrir. Mais cela est malgré son rôle crucial de ne pas perdre son objectif de protection et de limitation de consommation d'espace ENAF pour arriver à Zéro Artificialisation Nette.</p> <p>En premier lieu, on peut s'interroger sur la viabilité d'un modèle de consommation de l'espace. La plupart des pays ont réussi à faire des métropoles tant les difficultés inhérentes à ce type d'habitat sont importantes : pollution liée à la circulation, perte de terres dans les entours (logement sur l'île de France ont été le plus grand bouclier d'Europe), perte d'identité des villes, travaux incessants, diminution des espaces de loisirs, de loisirs et d'espaces agricoles qui permettent de se ressourcer, autant de réalités que les Français ont de plus en plus de mal à supporter. A la lecture des contributions déposées dans le cadre de cette enquête, une énorme majorité de français déplorait les orientations prises par le Grand Paris. L'objectif de construction de 75 000 logements par an qui sont le cœur de ce SDRE ne permettra pas de préserver les ENAF à la hauteur de la loi Climat et Résilience.</p> <p>D'autant que si les Français se prononcent en défaveur de ce niveau de construction, certains maires demandent encore plus de terres agricoles pour construire comme à Cour la Ferrière où le maire envisage l'urbanisation de 40 ha de terres agricoles au sud de la RD4.</p> <p>Concernant la ville qui se voit privée d'un des éléments qui avait fait analyser plus tôt. La densification de certaines zones pavillonnaire se fait au détriment des jardins qui dans certains secteurs restent les derniers refuges pour la faune urbaine. De plus, les zones pavillonnaire comportent des bâtiments qui reflètent l'histoire et l'histoire d'une commune. Ils sont parfois isolés sans aucune forme de zéolite. Il s'agit d'une perte d'identité des territoires, une banalisation du paysage, une raison d'urgence pour les habitants qui ne reconnaissent plus leur ville.</p> <p>La loi ZAN a pour objectif la diminution progressive de consommation d'ENAF pour arriver à Zéro Artificialisation Nette en 2020. Mais pourquoi l'île de France a-t-elle un régime dérogatoire et ne doit diminuer sa consommation d'ENAF que de 20% alors que le reste de la France doit la limiter de 60% ?</p> <p>Cela n'est ni logique, ni équilibré. La région de France étant la région la plus peuplée de France, et sans parler des autres régions.</p> <p>Il est demandé par conséquent que la diminution d'ici 2020 soit de 50%, comme les autres régions.</p> <p>CEBRE Comité Régional pour la Défense et le Respect de l'Environnement 45 Av. B. Subotev 910 01 La Queue en Yvel. Cebre@queulibre.com</p>
																	<p>1. Et pourquoi pas Zéro Artificialisation Nette ?</p> <p>Les objectifs de sobriété foncière posés par la politique de "Zéro Artificialisation Nette" (ZAN) de la région pourraient être porteurs d'espoirs. Le ZAN se définit comme le zéro de l'artificialisation et de la consommation des sols. Cette politique ne permet pas, en fait, la préservation de la qualité des sols car elle estime que ce qui peut être détruit le peut être remplacé ailleurs, par la compensation. Or, une terre riche des fonctions écosystémiques essentielles de filtration des eaux, la séquestration de carbone, en passant par l'habitat et la biodiversité et bien évidemment, par la production alimentaire. L'imperméabilisation, l'érosion, le compactage, la pollution et la disparition de matière organique et de biodiversité qu'entraîne l'artificialisation des terres est pratiquement irréversible : la terre arable ne peut se régénérer que de l'ordre d'un siècle. (Terre de Liens)</p> <p>Le système de compensation est dérivé de son objectif premier. Par exemple à Nozay, on souhaite compenser de la terre agricole détruite par un terrain agricole, soit à l'heure où la terre sur des mètres d'épaisseur et pour une production pour éviter les retombées de pollution, tout cela pour envelopper de terre de l'agriculture biologique pour alimenter les cantines scolaires ?</p> <p>On voit bien que se compenser ne sert pas véritablement et discriminatoire. En matière de développement local, nous ne pouvons pas composer à l'heure tout de France le développement d'une parcelle ?</p> <p>Pour les habitants d'une commune où il y a un peu de déclin, c'est une perte irréversible.</p> <p>C'est pourquoi nous demandons que soit instaurée la politique du Zéro Artificialisation Nette qui seule permet véritablement la préservation des ENAF.</p> <p>2. Aspect non passif des CR</p> <p>Puisque le SDRE est véritablement efficace dans sa protection des ENAF, il se doit être passif. Il ne doit pas donner lieu à compensation. Les Observatoires Régionaux ne peuvent pas en cas de compensation, les terres agricoles sont source d'implication, et ne permettent pas d'atteindre les objectifs poursuivis du ZAN, les terres « prairies », dans la mesure du possible, le faire possible, les terres au zéro, sont la partie sucrée aux dépens des terres au zéro. Le SDRE qui se veut neutre est ENVIRONNEMENTAL... peu d'objectifs chers qui soient pourtant nécessaires pour cela.</p> <p>3. L'agriculture</p> <p>L'Île-de-France, région capitale, est aussi une grande région agricole : les espaces agricoles représentent 48% du territoire régional ; il est caractéristique par une occupation riche 3500ha/ha. Leur préservation apparaît ainsi essentielle pour garantir le savoir de production régionale, et sa contribution à l'équilibre alimentaire mondial, mais aussi pour répondre aux demandes croissantes de développement de circuits d'approvisionnement locaux.</p> <p>CEBRE Comité Régional pour la Défense et le Respect de l'Environnement 45 Av. B. Subotev 910 01 La Queue en Yvel. Cebre@queulibre.com</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>- Production de matières premières alimentaires et non alimentaires - Création d'activités économiques et d'emplois locaux, dans l'agriculture et les industries de transformation - Production d'aménités (calme, qualité paysagère) en réponse à une demande sociale forte en matière de qualité de vie - Rôle des sols (dames pédocologique, accès à la terre...) - Structuration et qualité de l'occupation urbaine (occupées vertes, mais en valeur des secteurs moins par le paysage) - Préservation naturelle et culturelle à transmettre aux générations futures. - Services rendus par les écosystèmes agricoles, biodiversité, séquestration (zones tampons, filtres, régulation de l'air et de l'eau) - Prévention des risques naturels. La préservation des espaces agricoles est un enjeu majeur pour la région Île-de-France.</p> <p>Les objectifs de sobriété foncière portés par la politique de "Zéro Artificialisation Nette" (ZAN) de la région posent des questions d'espaces. La ZAN ne définit, comme le cadre de l'artificialisation des sols. Cette politique ne permet pas, en fait, la préservation de la qualité des sols car elle estime que ce qui peut être détruit le peut être recréé ailleurs, par la compensation. Or, une terre riche des fonctions écologiques essentielles (de filtration des eaux, de séquestration de carbone, en passant par l'abergement de la biodiversité et, bien évidemment, par la production alimentaire, l'immédiat, l'écologie, la compensation, la pollution et la disparition de matières organiques et de biodiversité) qu'une terre artificialisée des terres est pratiquement irréversible : la terre arable ne peut se régénérer que en l'ordre d'un siècle (Toussot de 2010). Le système de compensation est donc en de son objectif premier. Par exemple à Noisy-lez-Paris, on propose de compenser de la terre agricole cultivée par un terrain pollué dont il faut évacuer la terre sur des mètres d'épaisseur et poser une protection pour éviter les remontées de polluants, tout cela pour envisager de faire de l'agriculture biologique pour alimenter les circuits courts. C'est pourquoi nous demandons que soit instaurée la politique de Zéro Artificialisation Nette qui seule permet la préservation des ENAF.</p> <p>Le SDRIF II tel qu'il nous est présenté ne nous permet pas de garantir la préservation de cette ressource qui représente l'agriculture pour la région. En effet, de nombreuses parcelles d'urbanisation ont été approuvées sur des surfaces agricoles. Certains élus demandent des derogations pour des « coupes partielles » (selon leur terme) mais celles-ci sont des projets qui n'ont pas eu de résultats depuis des dizaines d'années (comme pour la ZAC Notre-Dame à La Queue en Yvelines) parce que ces projets n'étaient pas nécessaires ou bien ce sont des projets qui ont été abandonnés à la suite d'une concertation, comme pour la ZAC des Fontaines de Noisy.</p> <p>Les Orientations Régionales 12 et 13 sur les espaces agricoles et les espaces boisés et naturels présentent des exceptions multiples : une d'accueil des gens du voyage pour les espaces agricoles, passage des infrastructures et autres installations. Les créations de ces installations sont sujettes à impasse et sont inefficaces (Accord de l'Etat, et le litige sont des notes très différentes en fonction de CERRE Grand Est qui parle de l'Etat et le Report de l'Etat concernant 45 Ar B. Subvention 91-93 La Queue en Yvelines Cet accord est inefficace.</p> <p>ceux qui les innovent. Les espaces liés à l'agriculture doivent être développés, selon l'OR 16 mais cela semble être l'unique lieu qui n'ont de surfaces agricoles présentent des parcelles d'urbanisation. (ce à Noisy, avaient deux parcelles sur les terres agricoles un agr. quartier et une parcelle qui concernent 25 ha de terres agricoles sur les dernières zones agricoles de l'est de la Vallée de Marne. Cela portait 2 PIG (parcelles d'intérêt agricole), peu importe les terres. Ils collectent les terres à leur rythme, des terres agricoles plus faciles à traiter que les terres portant un intérêt agricole en Île-de-France.</p> <p>4. Les zones humides L'Orientations 25 protège les zones humides qui doivent être identifiées, préservées, et restaurées. Il ne peut exister de dérogation pour construire des logements par exemple comme c'est le cas pour le village de Buzay en Ille-et-Vilaine qui souhaite construire sur une zone humide de 1100 m2 dans le cadre de la ZAC Cité Verte Trouée Rouge. Ce n'est pas acceptable, d'autant que le secteur humide est entouré d'arbres qui protègent cette zone humide et qui participent au cycle de vie de certaines espèces. Les cours d'eau sont en très mauvais état écologique comme le Marouais. En cause, les multiples pollutions liées aux pratiques d'assainissement défectueux et aux divers types de dragage liés aux opérations d'assainissement unitaire. Le site de Portault-Corbouil présente des accumulations d'assainissement unitaire, comment peut-on prévoir une augmentation de 3 000 logements dans cette commune ?</p> <p>5. L'occupation des habitats aux milieux Les Orientations 72 et 71 indiquent que les équipements urbains permis par les documents d'urbanisme ne doivent pas excéder l'occupation des populations aux résidences. Cette orientation devrait aller plus loin, en interdisant l'installation de logements ou d'équipements relevant un public sensible le long des voies à grande circulation ou dans les zones proches des aéroports en raison des risques d'accidents, de pollution de l'air et de bruit. Un ITE4 est prévu de 300 logements se construisant le long de cette voie, au prix de l'Alsace de Lorraine. La distance à respecter devrait être définie par le SDRIF. L'Autorité Environnementale fait remarquer à juste titre que les orientations destinées à préserver la santé humaine présentent un caractère imprécis et peu précisif.</p> <p>6. Les zones actives économiques Celles-ci sont très consommatrices de sol. Afin de faire un état des lieux, la loi climat et résilience a demandé aux préfets d'effectuer un inventaire des surfaces occupées avant le 31/06/2023. A ce jour de nombreux établissements n'ont pas communiqué leurs données ce qui ne permet pas d'évaluer les véritables besoins en matière de développement.</p> <p>CERRE Grand Est qui parle de l'Etat et le Report de l'Etat concernant 45 Ar B. Subvention 91-93 La Queue en Yvelines Cet accord est inefficace.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>En tout état de cause, le SDRIF doit imposer l'obligation de démanteler l'insuffisance des possibilités de développement des zones existantes avant toute autorisation d'implantation d'une nouvelle zone.</p> <p>7. La circulation Aux heures de pointe, les zones muettes sont saturées, des files entières de voitures, capotent jour et nuit pour approvisionner l'île de France. Il est passé temps de réfléchir en terme d'équilibre et de ne pas plus décongestionner le territoire.</p> <p>Association CEEBE 45 Av. Dr Schweitzer 94510 La Queue en Brie Ceebe-ass-jmd@orange.com</p> <p>CEEBE Comité Ecologique pour la Défense et le Respect de l'Environnement 45 Av. Dr Schweitzer 94510 La Queue en Brie Ceebe-ass-jmd@orange.com</p>
Mail 7204			X	X					X					X		X	<p>Anonyme de Montmorency a écrit : En seulement un mois et demi, une enquête "Pour ou contre le BIP", réalisée par notre association entre janvier et février 2024, a recueilli 4 000 réponses, dont 81% issues d'habitants du Val d'Oise, démontrant la forte mobilisation des Val d'Oisiens autour de ce projet routier. 93% déclarent être opposés au BIP. Les raisons de l'opposition au projet du BIP sont nombreuses et unanimes (entre 92% et 69% des votes) : destruction des espaces verts auxquels les habitants sont très attachés, augmentation de la pollution de l'air, des nuisances sonores, et impact sur la biodiversité et le climat. Aujourd'hui, les habitants sont déjà très gênés par le bruit des voitures et des avions (79%) et par la pollution de l'air (58%). Ils demandent plus de pistes cyclables (62%), un accès à ces espaces naturels pour se balader à pied ou à vélo (44%), une agriculture saine de proximité (49%), et souhaitent préserver leur qualité de vie (87%). Voir détail de l'étude :</p>

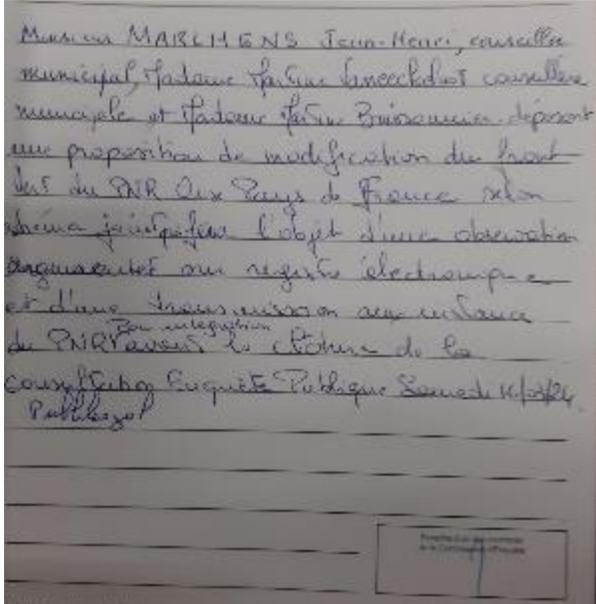
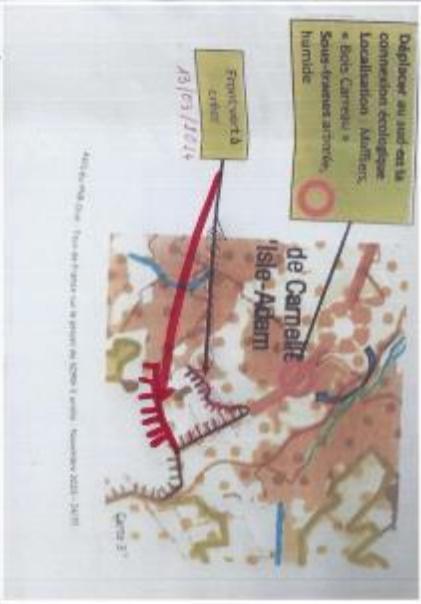
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	https://drive.google.com/file/d/1_ARV7oa5_q7psoAVB9_-jaWh8w8CzwOi/view?usp=sharing

THEMES→																	Commentaires																																									
←--Observations courriers ou mails																	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.																																									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16																																											
Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques																																											
<p>Les raisons de l'opposition au projet du BIP sont nombreuses et unanimes (entre 82% et 99% des votes) : destruction des espaces verts, auxquels les habitants sont très attachés, augmentation de la pollution de l'air, des nuisances sonores, et impact sur la biodiversité et le climat.</p> <p>Aujourd'hui, les habitants sont déjà très gênés par le bruit des voitures et des avions (79%) et par la pollution de l'air (58%). Ils demandent plus de pistes cyclables (62%), un accès à des espaces naturels pour se balancer à pied ou à vélo (44%), une agriculture saine de proximité (45%), et souhaitent préserver leur qualité de vie (57%).</p> <p>Pour quelles raisons êtes vous opposé au BIP ?</p> <table border="1"> <caption>Pour quelles raisons êtes vous opposé au BIP ?</caption> <thead> <tr> <th>Raison</th> <th>Pourcentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Destruction des espaces verts</td> <td>99%</td> </tr> <tr> <td>Pollution de l'air</td> <td>58%</td> </tr> <tr> <td>Nuisances liées au bruit</td> <td>82%</td> </tr> <tr> <td>Impact sur la biodiversité</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>Impact sur le climat</td> <td>59%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Qu'est-ce qui vous incommode le plus dans votre commune ?</p> <table border="1"> <caption>Qu'est-ce qui vous incommode le plus dans votre commune ?</caption> <thead> <tr> <th>Raison</th> <th>Pourcentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Le bruit (voitures, avions...)</td> <td>79%</td> </tr> <tr> <td>La pollution atmosphérique</td> <td>58%</td> </tr> <tr> <td>Le manque de place pour les piétons et les vélos</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>Le manque d'espaces verts</td> <td>32%</td> </tr> </tbody> </table> <p>À quoi êtes-vous attaché dans votre commune ?</p> <table border="1"> <caption>À quoi êtes-vous attaché dans votre commune ?</caption> <thead> <tr> <th>Raison</th> <th>Pourcentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Les espaces verts naturels</td> <td>89%</td> </tr> <tr> <td>La qualité de vie</td> <td>87%</td> </tr> <tr> <td>Les avions</td> <td>75%</td> </tr> <tr> <td>Le calme</td> <td>72%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Que vous manque-t-il dans votre ville ?</p> <table border="1"> <caption>Que vous manque-t-il dans votre ville ?</caption> <thead> <tr> <th>Raison</th> <th>Pourcentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Des pistes cyclables sécurisées</td> <td>62%</td> </tr> <tr> <td>Une agriculture saine de proximité</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>Des balades nature accessibles à pied ou à vélo</td> <td>44%</td> </tr> <tr> <td>Plus d'espaces verts naturels</td> <td>41%</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>Source: l'Enquête sur le BIP - Printemps 2021 - Page 2</small></p>																	Raison	Pourcentage	Destruction des espaces verts	99%	Pollution de l'air	58%	Nuisances liées au bruit	82%	Impact sur la biodiversité	80%	Impact sur le climat	59%	Raison	Pourcentage	Le bruit (voitures, avions...)	79%	La pollution atmosphérique	58%	Le manque de place pour les piétons et les vélos	43%	Le manque d'espaces verts	32%	Raison	Pourcentage	Les espaces verts naturels	89%	La qualité de vie	87%	Les avions	75%	Le calme	72%	Raison	Pourcentage	Des pistes cyclables sécurisées	62%	Une agriculture saine de proximité	45%	Des balades nature accessibles à pied ou à vélo	44%	Plus d'espaces verts naturels	41%
Raison	Pourcentage																																																									
Destruction des espaces verts	99%																																																									
Pollution de l'air	58%																																																									
Nuisances liées au bruit	82%																																																									
Impact sur la biodiversité	80%																																																									
Impact sur le climat	59%																																																									
Raison	Pourcentage																																																									
Le bruit (voitures, avions...)	79%																																																									
La pollution atmosphérique	58%																																																									
Le manque de place pour les piétons et les vélos	43%																																																									
Le manque d'espaces verts	32%																																																									
Raison	Pourcentage																																																									
Les espaces verts naturels	89%																																																									
La qualité de vie	87%																																																									
Les avions	75%																																																									
Le calme	72%																																																									
Raison	Pourcentage																																																									
Des pistes cyclables sécurisées	62%																																																									
Une agriculture saine de proximité	45%																																																									
Des balades nature accessibles à pied ou à vélo	44%																																																									
Plus d'espaces verts naturels	41%																																																									

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7205					X											X	<p>Mme Marie-Catherine BALDET de Montrouge a écrit : Alignement d'arbres à préserver. Je me permets d'attirer votre attention sur le fait que les arbres adultes sont absents du document des orientations réglementaires. Je pense qu'il est vraiment primordial d'inclure des recommandations de préservation afin qu'ils soient préservés dans les décennies à venir car nous aurons besoin d'arbres adultes (et non remplacé de jeunes pousses comme on a bien trop tendance à le faire dernièrement). Les aménagements à venir devraient au préalable rechercher leur préservation, concilier avec leur présence. Les grands alignements d'arbres sont tout particulièrement à conserver à ce titre dans notre région. Cela donnerait du sens au "E" du SDRIF-E et cela répondrait à une attente de la majeure partie des franciliens. Les arbres d'alignement participent à la qualité de notre paysage, c'est un patrimoine d'une grande valeur qui nous rend de multiples services et nous fait faire des économies. La communauté de commune de Bastia, en partenariat avec l'Université de Corse, a mené une étude sur ces bienfaits et a estimé que chaque arbre adulte (entendre de 50 ans et plus) équivaut en moyenne à 3000 euros de climatisation chaque année. Ce chiffre reporté au nombre d'arbres d'Ile-de-France vous fait mesurer les économies vertigineuses qu'ils nous font réaliser chaque année. Pour faire face aux épisodes caniculaires à venir il est important d'orienter le schéma vers leur préservation ; trop d'aménagements ont déjà trop supprimé des arbres de ce type faisant peser sur les habitants des risques sanitaires et augmenter les îlots de chaleur. Les jeunes arbres plantés actuellement ne rendront des services identiques qu'en 2070 au mieux Nous avons besoin de conserver les arbres adultes existants pour 2030 et 2040 et donc penser en amont tout réaménagement de voirie notamment avec leur conservation.</p>
Mail 7206																	<p>M. Jean-Henri MARLHENS de Baillet-en-France a écrit : Proposition de modification du front vert du PNR Oise-Pays de France. Nous confirmons notre observation formulée sur le registre "papier" lors de la permanence de la commission</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>d'enquête à Sarcelles le 13-03-2024 (cf Pièce jointe "Observation sur registre papier du 13-03-2024"). Nous développons cette observation sous forme du courrier en pièce jointe "Contribution du 13-03-2024 des élus mafflierois UAPM au SDRIF-E" en pièce jointe et ses annexes (3) également en pièces jointes. Cette contribution à l'initiative des élus UAPM au Conseil Municipal de Maffliers a reçu l'appui de l'association UAPM (Une Ambition Pour Maffliers) et de mafflierois.e.s qui en ont eu connaissance.</p> 

THEMES→																	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 
Mail 7207				X													 <p>Anonyme de Noisy-le-Grand a écrit : Sauvegarde du Bois Louis Lumière à Noisy-Le-Grand. Le Bois Louis-Lumière anciennement appelé Bois de La Justice à Noisy-Le-Grand comprend plusieurs milliers d'arbres (très précieux pour préserver la biodiversité restante et conserver la fraîcheur). Il ne peut être constructible vu l'augmentation effrayante de la température et doit être protégée en le classant en zone 'N' pour éviter que des</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7208			X						X								constructions sortent de terre. Anonyme de Deuil-la-Barre a écrit : Nous sommes opposés au BIP Est qui passerait à proximité d'une trentaine d'écoles soit 7 000 élèves situés à moins de 500 mètres, et plusieurs milliers à moins de 200 mètres, de la crèche au lycée. La pollution de l'air et sonore signifie une perte d'espérance de vie pour nos enfants. Ce serait inacceptable.
Mail 7209			X														Mme Léa HARDY d'Eaubonne a écrit : Je demande à la région de retirer le BIP du SDRIF-E.
Mail 7210		X												X			Anonyme de Saint-Germain-de-la-Grange a écrit : Secteur d'urbanisation préférentielle en zone agricole - Saint Germain de la Grange. Habitante de Saint-Germain-de-la-Grange, j'ai constaté que les cartes Maîtriser le développement urbain et Développer l'indépendance productive régionale faisaient apparaître une demi-pastille « secteur d'urbanisation préférentielle » en zone agricole. La capacité d'extension de 10 hectares de cette demi-pastille reviendrait à urbaniser des parcelles aujourd'hui occupées par un maraîcher produisant des légumes depuis 2021, ayant obtenu sa certification Bio en 2023 et venant de procéder à la plantation de haies pour renaturer le paysage. Son activité de maraîchage est soutenue par la Chambre d'agriculture et la Région Ile-de France et ses légumes sont depuis cette année vendus via l'AMAP locale dont il est le partenaire principal de l'AMAP locale. Un autre agriculteur exerce son activité dans ce secteur et une nouvelle agricultrice y installe actuellement une nouvelle activité. Ce secteur est clairement identifié au PLU de la commune comme une zone agricole. Le SDRIF-E a pour objectif de mieux préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers de la région, il précise notamment que les unités d'espaces agricoles cohérentes sont à préserver et que les éléments, les espaces et les milieux d'intérêt écologique et paysager présents dans les espaces à dominante agricole (haies, bosquets, petits bois, prairies permanentes, mares et mouillères, visuel ouvert, patrimoine vernaculaire, etc.) doivent être identifiés et préservés, voire restaurés. Les parcelles visées par la demi-pastille « secteur d'urbanisation préférentielle » sont aussi affichées comme étant dans une unité paysagère à conforter et un espace agricole à préserver. Ainsi, il me semble incohérent de placer ces parcelles en secteur d'urbanisation préférentielle sur les cartes du futur SDRIF-
Mail 7211		X	X		X	X		X					X	X			M. Jean-François DUPONT (FNE S&M) a écrit : Veuillez trouver ci-joint la contribution de France Nature Environnement Seine et Marne à l'enquête publique sur le projet de SDRIF-E. Jean-François Dupont co-président de FNE Seine-et-Marne.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;">  </div> <div style="width: 30%;">  </div> <div style="width: 30%;">  </div> </div>
Mail 7212		X	X					X						X			<p>M. Philippe BENOIT d'Ozoir-la-Ferrière a écrit :</p> <p>Je cherche à participer à l'enquête publique concernant le secteur de création de logements à Ozoir-la-Ferrière. Je tiens à porter à votre attention que le formulaire de participation n'est pas accessible sur internet (où tout au moins s'il l'est, il n'est pas accessible au plus grand nombre), ce qui fausse l'enquête publique. Par ailleurs, je tiens à</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	manifester (par le biais de ce message, n'ayant pu trouver l'enquête publique, et comme vous ne me répondez pas avant demain, je ne pourrais pas y participer) ma plus intense désapprobation du projet d'urbanisation de la périphérie sud d'Ozoir-la-Ferrière. En effet, en tant qu'habitant depuis 1994 (j'ai grandi à Lésigny village voisin) et architecte urbaniste de métier, je tiens à porter à l'attention des décideurs que ce projet va à l'encontre du sens des lois promulguées récemment telle que la loi ZAN. Ledit quartier va en effet s'étendre sur des terres agricoles d'excellentes qualités. Pire, le quartier serait entièrement dépendant de l'utilisation de la voiture dans un secteur déjà largement saturé. C'est un projet qui contredit le sens de l'histoire, en rendant chaque déplacement tributaire de son véhicule, sans possibilité d'accès à une alternative, tout en simultanément, diminuant l'indépendance alimentaire de la région. Par ailleurs, les villages alentours comptent de nombreux logements de centre bourg à rénover, qui pourraient largement compenser le manque de logement dans une aire élargie. Le nouveau quartier tel qu'il est dessiné ne donne aucun accès aux habitants aux aménités naturelles, ni au centre-ville. Il sera néfaste non seulement aux nouveaux habitants qui se retrouveront coincés là, mais aux habitants actuels qui devront composer avec d'autant plus de voitures. Vous l'aurez compris, je m'oppose de la façon la plus ferme à ce projet absurde, non travaillé, et allant à l'encontre de l'intérêt public d'une façon tellement radicale qu'il semble impossible de le défendre, à moins peut être de n'avoir quelques connivences avec les promoteurs. La région doit impérativement s'opposer à ce projet comme elle l'a déjà fait par le passé, avant même que la loi ne soit de son côté !
Mail 7213			X													X	Anonyme de la Queue-en-Brie a écrit : CONTRE la création du centre pénitentiaire de NOISEAU qui promet une « bétonnisation » évidente d'un environnement préservé et naturel. Ce centre n'a aucunement sa place ici, entre plusieurs villes, entraînant une accentuation des difficultés de circulation, une diminution significative de l'attractivité du marché immobilier de ces dernières et donc de la valeur des biens. Pour toutes ces raisons, je m'oppose fermement à ce projet.
Mail 7214		X	X		X							X		X		X	M. Kapilan VILVARAJAH de Rosny-sous-Bois a écrit : UN SDRIF-E à compléter ou à modifier pour inclure les enjeux d'aujourd'hui et de demain ! Le SDRIF-E encourage une augmentation de 13% du nombre de logements au sein de zones déjà urbanisées de la ville de Rosny-sous-Bois, et de 17% en centre-ville et aux abords des deux gares RER (voir OR 57) et du métro ligne 11 à venir. Cette zone de Rosny-sous-Bois a déjà été fortement densifiée ces dernières années, avec une augmentation de plus de 2000 nouveaux appartements ces dernières années entraînant à chaque fois une suppression de trames vertes et de cœurs d'îlot dans la ville. Cette densification entraîne la disparition des espaces naturels, alors que ces espaces participent à diminuer le phénomène d'îlots de chaleur en agglomération. L'OR 57 devrait mentionner la nécessité de conserver les éléments participant à l'agriculture urbaine ainsi que les éléments et espaces naturels dans les projets de densification plutôt que d'encourager à "limiter les espaces perdus" (sans préciser la nature de ces espaces). Il faut que le SDRIF-E mette en place des limites strictes de densification et des objectifs clairs de renaturation pour les quartiers présentant un manque d'espaces verts et également permettre que certaines zones construites soit requalifiées pour favoriser la création d'espaces verts et améliorer la qualité de vie des habitants. Des objectifs chiffrés de renaturation sont définis dans le SDRIF-E, toutefois ils doivent être définis pour tous les corridors, qu'ils soient régionaux ou à l'échelle de la ville. Une continuité écologique a été actée dans le SDRIF-E entre le Parc Montreau et le bois du Fort de Rosny, il faut aller plus loin dans le schéma en définissant des objectifs chiffrés de renaturation. De plus il serait pertinent d'y inclure la couverture partielle de l'A86 dans cette continuité pour relier le centre-ville. Ce projet offrira une bouffée d'air aux habitants de Rosny-sous-Bois. Le vélo constitue un moyen de déplacement écologique incontournable, offrant une alternative non-polluante à la voiture pour les trajets

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de courte et moyenne portée, qui représentent l'essentiel des déplacements en Île-de-France. Il sert également de solution complémentaire aux transports en commun pour les trajets plus longs. Dans le SDRIF-E les orientations réglementaires pour les mobilités douces sont vagues et sont sans objectifs chiffrés et peu prescriptives. Des projets structurants pour la région Ile de France, dans le cadre de son engagement à décarboner les transports et à promouvoir les mobilités actives, sont bien décrites dans le SDRIF-E (Projet Vélo Ile-de-France, schéma «Eurovélo», schéma national des véloroutes). Il convient d'également d'ajouter le projet "Vélopolitain" dans l'OR 140 et il convient d'ancrer tous ces projets dans le territoire. L'OR 141 qui concerne les autres itinéraires pour les modes actifs (marche, vélo, trottinette...) qui permettront de relier, pour la mobilité quotidienne, les zones d'habitat, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, etc.. doit être aussi prescriptive que l'OR 140, c'est à dire que les documents d'urbanisme doivent prévoir des mesures d'aménagements nécessaires à la réalisation de ces itinéraires cyclables, qu'ils soient continus et sécurisés. De plus, il est primordial que le SDRIF-E prévoit du foncier aux abords des gares (existantes ou nouvelles) pour permettre une intermodalité fonctionnelle avec les modes de surface (marche, vélo, bus), et plus particulièrement pour Rosny-sous-Bois de prévoir une piste cyclable permettant de relier le centre-ville et la gare de Rosny-Bois-Perrier et son vaste parking vélo sécurisé suite à l'arrivée de la ligne 11 et de la ligne 15 du métro.
Mail 7215			X		X			X									<p>M. Daniel LEVET des Mesnuls a écrit : Contribution de la Sauvegarde Des Mesnuls (78). Préambule : Les remarques qui suivent émanent d'un large territoire situé entre Versailles et Houdan (pour ce qui concerne l'Ile-de-France) principalement constitué de communes où la plus grande partie de la surface est dédiée à l'agriculture ou couverte de vastes massifs forestiers dont le massif de Rambouillet. Tirailée entre étalement urbain et ruralité sa population y est très sensible à l'environnement, à sa qualité, à sa protection. La densité de population du département des Yvelines, très disparate, était de 634 habitants au km2 en 2020. Remarque 1 : Le SDRIF ne tient pas suffisamment compte des effets réciproques dont pourraient bénéficier les régions dans le cadre d'un aménagement concerté s'affranchissant des limites administratives et donnant d'avantage la priorité à la notion de « bassins de vie ». Cette approche permettrait de réduire les disparités perçues tout en consolidant les coopérations entre les régions voisines, notamment en termes de transport, d'infrastructure et de développement. Notre Région ne devrait-elle pas consacrer un chapitre aux interactions et interdépendances entre SDRIF-E et SRADDET limitrophes ? Remarque 2 : La cartographie soumise, avec un « pas » à 5ha, interdit d'apprécier l'impact des dispositions retenues par le SDRIF-E dans nombre de zones rurales. Autant il est simple dans les grandes agglomérations d'apprécier les projets et leurs conséquences, autant l'approximation des cartes laisse une trop grande liberté d'interprétation à des élus très sollicités (et au siège fragile) ou à l'administration (bien plus permanente) dans les espaces sensibles où l'on se libère commodément des directives du SDRIF(E) et de ses contraintes. Il y va, pour exemple le plus répandu, de la limite des 50 mètres des forêts de plus de 100 ha régulièrement sujette à interprétation ou/et tolérance. Les infractions, lorsque constatées sont rarement, mais toujours à grand frais, soumises aux jugements de tribunaux engorgés, peu condamnées, encore moins corrigées et, parfois même, encouragées (cf Tribunal administratif de Versailles - 9ème chambre, 4 octobre 2022 / n° 2002294). Les dispositions du SDRIF-E s'imposent-elles à tous dans leur ensemble ? Remarque 3 : L'aménagement global de la région dans le secteur du transport terrestre n'est pas correctement abordé. ZAN, ZAP et PAEN donnent un juste cadre aux projets de développement mais ne sauraient à eux-seuls résoudre les problèmes de dégradation environnementale. Il n'est de pire pollution que la pollution inutile, les</p>

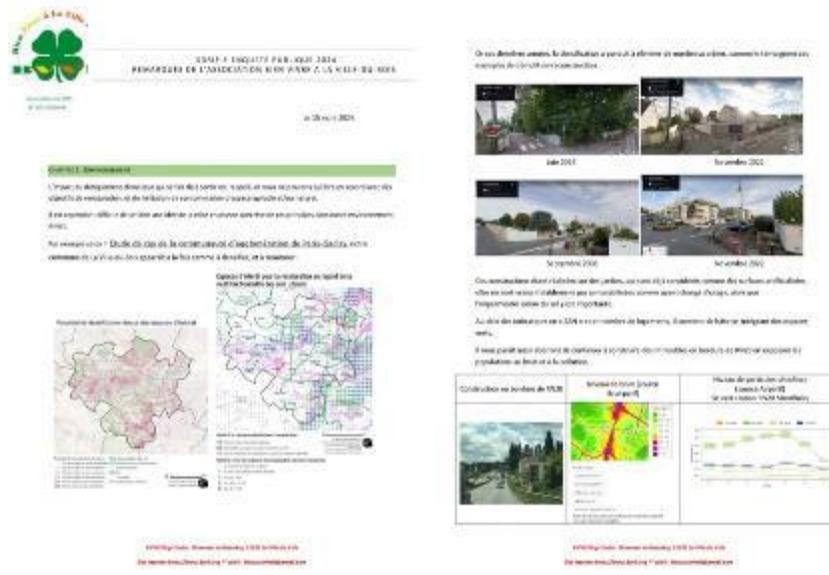
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>heures perdues dans les transports en sont un exemple patent, la traversée des zones d'habitation par des trafics inappropriés en est une autre. Dans ces domaines, les promesses de transition, de changement technologique, d'adaptation de l'offre de transport public ne s'accordent ni à la dynamique des besoins ni à l'adaptation parachronique de nos sentiers devenus chemins puis routes puis voies puis grands axes transformés sous la contrainte, au fil du temps et toujours a posteriori. Aux nécessaires engagements exposés dans le SDRIF-E, la région devrait, dès aujourd'hui, intégrer la réorientation des flux terrestres « non-indispensables » au profit de solutions alternatives crédibles au risque de voir, toujours un peu plus, se perpétuer l'exaspération des riverains et les comportements routiers inadéquats (traversées de ruelles en zone résidentielle, emprunt de chemins non-carrossables, non-respect des codes et usages, incivilités, etc...). L'arrêté du 16 avril 2021 relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises et l'arrêté de restriction en Ile-de-France doivent intégrer une restriction permanente de circulation de 22h00 à 06h00 des véhicules de plus de 7,5t sur les voies non aménagées pour ces gabarits et en particulier en traversée de villages (cf loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 par l'application de la directive 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement et article R1336-5 du Code de la santé publique).Le SDRIF-E ne devrait-il pas exprimer quantitativement et qualitativement ses objectifs de réduction des pollutions et nuisances ?</p> <p>Conclusion : Le travail considérable d'élaboration du SDRIF-E 2040 ne concerne dans le détail que les zones très urbanisées mais laisse un flou important, dû sans doute au peu de participation des responsables locaux, sur ses apports et conséquences dans les zones rurales et semi-urbaines. Pertinemment, le Schéma concentre ses orientations sur la protection de l'environnement, son aménagement mais élude les impacts recherchés sur le vivre ensemble, la qualité de vie et l'amélioration générale du quotidien à une époque où la fécondité décroît et la dépression prospère. Enfin et avec un brin d'amertume, l'avis demandé au citoyen, après adoption du texte par la région en juillet 2023, laisse un doute quant au pourquoi de la consultation et interroge sur la destination des commentaires recueillis. Pour la Sauvegarde des Mesnuls.</p>

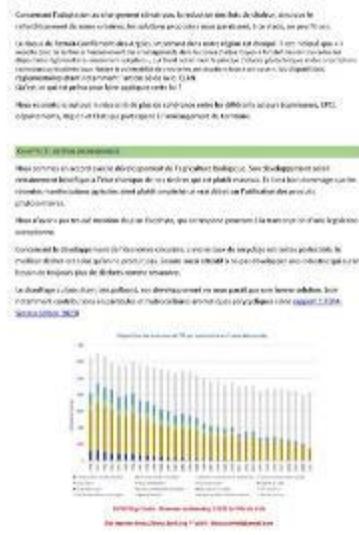
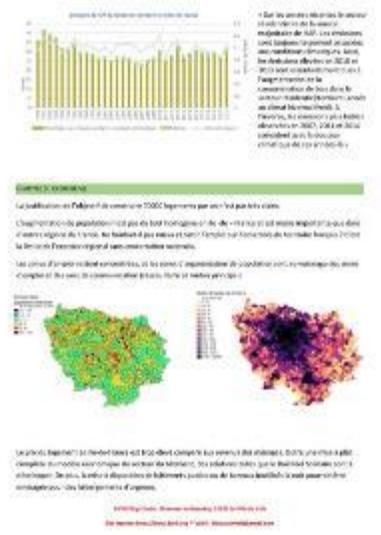
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7216					X							X	X	X			M. Jean-Henri MARLHENS de Baillet-en-France a écrit : Identique obs 7206 (doublon).
Mail 7217			X		X												Anonyme de Versailles a écrit : Le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voies, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrézy, île si riche en faune ornithologique. Gardons la priorité au maintien de la biodiversité dans notre département !
Mail 7218	X		X	X		X			X			X	X	X		X	Mme Annick THOMAS de Crosne a écrit : En pièce-jointe, la contribution du Collectif Sauvagerie de la Vallée de l'Yerres. Dommage que ce SDRIF-E soit malheureusement incompréhensible et inaccessible à une majorité du public.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>1- LE POINT SUR LE PLAN ET LA SCHEMATA D'AMENAGEMENT</p> <p>Mise de nouvelles entrées de bus, la réalisation d'un nouveau pont entre le village de la rue de la Gare et l'axe de la rue de la Gare et l'axe de la rue de la Gare et l'axe de la rue de la Gare.</p> <p>Le plan d'urbanisme de la commune est en cours de révision. Les modifications de la commune sont en cours de révision. Les modifications de la commune sont en cours de révision.</p> <p>2- LE DEVELOPPEMENT DE LA POLITIQUE URBAINE</p> <p>Mise de nouvelles entrées de bus, la réalisation d'un nouveau pont entre le village de la rue de la Gare et l'axe de la rue de la Gare et l'axe de la rue de la Gare.</p> <p>Le plan d'urbanisme de la commune est en cours de révision. Les modifications de la commune sont en cours de révision. Les modifications de la commune sont en cours de révision.</p> <p>3- MOBILITEUR LOCAL</p> <p>Mise de nouvelles entrées de bus, la réalisation d'un nouveau pont entre le village de la rue de la Gare et l'axe de la rue de la Gare et l'axe de la rue de la Gare.</p> <p>Le plan d'urbanisme de la commune est en cours de révision. Les modifications de la commune sont en cours de révision. Les modifications de la commune sont en cours de révision.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	habitants, pour la biodiversité et l'agriculture urbaine. Il est aussi incohérent de mettre en concurrence des transports en commun avec des projets de voies routières supplémentaires. Exemple sur la D36 entre Saclay et Saint-Quentin en Yvelines, dont le projet d'un doublement des voies mettrait en concurrence les transports en commun (ligne 18, bus) et l'automobile.
Mail 7221					X							X	X	X			M. Jean-Henri MARLHENS de Baillet-en-France a écrit : Identique obs 7206 et 7216 (triplon).
Mail 7222			X														Anonyme d'Arnouville a écrit : Je suis contre le BIP. Le BIP est néfaste à l'écologie et la nature.
Mail 7223			X			X		X						X		X	Mme Michèle ROUBINET de Domont a écrit : Dans l'axe "Des populations protégées grâce à un environnement préservé". En préambule : Le document soumis à notre avis comporte des contradictions importantes entre d'une part les orientations affirmées de développement économique compétitif pour continuer à faire de l'IDF une des métropoles mondiales les plus importantes et d'autre part des affirmations vertueuses de protection de l'environnement, des terres agricoles, de consommation foncière sobre, ainsi que de faire de notre région une région où il ferait bon vivre, avec tout à moins de 20 mn. Or, les orientations réglementaires sont souvent trop imprécises et prescriptives pour aller vers de réelles protections, tant il y a de dérogations prévues possibles. Exemple : « Le SDRIF autorise de façon exceptionnelle certaines installations et constructions dans les espaces naturels, agricoles et forestiers » OR 79. Pour quel type d'exception ? Dans quel pourcentage de l'espace en question ou global ? Pour quelle finalité ? Qui est autorisé à déroger ? etc... Ce SDRIF n'est donc pas réellement un SDRIF « E » car il ne prend pas réellement en considération les nouveaux enjeux climatiques notamment et les risques qui en découlent comme les canicules en zone dense, ni la loi Climat et résilience notamment. Objectif ZAN : Notre région est la plus artificialisée de la métropole. Un objectif a été fixé de réduction de 0 % d'artificialisation des sols à en 2050 par la loi Climat et Résilience de 2021 pour toutes les régions, mais l'IDF a demandé à être exonérée de cette « contrainte » et ce SDRIF fixe pour l'IDF seulement un objectif de réduction de 20 % tous les 10 ans, ce qui ne permettra pas d'atteindre cet objectif. Ce manque de volonté de réduire la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers n'est pas à la hauteur des enjeux de bien-être des franciliens qui ont besoin d'espaces verts et de respiration, besoins vitaux pour leur santé physique et psychique. L'IDF devrait au contraire se montrer exemplaire et volontariste en respectant les objectifs du ZAN, déjà insuffisants, et aller vers le ZAB pour éviter la fuite de ses habitant-es vers les autres régions, plus résilientes. En matière de protection des terres agricoles, « le compte n'y est pas » ! Dans son avant-propos, la présidente de la Région, indique pourtant : « L'Ile-de-France bénéficie d'un véritable trésor: riche de ses cours d'eaux, de ses terres nourricières, de ses forêts luxuriantes qui font partie de son patrimoine immatériel et naturel remarquable, elle est couverte à 75 % par des espaces verts ou agricoles. Ils sont le poumon de l'Ile-de-France, son grenier, son potager et son rempart ». Pour ne prendre qu'un exemple : la non-protection intégrale du Triangle de Gonesse et de ses 670 ha. En effet, si le nord du Triangle est « en principe » protégé pour l'instant par une ZAP, le centre et le sud de ce vaste espace agricole ne le sont pas puisque la ZAC de 300 ha n'a pas été abolie malgré les recours juridiques intentés par un collectif (CPTG) et que sur la zone centrale des 110 ha, acquise par expropriation des agriculteurs par la Région, à travers son établissement public foncier (l'EPIF), un projet de gare est en train de vouloir être construit, afin

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>d'urbaniser autour ces 110 ha, coupant ainsi l'espace agricole. Une gare inutile et un choix climaticide. Ce choix est d'autant plus scandaleux que cette gare du Triangle de Gonesse avait été prévue, ainsi que la ligne 17 Nord (du Bourget au Mesnil-Amelot) pour le méga centre commercial et de loisirs « EUROPA CITY » et ses 31 millions de visiteurs espérés par an, projet qui a été abandonné par le gouvernement en novembre 2019. Cette gare est, de fait, devenue inutile : loin de la population (1ères habitations à environ 2 km, et à 6 km environ de la grande cité de Gonesse « La Fauconnière », regroupant plus de 6500 habitant-es (quart de la population de Gonesse) qui sont à 10 mn à pied de la grande gare du RER D « Arnouville-Gonesse-Villiers-le-Bel) ! Elle ne sert qu'à « faire plaisir » à des élu-es qui cherchent à tout prix à vouloir bétonner cet espace agricole, sans comprendre que dans la nouvelle situation les terres agricoles sont un « trésor » à préserver. La souveraineté alimentaire. Ces terres font partie de celles de « la Plaine de France », considérées parmi les meilleures d'Europe, sur lesquelles le maïs y pousse sans aucun arrosage, même pendant les canicules de plus en plus fréquentes. Notre région souffre d'insécurité alimentaire comme nous l'avons vu lors de la révolte des agriculteurs en février 2024. Nous n'avons que 3 jours de stocks en produits frais. Il suffirait d'une grève des transporteurs pour que le MIN de Rungis ne soit plus livré pendant plusieurs jours et que la région soit en difficulté. Toutes les terres agricoles d'IDF doivent être préservées et toute urbanisation abandonnée. Cet espace a également une fonction sociale importante en termes de climat et de santé. En juillet 2017, en pleine canicule, 8° d'écart de température avaient été enregistrés entre le parvis de l'Hôtel de ville et les champs du Triangle de Gonesse. C'est un véritable îlot de fraîcheur, « poumon » de respiration, indispensable à la santé des populations des villes denses mitoyennes (Gonesse, Arnouville, Garges les Gonesse, Goussainville, Aulnay...). Le SDRIF a positionné 3 pastilles d'urbanisation sur le Triangle de Gonesse, ce qui est inacceptable au regard de ce qui précède. Ces pastilles sont évidemment là pour justifier la création de cette gare en plein champ et les projets d'urbanisation qui seraient installés autour. A ce jour, seuls sont annoncés une Cité scolaire et un établissement national des Arts de la rue. Une cité scolaire à vocation internationale, nécessaire pour l'est du Val-d'Oise, mais placée au plus mauvais endroit, en plein champ, loin des habitations, sous les trajectoires de décollage et d'atterrissage des 2 aéroports, à 500 mètres du crash du Concorde ! Le lieu décidé pour cet établissement scolaire est non seulement une aberration mais est à l'opposé de l'axe « cadre de vie désirable et parcours de vie facilitée » ! L'ancien 1er ministre, M. CASTEX, est venu en mai 2021 à Gonesse pour « consoler » les élu-es de l'est du Val-d'Oise de l'abandon d'EUROPA CITY et leur a promis que la gare sur le Triangle serait maintenue mais que la ZAC serait réduite à 110 ha (au lieu de 300 ha initiaux). Il a promis aussi sur cette partie du Triangle, à côté de la gare, une « Cité scolaire internationale », avec collège, lycée polyvalent et une partie lycée agricole avec internat. Cette cité scolaire n'est posée là que pour justifier la gare en plein champ ! Or, le Triangle, situé entre les 2 aéroports du Bourget et de Roissy CDG, se trouve au bout des pistes de ces 2 aéroports, en zone C de bruit, interdite à l'habitat permanent pour les zones non encore construites, ce qui est le cas des champs du Triangle. De nombreuses études font consensus dans la communauté scientifique pour démontrer que le bruit nuit gravement à la concentration intellectuelle, et donc aux apprentissages scolaires. Cet emplacement est inadéquat : loin de tout, il faudrait pour les 2315 élèves prendre des bus pour y aller... ce qui n'est pas normal en zone dense francilienne pour des collégiens. M. CASTEX avait annoncé sur le Triangle, outre la gare et la cité scolaire, l'arrivée d'un service de l'Etat par décentralisation d'une grande administration (jamais annoncée à ce jour), et un projet d'installation de production agricole d'une annexe du MIN de Rungis pour la partie sud du Triangle (projet AGORALIM). Le même jour, M. CASTEX avait annoncé, dans un « Plan pour le Val-d'Oise », l'installation d'une nouvelle prison. Pour cet établissement pénitentiaire 6 sites ont été étudiés avant de choisir l'emplacement. Or, pour la Cité scolaire, aucun autre site n'a été étudié pour un meilleur emplacement, plus proche</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	des lieux d'habitation des élèves, en cœur des villes comme Villiers-le-Bel ou Sarcelles. Je condamne fermement le projet d'urbanisation du Triangle de Gonesse et demande le RETRAIT des pastilles d'urbanisation du Triangle de Gonesse, la non construction de la Gare du Triangle de Gonesse et un moratoire immédiat des travaux de la ligne 17 Nord. La cité scolaire doit être implantée dans un lieu plus approprié et les terres agricoles du Triangle de Gonesse, d'une exceptionnelle fertilité, doivent être préservées en totalité. En l'état, je donne donc un avis très défavorable à ce projet de SDRIF.
Mail 7224			X		X											X	Anonyme de Chanteloup-les-Vignes a écrit : Non à l'A104bis. Vous souhaitez maintenir la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet génèrera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Pourquoi encore sacrifier les habitants des villes de cette boucle de la Seine qui méritent de meilleurs transports en commun et une protection des îlots de biodiversité ? Je m'oppose totalement à ce vieux projet.
Mail 7225		X	X		X	X	X	X					X	X	X	X	Mme Pascale COUDEVILLE de La Ville-du-Bois a écrit : Voici en pièce jointe les remarques de l'association Bien Vivre à La Ville du Bois. 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Chapitre 1. Contexte national</p> <p>La région représente environ 10% du territoire de la République, qui se situe à l'interface des dynamiques urbaines. Elle est traversée par le grand axe de la pollution aux particules fines, et subit notamment les effets de la pollution aux nitrates et aux pesticides. Elle est également soumise à la pollution sonore et à la pollution lumineuse.</p> <p>Les enjeux de développement durable sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assurer la résilience des territoires face aux changements climatiques et à la pollution. - Assurer la qualité de l'air et la santé publique. - Assurer la qualité de l'eau et la protection des ressources. - Assurer la qualité des sols et la préservation des ressources. - Assurer la qualité des paysages et la préservation des ressources. <p>Chapitre 2. Contexte régional</p> <p>Le territoire de la région Île-de-France est caractérisé par une forte densité de population et une forte consommation d'énergie. Les enjeux de développement durable sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assurer la résilience des territoires face aux changements climatiques et à la pollution. - Assurer la qualité de l'air et la santé publique. - Assurer la qualité de l'eau et la protection des ressources. - Assurer la qualité des sols et la préservation des ressources. - Assurer la qualité des paysages et la préservation des ressources.
Mail 7226			X		X											X	<p>Mme Lucie CURTAT de Montmorency a écrit :</p> <p>CONTRE la construction du tronçon EST de l'Avenue du Paris (BIP) reliant Garges à Groslay.</p> <p>Si quatre des cinq priorités du SDRIF sont : "un environnement protégé pour le mieux-être des franciliens, des cadres de vie désirables, sobriété dans la gestion stratégique des ressources franciliennes et des modes de transports décarbonés" comment le projet de la construction du tronçon EST de l'Avenue du Paris (BIP) reliant Garges à Groslay peut-il être envisageable ? Il s'agit d'une aberration sur le plan écologique et sanitaire d'un autre siècle. Pollution de l'air y compris à proximité immédiate d'écoles, nuisances sonores, destruction d'espaces verts etc. Trois maires de communes sur le tracé à savoir Groslay, Montmorency et Deuil-la-Barre s'y opposent, que faut-il de plus? Les termes de la lettre de la présidente du conseil départemental du Val d'Oise du 13/04/22 portant contribution départementale au futur SDRIF sont particulièrement inquiétants : « la nécessité de solutions concrètes pour la production de surfaces nouvelles... La nécessité d'une réflexion collective et sans précipitation sur l'objectif de zéro artificialisation nette et sur son application sur le terrain en interprétant cette notion avec discernement sur le territoire valdoisien déjà couvert à 58% par deux parcs naturels régionaux ainsi que par des massifs forestiers importants actuels ou en devenir. » Ces termes trahissent clairement la volonté délétère de Mme Cavecchi d'exploiter autant que faire se peut des surfaces non encore urbanisées parce qu'elle considère visiblement que 58% de nature dans le Val d'Oise c'est déjà bien assez ! Quand on connaît la folie constructive permise à</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Franconville, commune dont Mme Cavecchi est 1e maire adjointe, il n'y a rien d'étonnant. Quelle hypocrisie de sa part de donner un avis favorable sur le SDRIF sous réserve de « faire de l'environnement le pilier central et fondamental du futur SDRIF » !
Mail 7227			X														M. Lucie EULALIE de Drancy, a écrit : Il est important de pouvoir désenclaver et de permettre l'extension du métro 7 à Drancy facilitant l'accès au bassin d'emploi parisien.
Mail 7228	X		X	X				X									M. Thomas COTTINET de Taverny, a écrit : Avis défavorable du collectif citoyen Changeons d'Ere à Taverny et des élus qui le représentent au conseil municipal Après échanges avec les habitant.e s, nous confirmons que nous sommes défavorables à ce projet de SDRIFE proposé par la Région Ile-de-France présidée par Valérie Pécresse, vice-présidée par Florence Portelli, maire de Taverny. Nous demandons une prolongation d'un mois de la phase de consultation : il n'y a eu aucune réunion publique organisée dans le Val d'Oise ! Ce SDRIFE en catimini est une insulte à la démocratie : ce texte qui va impacter lourdement le quotidien des habitantes et des habitants est mis en consultation de façon à la fois complexe et confidentielle. Il est mal écrit si on considère qu'explicitement les principes d'aménagement est un devoir. La manipulation des cartes n'est pas aisée : les rares qui auront compris la présence et l'importance de ces cartes auront ensuite les plus grandes difficultés à comprendre ces cartes. Les « pastilles » de ces cartes sont censées apporter des indications précises pour se situer par rapport à ces opérations d'urbanisation : or elles sont beaucoup trop approximatives. Elles ne permettent pas de réellement prendre la mesure des opérations, de leur impact, de leur situation. Un tel niveau d'inadéquation aux attentes est le révélateur du caractère indigent de la consultation amont de 2023. Une vraie consultation aurait favorisé un support adapté. Ce SDRIFE constitue une erreur historique ! Alors que toute la connaissance est disponible sur les impacts de l'urbanisation et du changement climatique, Mme Pécresse, Portelli et consorts font le choix de l'obscurantisme permissif pour une région qui demeure un paradis pour promoteurs. Alors qu'il est urgent de freiner drastiquement l'artificialisation des sols, la Région Ile de France serait, si ce SDRIFE était voté, la seule région métropolitaine à ne réduire que de 20% par décennie son rythme d'artificialisation, contre une baisse de 50% pour toutes les autres régions. Comment conserver une Ile-de-France où il fait bon vivre, où on a envie de rester habiter avec de tels choix et non choix ? Le Val d'Oise en est déjà victime et ce SDRIFE l'aggraverait : 64hectares par an d'artificialisation entre 2012 et 2017, puis 174 hectares par an entre 2017 et 2022, soit une accélération de 270% ! Nous refusons que cette dérive puisse se poursuivre. Il nous faut un SDRIFE à la hauteur des enjeux. Taverny est doublement concernée. Non seulement la ville a très négativement contribué au bilan du Val d'Oise avec de nombreux espaces verts artificialisés. Mais en plus dans le SDRIFE elle est concernée par une des « pastilles » des cartes : elle est une des villes où la dégradation se poursuivrait. A l'image du projet de « écoquartier » sur les terres agricoles de la zone des Ecouardes qui détruirait 13 hectares de terres fertiles. Le SDRIFE n'empêcherait pas la majorité au conseil municipal de Taverny de continuer à sacrifier ses terres agricoles : pourtant les terres fertiles sont rares en Ile-de-France. L'Ile-de-France ne dispose que de 4 jours d'autonomie alimentaire sur 365 jours. Pourquoi un SDRIFE aussi permissif et non un SDRIFE qui protège les terres ? A Taverny, rien que sur le chantier de la piscine, 30 000 m2 d'espaces naturels ont été détruits sur la seule année 2023. Un SDRIFE ambitieux est donc nécessaire pour contrer des élus comme ceux de la majorité de Mme Portelli pour qui la nature est un marchepied pour les aménagements de prestige et la promotion immobilière, et un outil de communication politique reposant sur le greenwashing. A l'instar de l'écoquartier de Taverny, du BIP, de la gare au milieu des terres de Gonesse, ce

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	SDRIFE est un permis de détruire la nature ! Il facilite un florilège de projets couteux, inutiles, dangereux pour la santé et l'environnement. Les transports ne sont pas au rendez-vous : malgré les annonces, l'examen des cartes montrent que les radiales restent privilégiées et non les liaisons tangentielles réclamées par la population. Pourtant les citoyens veulent habiter à proximité de leur travail ou de façon bien desservi. Le logement social n'est pas favorisé dans ce SDRIFE alors qu'il manque cruellement. Les territoires pauvres vont continuer à s'appauvrir, les territoires riches vont continuer à s'enrichir ! Le SDRIFE se veut un schéma pour un « territoire d'équilibre en 2040 » : mais c'est avant tout un numéro d'équilibriste. Les orientations régionales du SDRIFE sont un concours de déclaration d'intentions positives et vertueuses. Mais dans ces mêmes orientations on y trouve aussi, « en même temps », les dérogations à ces beaux principes. Le collectif citoyen Changeons d'Ere à Taverny Thomas COTTINET, président du groupe Changeons d'Ere à Taverny Conseiller municipal et communautaire Co-secrétaire départemental Les Ecologistes-EELV Val d'Oise Catherine THOREAU, Franck CHARTIER, Blinda MEZIANI, Cédric LE ROUX Conseillers et conseillers municipaux
Mail 7229			X														M. Vincent LARDY de Conflans-Sainte-Honorine, a écrit : Ce projet est un non-sens écologique qui dénature notre cadre de vie, la santé des habitants...La priorité dans l'emploi de l'argent public devrait aller dans le développement des transports publics (soutien avec le RER A, offre de bus minimaliste...) et non dans le développement d'autoroute sur le modèle des années Pompidou !
Mail 7230					X			X									M. Nicolas LEMONNIER de Itteville, a écrit : J'ai pu constater dans la partie consacrée aux avis des personnes publiques associées (4.1, page 1055), une demande de la communauté de communes du Val d'Essonne. Cette demande porte sur la modification du tracé du front vert d'intérêt régional encadrant l'urbanisation au nord de la ville d'Itteville avec le souhait au regard des éléments en ma possession de procéder à des artificialisations dans l'application de la loi SRU, Pour rappel on entend par front vert la limite entre les espaces bâtis et les espaces ouverts, qui représente à la fois une ligne de contact et une épaisseur avec plusieurs objectifs dont principalement (i) fixer une limite à l'urbanisation, (ii) préserver les unités agricoles, boisées et naturelles, (iii) garantir les continuités et liaisons entre ces unités et (iv) participer à la structuration de l'espace urbain en maintenant notamment des espaces de respiration. Cet espace délimité par un tracé du front vert est composé d'espace ouvert, de zone humide, de haie, de prairies permanentes et d'une zone agricole. Il joue un rôle essentiel dans la continuité écologique juste au nord de ce front, le long de la Juine et d'une zone humide y adossé. Ce corridor qui a déjà été réduit par le passé permet à cette zone humide de ne pas être fractionné et de préserver un important réservoir de biodiversité. Cette zone a récemment été l'objet de protection par la Préfecture de l'Essonne et récemment par le tribunal correctionnel d'Evry (§6). Le SDRIF-E porte et décrit dans ces documents, une trajectoire régionale vers le ZAN passant avant tout par la sobriété foncière, et donc par la réduction des extensions urbaines. En outre, il porte une stratégie régionale de renaturation, appuyée sur des objectifs et orientations réglementaires (repris ci-dessous) visant la renaturation de sites ou d'éléments majeurs, et plus globalement de retour de la nature en ville, indispensables à la qualité du cadre de vie, à la restauration des écosystèmes et à la résilience régionale. Ainsi, cette demande très locale, ne semble pas en accord avec les stratégies ou orientations décrites dans le SDRIF-E. En regardant, plus précisément les objectifs et orientations réglementaires, cette demande ne s'insère pas et est en totale contradiction avec plusieurs orientations stratégiques dont particulièrement les OR1, OR5, OR3, OR24 et OR25. En effet, l'OR 1 précise que « l'urbanisation autorisée dans cette armature (voir 3.3 « Maîtriser les développements

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>urbains », p. 37) ne doit pas porter atteinte à la fonctionnalité des espaces ouverts constitutifs de l'armature identifiée sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » (production agricole ou sylvicole, dynamiques écologiques liées à la biodiversité, équilibre du cycle de l'eau, écoulement des rivières, maîtrise des ruissellements, qualité paysagère). Les ruptures doivent être évitées, de même que la fragmentation en îlots. Les projets doivent impacter le moins possible les vues principales et les paysages. »</p> <p>De même, l'OR 25 énonce que « les éléments naturels participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau doivent être identifiés, préservés, et le cas échéant, restaurés, sans préjudice des dispositions relatives à la séquence Eviter-Réduire-Compenser du code de l'environnement. Ainsi, doivent faire l'objet d'une attention renforcée entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les fonds de vallées qui concentrent de nombreux enjeux liés à la protection de la ressource en eau ; * les zones humides particulièrement stratégiques pour la biodiversité, la qualité de la ressource en eau et le patrimoine naturel, et soumises à la pression urbaine. » <p>Ce tracé du front vert, permet ainsi et comme évoqué ci-dessus de préserver et de ne pas porter préjudice au fonctionnement du milieu aquatique et humide et aux continuités écologiques et paysagères. L'attention renforcée évoquée doit perdurer pour cet espace. Cette demande ne peut recevoir un avis favorable au regard du risque de pression urbaine, de ruptures et de fragmentation en îlots des espaces ouverts constitutifs.</p> <p>Cette conclusion est aussi portée par l'OR 3 précisant que « les continuités d'espaces ouverts au sein de l'armature verte à sanctuariser, comme de la grande armature paysagère, doivent être maintenues ou créées dans les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation des espaces ouverts et de leur fonctionnement (secteurs d'urbanisation préférentielle, secteurs de développement industriel d'intérêt régional, projets d'infrastructures, etc.). » De même, « en milieu urbain, s'il n'est pas toujours possible de maintenir une emprise large pour ces continuités dont les fonctionnalités sont essentielles à préserver, voire à améliorer (trame verte d'agglomération, corridor fluvial, rivière urbaine, etc.), leur rétablissement doit être prévu à l'occasion d'opérations d'aménagement et de renouvellement urbain, en prenant appui notamment sur les liaisons identifiées dans la carte « Placer la nature au cœur du développement régional ». Une attention particulière doit être apportée aux continuités d'espaces ouverts supports de corridors écologiques. »</p> <p>Nonobstant, l'avis favorable de cette demande, l'OR 24 devra être mise en application « 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. », menant à revenir à un état initial comme l'état connu aujourd'hui.</p> <p>Par ailleurs, cette demande n'a aucun sens au regard de l'Avis de l'autorité environnementale. En effet, elle recommande de préserver plus fortement les réservoirs de biodiversité (page 36 AVIE AE délibéré n°2023-98 du 21 décembre 2023) et précise que « contrairement aux enjeux sur les paysages et Je patrimoine bâti, certaines orientations ont des incidences négatives sur les enjeux de sols urbains, d'espaces ouverts et de biodiversité, justifiant les notes de +1 ou -1. » Elle surenchère en précisant que « la présence de pastilles d'urbanisation à proximité immédiate de l'armature verte régionale laisse craindre de potentielles pressions. » Pression exercée dans ce cas de figure, par une volonté d'urbanisation imposé a priori en application de la loi SRU mais sans prendre en compte la complexité de la loi et particulièrement de procéder à de la rénovation résidentielle dans les zones déjà urbanisées.</p> <p>A l'inverse, l'Ae signale certaines "OR susceptibles de servir les objectifs affichés" comme les fronts verts et les lisières. Ces dispositions, ainsi que la sanctuarisation de l'armature verte, la préservation des espaces verts et de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>loisirs et les objectifs de densification résidentielle par exemple sont la marque d'un SDRIF-E mobilisant des moyens réglementaires particulièrement protecteurs des espaces ouverts.</p> <p>Cette demande contredit au regard de l'AE et comme évoqué auparavant par les orientations, la volonté politique clairement énoncée du SDRIF-E, qui mobilise des moyens réglementaires pour protéger des espaces ouverts. Il serait dommageable que les points mis en lumière par l'AE comme positifs, voire très positifs soit contredit par une demande très locale non justifiée dans l'entièreté réglementairement de la loi SRU.</p> <p>Fait important, cette demande concerne un des espaces privilégiés mis en avant dans le SDRIF-E (page 30 2_1 projet d'aménagement régional), en précisant que les principaux réservoirs de biodiversité sont la vallée de la Juine et la vallée de l'Essonne. Ces réservoirs font partie des éléments de la trame verte et qui, ensemble, forment les continuités écologiques terrestres aquatiques et humides identifiées dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).</p> <p>Pour rappel, la trame verte et la trame bleue ont pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles, en milieu rural.</p> <p>Une orientation réglementaire précise (OR 5) qu'à la préservation de la biodiversité repose notamment sur le maintien des connexions entre les différentes composantes de la trame verte et bleue. Ces connexions écologiques, essentielles pour la circulation et l'accomplissement de tout ou une partie du cycle de vie de la flore et de la faune, sont fragilisées en certaines parties du territoire régional, par l'urbanisation ou le mitage des espaces. Sans être exhaustif, il s'agit de</p> <ul style="list-style-type: none"> - la préservation des espaces ouverts (OR 12 et s.) renforcée dans l'armature verte à sanctuariser (OR 2) et à l'endroit des connexions écologiques d'intérêt régional (OR 4bis) ; - des limites à l'urbanisation matérialisées par des fronts verts d'intérêt régional (OR 7) qui en certaines parties du territoire peuvent former un couloir de protection pour les corridors écologiques ; - la sanctuarisation ou le redéploiement de liaisons vertes pour contribuer au maintien ou au rétablissement de la continuité des espaces ouverts (OR 4) ; - la résorption de la fragmentation des espaces ouverts (OR 6) ; » <p>Cette demande risque ainsi à terme (i) d'affecter un espace privilégié de la vallée de l'Essonne, (ii) de créer un petit espace naturel discontinu et déconnecté dans le réseau global de la vallée de la Juine et de l'Essonne, (iii) d'être contraire au stratégie du SDRIF-E en ne maintenant pas la connexion d'espace des zones humides et prairies permanentes ou encore les haies, et enfin (iv) de rompre la continuité écologique terrestres aquatiques et humides identifiées dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).</p> <p>Aux niveaux local et territorial, cet espace est mis en avant politiquement, réglementairement et judiciaire depuis quelques années, sur un aspect protection de la biodiversité.</p> <p>Monsieur le Préfet de l'Essonne en date du 14 janvier 2022 a pris position par lettre préfectoral adressée aux collectivités territoriales, l'abandon du projet de la déviation routière RD31, pour absence de démonstration d'intérêt général et surtout pour un risque avéré écologique, notamment de destruction de milieux humides et sensibles qui couvre toute la zone, suite à des études écologiques et sur avis des services de l'Etat (DDT/espace humide et DRIEAT/SNP/UD91).</p> <p>Le tribunal correctionnel d'Evry a jugé en date du 30 janvier 2024, dans cet espace, un propriétaire des terrains ayant apporté 14 000m3 de remblai illicite en bord de Juine sur une zone humide d'une superficie de 1,2 hectare. Il a été déclaré coupable d'exécution, sans autorisation de travaux nuisibles à l'eau ou au milieu aquatique, de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	destruction illicite de l'habitat d'une espèce protégée et de coupe et abattage d'arbre irrégulier soumis à déclaration préalable. La SIARJA (Syndicat mixte pour l'aménagement et l'entretien de la rivière Juine et de ses affluents) qui s'était porté partie civile, pour la remise en état a perçu une première indemnisation provisionnelle et dans l'attente d'une audience sur les intérêts civils le 10 octobre prochain. A partir de tous ces éléments, je vous demande d'émettre sur ce point un avis négatif et motivé sur cette demande.
Mail 7231			X	X				X									<p>Mme Mélanie CHRISTENSEN de Vigneux-sur-Seine, a écrit : PLATEFORME PORTUAIRE HAROPA PORT A VIGNEUX SUR SEINE : RECONCILIER LOGISTIQUE ET RÉSILIENCE, PROTÉGER FLORE, FAUNE ET FRANCILIENS En tant que résidente et propriétaire de pavillon depuis plusieurs années à Vigneux-sur-Seine, je me sens fortement concernée par le projet de création d'usine de production d'hydrogène et des infrastructures pour le transport de ce produit. Parmi les considérations à retenir dans le Schéma Directeur d'Ile de France, le principe "ZAN" (zéro artificialisation nette) semble particulièrement pertinent. Le projet de la création de la plateforme portuaire portée par HAROPA PORT sur la plaine de la Saussaie des Gobelins de l'Ile Brune à Vigneux-sur-Seine et des infrastructures nécessaire à son exploitation va clairement à l'encontre de ce principe. Outre l'effet d'artificialiser une zone comprenant zones humides et de biodiversité en bord de Seine, ce projet mettrait en péril la sécurité de cette commune de par la perméabilisation des sols ; or la priorité de désimperméabilisation est stipulée dans les orientations réglementaires (voir OR 34, 40 et 41). La démultiplication de la construction des logements sur la rive opposée dans ce secteur (à Juvisy et à Choisy-le-Roi notamment) qui a déjà perméabilisé les sols dans ces endroits fait que l'eau qui déborde de la Seine en temps de forte précipitation ne peut que passer à l'autre rive jusqu'à l'inondation. La préservation des zones naturelles 'tampon' serait donc essentielle non seulement pour la protection de l'environnement mais aussi de la population. La création d'un tel site logistique est autant plus inadaptée que le SDRIF insiste fortement sur un processus d'optimisation des infrastructures existantes déjà intégrées dans l'environnement (voir OR 113 et 118). Il existe à proximité du lieu visé par le projet de HAROPA PORT deux sites portuaires sur la Seine qui sont sous-exploités : à Corbeil Essonnes et à Evry. Ces sites sont déjà intégrés au réseau de transport routier, ne nécessitent pas d'artificialisation, et de plus sont du même côté de la Seine que l'aéroport d'Orly, principal client de l'hydrogène véhiculé par ce projet. En conclusion, je souhaite exprimer mon soutien à la suppression de la liaison routière pour le port industriel dit "franchissement de la Seine" ainsi que toutes autres infrastructures nécessaires pour la création de la plateforme portuaire portée par HAROPA PORT sur la plaine de la Saussaie des Gobelins à Vigneux-sur-Seine.</p>
Mail 7232			X					X								X	<p>M. Plateau De Saclay COLLECTIF CONTRE LA LIGNE 18 de Saclay, a écrit : Contre la Ligne 18 et l'Artificialisation des Terres Sauvons les terres de Saclay Nous demandons : • un tableau détaillé précisant la ventilation exacte des 2755 ha de projets d'État et des autres « coups partis » dans les différentes catégories du tableau p. 133 de l'EES, permettant d'étayer et de garantir le comptage intégral de tous les projets d'artificialisation en cours ou à venir, en distinguant précisément ceux prévus dans la prochaine décennie. • la sanctuarisation absolue de tous les espaces naturels et les terres agricoles directement contigus aux grandes agglomérations urbaines, et notamment des terres de Saclay et Gonesse. Par voie de conséquence, sur le plateau de Saclay : - l'abandon des 100 ha de pastilles d'urbanisation, qui relèvent de l'étalement urbain - l'arrêt immédiat du projet de ZAC de Corbeville</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<ul style="list-style-type: none"> - l'abandon du tronçon ouest de la ligne 18. • l'examen d'urgence par la Cour des Comptes de la situation économique réelle de la Société du Grand Paris (SGP, nouvellement intitulée « Société des Grands Projets »), et du coût pour le contribuable de ses chantiers en cours ou à venir, financés en large part par des emprunts d'État sur les marchés financiers. • l'appréciation par un cabinet d'experts indépendant du véritable bilan carbone du Grand Paris Express, y compris des nouvelles lignes envisagées. • <p>L'abrogation de la loi du Grand Paris et le démantèlement de la SGP, l'organisation d'un véritable débat, parlementaire et public, afin de redéfinir en profondeur les orientations d'aménagement en Ile-de-France au bénéfice premier des populations qui l'habitent. Il n'y a pas de « coup parti », il n'y a pas de fatalité, la poursuite de tous ces chantiers coûtera bien plus cher à la collectivité que les sommes qui y ont déjà été investies.</p>
Mail 7233				X			X										<p>Mme Catherine VERON de Pontault-Combault, a écrit : Harmonisation des logements, en prévision, dans nos villes Points positifs relevés dans ce projet d'aménagement :1- « Maintenir la diversité de l'habitat « A ce sujet : Si les quartiers pavillonnaires se doivent, à juste raison, d'être protégés, ma réflexion se porte sur les immeubles en devenir. En effet, tel qu'il est défini dans le projet, ce "capital plastique" laisserait envisager la surélévation de bâtiments déjà existants. Si la partie technique ne poserait, à n'en pas douter, aucun problème, on peut se poser la question de l'esthétisme résultant de cette configuration ? Ce qui m'amène sur le 2ème point qui suscite, tout autant, mon attention. 2- "Vivre et habiter dans des cadres de vie désirables « A ce sujet : Un cadre agréable relève, dans un premier temps de l'harmonie visuelle de notre environnement. Or, s'il est rassurant que le projet prévoit de créer et de protéger les espaces verts dans et autour de nos communes, il semblerait pertinent de ne construire que des immeubles de 2 ou 3 étages plutôt que des tours ou des buildings, masquant les horizons, créant la sensation d'entassement, et qui plus est, laissant si peu d'accès visuels sur la végétation ou les jardins réalisés à leurs bases. Dans un 2ème temps, il est effectivement urgent de supprimer les quartiers "ghettos" mis en place dans les années 70. Non seulement il faut privilégier la mixité des quartiers et des établissements scolaires mais, plus encore, en établir une grande au sein même des logements. Ce qui contribuerait à une meilleure intégration des familles d'origines et de classes sociales différenciées et, de ce fait, à assurer une plus grande sérénité dans la vie de chacun. Par ailleurs, dans la même perspective, je pense qu'il serait souhaitable de revenir à la conception des lycées de la 6ème à la terminale. Nous vivions cela dans les années 60 et à mon souvenir les élèves de la 6ème à la 3ème avaient comme modèle le parcours des plus âgés qui ambitionnaient le Bac. Par ailleurs, les 3èmes qui préféraient s'orienter sur une scolarité plus courte ne perturbaient pas les plus jeunes, pour autant. Côté des plus anciens, quotidiennement, ils ne se seraient pas permis de jouer aux caïds, comme certains le font dans les CES, de nos jours. L'ambiance était beaucoup plus sereine avec des "grands" qui veillaient sur nous et nous épaulaient même, parfois, dans nos études. Cela, aussi, était un facteur qui favorisait l'intégration. Je vous parle du lycée St Just, à Lyon. Après la fin de la guerre d'Algérie il y avait, alors des rapatriés, des arabes et des juifs dans nos classes. Il est à noter que je n'y ai jamais été témoin d'aucun incident dû à cette mixité. Comme quoi, les choses bien pensées, sont peut-être à préserver...Merci de votre attention et bon courage pour la synthèse de ce projet, étant bien consciente de l'ampleur de votre tâche.</p>
Mail 7234			X					X	X								<p>Un Anonyme de Soisy-sous-Montmorency, a écrit : Opposition au projet d'aménagement de l'avenue du Paris - Section Est Le SDRIF-E met en avant la volonté de préserver l'environnement et la biodiversité, de limiter la pollution, les nuisances sonores et l'artificialisation des sols, ce qui est une très bonne chose. Pourquoi, alors, dans la section</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	sur le transport routier, avoir ajouté l'aménagement de l'avenue du Parisis - Section Est dans la liste des projets de transports routiers (il s'agit du projet 26) présentée page 145 du dossier du SDRIF-E ? Le tracé actuel d'avenue du Parisis - Section Est implique de détruire des zones naturelles ou agricoles et de fragiliser la nappe souterraine d'Arnouville-Sarcelles. De plus, ce tronçon ne deviendra un soi-disant "principe de liaison", comme indiqué dans le dossier, que lorsque la Section Ouest de l'avenue aura été construite pour rejoindre l'A15 à Argenteuil et l'A1 à Gonesse. Or ce tronçon ouest couperait plusieurs villes en deux, détruirait de nombreuses zones naturelles et des jardins partagés, et fragiliserait des écosystèmes. Sans compter que l'avenue du Parisis est conçue pour supporter un trafic routier entre 28 000 et 58 000 véhicules, dont 7 % de poids lourds, d'après le dossier de la concertation publique qui s'est tenue en 2012 sur ce projet. Elle constituerait donc une source considérable de pollution et de nuisances sonores pour les riverains et, en particulier, pour les élèves des écoles et collèges situés au bord du tracé, comme le complexe Descartes, à Soisy-sous-Montmorency. L'avenue du Parisis est une aberration écologique qui ne ferait qu'augmenter le trafic. Pourquoi ne pas abandonner ce projet faramineux et à l'opposé des engagements que le SDRIF-E annonce vouloir prendre pour préserver l'environnement, au profit d'un projet alternatif de transport en commun soucieux de l'environnement et du bien-être des habitants ?
Mail 7235					X												Un Anonyme de Massy, a écrit : Développement Urbain et Nature au cœur du développement régional La température moyenne de Massy a augmenté de 1,8 °C depuis les années 1950 (données station météo ORLY lissées sur 10 ans) La nécessité de pérenniser les espaces verts existants et d'en développer de nouveaux est une évidence. A Massy le secteur "Tuilerie" est la seule zone du centre-ville où cela peut encore se faire. Cela semblait d'ailleurs être le projet de la ville, tel qu'exposé dans les réunions Maire / massicois. D'où ma demande : Graver ceci dans le SDRIF-E. Je désapprouve, en particulier, la demande faite par la communauté PARIS-SACLAY de limiter la surface espace vert du secteur Tuilerie Massy à une surface de 1 à 5 ha. (Légende petit trèfle) Le secteur tuilerie doit rester légèder "Grand Trèfle" comme cela est, sur les différentes cartes soumises à l'enquête. L'ajout de l'aplat "Pérenniser..." serait une sécurité.
Mail 7236			X					X									Un Anonyme de Changé, a écrit : Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces matricialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 7237			X														Un Anonyme de Paris, a écrit : Avis contre le projet BIP
Mail 7238			X														M. Zakaria KEBBICHE de Drancy, a écrit : En tant que résident de Drancy, je sais à quel point les problèmes de circulation peuvent être frustrants et chronophages pour moi-même et nos concitoyens. J'espère que ce projet aboutira car l'arrivée d'un métro moderne facilitera nos déplacements quotidiens, réduira la pollution et contribuera à dynamiser notre économie locale. En signant cette pétition pour le métro dans notre commune, je soutiens un projet qui améliorera ma qualité de vie et celle de tous les habitants.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7239			X														M. Didier OLIVRI de Conflans-Sainte-Honorine, a écrit : A104 bis. Je confirme mon opposition à ce projet
Mail 7240				X													Un Anonyme de Montrouge, a écrit : Contestation du projet des Halles de Montrouge totalement en contradiction avec vos orientations réglementaires Je tiens à vous parler d'une pratique courante à Montrouge qui s'applique à plusieurs projets immobiliers : la communication mensongère. Un projet immobilier baptisé " les halles de Montrouge" s'affichent de partout à Montrouge. Le problème est que cet affichage ne montre pas l'ampleur du projet, seulement un minuscule bout d'un seul élément, la fameuse "Halle" vestige d'un morceau architectural gardé du bâtiment des éditions législatives (qui fournissent 7300m2 du terrain à bâtir), une idée de génie des professionnels de la communication enrobé avec un espace vert devant, des arbres, des gens heureux... et le tour de magie fonctionne. Beaucoup de Montrougiens sont persuadés que le projet des Halles est celui d'un lieu pour des activités artistiques entouré d'un beau et grand parc sur toute la surface restante. Sur l'affiche on ne voit aucun autre bâtiment a part en arrière-plan flou le HLM déjà construit. Du grand art de publicitaire, de marketing. Mais en réalité, un mensonge total, une sous-évaluation volontaire des nouvelles constructions (7 immeubles au total !) et l'exemple même du greenwashing utilisé à outrance par les cabinets d'architecture pour aider les promoteurs immobiliers à vendre leur projet. Pour "les halles de Montrouge" nous avons aussi la complicité de l'équipe municipale avec en tête le Maire de Montrouge Monsieur LENGEREAU, qui est pris d'une frénésie immobilière particulièrement dans ce quartier qu'il juge "moribond", le quartier du Haut Mesnil Plein sud. Nous nous posons même la question de sa neutralité et de l'étendue de ses intérêts. Il met énormément de moyens dans la communication de la presse avec "sa" revue "Montrouge mag" et sur internet avec ses vidéos le mettant en scène. Il est important d'avoir une vigilance accrue dans ce genre de dossier ou des intérêts prétendus pour le collectif se transforme surtout en plusieurs intérêts individuels privés. Ici nous avons trois parties prenantes, un partenariat pour mener un projet sur moins d'un hectare : - la ville donc le Maire avec son terrain goudronné et son petit marché jamais mis en valeur - le vendeur du terrain des éditions législatives qui souhaite vendre son ancien siège social au plus offrant- le promoteur immobilier COGEDIM choisi par les deux précédents qui est là pour faire une belle plus-value. Le résultat de ce partenariat : un projet de construction de 7 immeubles sur moins d'un hectare ! 7 immeubles de 11 à 13 étages chacun, des hauteurs passées de mode surtout avec une telle densité sur une surface si petite ! Ce terrain est entouré de deux grands axes routiers fréquentés (dont le boulevard Brossolette qui relie Paris à Chatillon), d'immeubles d'habitation privés et deux barres d'immeubles HLM. Alors même que les constructions de ces 20 dernières années à Montrouge (Sous le Maire METTON et maintenant LENGEREAU) ont été nombreuses et de qualité avec des hauteurs entre 5 et 7 étages grand maximum, ce projet est HORS NORME. Il ne respecte aucune orientation, ni alignement avec les résidences aux alentours. Les 3 immeubles qui vont occuper l'intégralité du terrain "donné" par le Maire ont une forme très particulière. En réalité ils ne font qu'un en se croisant et en se réunissant par endroit, un délire architectural ou il y a des grands gagnants avec des toits terrasses démesurées et d'autres appartements privés totalement de luminosité avec un vis à vis total sur le HLM déjà construit. Sans oublier que cette " montagne déstructurée à double pente inversée" va accueillir aussi une crèche pour 60 berceaux avec un parc en terrasse. Il ne manquait plus que cela dans cette horreur. C'est complètement à l'encontre de vos orientations et vos conseils pour l'aménagement du territoire pour 2040. C'est dès maintenant que vous devez stopper ce genre d'ineptie immobilière. Ce sera trop tard après. - Cela va devenir un lieu de densification extrême avec tous les inconvénients que cela peut avoir sur le cadre de vie des habitants. Ce quartier est déjà le plus peuplé et le plus mixte de Montrouge. Les logements sociaux y sont déjà très nombreux par rapport au reste de la ville. Le nombre d'habitants

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>au m2 à Montrouge est parmi le plus élevé de France devant Paris ! - Problème sur la santé avec le manque de luminosité pour un grand nombre d'appartements comme la barre d'HLM qui va perdre totalement la vue mais aussi la lumière du soleil, C'est horrible pour eux. - Problème de chaleur dégagée par autant de surfaces bétonnées et vitrées alors même que juste à côté il a été construit il y a peu un énorme immeuble de bureau de 24.000m2, le FLOW (Edvance) avec des façades vitrées et surtout métalliques. Le problème d'amplification sonore crée un inconfort auditif à la résidence voisine. Cette petite résidence située au 64-66 avenue de la Marne date de 2000, elle est l'exemple même de ce qu'il faudrait construire sur le terrain à côté. Une résidence à taille humaine, avec des espaces verts privatifs, deux immeubles de 5 et 7 étages, un parking extérieur, un parking en sous-sol, des caves, des balcons sans démesure, c'est ça que nous souhaitons tous. Mais le charme de cette résidence va aussi pâtir si le projet des Halles sort de terre avec ses 11 étages sur la place du marché actuel. Ce sera aussi une catastrophe pour eux. - Problème de vis à vis et une promiscuité intolérable entre les appartements et le voisinage. - Nuisance à cause de la présence de grandes terrasses et de grands balcons avec le risque d'occasionner des problèmes de voisinage avec des surfaces transformé en débarras (pas de cave) ou en espace de vie bruyant et irrespectueux. Plusieurs fois lors de nos rencontres avec l'équipe municipale ou lors de la réunion d'information filmée, nous avons constaté un manque de respect total vis à vis des personnes qui habitent les HLM actuel. A cela s'ajoute un chantage sur le fait que ceux qui ne sont pas contents n'ont qu'à partir ! des mots condamnables. Leur but a été atteint, beaucoup d'occupants des HLM nous font part de leur peur s'ils s'exprimaient au sujet du projet des Halles. Ils craignent de perdre leur appartement social. Ils acceptent seulement de s'exprimer anonymement à l'abri des regards, c'est effrayant et totalement ignoble. Un mépris total. Pour la durée du chantier là encore c'est totalement irréaliste, début 2eme trimestre 2026 avec la destruction des constructions existantes (surement avec de l'amiante) pour arriver à la livraison quasiment en même temps de tous les bâtiments au quatrième trimestres 2028 ! si le rythme est gardé, cela sera totalement invivable pour tout le quartier par l'ampleur des chantiers. Bien évidemment sur tous les plans du cabinet d'architecture nous constatons du greenwashing. Le moindre espace est coloré en vert, les toits de toutes les résidences sont végétalisés (écrit aussi : exemples de toits végétalisés, de terrasse végétalisée, de prairie arborée...). Même les immeubles actuels de l'office HLM sont recouverts de verdure (un comble !). Gros doutes pour assurer : - la sécurisation d'un espace ouvert entre deux gros axes routiers avec des risques de trafic la nuit. - le silence : important la nuit mais aussi le jour avec le télétravail, problème crucial qui pousse beaucoup de personnes à quitter les villes. L'équilibre entre les activités commerciales, restaurants, bars, activités culturelles, jeux d'enfants... il faut arrêter de tout mélanger, pour essayer de faire plaisir à tout le monde. A force personne n'est satisfait. Tout mon exposé va dans les sens de votre programme. VOS écrits ne demandent pas le développement de ce genre de projet. Vous nous parlez de s'adapter aux changements climatiques et de modes de vie des français. Rien ici ne le permet. Ecoutez nous et soyez réaliste sur nos modes de vie. Oui certains d'entre nous ont besoin de se déplacer en voiture, deux roues ou trois roues pour leur activité professionnelle. Oui les vélos c'est bien mais pas praticable par tout le monde dans la VRAIE VIE. Aidez-nous à arrêter ce carnage immobilier, déclenchez au plus vite une Enquête publique sur ce projet. J'appartiens depuis peu à plusieurs collectifs pour contrebalancer des décisions prises par le Maire, je ne peux plus le soutenir. Elles mettent en danger notre ville, la vie de quartier de mes concitoyens. Aidez-nous s'il vous plait, soyez cohérent avec vos écrits.</p>
Mail 7241																X	Mail hors sujet

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7242			X					X	X								<p>Un Anonyme de Saint-Germain-en-Laye, a écrit : NOUS DEMANDONS LA PROTECTION DES ESPACES NATURELS, FORESTIERS ET AGRICOLES D'ILE DE FRANCEA l'heure où l'épuisement des ressources et le changement climatique menacent les conditions d'habitabilité de la planète, nous vous demandons de protéger les espaces naturels, agricoles et forestiers en IDF. La préservation de ces espaces permettra d'atténuer les effets du changement climatique et à améliorer la résilience du territoire francilien mis en danger par la poursuite de multiples projets d'artificialisation au nom du développement économique. Parmi les objectifs environnementaux du projet de révision du S.D.R.I.F. exposés dans le Plan d'Aménagement Régional, l'ambition affichée de la région est d'aboutir au Zéro Emission Nette (ZEN) de gaz à effet de serre à l'horizon 2040 par la mise en place d'une mobilité décarbonée des franciliens. Pourtant, elle maintient par exemple la construction d'infrastructures routières qui vont clairement à l'encontre de cet objectif. Ces nouvelles infrastructures auront un impact catastrophique sur la biodiversité ainsi que les continuités écologiques en détruisant et en fragmentant des habitats naturels, agricoles ou forestiers. A proximité de Saint Germain-en-Laye où nous habitons, un projet d'aménagement nous semble totalement contraire aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la France. Il faut abandonner le projet du pont d'Achères (A104bis). Sa construction ne ferait qu'augmenter le trafic et donc les émissions de CO2, sans parler des conséquences sur la santé des riverains dont plus de 9 000 élèves à proximité immédiate du tracé et des impacts sur la biodiversité. C'est un projet d'un autre temps auquel il faut savoir renoncer pour l'intérêt général. Pour réellement contribuer à l'atténuation du changement climatique global, en préservant les écosystèmes naturels et les terres agricoles, la région doit prendre des mesures plus ambitieuses pour renforcer l'utilisation des modes de déplacements actifs et collectifs existants, et rapprocher l'habitat avec les lieux d'activités. De manière plus large, outre la préservation des espaces agricoles existants dans toute l'Ile de France nous souhaitons que l'armature verte constituée par l'ensemble des zones classées N de la région soit inscrite dans les orientations réglementaires du SDRIF-E. Cela ne pourra que contribuer à atteindre l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) de l'Ile de France.</p>
Mail 7243			X														<p>M. Alexis MIDOL-MONNET de Orsay, a écrit : Elu d'Orsay, nous constatons avec mes collègues le poids croissant des mobilités nord-sud aux alentours du Plateau de Saclay, que ce soit pour des motifs professionnels, scolaires, mais aussi dans les déplacements de proximité (courses, déplacement d'enfants, accès aux soins, à la culture, au sport...) induits par les transformations structurelles de l'OIN. Problématique, la liaison plateau(x) (Saclay & Hurepoix-Ulis) vallée de l'Yvette n'est possible soit que par une N118 tendant à être vite embouchonnée aux heures de pointe, ou par des voiries de ville (rue de Versailles, de la Colline, Bois des Rames...) aux gabarits absolument pas dimensionnés pour accepter cette charge de trafic si tant est qu'elle resterait stable (53 bus par heure dans chaque sens en pointe). Afin de répondre à la fois aux enjeux municipaux, communautaires, et de prolonger la vague de nouveaux transports par câbles implantés par IDFM et des élus locaux dynamiques (TéléVal Créteil-Valenton...), et aux exigences de la population depuis plusieurs décennies, la réalisation d'une étude d'impact objective pour un transport par câble qui relierait d'une part la gare RER du Guichet à la ZAC de Corbeville d'Orsay contenant dès ce mois de juin 2024 le nouvel hôpital GHNE Paris-Saclay, et/ou, d'autre part, la gare d'Orsay-Ville voire le campus universitaire directement en vallée (avec conservatoire, stade nautique à l'entrée...) au plateau de Moulon, puis à la ZAC de Corbeville. Ces trajets rendront effectifs une vraie facilitation des liaisons nord-sud dans un grand axe global, satisfierait de vraies vertus écologiques (report modal élevé, impact foncier quasi nul, à bas impact carbone, et soulagerait aussi les axes existants ou en cours de développement pour les liaisons est-ouest (Massy-Orly-SQY). Dans la même donne, on</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	pourrait imaginer une prolongation à l'est de la ligne 18 du métro au nord-est de l'Essonne et au sud du Val-de-Marne, traversant la Seine par un pont ferré au détriment du projet de pont routier dénoncé à raison par les municipalités locales (Athis-Mons), car mettant en péril les jardins Jovet classés. Les campus Saclay et Créteil pourraient même être reliés !! Il me semble donc que ces arguments permettent d'avancer que l'intérêt régional du transport par câble (la présidente de région étant présidente de l'EPA Paris-Saclay par ailleurs) est bien démontré, et qu'il serait souhaitable de voir ce projet figurer dans le SDRIF-E et ainsi respecter le caractère démocratique des PLU et PADD des communes qui élaborent des projets ambitieux et demandent un accompagnement de la part de la collectivité organisatrice en matière de mobilités, soit la région.
Mail 7244					X		X										<p>Mme Martine SORBA de Marolles-en-Brie, a écrit : Projet pas assez protecteur pour l'environnement, pour le bien-être et le cadre de vie des franciliens. L'Ile de France doit s'engager dans une démarche collective pour préserver ses sols mais le SDIF-E tel que présenté ne répond pas suffisamment à ce besoin de sauvegarde des espaces naturels qui garantissent une qualité de vie environnementale aux habitants franciliens. La quantité d'artificialisation des sols en IDF est un enjeu majeur, pourtant la consommation d'espaces naturels, s'élève à 590 hectares net par an qui correspondent à 040 hectares brut artificialisés moins 250 hectares renaturés. Cette artificialisation touche principalement des terres agricoles nourricières, obérant de ce fait nos capacités d'autonomie alimentaire et contrecarrant les bénéfices des circuits courts. L'objectif du plan ZAN qui vise à neutraliser l'impact des villes, administrées par des maires bâtisseurs, sur la biodiversité et l'accélération du changement climatique ne pourra pas être atteint aux échéances fixées par la loi Climat et Résilience du 22 août 2021, Les constats d'abattages par centaines voire milliers de grands arbres, en cours (ou en projet) privent la population de leurs bienfaits : atténuation de la pollution de l'air, rafraîchissement de l'air ambiant, captation de CŪ2 et apport d'oxygène, prévention de l'érosion des sols et limitation des inondations. La protection des forêts franciliennes n'a pas une envergure suffisante pour sauvegarder la flore qu'on y trouve et la faune qui y est hébergée. Le projet qui vise à la construction de nouvelles infrastructures routières ou liaisons autoroutières est antinomique avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> * la préservation des espaces naturels puisqu'elles nécessitent pour leur construction une atteinte aux arbres et espaces naturels • la réduction des gaz à effet de serre car elles favorisent les déplacements des véhicules à moteur. <p>L'Ile de France est caractérisée par une forte urbanisation autour de la métropole avec 1026 habitants au Km2 contre une densité moyenne en France métropolitaine de 115 habitants au Km2, elle ne peut plus envisager de constructions supplémentaires qui viseraient à imposer aux franciliens des promiscuités préjudiciables à leur cadre de vie et à leur bien-être. Les nouveaux logements doivent se réfléchir différemment et s'envisager dans des perspectives de réhabilitation de m2 non occupés. 40/2.324 Ce SDRIF-E n'est pas acceptable en l'état car pas assez protecteur de l'environnement et le bien-être des franciliens.</p>
Mail 7245			X														<p>Mme Michèle ROUBINET de Domont, a écrit : En préambule : La Région IDF annonce vouloir faciliter la vie des franciliennes grâce à de nouvelles possibilités de déplacements, et notamment grâce aux 68 gares du GPE – le Grand Paris Express. Cela me semble</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>contradictoire avec la volonté affichée de la présidente de Région de tout mettre à disposition des franciliennes dans un rayon de 20 minutes de temps (la « Ville des 20 mn »). Le GPE représente un gouffre financier, son budget initial de 17 milliards étant déjà dépassé de plusieurs dizaines de milliards (aujourd'hui semble-t-il à 47 milliards et l'augmentation n'est sans doute pas finie !). Certaines gares sont peut-être utiles, mais ce n'est pas le cas des lignes 17 Nord et 18 Ouest. Pour la situation que je connais le mieux comme habitante du Val d'Oise, c'est l'inutilité de la Ligne 17 Nord qui est d'abord évidente et représente donc un gaspillage d'argent public. La ligne prévue initialement pour « EUROPA CITY » devait permettre l'acheminement des 31 millions de visiteurs de ce centre commercial et de loisirs en direct de l'aéroport CDG. Son tracé est absurde à double titre : Départ du Bourget RER, puis Le Bourget aérogare, Triangle de Gonesse, Parc des Expositions, CDG 2, CDG 4, Mesnil-Amelot. Les voyageurs ne vont pas de l'aéroport du Bourget (clientèle d'affaire utilisant des jets privés) vers l'aéroport CDG et inversement. Toutes les autres gares sont éloignées de toute habitation et ne sont que des zones d'activité où les gens ne vont pas de l'une à l'autre. La gare Le Bourget aéroport – pas d'habitantes •Les gares du Parc des expositions et de CDG 2 sont déjà desservies par le RER B – pas d'habitantes •La gare CDG était prévue pour l'extension de l'aéroport CDG avec un 4ème terminal, projet qui a été lui aussi abandonné. •Enfin la gare du Mesnil-Amelot, village d'un millier d'habitantes ne servirait qu'à consommer inutilement des espaces agricoles pour y installer des parkings pour les habitantes de l'Oise venant travailler à CDG. Cette ligne, après l'abandon d'EUROPA CITY et du Terminal 4 de CDG, a une évaluation socio-économique très négative ! Toutes les évaluations positives avancées depuis ne tiennent pas compte de ces deux éléments et sont mensongères comme l'ont démontré des économistes et la Cour régionale des comptes. Cette ligne, si elle était maintenue intégralement, aurait une exploitation très déficitaire, ruineuse pour les finances publiques. L'aéroport de Roissy CDG serait le 1er aéroport au monde à être desservi par 3 lignes de transport lourd (RER B, CDG Express et Ligne 17 Nord). Les autres capitales/métropoles ont chacune une ligne directe entre l'aéroport et la capitale et une ligne omnibus desservant les territoires intermédiaires. La ligne 19 n'existe pas dans le projet de SDRIF-E, mais est fortement demandée par des élu-es du Val d'Oise qui estiment toujours que notre département est abandonné par l'Etat, et donc poussent pour la création de cette nouvelle ligne devant rejoindre l'aéroport Roissy CDG à la Défense. Or, les flux de travailleurs ne vont pas dans ce sens-là d'une part et d'autre part le quartier d'affaires de La Défense perd son leadership de quartier des affaires au profit du QCA – le Quartier Central des Affaires à Paris Centre. Par ailleurs, pourquoi relier La Défense au Triangle de Gonesse : cela ne semble avoir aucun sens ! Cette ligne serait elle-aussi une aberration au moment où l'argent devient plus rare et doit être utilisé le mieux possible au service de la population. Les milliards dépensés pour ces gares inutiles manquent par ailleurs cruellement pour les « transports du quotidien » : l'entretien, la rénovation et l'extension de toutes les infrastructures déjà existantes. C'est l'amélioration de leurs moyens de transports actuels que réclament très majoritairement les habitant-es. Où est le service rendu aux usagers des transports en commun quand la Région finance des lignes nouvelles inutiles et ne fait pas ce dont les francilien-nes ont le plus besoin de façon urgente comme les prolongements de part et d'autre de la partie déjà réalisée de la ligne 11, les prolongements des T5 et T2 – tram/train, l'amélioration des RER B et D La ligne 11 – tram/train : cette ligne devrait faire l'objet d'une priorité du SDRIF-E car elle desservirait plus de 500 000 personnes chaque jour, reliant de nombreuses villes et gares du Val d'Oise, ayant des jonctions avec de nombreuses lignes de métro, RER, bus. Pourtant, le SDRIF-E n'en fait pas une priorité et ne prévoit pas son financement avant de nombreuses années. En ce qui concerne les routes... Là encore de nombreux projets routiers figurent au SDRIF-E alors qu'ils vont à l'encontre des objectifs de diminution des GES, des engagements de la France à réduire ses émissions. Parmi ces projets nocifs, le prolongement du BIP vers l'est du Val d'Oise, ou la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	nouvelle voie A 104 bis... ces projets se feront au détriment de la qualité de l'air et de la santé des habitants. Il faut un moratoire sur tous ces projets inutiles, les réétudier et réorienter l'argent vers les projets indispensables pour répondre aux besoins des valdoisien·nes. Pour toutes les raisons ci-dessus, je donne un avis très défavorable au projet de SDRIF-E qui nous est soumis.
Mail 7246							X										Une Anonyme de Magnanville, a écrit : Etrangement, l'écologie et la qualité de vie des citoyens semblent être totalement laissés de côté dans le choix de l'implantation d'un centre pénitentiaire à MAGNANVILLE. Je partage mon opposition à ce projet qui se trouvera à 150 mètres des habitations, en proximité directe de 2 lycées, et d'un futur établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes.
Mail 7247				X			X										Une Anonyme de Chevry-Cossigny, a écrit : Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser.
Mail 7248			X										X				Un Anonyme de Toulouse, a écrit : L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Île-de-France. Elle appelle les différentes parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste.
Mail 7249			X				X	X									Mme Benedicte ARIES, a écrit : Je suis extrêmement inquiète de constater que ce projet de SDRIF n'a d'écologiste que les bonnes intentions affichées et qu'il ne se donne pas les moyens d'y parvenir. Pire, les exceptions dérogations envisagées aboutiront à aggraver les conditions environnementales et urbanistiques en Ile de France, ce qui justifie mon avis défavorable. Récemment retraitée, habitant de Cergy-Pontoise, je commence à me sentir si mal en IdF que je rêve d'en partir, alors que mes conditions d'habitat à Cergy-Pontoise sont plutôt confortables. Non aux projets routiers délétères. Il nous est déjà pénible d'approcher les départements de petite couronne, où nos petits enfants grandissent : le répit respiratoire que nous pouvons leur offrir est limité aux congés scolaires. Malheureusement avec ce SDRIF les espaces verts respirables de proximité s'avèreront de plus en plus réduits, même si mes petits enfants n'auront pas le malheur de subir une quatre voies entre école et domicile comme certains riverains du BIP et de l'A 104 bis : il faudrait renoncer enfin définitivement à ces projets. Je constate avec tristesse que les petits franciliens grandiront dans une région avec moins d'espace vert, plus d'habitants, plus de pollution atmosphérique et sonore.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>par appel des voiries encourageant les transports routiers tant commerciaux et personnels ! Il ne faut pas élargir les voies routières mais mieux les partager et dissuader les livraisons camions en ville par des plates-formes de répartition genre vélo-cargo aux entrées de ville. Les exemples ne concernent que mon territoire de vie mais les analyses sont probablement les mêmes dans d'autres bassins de vie de grande couronne. Ce n'est pas de métro coûteux dont nous avons besoin mais de tram-train (T11 et T13), d'aménagement des voies d'urgence pour que les bus évitent les bouchons récurrents (sur la ligne Cergy-Roissy, sur l'A15) et de pistes cyclables pour que les déplacements du quotidien de moins de 10 kilomètres puissent se faire en toute sécurité de façon active et non polluante. Protection des espaces agricoles et forestiers Nous sommes consternés de savoir qu'en 2023 il peut être envisagé de construire une cité scolaire sous l'axe pollué et bruyant des pistes d'envol de Roissy où il n'y a même pas de couvre-feu nocturne. Ce projet sur le triangle de Gonesse est scandaleux pour les élèves, désolant pour l'autonomie alimentaire de notre région. Pour que les Projets alimentaires territoriaux puissent aboutir comme j'espère que ce sera le cas à Cergy-Pontoise, il faut qu'il reste des espaces agricoles, pas seulement en grande culture mais aussi en maraichage et petit élevage. Les << pastilles >> d'urbanisation préférentielles nombreuses à Cergy-Pontoise sont à cet égard particulièrement néfastes. Je suppose qu'il en est de même pour d'autres secteurs que je ne connais pas. On nous parle de ZAN mais on nous explique que l'IdF n'est pas concernée ! L'IdF devrait être obligée de suivre le même rythme de réduction de bétonnisation-bitumation et au vu de sa densité viser même le Zéro Artificialisation Brute ! Nous avons besoin d'une protection immédiate de nos espaces agricoles et forestiers. Nous avons besoin qu'on cesse de sur densifier les villes, en y construisant tous les délaissés au lieu de les renaturer pour améliorer la qualité de l'air et limiter les îlots de chaleurs. Non au projet d'augmentation de la population d'Ile de France On nous parle de décentralisation mais on continue à vouloir augmenter la population d'IdF pour devenir << ville-monde >>. Mais quand l'IdF augmente sa population sur un territoire limité, cela désertifie ses régions périphériques et cela dégrade les conditions de vie des Franciliens. Seuls les plus aisés s'en sortent parce qu'ils peuvent en partir en cas de crise et télétravailler... Nous l'avons bien vu lors de la pandémie ! Ce SDRIF continuera à concentrer le travail aux mêmes endroits et l'habitat ailleurs. C'est l'effet pervers notamment de l'obligation d'augmenter le nombre de logements dès qu'une ville à une gare. L'obligation devrait plutôt être : pas de nouveaux logements s'il n'y a pas de nouveaux emplois ! Pas de création de bureaux ou d'emplois sans création de logementsNous sommes de plus en plus nombreux à ne pas pouvoir vivre à distance proche de nos lieux de travail et de formation et nous passons souvent trois heures de la journée de travail dans les transports. Ce fonctionnement en ville dortoir /quartier d'affaires/centre de formation génère un mode de vie destructeur de la vie sociale, culturelle et familiale. Tel n'est pas un avenir désirable pour les franciliens</p>
Mail 7250			X	X				X									<p>Mme Murielle SOURIS de Le Blanc-Mesnil, a écrit : Ce schéma ne respecte pas la trajectoire Zéro Artificialisation Nette des sols, ne pourra pas répondre à la crise du logement, trop peu de logements sociaux prévus, une complaisance avec les maires hors-la-loi SRU, absence de projets de transports collectifs en grande couronne à l'exception de la ligne 19 du métro au tracé controversé. Je suis opposée à la " clause anti-ghetto". Cette clause vise à empêcher réglementairement la construction de logements sociaux dans les communes qui compteraient plus de 30% de logements sociaux PLUS/PLAL. Elle entraînerait la chute de la production de logements sociaux de 21 % en Ile-de-France. C'est indigne et révoltant alors que la pénurie de logement est historique et que des personnes meurent dans les rues de notre région. Il vaut mieux inciter les maires des communes hors la loi SDRIF-E à construire des logements sociaux. Pourquoi construire 5 nouvelles prisons sur des terres agricoles ou encore d'urbaniser le triangle de Gonesse. On ne risque pas de manger local ! Ce schéma aggrave les problèmes du dérèglement climatique et des inégalités sociales.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires	
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.	
																	Pour tenir les objectifs environnementaux il faut arrêter la privatisation des transports franciliens. Laissez-nous la RATP. Construire des logements où les transports ne sont pas prévus est incohérent. On ne peut que constater la dégradation des transports et en même temps les conditions de travail. Il faudrait donner à la Seine le statut de personnalité juridique. Il faut préserver les ressources en eau. Il faut intégrer dans les orientations réglementaires du SDRIF-E l'amélioration de la qualité de l'air dans les gares souterraines. Il faut lutter contre la pollution des sols. Plus de 600 sites sont pollués et 1 385 en cours que l'on ne tient pas compte. Il faut plus de transports ferroviaires, améliorer et moderniser l'existant. Ce schéma ne répond à l'attente d'une démographie grandissante : manque de services publics, hôpitaux, gare et logements. Ne respecte pas l'environnement : trop d'urbanisation, ne prend pas en compte les caractéristiques paysagères, le patrimoine arboré. Trop de bitume.	
Mail 7251																X	Mairie de la TRETOIRE a écrit : Suite à mon entretien avec vos représentants lors de la permanence du 16.02 2024 en mairie de la Ferté sous Jouarre je vous prie de trouver en pièces jointes l 'expérience malheureuse subie par ma commune La Trétoire. Pour une perspective d'avenir je me suis inspiré du livre" un trésor est caché dedans maisons paysannes de France" et d'un recueil datant de plusieurs années sur la sauvegarde du bâti agricole en Brie. Dans les prochains jours je vais effectuer la même démarche vers le futur PNR. Je reste à votre écoute et souhaite une prise en compte de nos campagnes. (Contribution hors SDRIF-E)	
Mail 7252																	X	Mairie de la TRETOIRE a écrit : Idem mail 7251
Mail 7253			X		X													M. Farah AMMI-SAID de Paris, a écrit : Objet : Protection de l'environnement et de la biodiversité en Île-de-France Nota bene : les lois pour la protection de la biodiversité et note de la cour des comptes Monsieur le Commissaire Enquêteur du SDRIF pour la région Île-de-France, Je vous écris pour exprimer mon profond désir de sauvegarder notre précieux environnement et de protéger la faune et la flore existantes dans notre région Il est de la plus haute importance de prendre des mesures concrètes pour préserver nos arbres, qui sont essentiels à la santé de notre écosystème. Je plaide en faveur du classement des arbres d'alignement et des arbres de rejets, et je demande instamment l'arrêt de toute coupe d'arbres au nom des lois européennes contre le réchauffement climatique. Je souligne en particulier les conclusions du rapport de la Cour des Comptes du 12 mars 2024, qui mettent en lumière cette nécessité. De plus, je soutiens fermement l'idée de classer les bois de Vincennes et de Boulogne comme patrimoine de l'UNESCO afin de les protéger contre toute tentative de déforestation. Il est également crucial de préserver le Parc Floral et de protéger l'écosystème existant en Île-de-France, in fine la région doit s'opposer au PLU PARIS. Nous devons adopter une approche de construction qui intègre la biodiversité existante sans la perturber. Je suis également préoccupée par la préservation des terres agricoles à Gonesse et je demande l'interdiction de leur artificialisation, étant donné qu'elles sont propices à la culture. De même, je m'oppose fermement au projet de l'autoroute A104 Bis, car il menacerait les terres et la biodiversité qui constituent les poumons des Yvelines. Je recommande également la restitution de la Base de Loisirs de Vaires-sur-Marne après les Jeux Olympiques, ainsi que la protection de tous les parcs et jardins de Paris. Il est crucial de former les employés municipaux en collaboration avec des associations environnementales pour garantir une gestion durable de ces espaces. En outre, je demande l'interdiction de l'élagage pendant la période de reproduction afin de protéger les habitats naturels des espèces. Il est impératif que les projets futurs prennent en compte l'impact du changement climatique et écoutent les conseils des scientifiques. Enfin, je souligne l'importance de protéger également les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	terres appartenant au secteur privé. Je demande une commission d'enquête au sujet d'un présumé gang qui pollue les terres de paris et les égouts parisiens, j'ai en ma possession des photos de piles au mercure jetés au pied des arbres et des bouches d'égout, j'ai constaté de l'huile de moteur jetée, et des pots de peinture, devant les bouches dégoûtés et au pied des arbres, je reste à votre disposition pour vous donner des photos avec adresses sur Paris, il y a des caméras de la ville qui peuvent aider dans le cadre d'une enquête. Un dernier point important, interdire la mendicité dans les rues en Ile de France avec les animaux car beaucoup de trafics d'animaux de la part de certains roms et il faut interdire la manche avec les chiens ou les chats, beaucoup de cas de maltraitements. Stériliser les chats et les chiens, et les vacciner par la région car beaucoup d'euthanasies, je demande à la région d'interdire l'euthanasie envers les animaux et de leur donner enfin statut administratif afin de les protéger s'il y a des communes malveillantes. Pour finir, notez svp mon avis citoyen, à mon sens c'est non au projet HAROPA PORT, non au pont à Ablon, non au projet de Gonesse, non au projet de l'autoroute A104 bis Voici quelques-unes des lois et réglementations du code de l'environnement français qui sont spécifiquement conçues pour protéger la biodiversité :1. Loi sur la biodiversité (Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016) : Cette loi vise à renforcer la protection de la biodiversité en France. Elle comprend des mesures pour la préservation des espaces naturels, la protection des espèces menacées, la lutte contre les espèces exotiques envahissantes, et la promotion de la biodiversité en milieu urbain.2. Code de l'environnement - Livre III relatif à la protection de la nature : Ce livre contient de nombreuses dispositions relatives à la protection de la biodiversité, notamment en ce qui concerne les aires protégées, la conservation des habitats naturels et des espèces, ainsi que la réglementation de la chasse et de la pêche.3. Directive Habitats (Directive 92/43/CEE) : Cette directive européenne, transposée dans le droit français, vise à assurer la conservation des habitats naturels et de la faune et de la flore sauvages dans l'Union européenne. Elle définit un réseau écologique Natura 2000, comprenant des sites désignés pour leur importance en termes de biodiversité.4. Convention sur la diversité biologique (CDB) : Bien que ce ne soit pas une loi nationale, la France est partie à cette convention internationale qui vise à promouvoir la conservation de la biodiversité, l'utilisation durable de ses éléments, et le partage juste et équitable des avantages découlant de l'utilisation des ressources génétiques.5. Loi sur l'eau et les milieux aquatiques (Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006) : Cette loi comporte des dispositions pour la protection et la restauration des milieux aquatiques, qui sont souvent des habitats essentiels pour de nombreuses espèces de faune et de flore. Ma grande question, pourquoi ne pas vous inspirer du Japon et pays nordiques qui gardent les arbres pendant les travaux de BTP ??? Il faut sauver ce qui reste pour nous aider à mieux respirer en ILE DE France.
Mail 7254														X			M. Ammi-Said FARAH de Paris, a écrit : INTERDICTION DES MEGAS BASSINES EN ILE DE FRANCE NOTA BENE J'AJOUTE QU'IL FAUT INTERDIRE LES MEGAS BASSINES EN ILE DE FRANCE À CAUSE DE LA SÈCHERESSE, LES SCIENTIFIQUES DÉCONSEILLENT LES BASSINES EN
Mail 7255			X														Mme Julie BOURSIER de Arnouville, a écrit : Retrait de la BIP
Mail 7256			X				X		X								Une Anonyme de Arnouville, a écrit : Pas de BIP dans le Val d'Oise Ce projet qui date de années 1930 (du siècle dernier quoi, bravo la modernité) est une aberration pour le Val D'Oise. C'est un danger pour 7000 enfants dont les écoles sont situées le long du tracé ! Sur une zone déjà sinistrée où les écoles sont déjà en dépassement des normes de l'OMS pour la pollution de l'air et pour le bruit (car situées sous les couloirs aériens)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7257														X			Mme Sandrine PETIT-LEROY de Soisy-sous-Montmorency, a écrit : ASSURER LA RESILIENCE ALIMENTAIRE DU TERRITOIRE FRANCIEN Un des objectifs affichés du SDRIF-E est de progresser vers l'autonomie alimentaire. Pourtant, rien n'est envisagé pour préserver les terres agricoles (13% seulement des espaces naturels sont voués à être sanctuarisés). On y prévoit au contraire l'urbanisation de milliers d'hectares supplémentaires de terres pourtant reconnues comme étant d'une exceptionnelle fertilité. L'ensemble des terres arables et nourricières du territoire doit être sanctuarisé, sans distinction entre l'agglomération et l'espace rural, et sans dérogation possible. Les projets d'extensions urbaines et d'infrastructures doivent être remis en question dans la mesure où ils s'opposent à la bonne atteinte des objectifs visant la sécurité, le bien-être et la santé des franciliens. La transition sera complète et fonctionnelle si le S.D.R.I.F. parvient, en parallèle, à insuffler le déploiement des moyens nécessaires pour s'orienter vers une production et une transformation locale indispensables à la résilience alimentaire du territoire.
Mail 7258							X										M. Laurent QUILLET de Montigny-le-Bretonneux, a écrit : Un camping municipal serait le bienvenu.
Mail 7259			X				X										Une Anonyme de Arnouville, a écrit : Retrait de la BIP NON À CETTE ABERRATION ÉCOLOGIQUE DU VAL D'Oise. Non à la destruction de la ferme Lemoine entre Arnouville, Sarcelles et Garges. Établissement pédagogique qui permet aux élèves de ces zones ultra urbanisées et denses de voir la nature, l'agriculture et les animaux. C'est aussi un lieu de balade, plusieurs ruches qui participent à la sauvegarde de nos abeilles menacées ! est aussi une production de fruits et légumes locaux, en vente directe !
Mail 7260			X														Un Anonyme de Arnouville, a écrit : Pas de BIP dans le 95 On ne veut pas de cette autoroute qui viendra tâcher la trame verte de l'île de France et qui vient à l'encontre de tous les engagements pour la biodiversité et l'écologie en zone urbaine de l'IDF depuis ces dernières années. Le tracé touche de nombreuses parcelles labellisées 'Petit Patrimoine Naturel IDF.
Mail 7261			X						X								M. Merlin BOURSIER de Arnouville, a écrit : NON à la BIP Donc les pouvoirs publics IDF et Val D'Oise viennent augmenter les nuisances sonores et la pollution d'une zone urbaine déjà impactée par le l'aéroport de CDG ?! Quelle hérésie !!
Mail 7262					X												Une Anonyme de Arnouville, a écrit : Non à la cité scolaire de Arnouville/Villiers le bel Non content de rogner sur des parcelles naturelles d'un territoire marécageux (donc en danger vu la montée des eaux et les crues/inondations des 2 dernières années), ce projet va à l'encontre des engagements pour la trame verte IDF et la biodiversité. Une route et une cité scolaire sur un espace vert favorable à la biodiversité dans une zone qui en a cruellement besoin, sur un espace vert terriblement important pour le rafraîchissement urbain en période de canicule.
Mail 7263			X		X		X										Mme Véronique ROBERT de Paris, a écrit : Je soutiens les contributions de la Fédération de l'Appel des forêts d'Île de France, du GNSA Bois de Vincennes, du Collectif Vivre sans BIP, celle de Philippe Coroller, de Farah Ammi-Said et celle de Sonia Houssier sur la biodiversité urbaine : nous avons compris que les "compensations" bien que dans la loi ne pourront jamais absorber

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>autant de CO2, procurer la même fraîcheur d'ombre que des arbres bicentenaires comme ceux du Bois de Vincennes notamment sur le tracé de la Ligne 1, projet d'un temps dépassé où les canicules à répétition n'avaient pas encore commencé d'alarmer le public. Pour le BIP, le trafic prévu est de 30 à 60 000 véhicules par jour, dont plusieurs milliers de camions. Inutile de nous rajouter de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore en Ile de France avec tous les épisodes de pollution à l'ozone et aux particules fines que nous connaissons déjà et ce sont les quartiers populaires qui les subissent le plus sur les boulevards extérieurs très peuplés : abandonnons, là encore, ce projet du siècle dernier, qui date des années 30 ! Depuis le monde a changé : menace sur la biodiversité et le climat, on a déjà beaucoup de routes et plus beaucoup d'espaces verts en Ile de France. Le désir des franciliens est d'améliorer la qualité de vie et de sortir d'une mobilité polluante. Il faut arrêter le tout voiture et développer les mobilités douces. Il est tant d'abandonner ce projet du siècle dernier qui agresserait les forêts d'Ile de France à l'heure où la biodiversité s'effondre (par 75% !) ! Les transports sont le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre. La France prévoit une décarbonation quasi complète des transports en 2050 (97%), et la voiture pèse plus de la moitié des émissions de CO2 de ce secteur, le report sur la voiture électrique a pris du retard et n'est pas toujours viable (distances, coût de l'électricité). Pourquoi nos décideurs ne peuvent-ils uniquement rechercher l'intérêt du public et non des projets issus du gigantisme, polluants et nuisibles pour les populations ? ! C'est une contradiction insupportable que cette volonté d'abattre des forêts (le Bois de Vincennes est issu des anciennes forêts royales, réserves de chasse) alors que notre climat se dérègle de plus en plus et que nous savons que les arbres sont notre seul appui dans la situation d'indigence des états à respecter ne serait-ce que les Accords de Paris !</p>
Mail 7264			X						X								<p>Une Anonyme de Arnouville, a écrit : Retrait de la BIP de la SDRIF-E Un plan présenté comme essentiel pour la trame verte et la lutte contre le réchauffement climatique, mais qui maintient un projet anti-modernité de 1939 qui devrait polluer zone déjà polluée par les avions et augmenter les émissions de carbone du Val d'Oise.</p>
Mail 7265			X						X								<p>Une Anonyme de Arnouville, a écrit : Non à la route bip 95 Parmi les objectifs environnementaux du projet de révision du S.D.R.I.F. exposés dans le Plan d'Aménagement Régional, l'ambition de la région est d'aboutir au Zéro Emission Nette (ZEN) de Gaz à Effet de Serre à l'horizon 2040 par la mise en place d'une mobilité des franciliens décarbonée. Pourtant, elle maintient des objectifs de développement des infrastructures routières, en contradiction avec cet objectif. D'un simple calcul = 192 km d'élargissement de voiries + 56 km de nouvelles voies de circulation routières, entraînera inévitablement l'accroissement du trafic et donc les émissions de CO2 = cela ne respecte pas le ZEN !</p>
Mail 7266			X		X												<p>Un Anonyme de Arnouville, a écrit : Retrait de la BIP La construction de cette route impactera fortement et très négativement la biodiversité ainsi que les îlots de fraîcheur et zone anti-inondation, en détruisant et en fragmentant des habitats naturels, agricoles ou forestiers. Ce projet est contraire aux objectifs de lutte contre le dérèglement climatique et de désimperméabilisation des sols. Pour réellement contribuer à l'atténuation du changement climatique global, en préservant les écosystèmes naturels et les terres agricoles, la région doit prendre des mesures plus ambitieuses pour renforcer l'utilisation des modes de déplacements actifs et collectifs existants, et rapprocher l'habitat avec les lieux d'activités.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7267			X									X					<p>M. Anthony EFFROY de Carrières-sous-Poissy, a écrit : Contribution de l'association Rives de Seine Nature Environnement Veuillez trouver ci-joint la contribution de l'association de protection de l'environnement Rives de Seine nature Environnement (RSNE) 1- L'association L'Association a pour objet de protéger et de conserver les espaces, ressources, milieux et habitats naturels, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres fondamentaux écologiques, l'eau, l'air, les sols, les sites, les paysages et le cadre de vie, de lutter contre les pollutions et nuisances (bruits, pollutions, risque industriel, nuisances aériennes, risques naturels, protection des nappes phréatiques et des champs captant...) De faire valoir auprès des pouvoirs publics, des collectivités locales, les impératifs à prendre en compte en vue d'un développement harmonieux et équilibré préservant le patrimoine naturel. De protéger les habitants lors des opérations, d'urbanisme et d'aménagement du territoire. De représenter les habitants lors des consultations, concertations et enquêtes publiques afférentes à ces opérations. Elle exerce son action sur les territoires de Carrières-sous-Poissy, Villennes-sur-Seine, Triel-sur-Seine, Médan, Verneuil et de Vernouillet dans les Yvelines, 2- Les enjeux du territoire de la Seine Aval Le secteur de la Boucle de Chanteloup est soumis à une forte pression d'aménagement du fait de sa situation au cœur de l'OIN Seine-Aval et des divers projets d'infrastructures de transport qui ne répondent malheureusement plus aux besoins de ce bassin de population. ZAC Centralité, ZAC Eco-pôle, ou encore Port Seine Métropole Ouest, ici les projets sont décidés sans réelle concertation avec les habitants et les désaccords, faute de prise en compte suffisante, donnent souvent lieu à des contentieux. Ce fût le cas du projet Écoport des 2 Rives de Seine, dont la déclaration d'intérêt public et l'arrêté préfectoral avaient tous deux été annulés par les juges du TA de Versailles (Jugement n° 1402733 du 11 janvier 2018), avant d'être définitivement abandonné par HAROPA- Ports de Paris en 2022. a- Écoport des 2 Rives Concernant ce projet de port industriel, nous constatons que malgré son abandon par HAROPA, le SDRIF-E identifie toujours la zone comme « grand site logistique et triage d'intérêt régional ». Pour rappel la darse et ses abords sont actuellement occupés par la société Nouvelle Marina Port Saint Louis, qui y exploite un port de plaisance de 200 anneaux. À noter que l'inscription de cette emprise dans le SDRIF actuel avait vocation à développer une plateforme-portuaire de près de 200 hectares au sein de la boucle de Chanteloup, mais que le caractère enclavé de celle-ci a amené l'établissement public à reconsidérer l'opportunité de créer une telle infrastructure sur ce site. Ports de Paris aura finalement retenu le site d'Achères pour y réaliser une plateforme portuaire d'intérêt régional (PSMO). Communes, associations et habitants ont manifesté à de multiples reprises leur volonté de préserver l'activité de plaisance sur ce site jouxtant le parc paysager et récréatif du Peuple de l'Herbe (113 hectares d'ENS). Notre association demande donc au Conseil régional de prendre en compte la vive opposition qui s'est exprimée contre ce projet en le retirant de l'avant-projet de SDRIF-E. b- Écopôle Seine Aval La ZAC Écopôle Seine Aval s'étend sur 100 hectares et devait initialement accueillir des activités de la filière bois</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>de l'écoconstruction L'un des éléments attractifs de cette ZAC devait être l'Écoport des 2 Rives, qui comme nous venons de le voir a été abandonné par Ports de Paris. L'étude socio-économique réalisée par SETEC pour le compte de Port de Paris a conclu que le développement d'une filière bois sur ce site n'était pas économiquement viable. La ZAC Écopôle voit donc aujourd'hui sa vocation première remise en cause et n'accueille depuis sa création que des entreprises au potentiel de nuisances important et donc peu valorisantes pour ce territoire déjà fortement malmené par le passé (épandages, décharges sauvages...) Son taux d'occupation est aujourd'hui très faible et la ZAC peine à trouver des entreprises souhaitant s'y installer. Le projet de SDRIF-E propose trois secteurs de développement industriel d'intérêt régional autorisant une extension de l'ordre de 60 hectares au total, avec en particulier 10 hectares situés autour des usines d'incinération et d'épuration. Cette capacité d'extension prévue par le SDRIF-E semble particulièrement inappropriée compte tenu de la difficulté que rencontre l'EPAMSA pour commercialiser les parcelles actuellement disponibles de la ZAC Écopôle. Par ailleurs une telle extension viendrait fractionner davantage les continuités écologiques de la boucle de Chanteloup déjà fortement impactées par les nombreux projets en cours, ou récemment réalisés (ferme photovoltaïque, liaison RD30-RU190, requalification et élargissement de la RD190, extension du SIAAP...) Notre association demande donc au Conseil régional de retirer de Avant-projet de SDRIF-E cette capacité d'extension.</p> <p>c- Liaison RD30-RD190 (pont d'Achères/A104Bis) Initialement présentée comme une infrastructure d'intérêt local visant à fluidifier la circulation au sein de la boucle de Chanteloup et à accompagner le développement urbain et économique de ce territoire, le projet se révèle aujourd'hui plus impactant, car il constituera à terme une liaison entre l'A15 et l'A13, comme le relevait le Commissaire enquêteur lors de l'enquête publique sur l'autorisation environnementale unique. Ce projet, dont le coût est estimé à environ 200 millions d'euros, viendra en réalité saturer l'ensemble du réseau routier de toute la boucle et en particulier au niveau du pont de Poissy, comme en atteste l'étude de trafic ÉGIS-mobilités réalisée pour le compte du Conseil départemental des Yvelines. Cette 4 voies est souhaitée par le Département des Yvelines depuis 1983, mais ne répond manifestement plus aujourd'hui aux besoins de mobilité des franciliens. Notre association regrette que les études, qui datent de 2006-2009, n'aient pas fait l'objet d'une actualisation sérieuse. En outre ce projet s'inscrit en contradiction totale des objectifs nationaux de réduction des GES et du plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA). Enfin, cette 2X2 voies viendra accroître le fractionnement déjà important des espaces naturels de cette boucle de Seine et portera une atteinte lourde et irréversible à toute la biodiversité y ayant trouvé refuge. Ce projet faisant l'objet de nombreuses procédures contredites en ses, pour lesquelles le Tribunal n'a pas encore statué, nous demandons sa sortie du SDRIF-E.</p> <p>d- Continuités écologiques / TVB Depuis une trentaine d'année la boucle de Chanteloup a été relativement préservée de l'urbanisation et de la densification en raison de la situation particulière de l'ancienne plaine maraîchère, dont l'épandage des eaux usées de Paris par le SIAAP a conduit à une pollution en métaux lourds.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>C'est cette pollution anthropique qui a, d'une certaine manière, gelé l'urbanisation de cette vaste plaine de plus de 300 hectares. Un mal pour un bien pourrait-on dire...</p> <p>Cette situation a conduit à un fort repeuplement faunistique et floristique du site, même si de prime abord cette richesse écologique ne saute pas aux yeux en raison du caractère ras de la végétation qui occupe ces terrasses alluviales.</p> <p>Le SDRIF actuel semble avoir bien identifié l'enjeu que représente la continuité écologique allant du massif de l'Hautil aux berges de Seine, puisqu'une trame verte, ainsi qu'un réservoir de biodiversité y sont inscrits.</p> <p>Malheureusement, le SDRIF-E supprime les continuités écologiques de la boucle de Chanteloup, condamnant ainsi à son isolement et au déclin de ses populations faunistiques et floristiques.</p> <p>Notre association demande donc le maintien des continuités écologiques identifiées au SDRIF de 2013, seule disposition permettant de préserver les espaces naturels et d'assurer aux nombreuses espèces protégées présentes les conditions indispensables à leurs cycles de vie.</p> <p>3- Conclusion</p> <p>Le document de planification qui nous est soumis manque cruellement d'ambition sur les questions écologiques au point qu'il nous paraît être un véritable bond en arrière environnemental.</p> <p>En conséquence, nous vous demandons d'émettre un avis DÉFAVORABLE à cet avant-projet de Schéma directeur de la Région Île-de-France Environnemental.</p> <p>Si malgré tout vous deviez émettre un avis favorable, nous vous demandons de l'assortir de réserves suffisantes, intégrant les points développés précédemment.</p>
Mail 7268		X	X														<p>Un Anonyme de Deuil-la-Barre, a écrit :</p> <p>NON aux projets BIP, triangle de Gonesse et STOP à l'artificialisation des sols et à la densification de la région IDF</p> <p>Tout d'abord je regrette le manque de communication, de clarté et de pédagogie sur le projet du SDRIF-E. La densité du document, et son mode de rédaction / illustration ne permettent pas aux non spécialistes d'en maîtriser le contenu, pour y répondre dans le temps imparti. Trop peu de presse en amont sur le sujet. A propos de la saturation des transports et de la qualité de vie de toutes et tous, par solidarité : à propos de polycentrisme, il faut reconnaître que la région parisienne est bien assez étendue donnons plus d'essor aux villes "satellites" pour y créer des emplois et diminuer les longs déplacements quotidiens vers IDF. Natif du val d'Oise et habitant de Deuil la Barre depuis plus de 30 ans, je déplore pour nos enfants que le projet d'extension du BIP soit une fois de plus relancé, alors que retoqué précédemment. Il date du siècle dernier, des transports routiers rois. Nous savons qu'aujourd'hui ce système n'est plus jouable économiquement et plus vivable face au dérèglement climatique.</p> <p>Pourquoi s'obstiner à vouloir poursuivre ce projet ? Il faut plutôt accélérer le développement des transports en commun, entretenir, améliorer la voirie existante, faciliter la circulation douce, les créations d'emplois de proximité, dynamiser les friches industrielles et le télétravail, en usant aussi de pédagogie. Ajouter de nouveaux axes routiers n'a pour résultat qu'accroître la circulation, artificialiser tjrs plus des sols, nuire à l'environnement et la biodiversité.</p> <p>A Deuil la Barre (sauf erreur pas cité dans le document... !?) et communes avoisinantes dans la vallée de Montmorency, le tracé du BIP a gelé des terrains. De ce fait nous profitons encore d'un "poumon vert" qu'il faut préserver, voir sanctuariser. De même pour les forêts où aucun projet dit d'utilité publique ne devrait s'y compromettre. Il n'y a pas si longtemps des agriculteurs, maraîchers cultivaient encore ces terres fertiles. Il faut en reconnaître les qualités fertiles, encourager l'exploitation raisonnable pour faciliter l'agriculture de proximité. Préserver les arbres et la faune, soutenir les initiatives de type jardins partagés, espaces verts de loisir, sentiers de la côte de Deuil, voies de circulation douce vélo, tout ceci dans le but de ne plus nuire à la biodiversité mais la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	préservé pour tendre à l'amélioration. Nous subissons déjà aujourd'hui de fortes nuisances dues à l'activité humaines : circulations aérienne (Roissy), routière, sécheresse, pollution atmosphérique ceci au péril de la santé, pour nous même et de la nature. Il est avéré que le bruit et la pollution de l'air diminuent l'espérance de vie, accroissent le stress. Or la création de nouvelles routes et zones d'activités logistiques, commerciales et industrielles ne font qu'accroître ces nuisances, ceci lors de leur construction, puis de leur exploitation, pour trop souvent finir en friche... Hélas toute terre bétonnée est morte pour de longues années. Pour la nature et nos enfants, il faut donc que les décideurs changent leurs objectifs de grandeur du grand Paris pour aller vers des objectifs plus sobres, solidaires et de préservation du vivant. Pour toutes ces raisons, et pour que cet objectif du document soit atteignable : « Pour chaque Francilien, la possibilité de se loger, de travailler, de se cultiver, d'éduquer ses enfants, de se divertir, de s'aérer, de se promener et de trouver l'ensemble des biens et services dont il a besoin sur son lieu de vie », je suis défavorable à ce SDRIF-E.
Mail 7269			X	X			X										<p><u>Mme Chantal GROLIER de Sarcelles, a écrit :</u></p> <p>Nord-Est du Val d'Oise - plusieurs remarques et souhaits</p> <p>1) Plusieurs personnes se sont exprimées "contre" le boulevard du Parisis. En réalité, cet axe est nécessaire pour désengorger l'A104... mais sur un autre tracé. - Sur la commune de Sarcelles, il serait utile si, depuis l'échangeur des Réfuzniks, il passait par la zone industrielle de Sarcelles/Villiers le Bel, qu'il permettrait de revitaliser, avec création d'emplois locaux à la clé. (Le tracé actuel le fait passer au ras d'immeubles logistiques, coupe la ville en 2 en privant le Grand Ensemble -40 000 habitants- de l'accès au parc des Prés-sous-la-Ville et rendant compliqué l'accès au centre commercial Auchan et au centre sportif. Ce tracé aberrant est d'ailleurs incompatible avec les infrastructures prévues pour l'accueil du futur commissariat de police). - Sur la RD316, il faudrait le faire passer en souterrain ou en aérien au niveau des 2 ronds-points (CC Auchan et rd-point du 19 Mars) pour limiter l'engorgement accidentogène. - Autre solution : le faire passer plus au nord, côté Villiers le Bel / Goussainville, dans des secteurs pas encore urbanisés, où il pourrait raccorder directement l'A1 à la RD301 et donc à l'A16. Ceci pourrait contribuer au désengorgement de l'A1.</p> <p>2) Sur la zone du Haut du Roy / Mont de Gif, 2 espaces verts sont identifiés. La communauté d'agglomération Roissy Pays de France vous demande de les supprimer pour un (encore vague) projet de construction de logements. Or il s'agit d'une des très rares zones encore libres de Sarcelles et surtout d'une des 2 "zones humides" qu'il nous reste, située près de 2 axes routiers, dans la zone exposition au bruit de 2 aéroports et à côté des lignes GRDF à très haute tension mais aussi dans le prolongement du parc des Prés-sous-la-Ville et du lac naturel du Haut du Roy. Leur aménagement en espace de loisirs d'intérêt régional serait plus judicieux, sachant que les enfants n'ont pas beaucoup d'espaces de jeux dans ce secteur. De plus, les constructions envisagées par la mairie (résidence personnes âgées notamment) peuvent être accueillies sur un autre site, actuellement en démolition (barre Fragonard et constructions voisines) sur lequel il n'y a plus de projet arrêté. Cela contribuerait à tenir l'objectif de 90 % de production de logement en renouvellement urbain sans nuire à la diversification de l'offre.</p> <p>3) L'objectif de 70 000 logements/an fixé par la loi du 03/06/2010 relative au Grand Paris : Sarcelles n'est pas dans le Grand Paris, les propriétaires paient la taxe spécifique mais les sarcellois ne tirent aucun bénéfice du Grand Paris. Ayons donc la décence de ne pas lui imposer les contraintes. En termes de logement, nous avons largement fait notre part !</p> <p>4) Sur l'objectif du SDRIF-E d'optimiser les bâtiments existants" : il serait nécessaire de poser des contraintes aux bailleurs pour arrêter les réhabilitations "à minima" qui transforment nos immeubles de caractère en blocs massifs par un habillage isolant grossier, sans aucune ambition écologique (ni photovoltaïque sur les toits-terrasse, ni</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>végétalisation, ni surélévation ou récupération d'eau pluviale) et sans rendre aucun appartement accessible, pas même les rez-de-chaussée ! Mais ces "habillages", sûrement économiques pour eux, leur permettent de bénéficier des exonérations partielles de TFPB...</p> <p>5) Sur l'ensemble de l'Ile de France, il faudrait que le SDRIF-E permette de sanctuariser les zones vertes afin que les communes ne puissent plus y délivrer de permis de construire.</p> <p>6) Sur le "renfort des transports publics" : bien qu'étant la 3e ville du Val d'Oise avec 58 000 habitants et étant aussi sous-préfecture, Sarcelles n'est toujours pas raccordée à sa Préfecture (Cergy) et aux équipements publics et emplois de ce bassin important (Cergy/Pontoise/Herblay). Un train-tram partant de la gare de Sarcelles-St Brice pourrait enfin créer cette liaison. (Une autre option pourrait être une ligne "circulaire" raccordant Roissy, Sarcelles, Cergy, Herblay, La Défense, plus utile que la ligne 19 qui nous dirige encore vers Paris, ce qui est redondant par rapport à l'existant et aux projets déjà engagés).</p> <p>7) Pourquoi le "barreau de Gonesse" raccordant le RER D et le RER B a-t-il disparu ? Non seulement il serait très utile pour les habitants desservis par le RER D et travaillant à Roissy, au Bourget ou à Villepinte, mais aussi pour les voyageurs se rendant à l'aéroport. On pourrait également envisager de l'étendre jusqu'à la ligne TGV Roissy-Picardie.</p> <p>8) Pour le réseau routier, comment envisagez-vous de désengorger l'A1 (tunnel du Landy) ? Actuellement, les ambulanciers privés de grande banlieue nord-est refusent de transporter les patients vers les hôpitaux parisiens à cause du temps perdu dans les embouteillages de l'autoroute A1 à l'arrivée sur Paris ! Il faut trouver un espace pour dédoubler l'accès à Paris à partir de cette autoroute.</p> <p>9) Maintenir le projet de "cité scolaire" sur le triangle de Gonesse, avec une extension au degré universitaire : le nord-est de l'Ile de France est la SEULE zone parisienne dépourvue de structure universitaire d'ampleur ce qui fait que nos étudiants partent habiter ailleurs lorsqu'ils ont étudié ailleurs... et, pour la plupart, ne reviennent pas vivre dans cette partie de l'Ile de France. Cela contribue à la paupérisation de la région, malgré la présence de Roissy et du Bourget.</p> <p>10) La création d'un grand hôpital d'intérêt régional serait une vraie nécessité sur le Val d'Oise côté Est, car l'hôpital de Gonesse est nettement trop petit pour la densité de population de ce secteur et Eaubonne est d'accès compliqué par les transports publics depuis nos banlieues. L'hôpital privé de Sarcelles est davantage une grosse clinique, avec des tarifs "honoraires libres" et l'absence d'un vrai service d'urgence. Il ne remplit pas les fonctions d'un hôpital réel.</p>
Mail 7270			X				X										<p>Mme Pascaline BREBAN de Eaubonne, a écrit : Dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France - Environnemental (SDRIF-E), qui détermine notamment l'aménagement du territoire d'ici 2040, le tronçon Est du BIP (Groslay, Sarcelles, Garges) y est inscrit à la demande du Conseil Départemental du Val d'Oise qui compte toujours réaliser le projet. Habitante du 95 et vivant à Eaubonne, je m'oppose à ce projet. En effet, si le BIP est inscrit dans le SDRIF, c'est un pas de plus vers la construction de ce projet de voie rapide, qui serait une catastrophe pour notre santé, notre qualité de vie et pour l'environnement. Je suis CONTRE le BIP mais POUR un projet alternatif qui préserve les espaces naturels et développe les modes de transports alternatifs et décarbonés !</p>
Mail 7271			X	X													<p>Mme Chantal GROLIER de Sarcelles, a écrit : N'étant pas sûre que ma contribution sur le registre numérique vous soit parvenue (n'ayant pas reçu le lien de confirmation sur ma messagerie), je vous transmets ici mes commentaires, en pièce jointe. Vous en souhaitant bonne réception, je vous remercie de l'annexer à l'enquête.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Ma contribution à J'enquête publique sur le SDRIF-E</p> <p>1) Plusieurs personnes se sont exprimées "contre" le boulevard du Parisis. En réalité, cet axe est nécessaire pour désengorger l'A104... mais sur un autre tracé,</p> <p>- Sur la commune de Sarcelles, il serait utile si, depuis l'échangeur des Réfuzniks, il passait par la zone industrielle de Sarcelles/Villiers le Bel, qu'il permettrait de revitaliser, avec création d'emplois locaux à la clé. (le tracé actuel le fait passer au ras d'immeubles d'habitations, coupe la ville en 2 en privant le Grand Ensemble -40 000 habitants- de l'accès au parc des Prés-sous-la-Ville et rendant compliqué l'accès au centre commercial Auchan et au centre sportif. Ce tracé aberrant est d'ailleurs incompatible avec les infrastructures prévues pour l'accueil du futur commissariat de police).</p> <p>- Sur la RD316, il faudrait le faire passer en souterrain ou en aérien au niveau des 2 ronds-points (CC Auchan 19 Mars) pour limiter l'engorgement accidentogène.</p> <p>- Autre solution : le faire passer plus au nord, côté Villiers le Bel / Goussainville, dans des secteurs pas encore urbanisés, où il pourrait raccorder directement l'AI à la RD301 et donc à l'A16, Ceci pourrait contribuer au désengorgement de l'AI.</p> <p>2) Sur la zone du Haut du Roy / Mont de Gif, 2 espaces verts sont identifiés. La communauté d'agglomération Roissy Pays de France vous demande de les supprimer pour un (encore vague) projet de construction de logements. Or il s'agit d'une des très rares zones encore libres de Sarcelles et surtout d'une des 2 "zones humides" qu'il nous reste, située près de 2 axes routiers, dans la zone exposition au bruit de 2 aéroports et à côté des lignes GRDF à très haute tension mais aussi dans le prolongement du parc des Prés-sous-la-Vil! Le et du lac naturel du Haut du Roy. Leur aménagement en espace de loisirs d'intérêt régional serait plus judicieux, sachant que les enfants n'ont pas beaucoup d'espaces de jeux dans ce secteur. De plus, les constructions envisagées par la mairie (résidence personnes âgées notamment) peuvent être accueillies sur un autre site, actuellement en démolition (barre Fragonard et constructions voisines) sur lequel il n'y a plus de projet arrêté. Cela contribuerait à tenir l'objectif de 90 % de production de logement en renouvellement urbain sans nuire à la diversification de l'offre.</p> <p>3) L'objectif de 70 000 logements/an fixé par la loi du 03/06/2010 relative au Grand Paris : Sarcelles n'est pas dans le Grand Paris, les propriétaires paient la taxe spécifique mais les sarcellois ne tirent aucun bénéfice du Grand Paris. Ayons donc la décence de ne pas lui imposer les contraintes. En termes de logement, nous avons largement fait notre part !</p> <p>4) Sur l'objectif du SDRIF-E d'optimiser les bâtiments existants" : il serait nécessaire de poser des contraintes aux bailleurs pour arrêter les réhabilitations "a minima" qui transforment nos immeubles de caractère en blocs massifs par un habillage isolant grossier, sans aucune ambition écologique (ni photovoltaïque sur les toits-terrasse, ni végétalisation, ni surélévation ou récupération d'eau pluviale) et sans rendre aucun appartement accessible, pas même les rez-de-chaussée ! Mais ces "habillages", sûrement économiques pour eux, leur permettent de bénéficier des exonérations partielles de TFPB...</p> <p>5) Sur l'ensemble de l'Île de France, il faudrait que le SDRIF-E permette de sanctuariser les zones vertes afin que les communes ne puissent plus y délivrer de permis de construire.</p> <p>6) Sur le "renfort des transports publics" : bien qu'étant la 3e ville du Val d'Oise avec 58 000 habitants et étant aussi sous-préfecture. Sarcelles n'est toujours pas raccordée à sa Préfecture (Cergy) et aux équipements publics et emplois de ce bassin important (Cergy/Pontoise/Herblay). Un train-tram partant de la gare de Sarcelles-St Brice pourrait enfin créer cette liaison. (Une autre option pourrait être une ligne "circulaire" raccordant Roissy,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Sarcelles, Cergy, Herblay, La Défense, plus utile que la ligne 19 qui nous dirige encore vers Paris, ce qui est redondant par rapport à l'existant et aux projets déjà engagés),</p> <p>7) Pourquoi le "barreau de Gonesse" raccordant le RER D et le RER B a-t-il disparu ? Non seulement il serait très utile pour les habitants desservis par le RER D et travaillant à Roissy, au Bourget ou à Villepinte, mais aussi pour les voyageurs se rendant à l'aéroport. On pourrait également envisager de l'étendre jusqu'à la ligne TGV Roissy-Picardie.</p> <p>8) Pour le réseau routier, comment envisagez-vous de désengorger l'A1 (tunnel du Landy) ? Actuellement, les ambulanciers privés de grande banlieue nord-est refusent de transporter les patients vers les hôpitaux parisiens à cause du temps perdu dans les embouteillages de l'autoroute A1 à l'arrivée sur Paris ! Il faut trouver un espace pour dédoubler l'accès à Paris à partir de cette autoroute.</p> <p>9) Maintenir le projet de "cité scolaire" sur ! e triangle de Gonesse, avec une extension au degré universitaire : le nord-est de l'Ile de France est la SEULE zone parisienne dépourvue de structure universitaire d'ampleur ce qui fait que nos étudiants partent habiter ailleurs lorsqu'ils ont étudié ailleurs... et, pour la plupart, ne reviennent pas vivre dans cette partie de l'Ile de France. Cela contribue à la paupérisation de la région, malgré la présence de Roissy et du Bourget.</p> <p>10) La création d'un grand hôpital d'intérêt régional serait une vraie nécessité sur le Val d'Oise côté Est, car l'hôpital de Gonesse est nettement trop petit pour la densité de population de ce secteur et Eaubonne est d'accès compliqué par les transports publics depuis nos banlieues. L'hôpital privé de Sarcelles est davantage une grosse clinique, avec des tarifs "honoraires libres" et l'absence d'un vrai service d'urgence. Il ne remplit pas les fonctions d'un hôpital réel.</p>
Mail 7272			X					X									<p>M. Gérard COUCHOUD de Palaiseau, a écrit : Projet routier RD30-RD190 Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces matricialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% De plus, les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. Le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44.000 v/, génère un niveau sonore dépassant les niveaux admis par l'OMS. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.</p>
Mail 7273			X														<p>M. Éric MANZONE de Saint-Prix, a écrit : Contre le BIP</p>
Mail 7274			X		X												<p>Un Anonyme de Ablon-sur-Seine, a écrit : Non au pont - non au port sur Vigneux-sur-Seine Il faut supprimer ces projets. Je suis en accord avec la demande de ma commune étant impacté au quotidien par les nuisances et affecté par la disparition de la biodiversité. La Municipalité se met en action pour s'opposer au projet de pont et au projet de port prévus sur Vigneux-sur-Seine. Retrouvez toutes les informations ici. Nouvelle étape pour dire non à ce projet : ouverture d'une enquête publique sur le SDRIF-E de la Région Île-de-France DITES NON AU PONT ! La Région Ile-de-France a lancé la révision de son Schéma Directeur Environnemental ■ SDRIF-E -, qui détermine</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>l'aménagement du territoire pour tes 12 millions de Franciliens qui y vivent d'Io a 2040. Ce projet fait notamment figurer sur les rives ce Vigneux-sur Seine un - secteur d'urbanisation préférentiel et propose de - maintenir ou renfermer le potentiel multimodal du site En clair, le projet d< ? SPRIF-E permet l'Installation sur 1« rives de Seine en face d'Ablon d'un port industriel de grande envergure dont les nuisances seraient subies par tous tes abloirais. Ce document ouvre aussi l'hypothèse d'un franchissement de Seine pour alimenter en poids-lourds le port Industriel.</p> <p>Les élus de la commune d'Ablon-sur-Seine ont découvert qu'un projet de port industriel était mené au début de l'année 2023 par la société HAROPA PORT sur les rives de Vigneux-sur-Seine en face du quai Pasteur et du quai de la Baronnie d'Ablon.</p> <p>Etablissement public d'Etat sous la tutelle du ministère de la Transition Ecologique, HAROPA PORT est issu de la fusion en 2021 des ports maritimes du Havre et de Rouen ainsi que des ports fluviaux de Paris qui formaient déjà une entité commune depuis 20-12.11 exerce notamment des missions à caractère administratif, industriel et commercial. Son activité maritime et fluviale annuelle s'élève à 106 millions de tonnes et généré 7,3 milliards d'euros de richesse.</p> <p>Les ambitions affichées par cet établissement public incluent notamment de - ■ faire des zones industrialo-portualres des ports de l'axe Seine des lieux privilégiés du redéveloppement industriel de la France » et - Développer les modes massifiés (fer, fleuve, pipeline) depuis et vers HAROPA PORT.</p> <p>ZOOM SUR LE PROJET :</p> <p>Convoquée à ce propos, la direction d'HAROPA port a reconnu travailler à l'installation d'un port industriel sur les terrains de 109 ha leur appartenant depuis 1994 dans le secteur dit de la Saussaie des Gobelins et de t'île Brune en bord de Seine. Ce projet Consisterait à l'urbanisation de ce site autour d'une darse film bras d'eau créé artificiellement) pour accueillir de grandes péniches porte-conteneurs pour développer des activités logistiques et de BTP comme des matériaux de constructions etc. ! Une usine de production d'hydrogène pourrait également être installée pour alimenter l'aéroport d'Orly, probablement via de nouveaux pipelines dangereux au travers de notre territoire communal. Des aménagements routiers nouveaux devront être prévus pour permettre la circulation de milliers de poids lourds supplémentaires, notamment au niveau de la RN6 voire un nouveau franchissement de Seine pour relier par la route la zone industrielle au Min de Rungis et à l'aéroport d'Orly.</p> <p>Les services d'HAROPA PORT nous assurent de 1a bonne intégration du projet dans l'environnement et de l'absence de nuisances de cette plate-forme industrielle et de ses conséquences mais la nature, la localisation et (es dimensions du projet seront une source immanquable de nuisances graves pour les habitants et une dégradation inadmissible de notre cadre de vie.</p> <p>La commune d'Ablon se mobilise pour exprimer son opposition résolue à ce projet de port industriel qui va dégrader la qualité de notre cadre de vie et générer de nouvelles nuisances qui ne sont pas acceptables.</p> <p>LES ARGUMENTS DÉVELOPPÉS PAR LA COMMUNE D'ABLON QUI LÉGITIMENT UN REFUS TOTAL DE CE PROJET DE PORT INDUSTRIEL ET DE SES CONSÉQUENCES :</p> <p>Un projet dévastateur pour l'environnement</p> <p>En tant que citoyens Français, nous observons que le projet s'inscrit en contradiction avec toutes les politiques publiques d'environnement - Territoire, Département, Métropole, Région, Etat, et Communauté Européenne - qui s'accordent pour reconnaître l'urgence climatique comme première priorité de l'Humanité, il conduit en effet :</p> <p>- à la destruction et à l'artificialisation de plus de 50 ha de zones humides et de terres agricoles dans un territoire où l'urbanisation a depuis les, trente glorieuses fait payer un lourd tribut à l'environnement et à ta qualité de vie de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>; populations. Ces terrains sont d'ailleurs classés *N dans le plan local d'urbanisme de Vigneux-sur-Seine, c'est-à-dire une zone naturelle qui a vocation à être préservée ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - à la déforestation d'au moins 30 hectares en bordure de Seine, déforestation obligatoire du fait de la construction du port et du décaissement des rives nécessaire pour compenser le remblaiement de la zone industrielle projeté sur la zone d'expansion de la Seine en cas de crue. On notera à ce propos que le remblaiement déjà exécuté dans les années 90-2000 n'a à notre connaissance pas été compensé, mettant ainsi à risque les populations d'Ablon-sur-Seine et des alentours en cas de crue, comme on a pu le constater en 2016 et en 2018 ; - à la destruction d'un des derniers paysages naturels des rives de Seine en Ile-de-France, par la construction d'installations industrielles annoncées à 20 m de hauteur au-dessus du sol remblayé, soit entre 20 et 30 m au-dessus du niveau du fleuve soit l'équivalent d'un bâtiment de 10 étages ! La qualité inégalée de ce point de vue presque champêtre à proximité de Paris est une richesse inestimable pour les Ablonais. Les Vigneusiens. Les Athéniens et plus généralement tous les riverains qui vivent ou circulent sur ces bords de Seine. C'est un patrimoine naturel qu'il nous appartient de préserver ; - à la perturbation voire à l'effondrement de la biodiversité locale, par des travaux, des constructions et des utilisations des sols et de l'eau incompatibles avec le développement et le respect du biotope qui existe aujourd'hui, il a notamment été repéré sur le secteur des essences végétales rares et des espèces d'oiseaux, protégées dont une dizaine présentent des enjeux de conservation forts. <p>Une empreinte carbone intolérable</p> <p>Si la présentation qui a été faite du projet tente de le justifier par le développement du trafic fluvial une réduction des émissions de CO2, cette même présentation omet de préciser les facteurs négatifs pour l'empreinte carbone ; Travaux de construction pharaoniques, transformation du relief, création du port, artificialisation des sols, construction des bâtiments et des installations.... Rappelons que le secteur de la construction est responsable à lui seul de plus de 25 % des émissions de gaz à effet de serre en France.</p> <p>Opérations industrielles sur le site pendant les dizaines d'années de la durée de vie du port, Supplément de trafic routier régional de poids lourds. Il faut à ce propos rappeler que toute rupture de charge dans le cycle de transport des marchandises (comme le déchargement de péniches dans des camions) a son prix en émissions carbonées.</p> <p>En l'absence de tout bilan carbone sur l'ensemble de l'opération, il est légitime de penser que l'impact climatique du projet sera fortement négatif.</p> <p>Des nuisances insupportables pour les riverains</p> <p>En tant que riverains et en tant qu'élus- responsables de la santé et de la qualité de vie de nos administrés, nous nous élevons bien évidemment contre les nuisances qui ne manqueront pas de résulter d'un tel projet, implanté à quelques dizaines de mètres des habitations :</p> <p>Bruit résultant des manutentions sur le port., notamment pour les matériaux de construction.</p> <p>Bruit des péniches manœuvrant sur la Seine à quelques dizaines de mètres des habitations pour entrer et sortir du port. Pollution de l'air par les machines, la poussière et les véhicules et pollution de l'eau par le fret fluvial et l'activité industrielle.</p> <p>Aggravation du risque d'inondation par une artificialisation partielle de zone ? d'expansions des crues.</p> <p>Création de nouveaux risques technologiques liés à des infrastructures dangereuses comme une usine d'hydrogène dont le danger intrinsèque pourrait être augmenté par le risque d'inondation et la proximité de voies ferrées.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>La commune d'Ablon-sur-Seine est déjà sinistrée par les nuisances sonores et la pollution de l'aéroport d'Orly, au point d'impacter la durée de vie des habitants. Ces nouvelles nuisances viendraient s'y additionner. Un tel traitement serait totalement injuste et insupportable pour les populations. Nous ne voulons pas être réduits à un - territoire servant » de Paris ou des bassins d'emploi d'Orly-Sungis. Les Ablonais méritent un cadre de vie de qualité. Un accroissement du trafic routier qui ne peut pas être absorbé</p> <p>Los travaux dans un premier temps, puis dans un second temps le fonctionnement du port de la zone industrielle, vont générer un supplément important de trafic routier régional de poids lourds. Pour l'heure et en l'absence d'informations de la part d'HAROPA, nous avons estimé que le projet nécessiterait environ 750 poids lourds par jour, soit 5CX> mouvements de véhicules donc 1 poids lourd toutes les 30 secondes ! Le projet prévoit des aménagements pour un accès routier sur la RN6 au niveau du carrefour dit » Le réveil matin</p> <p>Or tous les riverains savent pertinemment que la RN6 est quotidiennement bloquée au niveau de cet accès.</p> <p>Cette solution n'est pas responsable et est d'ailleurs contredite par le rapport de la Cour des Comptes 5 2016-153/ de juin 2016 sur Port Autonome de Paris, qui indique en page 44 que - le manque d'infrastructures routières est une des explications de la non réalisation du projet de port de Vigneux ». Les infrastructures routières de 2016 étant identiques à celles d'aujourd'hui et le trafic routier ayant encore augmenté depuis, l'analyse de la Cour des Comptes sur ce point se confirme. Il est difficile de croire le porteur du projet qui prétend que tout le trafic routier, c'est à dire les marchandises et matériaux, vont repartir vers le Sud de l'île de France, et non pas vers le nord et les pôles d'Orly et de Rungis, Ces milliers de poids lourds hebdomadaires contribueront à engorger les routes, les ponts de Villeneuve et de Juvisy, les routes nationales 6 et 7, l'accès à Orly et Rungis et plus généralement tout le secteur.</p> <p>Un projet de franchissement de Seine, corollaire du projet de port</p> <p>La réalisation de ce projet industriel générera tant de fret routier que la congestion nouvelle créée pourrait justifier pour certains la réalisation d'un nouveau franchissement de Seine, Ce vieux projet de pont entre Athis- Mons et Vigneux, initialement prévu pour un trafic local de circulations douces et de transports en commun deviendrait alors un franchissement routier à forte capacité (2x2 voies), porté par un viaduc de 22 m de haut, et reliant la RN6 à la RN7 puis à l'A6.</p> <p>Ce franchissement et le viaduc qui s'y attache achèveraient la destruction complète l'environnement naturel et paysager de la vallée de la Seine entre Essonne et Val-de-Marne. Le coteau d'Athis Mons serait défiguré, un des poumons verts de Vigneux serait dénaturé et la perspective depuis Ablon serait saccagée. Le trafic supplémentaire généré finirait de congestionner les hauts d'Athis-Mons. Et paralyserait l'accès Sud de l'aéroport d'Orly.</p> <p>Un projet inacceptable</p> <p>Nous vous proposons de nous rejoindre dans l'opposition à ce projet de port industriel mené par la société HAROPA PORT, nous nous y opposons tant au titre de citoyens Français - un projet en contradiction avec toutes les politiques publiques d'urgence climatique et de préservation de l'environnement - qu'au titre d'élus locaux et de riverains - un projet dégradant encore plus la qualité de vie des populations alentours qui seraient sacrifiées sur l'autel de considérations économiques anachroniques avec les préoccupations de notre temps.</p> <p>Nous sommes particulièrement alarmés par le caractère irréversible des dommages que ce projet causerait à l'environnement, et par les conséquences Indirectes désastreuses qu'il ne manquera pas d'entraîner comme un franchissement routier de la Seine à visée industrielle.</p> <p>LES COMMUNES VOISINES D'ATHIS-MONS, VILLENEUVE-SAINT-GEORGES ET DE VILLENEUVE-LE-ROI SE SONT ÉGALEMENT MOBILISÉES POUR S'OPPOSER À CE PROJET</p>

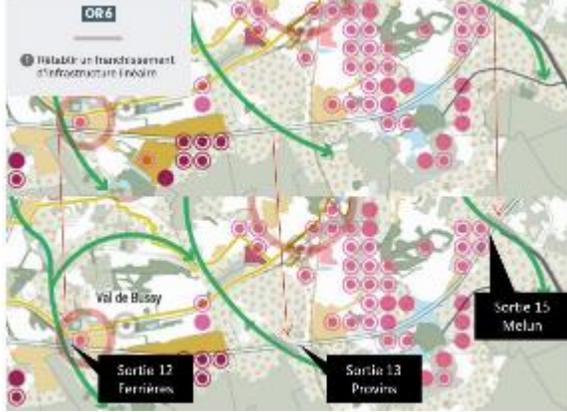
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7275			X						X								Mme Marie-Hélène DELORME de Sérézin-du-Rhône, a écrit : Demande de retrait du BIP du SDRIF-E Ce projet nuirait à la santé des habitants et à la santé de la planète. C'est inconcevable en cette période de transition écologique ! On sait déjà que la pollution atmosphérique est responsable d'un décès sur dix en Ile-de-France et que les transports routiers sont les principaux vecteurs de problèmes pulmonaires, cardiovasculaires et de leucémies infantiles.
Mail 7276			X														Une Anonyme de Andrésy, a écrit : Opposition à l'A104Bis
Mail 7277			X														M. David AGRECH de Cergy, a écrit : Concernant les projets de Transport en commun : . Comme la presse et un certain nombre d'urbanistes ont pu le montrer, la ligne 17 nord du Grand Paris entre Le Bourget et Le Mesnil Amelot ne correspond pas au besoin réel des flux de transport actuels et projetés. . A l'inverse, il est indispensable d'achever le prolongement du T11 jusqu'au Val d'Argenteuil et Sartrouville. Ce tronçon, régulièrement reporté répond pourtant au besoin de déplacement d'une ville de 110 000 habitants et de son bassin de 230 000 habitants. . La liaison T13 Achères - Cergy est un aménagement de transport en commun prioritaire pour le territoire et qui a déjà subi trop de retards. Ces retards interrogent sur le déséquilibre d'investissement en comparaison par exemple avec la L17 nord précédemment évoquée, bien plus coûteuse pour un besoin de transport bien moindre. La ligne de Tram T13 permettrait de relier le territoire de Cergy-Pontoise à des bassins importants qui ne bénéficient pas aujourd'hui de liaison directe : Poissy, Saint Germain en Laye, Saint Quentin en Yvelines et Versailles : autant de destinations dont les temps de trajet sont pour le moment dissuasifs et pour lesquels l'usage de la voiture reste le plus souvent privilégié. L'objectif doit aussi être de rééquilibrer l'offre de transport structurante sur l'agglomération de Cergy-Pontoise au lieu d'accuser encore un peu plus le déséquilibre du territoire en offre de transport. Le scénario retenu entre Achères et une gare du RER A de Cergy doit tenir compte à la fois de l'offre existante de transport en commun ferré afin de corriger le déséquilibre au bénéfice de la partie du territoire actuellement sous-doté et à la fois tenir compte de la densité actuelle et projetée des territoires traversés. Cela permet de choisir le scénario assurant le meilleur report modal de la voiture vers le transport en commun. Concernant les itinéraires cyclables : . Sur la carte "maîtriser le développement urbain", il est indispensable d'inscrire l'Avenue Verte Paris-Londres qui, en milieu urbain, participe de l'offre de linéaire cyclable utilisable pour les déplacements du quotidien. . Le tracé de l'itinéraire Vélo Ile-de-France Ouest (V4 Paris - Cergy-Pontoise) indiqué sur la carte "maîtriser le développement urbain" comporte 3 variantes, dont certaines qui ont été abandonnées, mais pas une variante qui reste pourtant défendue par les élus de Cergy-Pontoise et de Conflans et qui figure dans le dernier Relevé de décision du comité de ligne V4 ouest Paris – Cergy-Pontoise du 09/11/2023. Il convient donc de maintenir cette variante qui relie en tracé direct le pont de Conflans au Pont de Maisons-Laffitte et qui correspond par ailleurs à l'itinéraire de l'Avenue Verte Paris-Londres.
Mail 7278			X														Une Anonyme de Chambourcy, a écrit : Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, le projet routier

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants
Mail 7279							X							X			M. Éric PRELY de La Queue-en-Brie, a écrit : Contre le PIG sur le projet de prison et MA de Noiseau Cette décision de PIG est une totale aberration envers tous les choix réfléchis et de mettant en place de politique agricole, défense de la nature et surtout du choix du site dans dossier 'pipé' depuis le début des études d'implantation. Si l'on ne marchait pas sur la tête on reprendrait ce choix de site depuis le début par une commission paritaire et indépendante de l'Etat
Mail 7280			X					X									Une Anonyme de Bouquenais, a écrit : Refus de la 2x2 voies dans les Yvelines Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artificialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Parisis) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Je ne comprends pas d'ailleurs que vous maintenez les projets routiers alors que votre trajectoire de baisse des artificialisations ne permet pas d'atteindre le ZAN en 2050
Mail 7281			X														Mme Hélène GALLIS de Moutier-Rozeille, a écrit : Je m'oppose au projet de l'A104Bis. Non à l'A104 bis, Oui à la préservation de notre environnement. Ce projet n'est pas d'intérêt public majeur, n'apporte aucune solution et aggrave la situation sur les plans environnemental, sanitaire, financier, contribuant ainsi au dérèglement climatique. Abandonner ce projet est le seul geste d'utilité publique. J'appelle le département des Yvelines, nos élus locaux et nationaux, ainsi que le préfet des Yvelines, à agir dans l'intérêt général en abandonnant ce projet.
Mail 7282			X		X							X					Mme Hélène GALLIS de Moutier-Rozeille, a écrit : Je demande le retrait du BIP du SDRIF-E Destruction des espaces naturels Nous avons dans nos mains un trésor ! Des dizaines d'hectares préservés de l'urbanisation car mis en réserve par ce projet routier depuis 1939. C'est extraordinaire en Ile de France. Préservons le trésor qu'est cette trame verte qui traverse nos villes ! Des espaces naturels pour bien vivre : accessible le week-end pour des pique-niques ou des balades à pied ou à vélo, en famille ou entre amis. Un flot de fraîcheur lors des canicules qui s'intensifient. Une prévention contre les inondations grâce à des zones humides (lac Marchais à Deuil) et de petites rivières (ru des Haras et du petit Rosne). Un havre de biodiversité, alors qu'elle s'effondre partout, et en particulier en IDF à cause de l'urbanisation effrénée. Une ferme magnifique qui serait détruite ! La ferme Lemoine entre Sarcelles et Garges, ce sont de magnifiques prairies, dernier poumon vert de ces zones ultra-urbanisées. C'est aussi une production de fruits et légumes locaux, en vente directe pour les habitants. Ces espaces doivent devenir une trame verte. Elle serait connectée géographiquement avec le projet par l'Institut Paris région dénommé "Parc naturel urbain des Trois Vallées", un parc écologique de près

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de 1200 hectares, traversé par 44 km de parcours à pied ou à vélo. Ce serait un espace extraordinaire pour la biodiversité mais aussi pour les Val d'Oisiens ! Un projet du siècle dernier, qui date des années 30 ! Depuis le monde a changé : menace sur la biodiversité et le climat, on a déjà beaucoup de routes et plus d'espaces verts en Ile de France. Le désir des franciliens est d'améliorer la qualité de vie et sortir d'une mobilité polluante. Il faut arrêter le tout voiture et développer les mobilités douces.
Mail 7283			X	X			X	X									<p>M. André MOUKHINE-FORTIER de Meaux, a écrit :</p> <p>Les priorités du nouveau SDRIF-E devraient être données à la protection du patrimoine, de l'environnement et du cadre de vie de l'Île-de-France. Or, ce n'est pas le cas. La région ne prévoit de réduire sa consommation d'espaces naturels que de 20 % sur la prochaine décennie par rapport à la précédente, contre 50 % dans les autres régions, comme l'impose la loi zéro artificialisation nette (ZAN). L'environnement de la région est fortement malmené depuis des décennies et cela s'est accentué avec le Grand Paris, les futurs Jeux Olympiques et certaines lois (SRU, ALUR, ELAN). Avec la livraison de certaines communes à la promotion immobilière, c'est tout une part de l'architecture pavillonnaire de la fin du XIXème et du début du XXème siècle de la région parisienne que l'on fait disparaître. Ces maisons construites sur des terrains peuplés d'arbres anciens ont fait le charme de nombreuses villes autour de la capitale. Tout raser pour y couler des tonnes de béton, c'est transformer ces îlots de fraîcheur en îlots de chaleur, ces îlots de biodiversité en îlots de béton. 18% des espèces en France sont menacées de disparition et l'Île-de-France est particulièrement touchée par ce phénomène alarmant. En 2019, Les listes rouges de l'Union internationale de conservation de la nature (UICN) effectuées sur l'Île-de-France révélaient que 31 % des 1 600 espèces de fougères et plantes à fleurs, 27 % des papillons de jour, 30 % des chauves-souris et 39 % des oiseaux nicheurs sont menacés. L'urbanisation à outrance évidemment une grande part de responsabilité dans ce terrible constat. L'artificialisation des sols engendre également de plus en plus d'inondations alors que l'eau de pluie ne parvient plus assez jusqu'aux nappes phréatiques. En 10 ans, 7 000 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont été détruits en Ile-de-France pour laisser la place à des projets d'urbanisation. On poursuit l'enlaidissement et la détérioration du cadre de vie de la région parisienne au prétexte d'un besoin de logements. Tout est concentré sur le Grand Paris pourtant déjà très dense et saturé alors que l'on abandonne, dans les régions alentour, de nombreuses villes moyennes qui perdent des services publics et, en conséquence, des habitants. L'occupation de logements et de bureaux vacants pourrait également permettre d'accueillir des personnes cherchant à se loger sans tout miser sur la construction de logements neufs. Conserver le bâti existant, surtout lorsque celui-ci est de qualité, doit être une priorité. Réhabiliter au lieu de détruire devrait être la norme dans la mesure où cela préserve des matériaux qui pourraient encore servir durant des décennies, voire des siècles, et les empêche de finir en gravats remplissant les décharges, souvent saturées en Ile-de-France. Les constructions nouvelles faites de matériaux ayant un fort impact sur l'environnement (béton notamment) ne devraient plus être tolérées. Les grands arbres, le climat, la qualité de l'air et la santé publique sont liés. Il n'est plus possible aujourd'hui, eu égard aux enjeux climatiques et sanitaires, de continuer à artificialiser les sols et abattre des grands arbres. Ces derniers nous apportent tant : ils rafraîchissent l'air, absorbent les gaz polluants, captent les particules fines et très fines, fournissent de l'oxygène, maintiennent les sols, améliorent la qualité de l'air, isolent phoniquement, donnent de l'ombre, abritent des espèces animales, offrent de la nourriture, apportent un plaisir visuel à celui qui prendra la peine de le regarder et un plaisir olfactif à celui qui s'approchera de ses fleurs ou de ses feuilles... De nombreux chercheurs ont également démontré qu'être entouré d'arbres diminuait notre tension artérielle, renforçait nos défenses immunitaires, ralentissait notre rythme cardiaque et faisait baisser l'anxiété.</p>

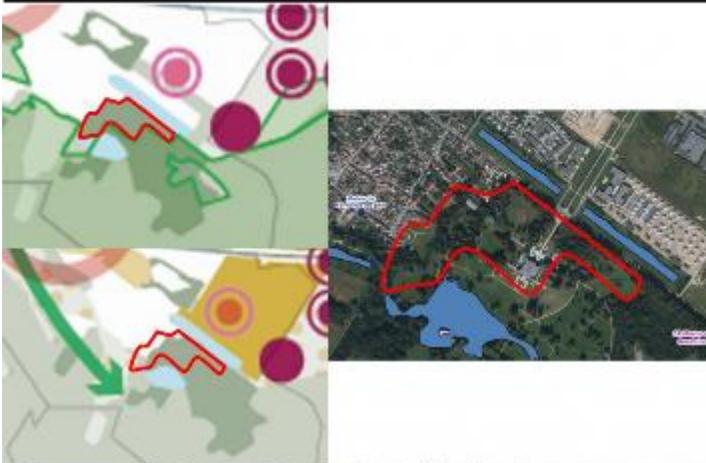
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande 10 m2 d'espaces verts par habitant. De nombreuses villes d'Ile-de-France n'atteignent pas ce chiffre et la politique de densification menée ne fait que le baisser. Le Grand Paris ne doit pas se faire contre les habitants qui s'insurgent de plus en plus contre ces projets dévastateurs qui défigurent leurs villes et entraînent pollutions et nuisances poussant les habitants de la région à vouloir en partir. Malheureusement, de nombreux grands projets néfastes pour l'intérêt général sont dans les tuyaux dans les mois et les années qui viennent :- Prolongement de la ligne 1 toujours souhaité malgré l'impact catastrophique qu'il aurait sur le bois de Vincennes et les communes traversées.- Projet routier du BIP dans le Val-d'Oise avec une centaine d'hectares boisés détruits.- Une cinquantaine d'hectares de terres agricoles menacées au sud d'Ozoir-la-Ferrière pour la construction de logements et d'une zone industrielle.- Le Triangle de Gonesse et ses terres fertiles est également en danger avec la construction d'une gare du GPE située au milieu des champs. La volonté d'urbaniser la zone est encore au programme malgré l'abandon d'Europa City. - Graves menaces sur les terres fertiles du Plateau de Saclay. - 85 hectares de terres agricoles encore menacés par la construction de la ZAC de ValBréon 2 en Seine-et-Marne. Et la liste pourrait être bien plus longue...Alors que la région Ile-de-France compte 12 millions d'habitants, pourquoi se priver de terres fertiles qui pourraient nourrir la population en circuits courts et assurer notre souveraineté alimentaire ? Quant aux forêts d'Ile-de-France, elles sont également malmenées par le réchauffement climatique et les insensées coupes rases. Le SDRIF-E ne semble apporter aucune solution concrète pour faire de l'Ile-de-France une région vivable, riche en biodiversité, limitant le réchauffement climatique et où les intérêts privés n'édicte pas leur loi.
Mail 7284		X		X													<p>Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit :</p> <p>J'exprime mon opposition ferme à l'Objectif Régional n°57 (OR 57) concernant le développement du logement en Île-de-France. I. Absence de prise en compte des spécificités locales L'objectif de construction de logements fixé par l'OR 57 me semble inadapté et irréaliste. Il ne prend pas en considération la diversité et les particularités des communes franciliennes. En effet, l'Île-de-France est loin d'être homogène. On y trouve des villes dortoirs, des communes rurales, des zones industrielles, des territoires touristiques, des bassins d'artisanat, etc. Chaque commune possède ses propres caractéristiques et ses propres besoins en matière de logement. De plus, la situation du marché immobilier est contrastée, avec des zones souffrant d'une pénurie de logements abordables et d'autres connaissant une vacance importante. II. Manque d'incitation à des solutions alternatives L'OR 57 se focalise exclusivement sur la construction de nouveaux logements, négligeant d'autres solutions pourtant essentielles pour répondre aux besoins des Franciliens. Il est crucial d'encourager la recherche d'alternatives à l'étalement urbain. La reconversion de bureaux en logements, comme évoquée dans l'OR 105, est une piste prometteuse à explorer davantage. De plus, il est indispensable de promouvoir des politiques d'aménagement du territoire favorisant la mixité sociale et fonctionnelle. Cela implique la création de quartiers durables et inclusifs, offrant aux habitants un accès facile aux services, aux transports et aux espaces verts. III. Risque d'étalement urbain et contradiction avec le ZAN En fixant des objectifs de développement de logements à l'échelle régionale sans nuances, l'OR 57 encourage implicitement l'étalement urbain. Cette approche est en contradiction totale avec les objectifs du ZAN visant à limiter l'artificialisation des sols et à préserver la biodiversité. IV. Soutien à la position de la Communauté de Communes de Marne et Gondoire Je me joins pleinement à la position de la Communauté de Communes de Marne et Gondoire qui appelle au maintien des objectifs de développement de logements existants. Une approche qualitative et réfléchie est nécessaire pour éviter l'étalement urbain. Proposition de révision de l'OR 57 Je propose une révision en profondeur de l'OR 57 afin de : Encourager en priorité la recherche d'alternatives à la construction de nouveaux logements, notamment la reconversion de bureaux et la réhabilitation</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de friches. Favoriser une réflexion approfondie sur l'aménagement du territoire, en tenant compte des enjeux environnementaux et sociaux.
	Mail 7285		X														Mme Isabelle CADET de Triel-sur-Seine, a écrit : Non à l'A 104 bis
	Mail 7286				X												Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit : Petit-bois de Bussy-Saint-Georges à sanctuariser Je suis en accord avec la proposition formulée plusieurs fois dans les contributions de sanctuariser le Petit-bois de Bussy-Saint-Georges
	Mail 7287			X													Une Anonyme de Andrésy, a écrit : Demande de révision du projet de l'A104bis Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, le projet routier de l'A104bis dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux. Renforcer et sécuriser le nombre de trains circulant, offrir une offre crédible et fiable de lignes de bus seraient des actions adaptées à l'urgence climatique plutôt que de détruire encore des zones boisées absolument nécessaires à notre survie et notre bien-être.
	Mail 7288			X		X				X							M. Éric NASSE de Villennes-sur-Seine, a écrit : Non au projet de l'A 104 bis Ce projet est à l'encontre des ambitions de notre gouvernement de réduire nos émissions de CO2 et s'inscrit complètement à contre-courant de ce qu'il faudrait faire pour protéger une biodiversité extrêmement malmenée. Ce projet perturbera les écosystèmes en détruisant de nombreux espaces de biodiversité et en artificialisant les sols, ce qui mettrait en danger de nombreux êtres vivants, y compris certains protégés ou en voie d'extinction. De plus Les Triellois ne pourront pas échapper aux nuisances sonores engendrées par tous les véhicules empruntant les routes du centre-ville. Avec cet axe à 4 voies traversant la Plaine de Chanteloup-Carières, les ondes sonores pourront se propager vers la partie urbanisée en hauteur de Triel, entraînant une augmentation significative du bruit et de la pollution atmosphérique. Enfin Avec une augmentation des niveaux d'oxyde d'azote, d'ammoniac, de particules fines (PM10, PM5 et PM2,5 - les plus dangereuses car elles pénètrent profondément dans les bronches et les poumons), il y aurait un risque accru de :- Asthme- Maladies respiratoires- Irritations ou brûlures oculaires- Cancers- Diabète
	Mail 7289			X													Une Anonyme de Allain, a écrit : Non à ce projet L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7290			X														<p>Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit : OR6 & Franchissement de l'autoroute A4 pour les corridors écologiques Plusieurs contributions évoquent d'intégrer un franchissement de l'autoroute A4 pour les corridors écologiques (visant à rétablir un franchissement d'infrastructure linéaire pour les corridors écologiques aux échangeurs 12 de Ferrières, 13 de Provins et 15 de Melun sur l'autoroute A4). Je suis aligné avec cette demande.</p> 
Mail 7291		X		X								X					<p>M. Gérard BARBIER de Serris, a écrit : Observations principalement sur MLV Je me permets de vous adresser ces observations, globalement plus sur des principes que sur des points de détails, qui sont trop vastes pour mes capacités. En tant que simple citoyen, l'expression d'avis sur un tel dossier, sur un tel territoire est peu accessible et semble réservée à une minorité d'experts qui ont capacité (connaissance des techniques), temps et moyens pour le comprendre et en mesurer les enjeux d'ensemble. Je me contenterai donc d'observations sur le secteur qui m'impacte directement et des règles qui y sont imposées ou interprétées sur des points où je suis sensible. (Val d'Europe, la protection des bourgs anciens et du cadre de vie). Les villes nouvelles : Je m'étonne toujours de l'urbanisation des villes nouvelles et de leur insupportable organisation, de leurs chantiers permanents, ainsi des habitants subissent des déplacements des transports de matériaux, des engins, etc. Pendant toute une existence, aucun quartier n'est finalement terminé, des transports toujours en attente, et reportés, déplacés. Il me semble que même tes travaux sous le second Empire n'ont pas eu d'aussi peu de finalité. Ainsi sur Marne la Vallée, des travaux sont encore actuels sur les secteurs 1 et 2, alors que les 3 et 4 en sont maintenant à plus de 30 ans d'évolution. Pour les transports qu'ils soient "collectifs" ou en voiries individuelles, ils sont toujours en retard sur les arrivés de populations des secteurs nouveaux, parce que laissés aux initiatives des élus locaux ou des promoteurs, les</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>établissements publics agissant comme des promoteurs privés conservent des "réserves" plus lucratives dans l'avenir., les zones commerciales servant de défricheurs de zones agricoles, puis réaliseront en transformation d'urbanisation, des plus-values foncières.</p> <p>Le découpage qu'a subi le secteur 4 à partir des changements de périmètres administratifs de SDA en SAN, s'est affranchi d'une logique géographique de territoire (bassin versant de la vallée de 1a. Marne), cette logique pour un découpage purement administratif, est aberrant pour le respect des paysages, de la nature, mène les références au climat sont hasardeuses.</p> <p>Le traitement de l'urbanisation sur Marne La Vallée avec un schéma général de bassins de rétention pluvial est depuis les premiers développements la solution unique, jamais réévaluée, jamais remise en cause, nous avons l'exemple des reconductions pour 20 ans des arrêtés IOTA du Val d'Europe faisant de ce secteur un exemple certainement unique d'échappement à une enquête environnementale d'ensemble qui prolonge l'exception d'étude d'impact qui pourtant est instituée par la loi sur l'eau européenne de 2008, sinon son adoption par la loi sur l'eau de 2017.</p> <p>N'y a-t-il pas ici une anomalie !</p> <p>Un bilan sur les nappes et les mouvements d'argiles serait nécessaire. Les renaturations des écoulements n'ont-ils pas à être évaluées et imposées ?</p> <p>II Les continuités naturelles. (SRCE)</p> <p>Sur les continuités "naturelles" et la préservation des espèces (biodiversité),</p> <p>Il est surprenant que d'enquête en enquête, bien que des volontés de présentation, et même de développement soient annoncées, on remette en cause des dispositions antérieures "garanties". Comment peut-on envisager l'avenir de façon positive quand des ZniefY sont ignorées, des couloirs,</p> <p>Des espaces EBC des zones N, sont déclassées oubliées des volontés inscrites antérieures. Ainsi en 2013 au final le SRCE a été réduit dans face aux nouvelles réflexions d'urbanisation imposées par une modification de contrat de développement économique (Pig 2010 sur OIN Disney).</p> <p>Les protections les plus anciennes, doivent être respectées dans la durée. Tout changement devrait être d'autant justifié par un historique sérieux.</p> <p>III La densification :</p> <p>Ayant participé aux premières réunions sur le thème de la densification lors de l'élaboration du SDR1F précédent, j'ai été surpris de l'interprétation qui en a été faite par les communes sur des règles "absolues" ayant débordé les intentions. La densification consistant à remplir tous les espaces en zone globalement urbanisées (suppression des petits boisements, îlots paysagers dans un tissu de pavillons) alors que la conservation de poches (fond de jardin, en liaison avec des couloirs écologiques, trames vertes.) sont des relais de biodiversité.</p> <p>La suppression de surface minimum associée à la densification provoquent une bétonnisation à outrance en destruction du cadre de vie souhaité, et perte de surfaces d'infiltration, d'espaces ne conservant pas la chaleur, ... Cette densification devait permettre le renouvellement de zones "mal densifiées" telles les friches industrielles, commerciales ou logements délabrés (rénovation climatique). Régénérer la ville et non faire la ville à la campagne, une relecture de ces règles devrait s'imposer. Le réchauffement climatique serait mieux combattu en gardant des surfaces vertes, même disséminées en petits îlots.</p>
Mail 7292					X												<p>Mme Anaïs MULLER de Merlines, a écrit :</p> <p>Je suis contre ce projet pour ses effets délétères sur l'environnement.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7293								X									Un Anonyme) de Bussy-Saint-Georges, a écrit : Domaine du Château de Ferrières à sanctuariser Appréciant beaucoup ce Château et la qualité de son environnement, je suis pleinement aligné avec les contributions demandant sa sanctuarisation.

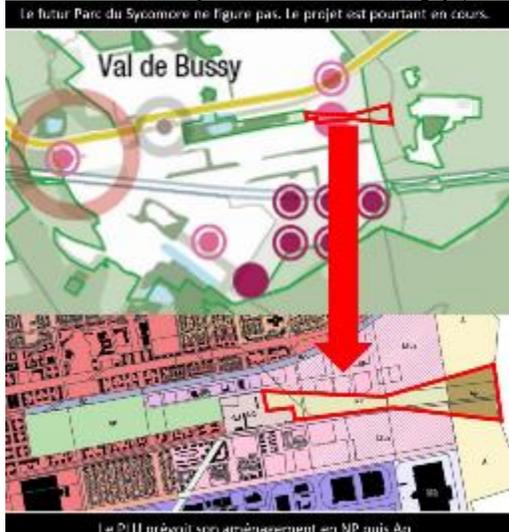
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p data-bbox="1081 451 1787 507">Une partie du domaine château de Ferrières n'est pas sanctuarisée.</p>  <p data-bbox="1081 970 1787 1026">Il s'agit pourtant d'un espace boisé et un patrimoine historique important à protéger.</p> 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7294					X	X											<p>Mme Christelle PLUVINET de Roissy-en-Brie, a écrit : Les orientations règlementaires 7 et 8, sur les fronts verts, me paraissent de la plus grande importance. Ils permettent d'encadrer efficacement l'urbanisation et elles font partie des rares OR portées sur la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers prescriptifs et ne faisant pas l'objet de dérogation. Elles sont donc à maintenir en l'état. Elles sont cependant mises à mal sur la commune de Châtres ainsi qu'à Rozay-en-Brie (voir pièces jointes : extrait de la carte 1), en Seine-et-Marne. A Châtres, la zone logistique Val Bréon 1 est bordée au Nord par une voie de chemin de fer. Cette dernière constitue un front vert et ne peut être franchie par l'urbanisation. Pourtant, des secteurs de développement industriel d'intérêt régional figurent sur les cartes (60 ha), au nord de cette ligne. L'est et l'ouest sont identifiés comme des fronts verts d'intérêt régional. En tant qu'infrastructure linéaire, ligne géographique artificielle, la Nationale 4 représente un front vert que l'urbanisation ne peut pas franchir. Il est d'autant plus important de supprimer ces 60 ha d'urbanisation nouvelle que le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (S.R.C.E.) identifie une continuité écologique sur ce secteur tout comme les études en cours menées par le SDAGE (Syndicat de Rivière de l'Yerres) portant sur l'évaluation du S.R.C.E. sur son territoire. A Rozay-en-Brie, la N4 constitue le front vert infranchissable. Elle est matérialisée par un front vert d'intérêt régional le long de l'urbanisation existante. Mais le front vert existe même quand il n'est pas identifié comme d'intérêt régional. Les secteurs d'urbanisation nouvelle (35 ha) prévus au Nord de la N4, isolés de toute urbanisation, doivent être supprimés. Ces projets d'urbanisation sont mis en œuvre au sein d'espaces agricoles dont la vocation est de produire notre alimentation. Elles sont indispensables à la sécurité alimentaire.</p>
Mail 7295			X														<p>Une Anonyme de Saint-Germain-en-Laye, a écrit : Opposition au projet de la 2x2 voies Yvelines A104bis Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€. Nous ne voulons pas de ces projets dont nous n'avons pas les moyens ni besoin. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ?</p>
Mail 7296				X													<p>Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit : Logements sur le secteur plein sud de Roissy-en-Brie et Pontault-Combault Nous avons récemment été consultés sur les descentes aériennes vers l'aéroport d'Orly. Dans ce cadre, je rejoins les propositions visant à s'opposer à la création de logements sur le secteur plein sud de Roissy-en-Brie et Pontault-Combault pour des raisons de santé, de bruit et de pollution.</p>
Mail 7297		X	X	X				X									<p>M. Bruno DALFIUME de Saint-Augustin, a écrit : Nos associations, ADEVA et Aubetin Environnement, de protection de l'environnement de la Vallée de F Aubetin et ses environs, souhaitent apporter les remarques suivantes : elles reposent sur la protection de la biodiversité, un fonctionnement des transports optimisé, et la sobriété foncière : ENVIRONNEMENT et BIODIVERSITE *Tous les espaces boisés (forêts domaniales, bois communaux, forêts et bois privés, bosquets etc.) du département de Seine et Marne doivent impérativement être sanctuarisés et classés en Réservoirs de biodiversité conformément au SRCE de 2013, et ainsi maintenir et assurer la fonctionnalité des trames vertes et bleues de la région. Les fonctionnalités écologiques de ces espaces boisés ne sont actuellement déjà pas garanties en raison de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>nombreuses infrastructures de transports existantes sur le département. Cette sanctuarisation assurait le maintien des unités écologiques déjà existantes.</p> <p>Sur quelles études le SDRIF-E en projet s'appuie-t-il pour les considérer juste comme des espaces servant à conforter les unités paysagères ?</p> <p>Sur notre département, nous voulons que l'ensemble des espaces des bois et forêts et autres espaces naturels des coteaux des vallées des Grand et Petit Morin, la vallée de l'Verres et de l'Aubetin, soient sanctuarisés, que les corridors écologiques des PLU et des PLUi soient inscrits dans le SDRIF-E, que les continuités écologiques d'intérêt régional, non seulement soient maintenues mais surtout améliorées, et qu'il soit interdit de fragmenter des réservoirs de biodiversité.</p> <p>Il faut impérativement que la rivière Aubetin et sa vallée retrouve son classement de zones inondables et « pouvant présenter un risque d'inondations » conformément aux documents d'urbanisme d'avant le PPR.I de 2015, et au regard des inondations récurrentes et récentes de l'Aubetin, dont les dernières datent de février 2024 (précédentes inondations majeurs juin 2016 (Annexes N°2 & N°3). Par ailleurs, nous nous étonnons de l'oubli fait par le préfet du département de la vallée et la rivière Aubetin qui court sur plus de 60 kms de long et qui n'apparaît pas sur le dernier PPRI de 2015. Pourquoi la rivière et la vallée de l'Aubetin n'a-t-elle pas été prise en compte dans les documents du SDRIF E ?</p> <p>* Nous demandons l'inscription dans les cartes et documents du SDRIF-E les périmètres des Parcs Naturels Régionaux, et notamment celui du projet de PNR Brie et 2 Morin.</p> <p>Dans le cadre du projet de PNR. Nous demandons que ne soient pas morcelés les grands paysages qui ont à la fois une valeur esthétique et d'identité locale mais surtout une valeur écologique*</p> <p>URBANISATION</p> <p>Lorsque des zones sont urbanisées, des éléments du patrimoine naturel existant sont souvent détruits. Nous demandons leur préservation (arbres, mares, ...) et le rappel réglementaire de protection des zones humides.</p> <p>1 ! arrive aussi que les cours d'eau voient leurs berges et leur continuité détruites. Nous demandons qu'elles soient sanctuarisées.</p> <p>Nous demandons la renaturation des territoires en milieu urbain et que cette re-végétalisation soit précisée et quantifiée.</p> <p>* Nous nous opposons à une urbanisation supplémentaire prévue sur le secteur Coutevroult/Bailly Romainvilliers qui contrevient au SRCE de 2013 et qui rend inopérante les possibilités et E efficacité du maintien d'une trame verte et bleue.</p> <p>* les pastilles demandées par l'agglomération du Pays de Coulommiers :</p> <p>- Nous nous opposons à la 1/2 pastille (10 ha) demandée par l'agglomération du Pays de Brie, compte tenu des surfaces encore disponibles et densifiables sur la ZAC Prairie Saint-Pierre. En effet cette ZAC n'est déjà pas assez densifiée. De plus ces nouvelles activités vont créer un trafic routier supplémentaire alors que l'agglomération souhaite la réduire.</p> <p>Quels sont les arguments qui motivent cette demande de déplacement de demi-pastille ? L'urbanisation sur FAulnoy n'est par ailleurs pas compatible avec le SRCE 2013 et le ZAN.</p> <p>- Nous nous opposons à la 1/2 pastille (10 ha) demandée pour l'extension urbaine du quartier des Templiers. Il faut préserver la vallée du du Rognon, ses fonctionnalités écologiques conformément au SRCE de 2013, et son intégrité paysagère. L'argument de la mixité urbaine ne passe pas par l'étalement urbain. Nous nous opposons à une artificialisation des sols supplémentaire. Nous proposons plutôt une densification et un</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>réaménagement des mobilités. Le front forestier et agricole au Nord de Coulommiers doit être préservé. Il y a nécessité de repenser l'insertion de toute nouvelle urbanisation dans les grandes perspectives paysagères du Grand Morin. Il faut impérativement préserver les paysages du mitage urbain afin de préserver l'identité du futur PNR Brie des 2 Morin.</p> <p>TRANSPORTS</p> <p>* Nous voulons inscription dans le SDHIF-E et sa cartographie de la possibilité de réouverture de la ligne SNCF voyageurs entre Coulommiers et La Ferté Gaucher, assortie d'une voie douce associée, comparable à la ligne Meaux Li/y sur Ourcq (Annexe N°1 étude du département 77). Nous voulons que le réseau ferré d'île De France soit complété, et ses lignes inactives soient réouvertes, afin de réduire la circulation routière conformément aux engagements de réduction de CO2 de la France.</p> <p>* il faut impérativement intégrer les réseaux de mobilités douces à l'échelle régionale en s'appuyant sur les travaux des communes (PLU/PLUi) et des associations (Collectif vélo Tic de France), et assurer avec ce réseau Intermodalité avec les transports publics.</p> <p>Il faut intégrer la totalité du réseau RER Vélo au SDRIF-E. Des transports en commun !!!! et qui s'enchaînent.</p> <p>11 est impératif que soit reprise la totalité des axes vélos développé par le département 77 sur les cartographies. Tous les réseaux cyclables de la région doivent apparaître sur les cartographies du SDRIF E.</p> <p>* Nous nous opposons au projet de contournement routier de Coulommiers/Mouroux. Projet de 30 ans ne correspondant plus aux enjeux actuels, ainsi qu'à 2 autres projets de contournement (Maisoncelles, et Chailly en Brie), demandés par la communauté d'agglomération du Pays de Brie, et qui n'ont fait jusqu'alors que l'objet d'études (coûteuses), et n'ont pas donné lieu à des concertations préalables.</p> <p>Il est impératif de ne pas intégrer dans le SDRIF-E. ce projet,</p> <ul style="list-style-type: none"> - qui porte atteinte aux continuités écologiques inscrites dans le SRCE 2013, - qui est incompatible avec le projet de Parc Naturel Régional Brie cl 2 Morin, tant du point de vue des continuités paysagères constitutives de l'identité de ce Parc que des atteintes à l'environnement aux zones humides, aux trames verte et bleue, aux corridors écologiques... - qui conduit à l'imperméabilisation et à l'artificialisation des sols - qui provoque des nuisances sonores et risques sanitaires (pollutions de l'air dans la vallée du Morin) - qui crée des obstacles au libre écoulement du Morin (zones PPR1) - qui crée des appels d'air à plus de véhicules et plus d'urbanisation comme tout projet de ce type, qui déplace tes bouchons au lieu de réduire la circulation. - qui retarde la mise en place de politiques publiques d'envergure sur le report modal des transports individuels vers les transports collectifs. <p>Sur quel chiffre de réduction de la circulation se fonde la communauté d'agglomération pour justifier sa demande ? Dans l'étude publique du département de janvier 2013 (p.21) (Annexe n°1) la réduction du trafic sur la RD34 à l'entrée de Coulommiers est estimée à -14%. Ce chiffre ne justifie pas ce projet et tous ses impacts négatifs autant financiers qu'environnementaux</p> <p>ARTIFICIALISATION DES SOLS :</p> <p>L'artificialisation des terres agricoles (Loi ZAN) hors agglomérations, ne soit pas être possible. Nous nous opposons à l'urbanisation demandée de la Zone activité logistique du Val Bréon qui contrevient à la loi ZAN. Et en zone urbaine, il faut rouvrir et renaturer des territoires. Cette végétalisation et cette renaturation doivent être énoncées et quantifiées.</p>

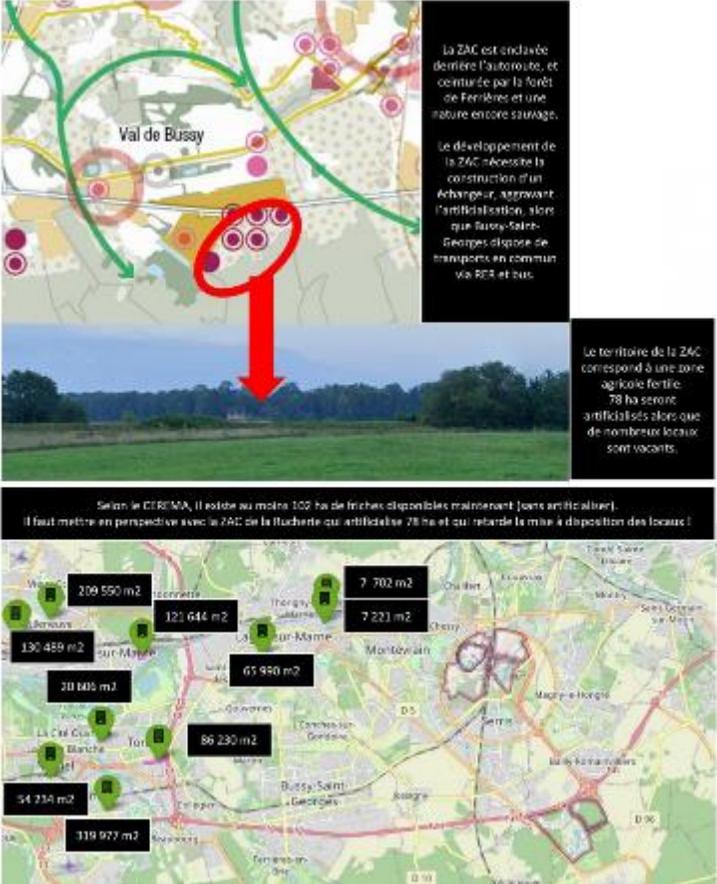
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>CONCLUSION</p> <p>En conclusion, nous relayons de nombreuses inquiétudes de nos concitoyens, en particulier seine-et- marnais, qui veulent que la nature soit effectivement protégée, que des transports collectifs de qualité soient mis en place avant toute possibilité d'urbanisation comme le 5DRIF-E s'imposent réellement Dans la mesure où il est tenu compte de nos observations positivement, nous vous faisons part de notre avis favorable sous conditions démocratie participative.</p> <p>On peut s'interroger sur l'absence quasi complète de communication sur cette enquête publique qui semble plus confidentielle que publique. Par ailleurs, des réunions publiques dans les territoires ruraux n'ont pas été prévues. On peut s'interroger sur la capacité de la région Ile de France à faire fonctionner à faire participer les citoyens.</p>
Mail 7298			X				X		X								<p>Mme Agnès SBIERA de Montmorency, a écrit :</p> <p>Refus construction BIP</p> <p>Habitante sur la commune de montmorency je m'oppose à cette construction qui serait un désastre écologique, une nuisance sonore incroyable, une source de pollution croissante (surtout ayant une fille souffrant d'allergies et faisant de l'asthme). Enfin et surtout le BIP aurait pour conséquence de couper des villes en deux ce qui est extrêmement dommage, imaginez emmener votre enfant à pied à l'école et devoir traverser une voir rapide... merci de tenir compte de cet avis car le respect de nos villes et de nos espaces verts me tient à cœur !</p>
Mail 7299			X														<p>Une Anonyme de Fleury-sur-Ouche, a écrit :</p> <p>Opposition au projet d'autoroute A104bis</p> <p>Je voudrais que l'on réfléchisse à une question voire plusieurs : Pourquoi continuer à aménager le territoire avec des routes, la pollution et les conséquences engendrées par nos chères bagnoles sur la qualité de l'air, de l'eau, notre santé et notre climat, sont-elles encore un mythe ? Je ne crois pas. Pourquoi ne pas développer les transports en commun plus vertueux pour l'environnement : le train, le tramway, les bus au lieu de toujours réduire les créneaux de trajet qui font augmenter le prix du billet ? Trop cher, le pays est endetté. Et une autoroute, ça coûte cher à qui et à quoi ? A nous, bons citoyens, à nos convictions et autres espèces qui cohabitent avec nous sur cette terre et qui n'ont rien demandé ! Les dirigeants doivent prendre leurs responsabilités maintenant, il faut agir maintenant pour une mobilité plus écoresponsable. L'urgence climatique n'est pas secondaire, plus on attend plus on va se prendre le mur violemment dans la tronche, je vous le dis !</p>
Mail 7300					X												<p>Mme Christelle PLUVINET de Roissy-en-Brie, a écrit :</p> <p>Prise en compte de la faune anthropisée dans le bâti</p> <p>Mesdames et Messieurs les commissaires enquêteurs, Je demande l'ajout d'une Orientation Règlementaire permettant d'intégrer systématiquement la faune nicheuse (oiseaux, chauves-souris...) dans le bâti nouveau et le renouvellement urbain. Cela passe par la mise en place de nichoirs dans les murs ou les combles, de formes de bâtis (corniche pour les Hirondelles...), sans préjudice à la fonction de logement ou aux performances énergétiques. Cela se fait déjà dans certains projets désireux de réduire leurs impacts sur la biodiversité, ou dans le cadre de mesures de réduction des impacts sur des espèces protégées. Cette mesure me semble simple à mettre en place et permettrait de proposer des abris à la faune urbaine, dont les populations chutent suite à l'évolution de notre façon de construire et d'habiter le territoire. Je vous transmets mes sentiments respectueux.</p>
Mail 7301					X												<p>Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit :</p> <p>Les contributions demandant la sanctuarisation du parc du Genitoy au futur parc du Sycomore à Bussy-Saint-Georges (OR 25) ont attiré mon attention. J'exprime mon alignement avec cette demande. Il représente en effet une continuité écologique et urbaine, c'est un parc à vocation pédagogique et environnementale et il participe à</p>

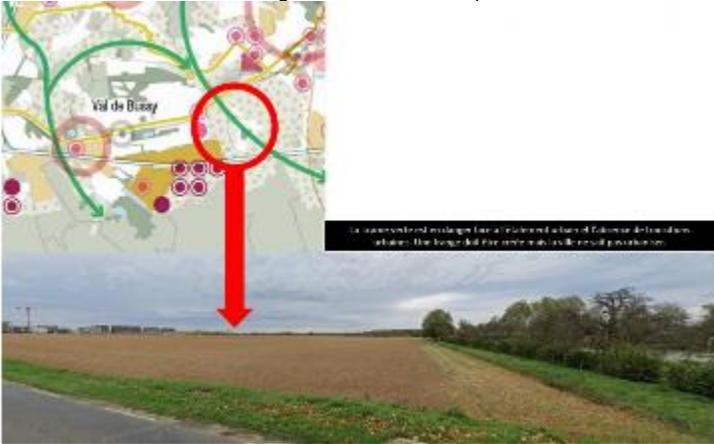
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>une cohérence visuelle entre le château du Genitoy et le château de Jossigny (OR 76).</p> 
Mail 7302		X	X														<p>Mme Nathalie GALTIER de Villejuif, a écrit : Je ne suis pas d'accord sur le projet du BIP dont le tracé va apporter une nuisance sonore, une pollution sans précédent qui met notre santé et celle de nos enfants en danger, qui détruit des espaces naturels avec la présence d'une biodiversité à protéger. Stop à ce projet mortifère fait au nom du profit de quelques-uns au détriment de notre vie en bonne santé et du vivant !</p>
Mail 7303			X	X				X						X			<p>Un Anonyme de Palaiseau, a écrit : Contribution de l'association CEPAL (Palaiseau - 91) 1. Processus d'élaboration Une remarque liminaire s'impose sur le processus d'élaboration de ce schéma qui est éloigné de l'avis des citoyens et des élus de proximité comme en témoigne la multitude d'erreurs contenues dans le document et de demandes de correction. On regrette notamment que les cartes élaborées manquent de précision et ne soient pas accessibles en ligne. 2. Remarques générales sur le SDRIF-E Nous déplorons que ce projet de Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF- E) n'apporte que peu de réponses aux différents enjeux de notre temps ou des réponses allant à leur rencontre en ce qui concerne notamment le Zéro Artificialisation Nette, les mobilités et les transports ou bien encore le logement. 2.1 Enjeu de la Zéro Artificialisation Nette (ZAN) Face à la crise climatique, il faudrait impérativement arriver au zéro artificialisation nette (ZAN) des espaces</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>naturels, agricoles ou forestiers en 2040, mais cette promesse annoncée dans le SDRIF-E ne sera pas tenue puisque, pour ne pas contrarier l'affichage fictif d'une Région ZAN d'ici 2050, il est évident que certains projets connus ont été volontairement omis et que d'autres ne sont pas comptabilisés (175 hectares dans le secteur de Val d'Europe). Les données fournies et l'avis de l'État confirment que le respect de l'objectif de réduire de 20% la consommation des espaces naturels, forestiers et agricoles d'ici 2030, puis de 20 % supplémentaires entre 2030 et 2040 ne pourront pas être tenus.</p> <p>En ce qui concerne les orientations relatives à l'exploitation forestière, celles-ci ne sont traitées que sous l'angle de l'activité économique et de l'économie circulaire, et font F impasse sur la protection de la biodiversité, avec une absence de mesures en faveur de la gestion différenciée.</p> <p>2.2 Enjeu des Mobilités et des transports</p> <p>Nous partageons la nécessité de développer les mobilités alternatives par rapport à la voiture individuelle. C'est adopter notamment une vision de l'aménagement de l'espace public donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes, puis aux transports en commun et enfin seulement à la voiture.</p> <p>S'agissant de la ligne 18, CEPAL est opposé à la réalisation du tronçon Saclay-Versailles dont l'utilité n'a toujours pas été démontrée et qui constitue une menace supplémentaire d'artificialisation avec la disparition d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Sur ce tronçon, une ligne TCSP (Transport en commun en site propre) serait plus adaptée.</p> <p>Pour les réseaux routiers d'IDF, il est proposé de conforter le réseau magistral en augmentant sa capacité sur un certain nombre d'axes, le cas échéant par des aménagements nécessaires sur les sections particulièrement congestionnées. Nous sommes convaincu-es que la mise en œuvre de telles propositions engendrerait l'augmentation de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores et la dégradation du cadre de vie. Rappelons que selon l'association Airparif, qui surveille la qualité de l'air, 8 000 décès prématurés sont liés à la pollution aux particules fines à Paris et en Île-de-France. Cette orientation est par ailleurs en totale contradiction avec l'enjeu essentiel de report modal de la route vers les modes de transport alternatifs permettant la réalisation des objectifs d'économie d'énergie.</p> <p>En ce qui concerne les transports en commun, aucune nouvelle desserte ferroviaire n'est envisagée pour la grande couronne, à quelques exceptions comme pour les communes d'Argenteuil et de Morangis. Aucune création de voies ferrées n'est par exemple prévue en Seine-et-Marne alors que l'urbanisation de plus de 2 250 hectares est autorisée par ce même schéma. Rien non plus sur la nécessité de lancer une étude de faisabilité du doublement des voies entre Gare-du-Nord et Châtelet-les-Halles alors qu'à l'heure actuelle cela semble être la seule solution à même de fiabiliser durablement l'exploitation des deux lignes RER B et D et d'accroître nettement leurs capacités de transport.</p> <p>2.3 Enjeu du Logement</p> <p>Dans la période actuelle de crise profonde du logement, seule une demande de logement social sur dix est satisfaite chaque année dans notre Région. Dans ce contexte, l'orientation proposée par le SDRIF-E et qui vise à limiter le développement de l'offre sociale dans les communes ayant plus de 30% de logements sociaux dont les loyers sont inférieurs aux plafonds PLUS- PLAI, sans report sur les communes déficitaires, est inacceptable. Ce choix conduirait à accentuer encore la crise du logement aussi bien d'un point de vue social que pour le secteur de la construction. Ce que l'Etat n'a pas manqué de mentionner dans un courrier adressé à la Région.</p> <p>L'application des dispositions envisagées conduirait à réduire de 21 % la production de logements sociaux et entrerait en contradiction avec les objectifs fixés par la loi Grand Paris et par le schéma régional de l'habitat et de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>l'hébergement. L'argument évoqué d'un nécessaire rééquilibrage entre les communes ne tient pas, puisqu'aucune mesure ou indication contraignante n'est mentionnée s'agissant des communes ne respectant pas la loi SRU (loi dont les contraintes pourraient être revues à la baisse, selon les propos récents du premier ministre).</p> <p>3. Commune de Palaiseau</p> <p>3.1 Secteur des Marnières et quartier Camille Claudel</p> <p>La position exprimée par l'Agglomération Paris-Saclay (CPS) en tant que personne morale précise pour Palaiseau que «Lu préservation de l'espace agricole est évidemment un enjeu porté par la ville de Palaiseau » tout en ajoutant dans la foulée la demande que soit retirée, sur les cartes du SDRIF-E, la pastille agricole pour le champ du Flaut-Pileu situé sur la rive Est de la rue des Marnières: « Néanmoins, la présence de la trame relative à cet enjeu en rive Est de la rue des Marnières, sur un secteur destiné à accueillir des aménagements dans le cadre de la réalisation de la gare complémentaire (NDLR: de la ligne 18) n'est pas cohérente avec le projet qui pourrait être porté par les collectivités sur le site ».</p> <p>Il s'agit là d'une orientation majeure pour l'avenir de notre commune de Palaiseau et qui nous inquiète.</p> <p>L'association municipale CEPAL, comme prévu par le SDRIF-E soumis à enquête publique, soutient le maintien de l'activité agricole du champ du Haut-Pileu ainsi que la conservation de ses espaces boisés. L'enjeu est d'éviter une urbanisation massive dans le secteur des Marnières à travers la création d'un nouveau quartier d'immeubles à proximité d'une gare supplémentaire de la ligne 18 sacrifiant près de 9 hectares de terres agricoles cultivées et au moins 5 hectares d'espaces boisés.</p> <p>Ceci étant dit, CEPAL est favorable à l'achèvement prévu de longue date de l'écoquartier Camille Claudel (voisin de ce secteur des Marnières à protéger) sur la parcelle située au sud de l'autoroute A126 avec une offre de logements adaptée aux besoins qui permettra aussi l'équilibre économique de la chaufferie biomasse, tout en conservant et en agrandissant le jardin partagé des Grands Bilhaus, chemin de Vauhallaan.</p> <p>Enfin, CEPAL réaffirme ici son soutien indéfectible aux demandes relatives aux enjeux de continuité et de diversité écologiques lourdement menacés ces dernières années sur le Plateau de Saclay.</p> <p>3.2 Synthèse cartographique</p> <p>3.2.1 La carte soumise à enquête publique</p> <p>Figure 1: Carte 2 du projet de SDRIF-E - Développer l'indépendance productive régionale - DUP QCC</p> <p>La carte ne tient pas compte de la déclaration d'utilité publique de l'écoquartier Camille Claudel de mars 2013 (DUP en rouge, voir annexe 1) toujours active et partiellement réalisée, 1500 logements sur les 2000 prévus. Ce déficit menace la pérennité de sa chaufferie biomasse par manque de clients.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>Carte 2 - Développer l'indépendance productive régionale - DUP QCC</p> <p>3.2.2 Les demandes de l'association CEPAL</p> <p>Les demandes de l'association CEPAL sont les suivantes (voir figures 2 et 3) :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Contrairement à la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, nous demandons le maintien de l'activité agricole sur le champ du HautPileu et du bois qui l'accompagne. 2) Faire figurer le corridor boisé de compensation de la Société du Grand Paris (voir Plan Local de l'Urbanisme de Palaiseau). 3) Conserver un large corridor vert autour de la rigole des Granges, permettre la finalisation de l'écoquartier Camille Claudel. 4) Maintien et amplification de l'activité du jardin partagé des Grands Bilhaus.
Mail 7304			X														<p><u>M. Gilles MERLE de Poissy, a écrit :</u></p> <p>Je suis contre la construction d'un nouveau pont 2x2 voies pour construction A104bis. Il y a déjà des ponts au niveau des villes d'Achères et aussi Vernouillet. Aucun besoin d'un nouveau pont qui va juste bétonner encore plus les rives de la seine. C'est un investissement coûteux et inutile.</p>
Mail 7305							X										<p><u>Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit :</u></p> <p>Suppression de la ZAC de la Rucherie</p> <p>Des contributions étoffées remettent en question la réalisation de la ZAC de la Rucherie (du fait de la Consommation de l'espace agricole et de la large présence d'espaces de bureaux et entrepôts vacants en Île-de-France). Je rejoins l'avis émis par ces contributions.</p>

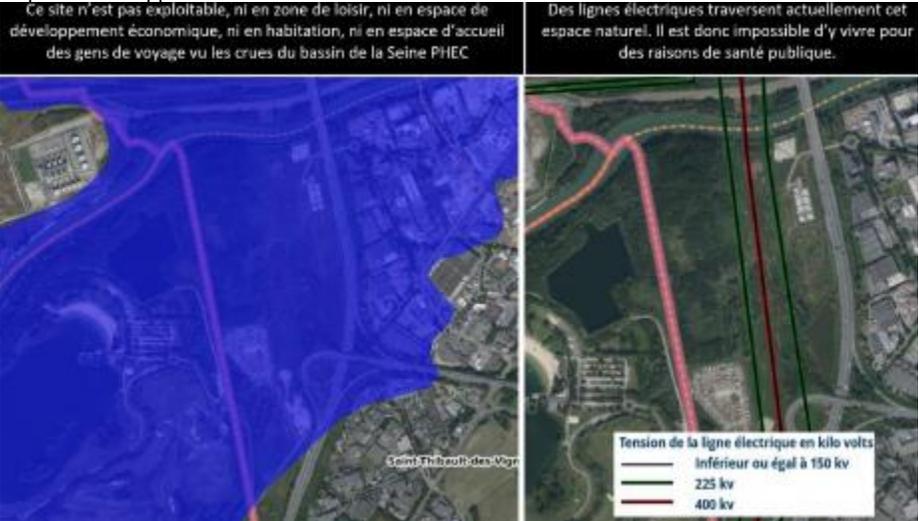
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>La ZAC est incluse derrière l'autoroute, et ceinturée par la forêt de Fenêtres et une nature encore sauvage.</p> <p>Le développement de la ZAC nécessite la construction d'un échangeur, approuvant l'artificialisation, alors que l'axe Saint-Georges dispose de transports en commun via RER et bus.</p> <p>Le territoire de la ZAC correspond à une zone agricole fertile. 78 ha seront artificialisés alors que de nombreux locaux sont vacants.</p> <p>Selon le CEREMA, il existe au moins 102 ha de friches disponibles maintenant (sans artificialiser). Il faut mettre en perspective avec la ZAC de la Rochette qui artificialise 78 ha et qui rendra la mise à disposition des locaux.</p>
Mail 7306				X			X										<p>Mme Christelle PLUVINET de Roissy-en-Brie, a écrit : Vallée de l'Aubetin Nous vous signalons que toute la vallée de l'Aubetin, en Seine-et-Marne (cours d'eau se jetant dans le Grand Morin à Pommeuse, en aval de Coulommiers), a été oubliée parmi les zones inondables. Les récents événements montrent que le risque existe. De plus, cette vallée, comme celle du Petit et du Grand Morin, font l'objet d'un projet</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de Parc Naturel Régional (P.N.R.), témoin de la fragilité et des menaces qui pèsent sur les espaces naturels, agricoles et forestiers, qui ont pourtant su garder leur caractère remarquable. Or il n'existe aucune règle valorisant les P.N.R. franciliens. Leur patrimoine devrait être mieux protégé par la sanctuarisation des espaces naturels, agricoles et forestiers et la mention dans les O.R. de la préservation des petits éléments du patrimoine naturels et culturels... Je vous transmets mes sentiments respectueux.
Mail 7307			X														Un Anonyme de Taverny, a écrit : Création d'une liaison ferroviaire entre Cergy PONTOISE et Roissy Création d'une liaison routière entre Magny en Vexin et autoroute A13 Abandon du projet d'une gare à Gonesse
Mail 7308								X						X			Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit : Désaccord avec la demande de la ville de Bussy-Saint-Georges de réduire l'espace agricole (OR 1) à l'Est de son territoire Plusieurs contributions, dont une intitulée "Maintenir et rétablir la liaison agricole ou forestière d'intérêt régional" expriment un désaccord avec la demande de la ville de Bussy-Saint-Georges de réduire l'espace agricole (OR 1) à l'Est de son territoire et suis en accord avec l'argumentation alors exprimée.
																	
Mail 7309			X	X		X										X	Association Citoyen en Seine de Vigneux-sur-Seine, a écrit : AVIS SUR LES PROJETS LOCAUX DU SDRIF-E EN BORD DU FLEUVE PARTIE SEINE AMONT (3 parties) Veuillez trouver en pièce jointe la contribution avec les liens vers les dossiers, le document dans son entier 9 pages : Citoyen en Seine - Association de protection de l'environnement - 3 parties - Ports sur la Seine. PDF et 3 documents complémentaires. Haropa Port souhaite créer et étendre ces ports commerciaux, de logistiques et industriels le long de la Seine, nous n'y sommes pas favorables au vu des enjeux écologiques forts sur les sites choisis par HAROPA PORT. Nous demandons la sanctuarisation des terrains se trouvant sur des continuités écologiques et des réservoirs de biodiversité encadrée par une armature verte sans dérogation possible comme le permettent les OR 13, OR 18,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>OR 22 du cahier 2.2</p> <p>- Les Orientations Réglementaires. Le dossier bilan de l'étude sur le site inscrit les Rives de la Seine mentionne la création du port logistique multimodal de Vigneux-sur-Seine et l'extension du port d'Evry.> Bilan du site inscrit de la vallée de la Seine dans le département de l'Essonne // avril 2020 // Laborde Julien - Guillaume Duhamel Les terrains choisis par Haropa Port sont sur le site inscrit les Rives de la Seine de l'Essonne protégé depuis 1976 et sur la ZNIEFF 110001605 Vallée de Seine de Saint-Fargeau à Villeneuve-Saint-Georges. Vous verrez par ailleurs que sur le nord de la commune de Vigneux-sur-Seine, le site acheté en 1993 est un réservoir régional de biodiversité dans son ensemble identifié au Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).</p> <p>Partie 1/3 : Sur Évry-Courcouronnes</p> <p>Partie 2/3 : Sur Vigneux-sur-Seine</p> <p>Partie 3/3 : De façon général le SDRIF-e en partant de ses exemples</p> <p>COMPLEMENTS CARTES avec le projet de gestion de la plaine de Saussaie des Gobelins de 2007 qui pourrait être un début d'alternative à un projet industriel sur ce grand ensemble paysager à préserver. Pour une agriculture paysanne diversifiée (et pourquoi pas nourrir les écoles de la commune avec une future régie publique) et la biodiversité.</p> <p>Nous demandons aussi la réouverture des chemins ruraux sur la plaine de la Saussaie des Gobelins et de l'île Brune (actuellement privatisés par les chasseurs).</p> <p>Nous avons aussi proposé de rouvrir la plage de Port Brun sans doute ce qui correspond sur ce SDRIF-e au 3ème trèfle vert (OR 27) près de l'usine d'eau potable de Vigneux-sur-Seine (ex plat de Port Brun). Mais il faut surtout que cette plaine ne se transforme pas en parc ou base de loisirs où l'activité humaine est trop intense pour préserver et sauvegarder la biodiversité. Les aménagements de type urbain sur la base régionale de loisirs de Port aux Cerises sur l'étang de Brème (rue Henri Rossignol) est un désastre environnemental, le lieu ne s'y prêtait pas. C'est l'exemple de site sensible sur un corridor identifié au SRCE avec espèces menacées en Ile de France qu'il faut éviter à tout prix. Les espèces protégées y ont disparu, les berges de l'étang ont été débroussaillées pour gérer les nuisances dues aux moustiques, mais ce n'est sans doute pas la seule raison étant donné que ce type d'espace nécessite être surveillé avec le développement des drones sur les bases régionales de loisirs. La SMEAG Port aux Cerises a-t-elle eu les autorisations pour y faire ces travaux et ces aménagements ? Une évaluation environnementale et des études d'impact ont-elles été faites ? Il aurait été préférable de ne pas urbaniser de la sorte les espaces autour de l'étang de Brème mais de proposer aux habitants et résidents un espace de loisirs moins sensible ailleurs. C'est pourquoi il est proposé de faire un tel espace (OR 27) sur les bords de la darse parcelle AW 816. Et que les parcelles de Port Premier soient offertes à la nature sauvage pour que ce corridor puisse exister avec des habitats d'espèces protégées ; cette annexe hydraulique bénéficie de frayères naturelles comme sur la darse de la saussaie des gobelins et la faune/flore y est diversifiée et sans trop de moustiques. Les chauves-souris y sont nombreuses, tout comme les chouettes. Renaturons les berges.</p>
Mail 7310					X												<p>Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit : Maintien du plan d'eau à Bussy-Saint-Georges Plusieurs contributions s'opposent à la demande de suppression d'un plan d'eau à Bussy-Saint-Georges. J'exprime aussi ma demande de maintien de ce plan d'eau.</p>
Mail 7311			X														<p>Un Anonyme de Achères, a écrit : Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la ville d'Achères. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 7312				X													Un Anonyme de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : NON AUX MODIFICATIONS DU SDRIF-E DEMANDÉES PAR LA CCPB POUR LA COMMUNE D'OZOIR La proposition du maire d'Ozoir est en décalage complet avec ce qui est préconisé, à savoir arrêter de bétonner toutes les surfaces qui ne le sont pas. Quel est l'intérêt d'aller construire un quartier entier sur une zone agricole, inondée la moitié de l'année, sous des pylônes électriques et coupé de la ville par la nationale 4 ? Il n'y a déjà pas suffisamment de médecins sur Ozoir, les bouchons sont permanents à certaines heures. Quant aux infrastructures, il suffit de voir l'état des écoles actuelles pour se rendre compte que ce n'est pas la priorité actuelle de la mairie. Et que dire de l'absence de médiathèque pour une ville de 20000 habitants, quand des villes trois fois moins grandes autour en ont. Pour finir, où sont les pistes cyclables dans Ozoir pour se déplacer entre les différents quartiers et commerces...Pour toutes ces raisons, il semble totalement irréaliste d'imaginer que la ville d'Ozoir puisse s'étendre de cette manière.
Mail 7313		X															Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit : Définition du concept d'opération de densification Je rejoins la demande de Marne-et-Gondoire de définir le concept d'opération de densification dans le cadre du SDRIF-e. Plusieurs contributions développent les arguments pour appuyer cette demande (risque d'interprétation erronée) et appellent à définir :1° Le seuil à partir duquel une opération est considérée comme densification.2° Les types d'opérations qui entrent dans la catégorie de densification.3° Les critères à respecter pour qu'une opération de densification soit considérée comme compatible avec la préservation des ENAF. En outre, il est important d'adapter l'indicateur de suivi MOS 2021 aux seuls ENAF hors enveloppe urbaine des communes.
Mail 7314			X														Association SMILE DLB de, a écrit : Idem mail 7316
Mail 7315			X														Un Anonyme de Lésigny, a écrit : Opposition au projet Ce projet est une grave atteinte à notre environnement : destruction de zone agricole humide augmentation du trafic dans une région saturée (N 104) aberration économique et écologique
Mail 7316			X														M. Aurélie SPIELMANN de Deuil-la-Barre, a écrit : Contribution Association SMILE (Deuil La Barre) Au nom de nos adhérents et de notre association locale sur la commune de Deuil La Barre, nous tenons à vous exprimer notre profond désaccord avec le projet routier Interparisis (BIP) figurant dans le projet SDRIF-E. Ce projet routier de 11 km en 2x2 voies de Soisy sous Montmorency à Bonneuil en France permettant de relier l'A1 à l'A15 a été scindé en 2 tronçons par le Département : -Un tronçon est de Groslay à Bonneuil que le CD95 a choisi de construire en premier mais dont la Déclaration d'Utilité Publique de 2016 a jusqu'à présent été suspendue par les tribunaux-Un tronçon ouest de Soisy à Groslay via Montmorency et Deuil-La Barre. Certes, le tronçon ouest n'est pas inscrit dans le SDRIFE mais le tronçon est l'est. Or, une fois ce dernier réalisé, il ne restera plus que 5,5 km pour boucler l'avenue. Il est donc évident que ce bouclage sera effectué à terme quand le trafic de liaison

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	nouvellement généré se déversera dans les communes non raccordées. Cette nouvelle route met en péril une centaine d'hectares de zones naturelles (dont la zone préservée et naturelle que constitue la côte de Deuil au nord de la commune). Nous souhaitons préserver notre cadre de vie et protéger les habitants, déjà fortement impactés par les nuisances sonores et la pollution liés à l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle. Par ailleurs, ce projet routier ne présente aucune utilité d'un point de vue trafic : toutes les études en la matière tendent à prouver que créer plus de routes revient à augmenter le trafic routier. Nous souhaitons que l'argent public soit mieux utilisé par la Région, pour notamment créer des pistes cyclables sécurisées ainsi qu'un vrai projet de liaisons à vélo au sein de la vallée de Montmorency par exemple. La région Ile de France doit cesser de soutenir des projets routiers datant d'avant-guerre et qui n'ont plus aucun sens à l'aune du réchauffement climatique et dans un objectif de réduction de nos émissions de gaz à effet de serre.
Mail 7317			X														Un Anonyme de Enghien-les-Bains, a écrit : Contre le bip. Ravage environnementale
Mail 7318			X														Une Anonyme de Bénéjacq, a écrit : Non au projet de l'A104bis Stop à ces projets écocides d'une autre époque ! D'autres choix sont possibles !
Mail 7319			X														Une Anonyme de Andrésy, a écrit : Participation à l'enquête publique -opposition à la 2x2 voies dans les Yvelines Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants.
Mail 7320				X													Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit : Sanctuarisation de la vallée de la Brosse dans l'armature verte La Sanctuarisation de la vallée de la Brosse dans l'armature verte est préconisée par Marne-et-Gondoire. Certaines contributions rappellent que "La vallée de la Brosse constitue un corridor écologique d'une importance majeure pour la biodiversité et la qualité de vie des habitants de la région. « Je suis pleinement aligné avec ces demandes.
Mail 7321			X														Une Anonyme de Soisy-sous-Montmorency, a écrit : Non au prolongement du BIP !!! Outre que ce soit inutile, ce sera un risque sanitaire pour tous. Pensons à nos enfants !!Pourquoi mettre à mal la nature ? Pourquoi mettre à mal les endroits qu'on va détruire ? Pourquoi ? Pour gagner 2 minutes sur la route ?!Quelle hérésie.
Mail 7322							X	X									Mme Carine LE THANH de Cergy, a écrit : CONTRE CE PROJET DESCTRUCTEUR Je suis contre ce projet destructeur ! Nous vivons une extinction de masse de là. Plupart des espèces vivantes (sauf l'humain ...), les bouleversements climatiques de plus en plus extrêmes. Des tas de réglementations pour la protection de l'environnement sont en train d'être balayées ! Il faut à tout prix préserver tout ce qui reste de nature

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	et stopper tous ces projets destructeurs, couteux et inutiles. Habitante de Cergy je n'ai qu'une envie, c'est de quitter cette région...
Mail 7323								X									<p>Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit : Sanctuarisation en armature verte de la zone initialement destinée à la "Base de loisirs de St Thibault des Vignes" Plusieurs contributions demandent une sanctuarisation de cette zone du fait de son importance écologique et des risques de pollution. J'appuie ces demandes.</p> 
Mail 7324			X														<p>M. Xavier LANDREVIE de Montmorency, a écrit : Je ne comprends pas pourquoi la région continue à développer de nouvelles infrastructures routières, alors qu'il y a tant à faire pour développer les autres mobilités (transport en commun, intermodalité vélo, nouvelle catégorie de véhicules pour zones 30...) et mieux entretenir l'existant. Il suffit de rouler à vélo pour se rendre compte de l'état des routes (nids de poules dangereux), et de la pollution tout au long des infrastructures routières existantes, même aux abords des forêts ou de champs cultivés (jonchés de débris d'automobilistes) ...</p>
Mail 7325			X														<p>M. Olivier HESPEL de Les Estables, a écrit : Contre ce projet À l'heure où la réalité du changement climatique impose aux pouvoirs publics de diminuer la part du transport individuel et développer les transports en commun, envisager de nouveaux développements routiers est un non-sens.</p>
Mail 7326							X										<p>M. Philippe MICHAU de Bussy-Saint-Georges, a écrit : Opposition à la proposition de Marne-et-Gondoire de modifier l'OR 28 du SDRIF-e</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Certaines contributions s'opposent à la proposition de Marne-et-Gondoire de modifier l'OR 28 du SDRIF-e en y incluant les espaces de culture et de nature accessibles par des chemins ruraux, même si la surface du linéaire de chemin est inférieure à 1 hectare. Les points remontés sont :1. Impact sur la biodiversité2. Confusion juridique3. Manque d'intérêt pour les usagers4. Manque de clarté et de précision5. Risque de détournement de l'objectif J'exprime mon alignement avec ces contributions.
Mail 7327			X														M. Marc HASENDAHL de Éragny, a écrit : Contre le projet de l'autoroute A104 bis Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Parisis) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ?
Mail 7328				X													Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit : Je suis pleinement d'accord avec les demandes de Marne-et-Gondoire concernant l'OR 22 du SDRIF-e, relatif aux espaces en eau et aux zones humides. Des contributions étayées rappellent que "Les zones humides, qu'elles soient avérées ou potentielles, jouent un rôle essentiel pour l'environnement et la gestion des risques naturels ». Je soutiens ces contributions.
Mail 7329							X										Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit : Aménagement des aires d'accueil de gens du voyage Certaines contributions appuient la demande Marne-et-Gondoire d'ajouter une condition spécifique à l'accueil des gens du voyage sur les terres agricoles. Elles rappellent que des solutions existent pour concilier l'accueil des gens du voyage et la préservation des terres agricoles, comme : - L'utilisation de friches industrielles ou de terrains délaissés. - La mise en place d'aires d'accueil réversibles et démontables. Je suis aligné avec ces contributions.
Mail 7330																X	Mme Christelle PLUVINET de Roissy-en-Brie, a écrit : Des règles plus prescriptives avec des objectifs chiffrés - limiter les dérogations possibles Les orientations réglementaires concernant la préservation et la restauration des espaces naturels, agricoles et forestières, ainsi que la prise en compte des éléments naturels, ne sont pas suffisamment ambitieuses et ne permettrons pas une réelle prise en compte de ces enjeux. Il est nécessaire que ces orientations réglementaires soient plus prescriptives et comportent des objectifs chiffrés. Il est également indispensable de mieux encadrer les dérogations. A titre d'exemple : - la continuité des cours d'eau peut être interrompue par l'aménagement d'un port et restaurée un peu plus loin. Mais est-il possible de restaurer des berges au-delà de la bordure du cours d'eau ? - l'objectif de 30 % de pleine-terre n'est pas suffisant et il n'est pas corrélé aux espaces de pleine-terre déjà existants et préservés. De plus, il est possible de déroger à cette règle dans un ensemble de cas mal défini. - les espaces naturels, agricoles et forestiers, même sanctuarisés, peuvent faire l'objet d'aménagement de nouvelles infrastructures linéaires, éléments fragmentant l'espace de manière irréversible. Cela est possible à condition qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable, mais le techniquement possible et le coût raisonnable ne sont pas définis. A l'inverse, les règles concernant le développement économique et l'augmentation de la population sont trop précises et ne permettent aucune adaptation en fonction du contexte et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	du territoire. Il convient de revoir les orientations règlementaires pour aller vers une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux et plus de souplesse concernant la densification et le développement économique.
Mail 7331								X									Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit : Renforcement du PPEANP Je suis d'accord avec la contribution suivante : "Je souhaite attirer votre attention sur l'importance de renforcer la protection des espaces agricoles, naturels et forestiers en Île-de-France, en particulier en ce qui concerne le PPEANP. Il doit être reconnu comme un outil de protection foncière forte et non pas "potentiellement forte". Cette distinction est importante car elle garantit une meilleure protection contre l'urbanisation et l'artificialisation des sols. Je soutiens donc les observations de Marne-et-Gondoire à ce sujet."
Mail 7332			X		X												Une Anonyme de Andrézy, a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. Déplus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ?
Mail 7333			X														Mme Françoise GÉLIBERT de Mézières-sur-Seine, a écrit : Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ?
Mail 7334						X											Un Anonyme de Bussy-Saint-Georges, a écrit : Opposition à la demande de la Communauté de Communes de Marne-et-Gondoire concernant le secteur de "La Fontaine" à Ferrières-en-Brie. Certaines contributions s'opposent à la demande de la Communauté de Communes de Marne-et-Gondoire visant à ajouter une pastille pour accueillir des activités économiques dans le secteur de "La Fontaine" à Ferrières-en-Brie. Elles mettent en avant : I. Un tissu d'activité déjà dense II. La nécessité de sanctuariser l'armature verte III. Une contradiction avec le projet régional de maintien de la liaison forestière d'intérêt régional IV. Incohérence avec les recommandations de la MRAe : J'apporte mon soutien à ces contributions.
Mail 7335														X			Mme Ilse BIGNON de Feucherolles, a écrit : Préservation des terres agricoles Cette pastille d'urbanisation nuit à l'activité d'arboriculture et agricole de la commune de Feucherolles. Je trouve que ce projet détruit l'outil de travail de nos arboriculteurs et de nos agriculteurs et que nous en subissons les conséquences. Avec cette artificialisation des sols nous ne pourrions plus consommer des produits locaux.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7336			X														<p>M. Jean-Luc DENÉ de Le Vésinet, a écrit : Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrésey, île si riche en faune ornithologique. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !</p>
Mail 7337		X	X	X			X	X									<p>M. Napoléon BONAPARTE de Saint-Denis, a écrit : Contestation motivée des objectifs du Sdrif et projet alternatif des comités bonapartistes Les grands objectifs du SDAURIF :1 - Augmentation de population Une augmentation de population 2 - Un renforcement de la densification. Densification du bâti par augmentation des emprises au sol, en contradiction avec la volonté de réduire l'artificialisation des sols ZAN) et augmentation des hauteurs de construction. Densification autour des gares3 - Priorité aux Transports en Communs Les transports en commun sont saturés. Les constatations des comités Bonapartistes1 – La concentration des populations dans de grandes métropoles toujours plus peuplées, aspirant les populations et vidant le reste du territoire, entraîne progressivement :La disparition progressive des villages en tant que collectivités humaines, processus déjà engagé, La disparition des ville moyennes en cours (Sous -préfecture)Concentration motivée par la seule prise en compte des problèmes comptables de rentabilité des équipements et des besoins de concentration capitaliste2 – Au niveau de l'île de France, la densification génère :La poursuite d'une agression de l'environnement, par la disparition d'espaces verts naturels, arbres et bois, zone d'expansion des crues. L'extension de l'imperméabilisation des sols, générant crues, inondations3 - Des transports en commun surchargés sans possibilité d'intégration de voyageurs complémentaire – RER. La fréquence de passage des rames de RER peut difficilement être augmentée sans risques La capacité d'accueil des wagons à deux niveaux du RER est déjà largement dépassée et les jeux olympiques préfigureront les effets de cet accroissement de population Les conditions de transport étant déjà non conformes aux règles d'hygiène et de sécurité (Non-respect de la réglementation ERP)Le cout humain des conditions de transport n'est pas pris en compte Le projet ne prévoit pas l'extension des capacités d'absorption des réseaux viaires, limitant de fait l'usage des transport individuels qui augmenteront le nombre de voyageurs des transports en commun. L'ensemble de ces constatations montre que le projet dans sa présentation actuelle ne répond pas à l'intérêt des populations et qu'il ne vise qu'à accompagner une croissance non maîtrisée par la puissance publique au profit d'intérêts financiers. « L'administration commande à la finance » Napoléon Bonaparte PROJET ALTERNATIF DES COMITES BONAPARTISTES1 – Stopper l'afflux des populations vers les grandes métropoles Par des mesures coercitives :Limitation des autorisations de constructions, Limitation des autorisations d'implantation d'usines, de bureaux d'habitat, Taxation dissuasives.2 - Mise en place d'un plan de développement des territoires (Plan dit Pisani), sur la base des départements et s'appuyant sur les villages, les cantons, les arrondissements. Fournir en tout lieu du territoire national, et dans un rayon de 30 kilomètres du lieu d'habitation, emploi, service public, transports collectifs, équipements sanitaires et culturels et sportifs. Mise en place d'une politique volontariste de relocalisation des emplois, Mise en place de financements incitatifs à l'implantation d'emplois Création de plans d'équipement départementaux Le 16 mars 2024 Les Comités Bonapartistes 93</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7338			X		X	X											<p><u>Mme Mathilde ROUQUETTE de Malakoff, a écrit :</u> Je tiens par ce courrier à m'opposer aux deux projets :- projet industriel : port et usine de production d'hydrogène sur les quais de Seine à Ablon- projet de pont 4 voies qui lui est associé. Madame, monsieur, en temps de crise climatique d'une part et de questionnements sur le rapport Paris/banlieue, il est urgent de travailler autrement l'urbanisme de notre région francilienne. Ce projet aurait pour effet de dévaloriser plus encore une zone des abords de Paris en lui ôtant sa richesse la plus importante : son rapport à la nature. Cette notion n'est pas neutre ; c'est cette nature et son accès qu'il faut préserver pour faire avancer nos habitudes de vie. Dans un contexte climatique tendu, il est impossible d'envoyer de tels messages qui reviennent à dire :</p> <p>1- les conditions de vie en banlieue parisiennes ne comptent pas- les citoyens de ces espaces ne sont pas importants. 2- la nature est sans cesse considérée comme un vivier dans lequel on peut ponctionner sans arrêt. Ces deux postures politiques amènent à la cassure sociale que nous connaissons : le mépris répond au mépris et à la crise climatique que nous n'arrosions pas à surmonter tant nos habitudes sont ancrées. Il est urgent de reconsidérer notre vision de l'urbanisme ; non à l'implantation du projet industriel d'Abon sur Seine.</p>
Mail 7339							X										<p><u>Une Anonyme) de Saint-Germain-en-Laye, a écrit :</u> Non à la prison de Magnanville Elle sera beaucoup trop proche des habitations et des écoles. Il faut penser à nos enfants et l'environnement dans lequel ils vont grandir !</p>
Mail 7340			X														<p><u>Pune Anonyme de Norrent-Fontes, a écrit :</u> Opposition à l'agrandissement de l'A101 Il faudrait arrêter de favoriser le tout voiture ou camion et donner plus de place au transport en commun et au fret. Veuillez à ce que les trains soient plus fréquent dans toutes les directions .la route devient dangereuse plus le trafic est intense et nécessite des réparations quand de gros camions les utilisent.</p>
Mail 7341			X														<p><u>Mme Caroline RIMBAULT de Apt, a écrit :</u> BIP Je tiens à vous communiquer mon mécontentement quant à ce projet qui va dénaturer la région et la polluer encore plus, aussi bien en matière de bruit pour les êtres vivants, qu'en matière de bien-être de vie pour la nature. Je vous demande donc d'arrêter tout simplement ce projet et de vous pencher, à la place, sur l'organisation de transports en commun plus adéquats = horaires, fréquences, lieux desservis, selon les besoins des populations.</p>
Mail 7342				X			X										<p><u>Mme Amandine CHAUVIN de Ozoir-la-Ferrière, a écrit :</u> Refuser les modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB. Le projet de la commune d'Ozoir la Ferrière, au travers de la Communauté de Communes des Portes Briardes, veut rapprocher le quartier 'clos de la vigne' alors que celui-ci a été volontairement créé à l'écart du bourg il y a 60 ans. Ses habitants ne souhaitent absolument pas être 'connectés' par une urbanisation porteuse d'une détérioration de la circulation, déjà très difficile.</p>
Mail 7343			X														<p><u>Une Anonyme de Vernouillet, a écrit :</u> Non à l'A104 bis On n'aura bientôt plus d'endroits où se promener à pied à partir de la maison. Pour faire les courses à pied...je traverse déjà une zone qui devient une véritable déchèterie. Il n'est pas nécessaire d'en rajouter...</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7344			X														Un Anonyme de Lucmau, a écrit : Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Paris) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 7345																X	Une Anonyme de Argenteuil, a écrit : A propos des péniches (il y en a pas mal en IDF) : les déjections des gens qui résident sur des péniches sont-ils jetées dans les fleuves ? y a-t-il des contrôles effectifs et si oui par qui ?
Mail 7346			X														Une Anonyme de Lyon, a écrit : A104Bis IL EST URGENT DE PENSER TRÈS SÉRIEUSEMENT À L'OXYGÈNE ET À LA QUALITÉ DE VIE DE L'HUMANITÉ CONTRE LES PROJETS DESTRUCTEURS DES ALIÉNÉS AU FRIC ! CONTRE LES POURRISSEURS ATMOSPHERIQUES !!!!!!!
Mail 7347								X									M. Samuel FOSSAERT de Malakoff, a écrit : A l'heure du réchauffement climatique, il me semble essentiel de restreindre l'artificialisation des sols et à l'inverse d'augmenter au maximum le verdissement de nos espaces publics
Mail 7348			X														M. Philippe GEDEAU de Groslay, a écrit : Bip Bonjour La construction de cet ouvrage profite plus à l'entreprise de BTP Qu'au confort et qualité de vie des citoyens. Par la destruction des espaces naturels, augmentant la pollution de l'air et le bruit. Nous serons pris entre les bruits et la pollution des avions et automobile. Il y a d'autre moyen, je pense, en développant le transport en commun de qualité (emplois supplémentaires). Travail de proximité permettant le déplacement à pied, vélo, trottinette ou autres. Arrêtons la politique du tout voiture qui n'apportera rien de bon dans le futur. Ce n'est pas facile de faire la transition économique du tout industriel polluants vers une industrie dite propre. Et il faut aussi penser aux emplois dans cette transition. Mais c'est possible en continuant d'informer et former les personnes en mutation d'emplois. C'est déjà le cas je pense.
Mail 7349			X														Une Anonyme de Reissons-le-Long, a écrit : 2x2 voix l'enquête publique du SDRIF-E Il me semble que chaque fois qu'une voix supplémentaire est créée pour "désengorger" un secteur, on assiste rapidement à un engorgement de cette nouvelle voix parce que plus attractive en apparence. Mais le désengorgement prévu ne l'est pas parce que d'autres véhicules s'y engouffrent. Les solutions sont en réalité bien plus draconiennes que ça !! Il faut comprendre les vraies raisons et opérer un virage plus raide. Ce projet représente un pansement dérisoire sur une plaie purulente.
Mail 7350																X	Une Anonyme de Le Chesnay-Rocquencourt, a écrit : Je m'oppose au schéma directeur qui bétonne encore la région IDF.
Mail 7351					X												Une Anonyme de Argenteuil, a écrit : Protection des berges et protection de l'eau via le SDRIF-E Est-ce que la ripisylve (rive plantée) fait l'objet d'une attention du SDRI-E alors que son rôle pour la qualité environnementale des fleuves est très importante : à Epinay sur Seine les berges de la Seine sont transformées en parkings et les habitants en viennent même à privatiser le passage le long de la Seine entre Epinay et Argenteuil

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	(panneau de sens interdit, barrières, parking de camionnettes ; à Cormeilles une ancienne usine a été transformée en marina et une zone de maraichage a été tranchée pour l'alimenter en voitures.
Mail 7352					X			X									Une Anonyme de Sceaux, a écrit : Un des objectifs affichés du SDRIF-E est de progresser vers l'autonomie alimentaire. On y prévoit au contraire l'urbanisation de milliers d'hectares supplémentaires de terres pourtant reconnues comme étant d'une exceptionnelle fertilité. Dans les municipalités, la tentation est grande de céder de petits ou grands terrains encore sauvages notamment face à la nécessité d'augmenter des recettes et boucler un budget où le remboursement des emprunts pèse beaucoup. En face, la pression des acteurs économiques est forte, ils veulent de la place pour encore plus de bâtiments, de parking, ... car ils sont dans un mode de réflexion qui a montré sa rentabilité depuis longtemps. On sait que ce n'est pas compatible avec l'effondrement du vivant. La raison d'être des politiques publiques est de donner un signal clair, à la hauteur de la pression des acteurs économiques pour les obliger à changer de façon de penser et de façon de faire, avant que ce soit l'effondrement physique de notre monde qui les y oblige. Dans ma ville de Sceaux, de nombreux citoyens sont conscients des enjeux et veulent agir localement pour renforcer les espaces de nature sauvage, introduire des potagers et des jardins médicinaux. Il est évident que nous avons besoin de messages politiques forts pour avoir du poids face aux chiffres économiques. Les citoyens ont un grand pouvoir de transformation mais ils peuvent difficilement sortir les millions d'euros. Les habitants ont besoin d'être soutenus par des politiques claires et fortes sinon, l'argent est le seul acteur de pouvoir. La transition est possible si le S.D.R.I.F. parvient à unifier les efforts politiques et administratifs visant à garantir l'accès à la terre et la protection de sa qualité en ville et dans toute la région.
Mail 7353			X														M. Emmanuel BOLLE de Épône, a écrit : Créer un pôle d'échanges multimodal de référence à l'échelle régionale entre la sortie 10 de l'A13 et la gare d'Epône-Mézières 1.Un contexte favorable avec les réflexions en cours sur le devenir du quartier de la gare d'Epône-Mézières La gare d'Epône-Mézières présente la particularité d'être la seule gare de la branche Ouest du RER E située à proximité immédiate de l'autoroute A13. Elle permet de rejoindre les gares de St Lazare avec la ligne J aujourd'hui, le RER E à horizon 2026 et aussi la gare de Montparnasse (via Versailles Chantiers) avec la ligne Dans le cadre des réflexions sur les périmètres d'intérêt communautaire de GPS&O, une concertation a été lancée en novembre 2020, portant sur le devenir du quartier de la gare, sur un périmètre compris entre la RD113 au Sud et la voie ferrée au Nord (+ la ZAC des Ardilles, située entre l'A13 et la voie ferrée) ; la carte en pièce jointe indique le positionnement du PEM (en vert) dans ce périmètre. Les premiers éléments qui ont été communiqués par GPS&O en ouverture de cette concertation faisaient état d'un projet de création, au Sud des voies ferrées, de :•Un parking en silo de 600 places à l'emplacement de l'actuel parking de la gare sur la commune d'Epône,•Un second parking de 250 places, côté Mézières,•Une gare routière réaménagée avec 6 quais destinés à accueillir 8 lignes de bus, l'offre pour rejoindre la gare d'Epône-Mézières depuis les 2 communes, ainsi que depuis les communes de la rive droite (Gargenville, Issou, Porcheville) étant renforcée. Ce futur quartier requalifié accueillera d'autres équipements publics (école intercommunale, gymnase, crèche), des commerces et de l'habitat, notamment sur les emplacements de la friche industrielle Turboméca.Le projet actuel (parkings et quais de la gare routière) est dimensionné pour répondre à des besoins locaux, estimés à partir d'une projection des trafics attendus à horizon 2024 avec l'arrivée du RER E. Or, les caractéristiques uniques de cette gare (à proximité immédiate de l'A13) peuvent représenter une formidable opportunité pour :• « Dé-siloter » l'autoroute A13 (cf. action 2.3 du PCAET de GPS&O),•Créer un hub permettant de rejoindre en Transports en commun les principaux pôles d'attraction de

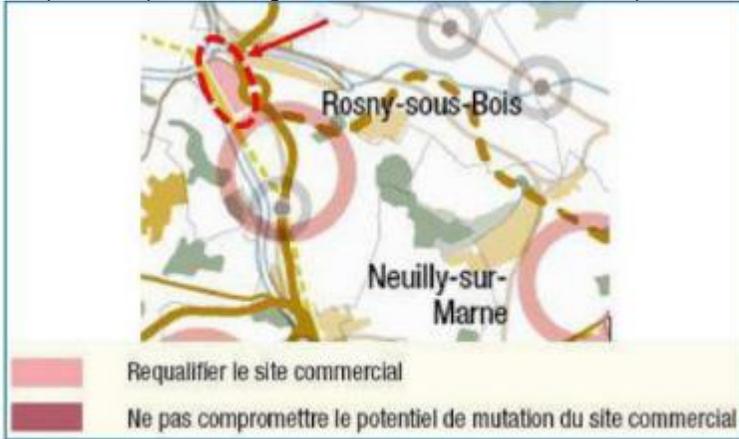
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>l'Ouest de l'Île-de-France : Paris et La Défense avec le RER E, Versailles avec la ligne N du Transilien, Cergy et St Quentin en Yvelines avec des lignes de bus Express (cf. action 2.7 du PCAET de GPS&O)•Favoriser le covoiturage, ce pôle se situant à la confluence du Mantois, du Vexin et de la vallée de la Mauldre (cf. action 2.5 du PCAET de GPS&O)</p> <p>2.La réussite exemplaire de la gare routière de Briis-sous-Forges Créée en 2006, la gare autoroutière de Briis-sous-Forges offre 340 places de parking et 6 lignes de bus rabattent les habitants du Pays de Limours et du Dourdannais sur ce pôle multimodal. Elle permet de prendre une ligne Express (91-02, 91-03, 91-04) pour rejoindre la gare de Massy-Palaiseau, Dourdan, la ZA de Courtabœuf, ... Elle est utilisée aujourd'hui par plus de 1.200 personnes chaque jour. L'une des clés de son succès est sa proximité immédiate avec l'autoroute, une configuration qu'il serait possible de retrouver à Epône-Mézières si un pôle d'échange multimodal était implanté dans la zone verte hachurée de la carte présentée ci-dessus.</p> <p>3.Un pôle d'attractivité pour de nombreux habitants Le tronçon de l'A13 entre Epône et Les Mureaux voit aujourd'hui passer plus de 120.000 véhicules par jour, avec des encombrements fréquents en période de pointe du matin, dus aux déplacements pendulaires vers Paris, La Défense et l'Ouest Parisien (Versailles, St Quentin-en-Yvelines,...).Positionné à proximité immédiate de l'autoroute, le pôle d'échanges multimodal représenterait une alternative pour un grand nombre d'habitants du Mantois, du Vexin et de la Vallée de la Mauldre (RD191), voire ceux de l'Est du Département de l'Eure jusqu'à Vernon qui utilisent quotidiennement l'A13 aujourd'hui.</p> <p>4.Les facteurs-clés nécessaires au succès de ce pôle multimodal Si l'ambition affichée est bien de développer une mobilité adaptée à la diversité de l'espace et respectueuse de l'environnement, il est nécessaire que le pôle d'échanges multimodal offre des solutions compétitives en terme de temps de parcours pour rejoindre Paris et les grands pôles de l'Ouest Parisien, ce qui suppose :•Une offre de stationnement VP suffisamment dimensionnée, Des places de stationnement réservées pour le covoiturage (par exemple, avec une zone de stationnement en fonction de la zone de destination finale),•Une offre de rabattement en bus pour inciter à l'utilisation des TC dès l'origine du déplacement, Un accès aisé pour sortir puis rentrer sur l'A13, ce qui suppose la création d'une nouvelle sortie 1 km en amont de la sortie 10 en provenance de Mantes ; la SAPN a déjà réalisé une étude en ce sens : https://transamo.fr/portfolio/amenagement-dun-site-de-co-modalite/. Limiter le temps imposé par la rupture de charge est essentiel pour que l'alternative au trajet en voiture soit acceptable, Un cheminement sécurisé et rapide pour rejoindre les quais de la gare RER. Dans un second temps, la liaison entre la RD28 et l'A13 prévue dans le SDY facilitera l'accès à ce PEM pour les habitants de la rive droite, ce qui permettra de désengorger le Pont de Rangport (sur la RD130) entre Gargenville et Epône https://www.yvelines.fr/wp-content/uploads/2016/12_SDY_Actualise_2015_V201511301448902723310.pdf . Le Département des Yvelines a d'ailleurs formulé une réserve portant sur le tracé actuellement prévu dans le projet de SDRIF-E, qui confirme l'intérêt de réaliser ce barreau (Réserve #5).</p> <p>5.Un projet nécessitant un travail en collaboration entre l'ensemble des collectivités concernées S'agissant de créer les conditions d'un développement accru de l'offre TC en grande couronne, ce projet a vocation à être porté par la Région Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilités, en coopération directe et étroite avec GPS&O, la zone d'étude se situant dans un périmètre d'intérêt communautaire. Le Conseil Départemental des Yvelines, l'Etat et la SAPN sont les autres partenaires incontournables pour mener à bien ce projet. Toutes ces collectivités étant aujourd'hui engagées dans des démarches de mise en valeur d'une mobilité durable, cela devrait faciliter l'agrégation de leurs volontés au soutien de ce projet ambitieux.</p> <p>6.Les obstacles à la réalisation du projet. Si l'intérêt de la création d'un pôle d'échanges multimodal en connexion</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	avec la gare d'Epône-Mézières apparaît évident, sa concrétisation se heurte à un certain nombre d'obstacles qui ne pourront être surmontés qu'avec une volonté politique affirmée. Parmi ces difficultés, on peut citer :•La nécessité de créer un nouvel échangeur sur l'A13, ainsi que les voiries permettant une circulation aisée et sécurisée vers ce nouvel équipement,•La classification de la zone ciblée pour l'implantation du pôle d'échanges multimodal en PPRI Vert, ce qui ne permet pas d'implanter un parking en silo, cette contrainte pouvant être dépassée grâce à une surface disponible suffisante pour accueillir l'ensemble des équipements (voiries, stationnements, arrêts de bus) de plein pied,•La requalification nécessaire de la ZI des Ardilles, située à proximité immédiateEn conclusion, ce projet entrerait totalement en phase avec les objectifs du PCAET et la requalification du quartier de la gare d'Epône-Mézières doit être vue comme une opportunité.
																	<p>Positionnement du PEM entre la gare d'Epône-Mézières et l'A13</p> 
Mail 7354			X														<p>Une Anonyme de Paris, a écrit : Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€. Nous ne voulons pas de ces projets dont nous n'avons pas les moyens ni besoin. D'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !</p>
Mail 7355			X	X		X	X				X			X	X		<p>M. Jean Louis de Vaux-le-Pénil, a écrit : Contributions de l'association AIPPNE (Association Intercommunale pour la Protection du Patrimoine de la Nature</p>

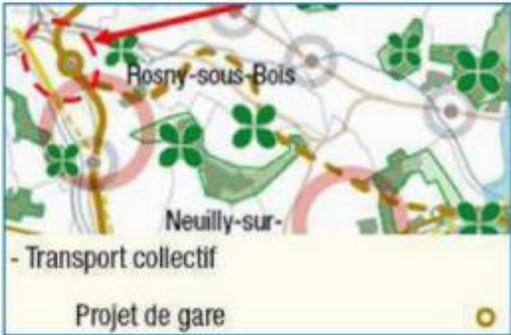
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>et de l'Environnement) sur le SDRIF-E</p> <p>Intérêt à agir Notre association, fondée en 1972, agit pour l'environnement en IdF depuis 1972. Elle s'est mobilisée auparavant sur les SDRIF 2007 et 2013 Elle participe à diverses commissions au niveau de la Préfecture et des mairies. Elle a vu se développer l'urbanisation de manière anarchique depuis cette date, en particulier sur les petits villages d'île de France. Notre contribution à l'enquête publique va principalement porter, dans ce document, sur l'urbanisation des petites villes et villages, mais par ce biais, nous touchons à de nombreux aspects environnementaux.</p> <p>Les points forts du SDRF-E concernant l'urbanisation La rédaction actuelle du SDRIF-E soumis à EUP prend en compte la limitation de l'étalement urbain pour les "grosses" agglomérations, y compris les anciens villages que l'on a laissé grossir démesurément. C'est le cas en particulier de Vaux le Pénil. L'étalement est prévenu par le marquage clair dans le SDRIF-E de fronts urbains qui marquent la limite du possible.</p> <p>Les insuffisances criantes Cette situation reporte la permission d'artificialiser librement sur les villages. Cela laisse le champ libre à l'urbanisation débridée dans les villages à proximité. La pression foncière est reportée sur les villages pour lesquels le SDRIF-E en l'état n'offre aucune protection. Au fil du temps, un phénomène récurrent commun à tous ces villages est que, sous la pression foncière, la ceinture des jardins qui historiquement entouraient ces villages a été remplacée par une ceinture pavillonnaire, sans limite donnant aux villages d'Ile de France un aspect bien particulier lors de l'entrée : un mur de pavillons qu'il faut franchir pour atteindre un cœur de village historique, il y a une contradiction totale avec les objectifs paysagers et patrimoniaux du SDIE-E qui n'éclaire pas sur ce sujet. L'OR 94-est totalement insuffisant.</p> <p>Une perte de biodiversité importante Les jardins et vergers constituant une réserve importante et reconnue de diversité de plantes, d'insectes et d'oiseaux qui participent au maillage de biodiversité du territoire. Ce sont des territoires refuges pour bien des composantes qui ont été chassées par ailleurs. Non seulement la disparition du végétal et son effet domino contribue à l'effondrement des espèces mais les éclairages outranciers des lotissements déstabilisent oiseaux et insectes. Ces jardins disparus participaient aux continuités biologiques et étaient de véritables "front verts" au sens du SDRIF-E (OR 7 à 11). Il convient donc que celui-ci les protège, voire les sanctuarise, pour ceux qui restent.</p> <p>Une consommation de terres agricoles : Une fois la ceinture de biodiversité consommée, ce qui a aiguisé l'appétit des promoteurs et brisé une barrière psychologique chez les élus, il n'y a plus de limite pour s'étaler dans les champs. La seule barrière est la SAFER, mais le différentiel du prix du foncier fait vite la différence.</p> <p>Un mitage du paysage. Quand le village comporte des zones de bois et forêts non occupée par l'agriculture, souvent sur les coteaux, la protection par la SAFER ne joue plus et on assiste à un mitage des paysages quasiment sans limite, bridé uniquement par quelques bois classés (OR78). L'armature verte tant souhaitée par le SDRIF-E en est largement fragilisée (OR 2).</p> <p>Un risque accru pour la santé publique : Les pavillons et les occupants se trouvent très directement en contact avec les surfaces agricoles. Les habitations en contact direct avec les terres agricoles sont soumises directement aux épandages de pesticides et ce n'est pas la limite d'épandage minimale de 5m qui change quoique ce soit sur les risques encourus par les enfants jouant</p>

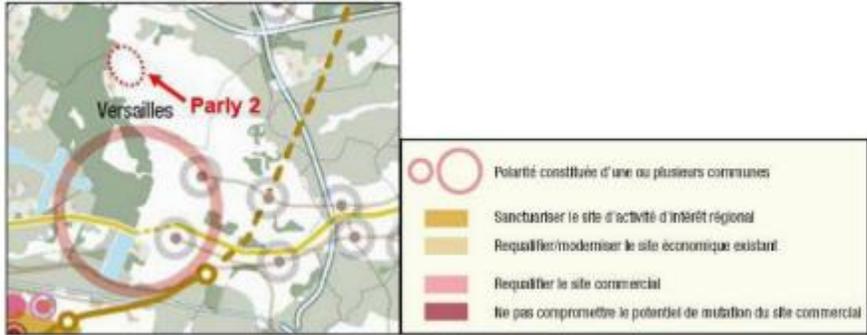
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>dans des jardins qui ne sont plus que des aires de jeu. La zone tampon a disparu. Par ailleurs, les municipalités sont réticentes à prendre des arrêtés concernant une extension des zones sans épandage et celles qui le font voient leurs arrêtés cassés par les tribunaux.</p> <p>Un concept de village dortoir que le SDRIF-E ne corrige pas A part quelques commerces (et encore), les villages n'ont pas conservé d'activité artisanale, de service ou de petite Industrie alors que le développement du numérique et les fablabs devraient permettre une activité dans ce domaine. Les communes ont été peu volontaristes pour offrir des capacités de co-working par exemple, on l'a bien vu lors de la crise du Covid 19.</p> <p>Qui conduit à une disparition du patrimoine ... Outre le manque d'intérêt des nouveaux arrivants pour l'histoire locale et la disparition de la mémoire, Se bâti souffre beaucoup et les nouveaux lotissements ne sont que très rarement ou pas du tout assujettis à des fouilles alors que les villages ont été des lieux intenses de vie rurale par le passé. Qui se préoccupe du devenir des vestiges des fermes romaines qui occupaient en général le centre du village.</p> <p>... et une circulation importante, polluante et peu efficace Conséquence du village dortoir et de la disjonction du lieu de travail et du lieu de sommeil, la circulation est importante avec des pointes plus que marquées, quasiment exclusives le matin et le soir. Pour preuve la circulation sur les D408 et D6Q8 de 17 000 véhicules/jour en 2 vagues : de 8h à 9h3Q et de 16h30 à 19h.</p> <p>On a donc une structure qui génère des déplacements importants, une perte de temps dans les embouteillages et une pollution carbone en conséquence. Tout cela pour une qualité de vie dégradée.</p> <p>La continuation de l'anarchie dans l'éclairage public Le SDRIF devrait saisir l'occasion de mettre un terme à l'anarchie, au gaspillage et au scandale d'un monde gouverné par les fabricants de luminaires. Les villes, les zones pavillonnaires des villages dortoirs sont un Far-West sans foi ni loi où les luminaires poussent en rang serrés en dépit du bon sens, du chantage à l'insécurité au laxisme des normes, de l'ignorance des donneurs d'ordre et des prescripteurs, tout est bon pour faire fleurir les lampadaires. L'expérience prouve que les décideurs et futurs payeurs que sont les municipalités n'ont aucune formation et s'en remettent aux lotisseurs pour les cahiers des charges. Seule l'augmentation des factures énergétiques a fait reculer la fièvre de l'éclairage outrancier. Les extinctions nocturnes ici ou là ont montré que la sécurité des personnes ou routière est un faux argument. Il est temps d'amplifier et de pérenniser ce mouvement y compris en agissant auprès des syndicats mixtes qui offrent conseils et subventions. Vue du ciel, la région IdF est une des plus lumineuses d'Europe avec un rapport lointain à la densité de population, il existe une véritable continuité lumineuse. Notre région dont les flux énergétiques sont déjà très négatifs a partout des rues éclairées comme des pistes d'aéroports. Les enjeux sont la biodiversité, les trames noires et bien sûr la consommation énergétique. Les subventions de la région devraient être subordonnées à l'avancement de plans de progrès mis en place par les municipalités.</p> <p>La région et l'énergie L'observation des flux d'énergie entre régions montre que celle-ci est un puits de consommation, la seule source significative étant la centrale de Romilly, quasiment tout le reste étant importé de l'extérieur. Il convient de limiter cet état de fait. L'installation de nouvelles sources d'énergie durable (OR 54 et suivants) se heurte dans la plupart des cas frontalement aux objectifs du SDRIF-E. En effet : Les éoliennes et les champs d'éoliennes sont en contradiction avec les intentions affichées et répétées de préservation paysagère des OR2, ORS, OR4, OR8, OR 13, OR16 etc...</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Le photovoltaïque peut être une source acceptable au regard des objectifs de SDRIF-E à condition qu'une politique et des garde-fous d'installation soit mise en place. Dans ce but, l'OR55 semble très timorée et insuffisamment proche des réalités concrètes et les objectifs doivent être rapidement déclinés jusque dans les PLU sous peine de freiner la transition climatique.</p> <p>La géothermie est largement disponible dans toute la région. Si elle nécessite des investissements conséquents, elle offre l'avantage d'être à la fois durable, non polluante à l'échelle de la planète et non polluante localement. Les ORs évoquent beaucoup les réseaux de chaleur mais parlent peu de leur mode d'alimentation en énergie.</p> <p>La biomasse : le SDRIF-E a dans ses préambules la vocation de préserver le caractère agricole de la région. Une biomasse importante est donc produite localement. C'est donc une source d'énergie à développer pour réduire la dépendance énergétique de la région. La mise en place de méthaniseurs est donc bien entamée, mais insuffisamment encadrée. Il règne une opacité que l'on pourrait accuser certains d'entretenir entre la biomasse méthanisée légitime venant de déchets agricoles ou non (les OR52 et 53 ne parlent pas de déchets bio) et la biomasse illégitime venant directement de cultures produites à cet escient. Le SDRIF-E doit être clair à ce sujet.</p> <p>L'adaptation au changement climatique</p> <p>Le SDRIF-E s'en préoccupe pour les nouveaux développements. *</p> <p>... urbains et pour essayer de préserver les éléments qui contribuent à la lutte contre les pics de chaleur. On trouve bien sûr le ZAN et le ZEN, même s'ils sont étalés, L'OR36 TOR 29 etc.</p> <p>... mais est peu loquace sur la transformation de l'existant</p> <p>La dé-artificialisation ne semble pas à l'ordre du jour. Pourtant il y a là un potentiel important des centaines de kilomètres carrés artificialisés dans la région forment un gisement de progrès important, Le retour à la terre, voire à l'agriculture d'un certain nombre de friches industrielles, la transformation des espaces publics et semi-publics (les cours d'école par exemple et Ses parkings) ne semble pas à l'ordre du jour. Pourtant, des objectifs symétriques au ZAN pourraient (et devraient) être fixés en termes de pourcentage de surfaces dé-artificialisées. Il y a un espace de reconquête à investir.</p> <p>En conclusions</p> <p>Le SDRIF-E ne se préoccupe absolument pas des "villages"1 qui prennent par ricochet tous les efforts fait sur les villes et qui servent de déversoir du trop-plein dû à la non volonté de densifier. Ils étaient des refuges, en régression rapide, de la biodiversité de la région. Il est grand temps d'adapter pour eux le concept de limite urbaine, de concevoir pour eux une protection et d'imaginer un développement qui soit autre chose que le non-développement en village dortoir. L'effort fait sur les villes se répercute négativement sur les villages. C'est donc un sujet en soi. Il faut trouver un autre paradigme.</p> <p>Le SDRIF-E n'aborde pas avec suffisamment de profondeur et de volonté les problèmes d'énergie dans une région pratiquement entièrement dépendante de l'extérieur.</p> <p>Enfin, l'adaptation au réchauffement climatique devrait comprendre des objectifs chiffrés de dé- artificialisation de l'existant.</p> <p>Cependant son application pose problème car, document revendiqué comme « chapeautant" tous les autres, il arrive alors que les SCOT, bon nombre de PLUI et PLU sont déjà bouclés ou en cours de bouclage. Mieux vaut tard ...</p>
Mail 7356														X			<p>Une Anonyme) de Argenteuil, a écrit :</p> <p>Oui à un soutien massif au bio et à l'agriculture paysanne</p> <p>Les mauvaises pratiques agricoles et les pesticides entraînent de graves problèmes sur la santé, celle des gens</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7357						X											<p>via leur alimentation, celle de l'eau et des sols, la consultation sur le SDRIF-E est une occasion de rappeler que la région doit agir, en soutenant énergiquement l'agriculture bio et paysanne notamment un fort développement sur les terres les plus fertiles (plaine de Gonesse, etc.)</p> <p>M. Giulia de Paris, a écrit : Observation Rosny 2 - SDRIF-E C'est dans ce cadre, que la SAS UNI-COMMERCEs co-proprétaire de l'ensemble commercial Westfield Rosny 2 ci-après appelé « Rosny 2 » situé au nord de la commune de Rosny-sous-Bois en limite communale de Noisy-Le-Sec et de Bondy sur un terrain d'environ 19,7 hectares délimité par l'avenue du Général de Gaulle, l'avenue de Gagny (RN 116) et la rue Léon Blum à Rosny- sous-Bois, vous sollicite. A la lecture du dossier d'enquête publique, il est constaté que le site est identifié par la carte « Développer l'indépendance productive régionale » comme site commercial à requalifier :</p>  <p>Extrait carte « <i>Développer l'indépendance productive régionale</i> »</p> <p>Nous sollicitons la modification de la légende pour ne pas être seulement un site commercial à requalifier mais pour que le site commercial Rosny 2 bénéficie de la légende « ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial ».</p> <p>Nous vous exposerons ci-après les raisons qui nous conduisent à formuler cette demande.</p> <p>1. Présentation de l'ambition de transformation des abords du centre commercial Le site est mitoyen du pôle de transport en commun de Rosny Bois Perrier, un pôle labellisé « pole gare » par Ile-de-France Mobilités (IDFM). L'Etat et les collectivités à travers IDFM, la Société des Grands Projets (SGP), la SNCF et la RATP ont investi significativement dans la création et l'amélioration de la desserte en transport en commun sur ce pôle en y ajoutant 2 nouvelles lignes de métro.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>La SAS UNI-COMMERCE souhaite repenser la zone dans sa globalité avec une volonté forte d'inclure une mixité fonctionnelle mélangeant, commerce, activités tertiaires et surtout logements, sur l'ensemble du site. Pour mener à bien cet objectif, plusieurs programmes sont en réflexion. A ce titre notre initiative est soumise aux pouvoirs publics et à la population. En effet, le projet global fait l'objet, à travers un sondage du public « Place au quartier ! », d'un travail de réflexion et de co-construction avec les habitants et futurs usagers du quartier pour que ce dernier puisse répondre à leurs attentes et être le révélateur de leurs besoins, sur le plan programmatique, architectural et environnemental.</p> <p>Plus de 1600 personnes se sont mobilisées pour répondre à cette enquête d'opinion se prononçant en grande majorité (89%) en faveur d'un projet mixte incluant du logement.</p> <p>Une des ambitions est de pouvoir proposer une offre de logement aux habitants et futurs habitants de Rosny-sous-Bois dans un secteur urbanisé et desservi par les transports en commun.</p> <p>En effet, le site se situe en face de la gare Rosny Bois Perrier laquelle est actuellement desservie par le RER E. le train P puis, prochainement, par la ligne 11 du métro (avril 2024) ainsi que la ligne de métro 15 du projet Grand Paris Express en 2030.</p> <p>Ainsi, la qualification de notre ensemble commercial par le SDRIF-E comme site commercial pour lequel les documents d'urbanismes ne doivent pas compromettre le potentiel de mutation du site, serait plus opportune que celle actuellement arrêtée.</p> <p>2. La possibilité offerte par le SDRIF-E de prévoir la mutabilité des sites commerciaux avec une mixité fonctionnelle</p> <p>2.1.</p> <p>Le SDRIF-E, à l'échelle globale, favorise la mixité des fonctions d'un secteur. Cette volonté se traduit par l'orientation n° 64 selon laquelle « Les documents d'urbanisme doivent renforcer la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement de l'espace, afin d'éviter une logique de zonage monofonctionnel l' »</p> <p>Il résulte de l'orientation n° 111, correspondant à la légende « ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial », que les sites commerciaux identifiés comme tels, présentent un fort potentiel de mutation avec un potentiel d'évolution vers un usage mixte :</p> <p>« Constituent des secteurs à fort potentiel de mutation qui ne doit pas être compromis. En cas d'évolution vers un usage mixte, les documents d'urbanisme doivent planifier des projets de logements suffisamment denses, en intégrant les équipements et services cohérents avec ce développement En cas de diversification des usages d'activités (accueil de petites et moyennes entreprises et industries, par exemple), la compacité des constructions doit être une priorité. »</p> <p>Il nous semble que cette identification dans la carte du SDRIF-E correspond plus à l'évolution projetée par la SAS UNI-COMMERCE, à savoir, un site comprenant l'ensemble commercial existant, des activités tertiaires, des commerces de proximité mais aussi des logements.</p> <p>2.2.</p> <p>En outre, cette mutabilité du site intégrant des logements serait cohérente avec les autres orientations du SDRIF-E.</p> <p>En effet, les communes dites de « polarité », identifiées par le cercle rose dans les cartes supra, doivent répondre aux objectifs d'intensification urbaine déclinés notamment aux orientations n° 57 et suivantes (à savoir « Développer l'offre résidentielle, prioritairement dans le tissu urbain existant » correspondant aux orientations n° 57 à 63 ; « Développer l'activité et</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>L'emploi » correspondant aux orientations n° 97 à 122 ; « Renforcer la mixité et conforter les contraintes » correspondant aux orientations n° 64 à 65), Plus précisément, l'orientation ^57 fixe les objectifs d'accroissement de la densité résidentielle avec un accroissement de 15% du nombre de logements pour les communes dotées d'une gare ainsi que dans les communes de polarités des villes moyennes et de 17% pour les polarités au cœur d'agglomération. La commune de Rosny-sous-Bois étant, d'une part, identifiée comme commune cœur de l'agglomération parisienne et, d'autre part, identifiée comme commune de « polarité », elle se voit appliquer un taux d'accroissement de 17% du nombre de logement. Ensuite, comme exposé plus haut, Rosny 2 se situe en face de la gare de Rosny Bois Perrier laquelle est actuellement desservie par le RER E, puis, prochainement, par la ligne 11 du métro1 (juin 2024) ainsi que la ligne de métro 15 ? (Horizon 2030) :</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>Extrait carte « maîtriser le développement urbain » et google maps</i></p> <p>L'orientation n° 91 prévoit que pour les secteurs identifiés comme secteur de développement à proximité de la gare et pour les secteurs de projet de gare, dans un rayon de 2 km autour de la gare, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 1% de la superficie de l'espace urbanisé communal. Ainsi, la conjugaison de la « polarité » de Rosny-sous-Bois et la présence d'une future gare, font de l'emplacement Rosny 2, l'endroit idéal pour réaliser des logements et intégrer une mixité fonctionnelle sur le site. Pour l'ensemble de ces raisons, nous sollicitons que le site commercial Rosny 2 soit identifié par le SDRIF-E dans la carte « Développer l'indépendance productive régionale » comme site à « ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial ».</p>
Mail 7358			X														<p><u>M. Laurent DEBIERRE de Soisy-sous-Montmorency, a écrit :</u> Réfus du BBIP Ce projet est devenu une absurdité en 2024, à l'heure de la lutte contre la pollution et le réchauffement climatique.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7359			X														<p>Aucun avantage, que des inconvénients pour la population.</p> <p>Un Anonyme de Les Rousses, a écrit : Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Île-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocity des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ?</p>
Mail 7360						X											<p>M. Giulia de Paris, a écrit : Observation Parly 2 - SDRIF-E C'est dans ce cadre, que la société SNC Chesnay Pierre 2, co-proprétaire de l'ensemble commercial « Parly 2 », situé 2 avenue Charles de Gaulle dans la commune Le Chesnay- Rocquencourt, vous sollicite. A la lecture du dossier d'enquête publique, il est constaté que le site n'est pas identifié par la carte « Développer l'indépendance productive régionale » comme site commercial :</p>  <p>Extrait carte « Développer l'indépendance productive régionale »</p> <p>Pour ce site, nous sollicitons la modification de la légende pour que le site commercial Parly 2 bénéficie de la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>légende « ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial ».</p> <p>Nous vous exposerons ci-après les raisons qui nous conduisent à formuler cette demande.</p> <p>1. Un principe de mutabilité vers de la mixité fonctionnelle commerce/activité/logement envisagé sur le site Le SDRIF-E, à l'échelle globale, favorise la mixité des fonctions d'un secteur. Cette volonté se traduit par l'orientation n° 64 selon laquelle « Les documents d'urbanisme doivent renforcer la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement de l'espace, afin d'éviter une logique de zonage monofonctionnel f .1 »</p> <p>L'orientation n° 109 prévoit quant à elle que la requalification et l'intensification des sites commerciaux existants, y compris ceux non cartographiés, doit être privilégiée.</p> <p>Toutefois, la SNC Chesnay Pierre 2 souhaite pouvoir faire évoluer ce site vers une mixité fonctionnelle comprenant des commerces, des activités, du tertiaire mais également du logement.</p> <p>Or, l'orientation n° 111, correspondant à la légende «ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial », prévoit que les sites commerciaux identifiés comme tels, présentent un fort potentiel de mutation avec un potentiel d'évolution vers un usage mixte :</p> <p>« Constituent des secteurs à fort potentiel de mutation qui ne doit pas être compromis. En cas d'évolution vers un usage mixte, les documents d'urbanisme doivent planifier des projets de logements suffisamment denses, en intégrant les équipements et services cohérents avec ce développement. En cas de diversification des usages d'activités (accueil de petites et moyennes entreprises et industries, par exemple), la compacité des constructions doit être une priorité. ».</p> <p>L'évolution projetée pour le site correspond, selon nous, à l'orientation n° 111 du SDRIF-E, identifiée sur la carte comme « ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial » ayant vocation à intégrer des logements dans l'optique d'une mixité fonctionnelle dans les sites commerciaux existants.</p> <p>2. Un classement encouragé par les autres prescriptions du SDRIF-E</p> <p>Il nous semble que ce classement serait cohérent avec les prescriptions du SDRIF-E pour ce secteur.</p> <p>2.1.</p> <p>En effet, le centre commercial Parly 2 se situe à proximité de la polarité de Versailles qui correspond à une polarité de l'agglomération parisienne au sens du SDRIF-E.</p> <p>Les communes dites de « polarité » - identifiées par le cercle rose dans l'extrait de plan reproduit ci-avant - doivent répondre aux objectifs d'intensification urbaine déclinés notamment aux orientations n° 57 et suivantes (à savoir « Développer l'offre résidentielle, prioritairement dans le tissu urbain existant » correspondant aux orientations n° 57 à 63 ; « Développer l'activité et l'emploi » correspondant aux orientations n° 97 à 122; « Renforcer la mixité et conforter les contraintes » correspondant aux orientations n° 64 à 65).</p> <p>L'orientation na57 fixe les objectifs d'accroissement de la densité résidentielle avec un accroissement de 15% du nombre de logements pour les communes dotées d'une gare ainsi que dans les communes de polarités des villes moyennes et de 17% pour les polarités situées dans l'agglomération parisienne.</p> <p>Ainsi, Versailles doit participer à l'obligation d'augmentation du nombre de logements à hauteur de 17%.</p> <p>Or, la proximité du site avec la polarité de Versailles en fait incontestablement un territoire attractif pour le logement.</p> <p>Le centre commercial se situe en effet à proximité immédiate du Château de Versailles (qui a accueilli un record de 8,2 millions de visiteurs en 2019) et du parc le Chesnay au cœur d'un cadre culturel et naturel unique, propice à l'accueil de logements.</p> <p>2.2.</p> <p>Le centre commercial nous semble être l'emplacement idéal pour créer de nouveaux logements sur un site déjà</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>urbanisé et très bien desservi en réseaux et équipements publics.</p> <p>Du point de vue des transports, le site est directement accessible par deux autoroutes régionales ! ! A13 et l'A86 et est relié au périphérique et aux routes nationales N12 et N118. Il est par ailleurs desservi par 6 lignes de bus le reliant notamment aux 3 gares SNCF de Versailles permettant des liaisons directes vers Paris et Saint Germain en Laye.</p> <p>En outre, dans le cadre du Grand Paris Express, le site pourrait être desservi par la prolongation de la ligne 18. En effet, pour l'instant, il est prévu que la ligne 18 relie Orly à Versailles-Chantiers via Massy et le plateau de Saclay. En février 2023, la Société des Grands Projets (SGP) a toutefois relancé la réalisation d'études concernant une prolongement de la ligne 18 depuis Versailles-Chantier jusqu'à Nanterre et donc via le site.</p> <p>Le site de Parly 2 se situe par ailleurs à proximité immédiate de zones résidentielles. Il fait tout d'abord partie de la plus grande copropriété d'Europe : 36 résidences représentant 18 000 habitants, 7500 logements et des commerces / services,</p> <p>Parly 2 est ensuite situé à moins d'1 km du centre-ville du Chesnay-Rocquencourt. Une commune très résidentielle ciblée par les familles eu égard au grand nombre d'équipements scolaires, culturels et sportifs qu'elle propose. On y dénombre en effet 14 écoles élémentaires, 2 collèges, 2 lycées ainsi que 3 théâtres, une bibliothèque et une salle d'exposition. La commune bénéficie également d'infrastructures sportives diverses dont 6 gymnases, 5 stades, 1 piscine municipale, 1 piscine de tennis et un centre hippique.</p> <p>Au vu de l'ensemble de ces éléments, nous sollicitons que le site commercial Parly 2 soit identifié par le SDRIF-E dans la carte « Développer l'indépendance productive régionale » afin de « ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial ».</p>
Mail 7361			X														<p><u>M. Didier CADIOU de Versailles, a écrit :</u></p> <p>La Petite Ceinture de Paris doit être considérée comme une ligne ferroviaire non désaffectée, qui fait toujours partie du Réseau Ferré National. Elle ne doit pas seulement être considérée comme un « corridor écologique », mais aussi comme une réserve de capacité de transport. La ville de demain fera sûrement apparaître des usages encore inconnus ou balbutiants. Au printemps 2022, dans sa contribution à la révision du SDRIF, le groupe SNCF a rappelé la nécessité de « préserver la continuité de la Petite Ceinture ferroviaire et la réversibilité des aménagements afin de ne pas restreindre les potentiels de transport pour le futur » : un point auquel nous souscrivons totalement. La Petite Ceinture ferroviaire et ses emprises proches représentent de puissants vecteurs de développement d'une politique de logistique urbaine ferroviaire dans Paris : la gare des Gobelins, le futur hôtel logistique de Bercy ou encore la future gare marchandises des Batignolles sont autant de plateformes pouvant faire office de relais des grands sites multimodaux, situés au cœur de la région Île-de-France. Etant située en site propre (à l'abri des aléas de la circulation automobile), elle serait un atout supplémentaire pour améliorer la mobilité des Franciliens en délestant certaines des lignes les plus chargées du réseau et en renforçant le lien entre Paris et les villes de la petite couronne.</p>
Mail 7362			X														<p><u>Un Anonyme de Andrésy, a écrit :</u></p> <p>Opposition à l'A104 Bis</p> <p>Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des</p>

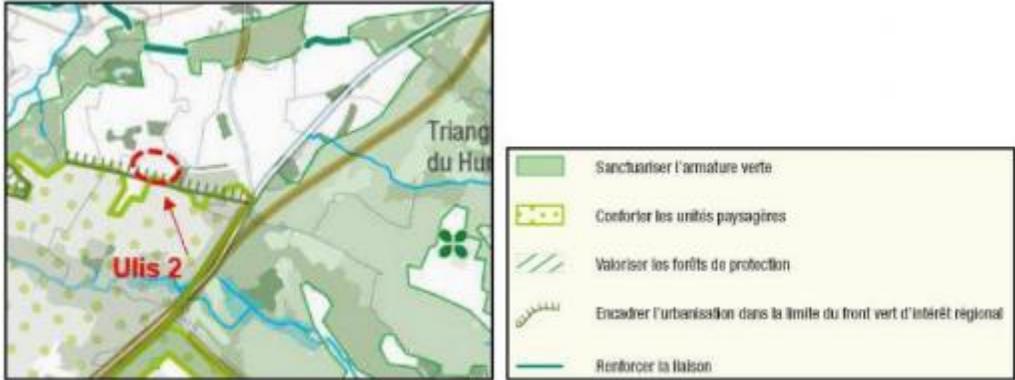
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.
Mail 7363																X	<p>Mme VALENTINE DE GANAY a écrit :</p> <p>Je n'ai pris connaissance de votre enquête publique que hier soir tard et vais manquer de temps ce matin. Je suis la Présidente de l'Associations qui porte Saltus Campus, le premier petit lycée agro-écologique de France. Carole Bugges, la directrice, anime aujourd'hui une Journée Portes ouverte et je doute qu'elle aura plus de temps que moi avant midi mais je lui ai demandé de vous écrire aussi parce que nous avons besoin de soutiens. Comme Christian Paumier, président de l'ASEAC à Mennecey, vous l'écrivait déjà dans sa réponse, la question de la formation des jeunes pour répondre au défi agricole et environnemental qui se présente est cruciale. Nous en sommes à notre deuxième rentrée. Je vous joins un document vous présentant la spécificité de notre petit lycée innovant qui a aussi l'intention de créer des nouveaux liens entre la ville et la campagne puisqu'il a deux jambes, une à Sevrans pour l'enseignement de la théorie et l'autre à Courances (à cheval entre le 77 e tel 91), sur le domaine de ma famille pour les expériences pratiques et l'enseignement par le faire. Carole ou moi serions heureuses de vous informer davantage et tranquillement quand vous voudrez mais en attendant, un article et un dépliant :</p>

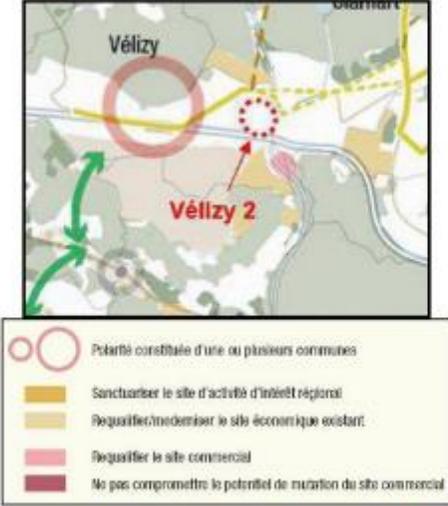
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Un nouveau lycée agricole en Île-de-France Ce projet atypique, qui cherche encore des fonds, ouvrira en septembre à Sevrans et au domaine de Courances.</p> <p>ERIC DE LA CHESNAY @globeetechange</p> <p>EDUCATION A deux mois de la rentrée scolaire, le futur unique lycée agricole de Seine-Saint-Denis, situé dans une ancienne école maternelle de Sevrans mise gracieusement à disposition par la municipalité, est sur la dernière ligne droite avant ouverture. Les derniers aménagements intérieurs sont en cours de validation et sont financés par l'association fondatrice du lycée, Salus Campus. De son côté, la ville a participé à de gros travaux pour faciliter l'accès à l'établissement.</p> <p>La formation initiale sera axée sur l'agronomie et sur l'agriculture périurbaine. « Tout sera prêt pour accueillir une cinquantaine d'élèves à la rentrée, assure Clémentine Larrosmont, directrice du cabinet du maire - Stéphane Blanchet, divers gauche - La mairie souhaite participer au développement de l'agronomie sur le territoire, en lien avec le milieu associatif français. D'ici 2030, il faudra remplacer le maître des agriculteurs d'Île-de-France, qui partent à la retraite. Il existe donc un besoin urgent de former les successeurs dès aujourd'hui. »</p> <p>L'une des formations proposées par l'école répond à cette nécessité. « Nous dispenserons des formations initiales, niveau collège, mais aussi des bacs pro comme celui de combat et gestion d'entreprises agricoles. Il permet aux jeunes de s'installer dans une ferme », précise Nicolas Boivin, directeur adjoint de l'Union nationale rurale d'éducation et de promotion (Unrep), une institution agréée par le ministère de</p> <p>L'agriculture et de l'Alimentation. L'Unrep a participé financièrement au projet, avec une avance de trésorerie de 100 000 euros pour l'ouverture de l'école, et s'est investi dans l'élaboration du contenu pédagogique. La moitié de l'équipe de professeurs a été recrutée. « Nous avons embauché 3 professeurs qui viennent du lycée agricole de Fénêles, à Vaugoussier, un établissement privé où il y a deux ans (lire nos éditions du 23 octobre 2020) », explique Agnès Souchonnet. Elle est l'une des trois cofondatrices du projet, aux côtés de Martine</p> <p>Cerf, cheffe de file à l'école, et de Valérie de Ganay, exploitante agricole dans le domaine de Courances (Essonne), où il est prévu de dispenser les formations pratiques.</p> <p>Projet novateur « Nous allons recruter les autres enseignants d'ici la fin de l'été, poursuit Agnès Souchonnet. Grâce à une convention signée au novembre dernier, le ministère de l'Agriculture finance plus de 8 postes supplémentaires grâce, Salus Campus prend en charge la direction de l'école, la responsable</p> <p>administrative et les surveillants. » « Le budget de la rénovation d'un bâtiment sur le domaine de Courances, les élèves seront logés en internat au lycée public de Gury, à 12 km d'ici », précise Valérie de Ganay. Mais encore faut-il des élèves. « Nous avons plus d'une centaine de dossiers de préinscription, mais il est normal, pour un nouvel établissement, que les inscriptions ne fassent un dernier moment », ajoute Agnès Souchonnet.</p> <p>Comme tout projet novateur rassemblant de telles personnalités et des sensibilités politiques</p> <p>diverses, des discussions sont apparues autour de cette école. Deux des trois membres fondateurs du conseil d'administration de Salus, ex-professeurs à Fénêles, se sont retirés de cette école. « Nous n'avons pas été invités depuis le dernier conseil d'administration de février, ce nous a rendu sans des réserves quant à la viabilité du projet », commente l'un d'entre eux, Philippe Bregli, ex-enseignant en économie à Vaugoussier. C'est lui qui avait initié, grâce à ses contacts en Seine-Saint-Denis, les locaux de Sevrans pour accueillir l'école. « J'aurais pu aider à la recherche de nouvelles subventions publiques... », ajoute-t-il.</p> <p>Établissement associatif En effet, certains particuliers publics, comme la région Île-de-France, qui considère cet établissement associatif comme un lycée privé sous contrat, ont revu à la baisse leurs promesses de subventions. « La région nous a fléchés comme elle l'a fait pour d'autres lycées agricoles privés sous contrat », déplore Valérie de Ganay. Nous sommes un lycée associatif avant un plus grand territoire, notamment aux populations défavorisées de la Seine-Saint-Denis, avec une scolarité basée sur le quartier familial, soit 300 euros par an. Il nous manque 100 000 euros pour des investissements verticaux, comme l'installation de bâtiments de Sevrans avec des matériaux écologiques. Notre facture de chauffage ne doit devenir cet hiver, mais cela ne nous empêchera pas de faire vivre notre projet auquel participe déjà l'Adrenic, la Fondation de France et la Fondation Boly, afin d'accueillir nos élèves dans de bonnes conditions à la rentrée. »</p> <p>Les formations pratiques seront dispensées au sein du domaine de Courances (Essonne). DOMINIQUE DE COURANCES</p>
Mail 7364	X			X	X		X										<p>Un Anonyme de Fontainebleau, a écrit : ACTION ET SAUVEGARDE DE FONTAINEBLEAU (ASF) Association loi de 1901 PREAMBULE : ASF regrette fondamentalement la course à la mégalopole souhaitée par l'Île de France et traduite dans la loi du Grand Paris de 2010, jamais remise en question, avec ses 70 000 logements annuels. Une meilleure répartition de la population sur le territoire national permettrait d'une part de revitaliser des régions en perte de vitesse et aussi de réduire de nombreuses problématiques environnementales sur l'Île de France (transports-déplacements, artificialisation, logements, pollution, ressources en eau etc...). La décentralisation de nombreuses</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>structures publiques de l'Etat (ministères et autres) en province ne serait-il pas un outil à envisager ? À l'heure d'internet, les possibilités ont bien évolué. En ce qui concerne plus particulièrement le secteur de Fontainebleau, nous nous interrogeons sur diverses dispositions :</p> <p>POLYCENTRISME : CONFORTER L'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE. Comment revitaliser ou réindustrialiser un territoire très réduit en disponibilité foncière, enclavé dans le massif forestier de Fontainebleau et le territoire du Château, dans lequel une majeure partie des emplois locaux sont occupés par du personnel extérieur au territoire (essentiellement des commerces et l'hôpital) et dans lequel la grande majorité des emplois des habitants se situent à l'extérieur de ce territoire ? Le SDRIFe n'apporte aucune réponse sur le sujet, le secteur OAP du sud de l'agglomération n'est pas même évoqué et ce n'est pas la zone marchande des bords de Seine, aujourd'hui totalement occupée, qui apportera une réponse à la question. Nous recommandons donc d'acter cet état de fait et d'arrêter d'imaginer un futur illusoire. Le futur de Fontainebleau ne peut pas reposer sur une réindustrialisation ou la création d'un nouveau bassin d'emploi mais sur la valorisation de son patrimoine exceptionnel.</p> <p>FRET ET LOGISTIQUE. Sur l'aspect Fret et Logistique, à part l'idée d'implanter des sites logistiques à La Chapelle La Reine (après un fâcheux projet sur Ury sur plus de 60 hectares heureusement stoppé), aucune donnée sur les circulations routières (D606 607 409 152 et 210) et leurs conséquences sur l'environnement ne sont évoquées. L'augmentation régulière de ces trafics (poids lourds et véhicules légers) est une source de nuisance bien opposée aux fondamentaux affichées par le SDRIFe. Quant au projet de reconstruction de la voie ferrée au-delà de la Chapelle La Reine c'est à l'évidence une aberration économique car le trafic y sera pratiquement nul, sauf à vouloir transformer les plaines agricoles en immenses zones logistiques (est-ce là l'objectif caché ?) justifiant un accès ferroviaire ce que d'ailleurs on ne voit nulle part ailleurs. A quand par ailleurs des mesures reportant les trafics routiers passant par Melun, Fontainebleau et sa forêt sur le réseau d'autoroutes existants et protégeant le site naturel de la Forêt ?</p> <p>URBANISATION : INTENSIFIER LE RENOUVELLEMENT URBAIN Notons sur ce point que les villes de Fontainebleau et d'Avon sont bien loties : Opération de Revitalisation du Territoire (second avenant tout récent) permettant, sur une grande partie du territoire, de s'affranchir des règles du PLU actuel avec 30% d'occupation des sols en plus et des hauteurs de bâtiment autorisées supérieures elles aussi. La clause de proximité des gares du SDRIFe ne fait qu'aggraver la situation. Malgré la révision en cours du SRHH, ajoutons un tout récent Plan Local d'Habitat (PLH) décidé et voté entre élus seuls, assignant des centaines de nouveaux logements à venir pour les six prochaines années. Sans précaution dans le présent SDRIFe, ce PLH s'imposera aux PLU ou futur PLUi. Tout est prêt pour une densification majeure sur la ville et des besoins accrus en artificialisations. Alors que le SDRIFe promeut : Résilience, Equilibre Homme Ville Nature et ZAN. Le même SDRIFe promeut aussi la valorisation du patrimoine historique. Patrimoine dont la ville est si riche, un large secteur a été établi Site Patrimonial Remarquable en février 2022. Notons hélas que le travail sur l'établissement du règlement n'a toujours pas commencé. Terminons enfin par l'absence de développement de la desserte ferroviaire déjà saturée tout comme le trafic routier. Pour conclure, on notera le classement en cours d'établissement de la Forêt de Fontainebleau au patrimoine mondial de l'UNESCO, le classement existant du Parc et du Château au même patrimoine mondial et la présence de La réserve de biosphère de Fontainebleau et du Gâtinais reconnue elle aussi par l'UNESCO et la présence du Parc National Régional du Gâtinais voisin. Aussi, au regard de ces multiples arguments et des objectifs adoptés par le SDRIFe, nous demandons la préservation stricte du territoire de la ville de Fontainebleau et de sa voisine Avon par l'application stricte du Zéro Artificialisation Nette dès aujourd'hui et la promotion de la réhabilitation du patrimoine vacant existant (de l'ordre de mille logements), dans le respect du patrimoine historique, des hauteurs</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7365						X											<p>des bâtiments actuels et de tous les espaces verts en cœur de ville La sanctuarisation du massif de Fontainebleau et des zones urbanisées de ce massif nous offrirait ainsi une chance de contribuer à l'atteinte des ambitieux objectifs du SDRIF.</p> <p>M. Giulia de Paris, a écrit : Observation Ulis 2 - SDRIF-E C'est dans ce cadre, que la société SAS UNI-COMMERCES, copropriétaire de l'ensemble Ulis 2, sis Avenue de l'Aubrac dans la commune Les Ulis, vous sollicite. A la lecture du dossier d'enquête publique, il est constaté que le site n'est pas identifié par la carte « Développer l'indépendance productive régionale » comme site commercial :</p> <p>Nous demandons également la modification de la légende pour que le site commercial Ulis 2 bénéficie de la légende « ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial ». Nous vous exposerons ci-après les raisons qui nous conduisent à formuler cette demande.</p>  <p>Extrait carte « <u>Développer l'indépendance productive régionale</u> »</p> <p>1. Un principe de mutabilité vers de la mixité fonctionnelle commerce/activité/logement envisagé sur le site Le SDRIF-E, à l'échelle globale, favorise la mixité des fonctions d'un secteur. Cette volonté se traduit par l'orientation n° 64 selon laquelle « Les documents d'urbanisme doivent renforcer la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement de l'espace, afin d'éviter une logique de zonage monofonctionnel L.1 » L'orientation n° 109 prévoit quant à elle que la requalification et l'intensification des sites commerciaux existants, y compris ceux non cartographiés, doit être privilégiée. Toutefois, UNI-COMMERCES souhaite pouvoir faire évoluer ce site vers une mixité fonctionnelle comprenant des commerces, des activités, du tertiaire mais également du logement. Or, l'orientation n° 111, correspondant à la légende « ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial », prévoit que les sites commerciaux identifiés comme tels, présentent un fort potentiel de mutation</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>avec un potentiel d'évolution vers un usage mixte : « Constituent des secteurs à fort potentiel de mutation qui ne doit pas être compromis. En cas d'évolution vers un usage mixte, les documents d'urbanisme doivent planifier des projets de logements suffisamment denses, en intégrant les équipements et services cohérents avec ce développement. En cas de diversification des usages D'activités (accueil de petites et moyennes entreprises et industries, par exemple), la compacité des constructions doit être une priorité. », L'évolution projetée pour le site correspond, selon nous, à l'orientation n= 111 du SDRIF-E, identifiée sur la carte comme « ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial » ayant vocation à intégrer des logements dans l'optique d'une mixité fonctionnelle dans les sites commerciaux existants. 2. Un classement encouragé par les autres prescriptions du SDRIF-E Il nous semble que ce classement serait cohérent avec les prescriptions du SDRIF-E pour ce secteur. 2.1. En effet, le centre commercial Ulis 2 se situe dans la polarité de « Les Ulis-Courtabœuf », correspondant à une polarité de l'agglomération parisienne au sens du SDRIF-E. Les communes dites de « polarité » - identifiées par le cercle rose dans l'extrait de plan reproduit ci-avant - doivent répondre aux objectifs d'intensification urbaine déclinés notamment aux orientations n° 57 et suivantes (à savoir « Développer l'offre résidentielle, prioritairement dans le tissu urbain existant » correspondant aux orientations n° 57 à 63 ; « Développer l'activité et l'emploi » correspondant aux orientations n° 97 à 122; « Renforcer la mixité et conforter les centralités » correspondant aux orientations n° 64 à 65). L'orientation n°57 fixe les objectifs d'accroissement de la densité résidentielle avec un accroissement de 15% du nombre de logements pour les communes dotées d'une gare ainsi que dans les communes de polarités des villes moyennes et de 17% pour les polarités situées dans l'agglomération parisienne. Ainsi, la commune de Les Ulis doit participer à l'obligation d'augmentation du nombre de logements à hauteur de 17%. 2.2. Le site commercial les Ulis 2 bénéficie en outre d'un réel ancrage territorial puisqu'il se situe à proximité des organes essentiels de la ville : il est situé à moins de 250 m de plusieurs équipements majeurs (la piscine municipale, le Lycée Essouriau, le Gymnase Essouriau, l'Ecole élémentaire du Bosquet, la Grande Mosquée des Ulis, le Parc Urbain des Ulis, le centre de loisirs) et la Mairie des Ulis à 500 m au travers du Parc Urbain. Une Gare routière est par ailleurs directement située sur le site Ulis 2 et fait l'objet d'un projet d'extension dans le cadre du schéma de mobilité de la Communauté d'Agglomération Paris Saclay afin d'augmenter la capacité du réseau. Enfin, le site commercial se situe à la limite d'une unité paysagère et au-dessus de l'encadrement de rurbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional :</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>Ce classement illustre d'autant plus la nécessité de favoriser la densification dans une zone déjà urbanisée étant précisé que Les Ulis 2 dispose d'un large parc de stationnement sous-utilisé propice à une rationalisation de l'espace, Au vu de ces éléments, nous sollicitons que le site commercial Les Ulis 2 soit identifié par le SDRIF-E dans la carte « Développer l'indépendance productive régionale » afin de « ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial ».</p>
Mail 7366					X												<p>Une Anonyme de Argenteuil, a écrit : L'approvisionnement local en matériau de construction, en aliments est indiqué comme une priorité : est-ce que des abattoirs sont repérés sur les cartes du SDRIF-E, et y en a-t-il de prévus ? Et des scieries ?</p>
Mail 7367			X														<p>Une Anonyme de Nice, a écrit : Projet SDRIF-E arrêtée par le Conseil Régional Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Paris) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !</p>
Mail 7368					X												<p>M. Giulia de Paris, a écrit : Observation Vélizy2 - SDRIF-E C'est dans ce cadre, que la société Spring Vélizy, co-proprétaire de l'ensemble commercial « Vélizy 2 », situé à Vélizy-Villacoublay, vous sollicite. A la lecture du dossier d'enquête publique, il est constaté que le site n'est pas identifié par la carte « Développer l'indépendance productive régionale » comme site commercial :</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <div style="text-align: center;">  <p>Extrait carte « <i>Développer l'indépendance productive régionale</i> »</p> </div> <p>Nous sollicitons la modification de la légende pour que le site commercial Vélizy 2 bénéficie de la légende « ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial ».</p> <p>Nous vous exposerons ci-après les raisons qui nous conduisent à formuler cette demande.</p> <p>1. Un principe de mutabilité vers de la mixité fonctionnelle commerce/activité envisagé sur le site Le SDRIF-E, à l'échelle globale, favorise la mixité des fonctions d'un secteur. Cette volonté se traduit par l'orientation n° 64 selon laquelle « Les documents d'urbanisme doivent renforcer la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement de l'espace, afin d'éviter une logique de zonage monofonctionnel 1.1 »</p> <p>L'orientation n° 109 prévoit quant à elle que la requalification et l'intensification des sites commerciaux existants, y compris ceux non cartographiés, doivent être privilégiées.</p> <p>Toutefois, Spring Vélizy souhaite pouvoir faire évoluer ce site vers une plus grande mixité fonctionnelle comprenant des commerces, des activités, du service.</p> <p>Or, l'orientation n° 111, correspondant à la légende « ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial », prévoit que les sites commerciaux identifiés comme tels, présentent un fort potentiel de mutation avec un potentiel d'évolution vers un usage mixte :</p> <p>« Constituent des secteurs à fort potentiel de mutation qui ne doit pas être compromis. En cas d'évolution vers un usage mixte, les documents d'urbanisme doivent planifier des projets de logements suffisamment denses, en intégrant les équipements et services cohérents avec ce développement. En cas de diversification des usages</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>d'activités (accueil de petites et moyennes entreprises et industries, par exemple), la compacité des constructions doit être une priorité. ».</p> <p>Il nous semble que cette identification dans la carte du SDRIF-E correspond plus à l'évolution projetée pour Vélizy 2 vers l'accueil de fonctionnalités supplémentaires.</p> <p>Elle permettra ainsi de donner un élan aux différents acteurs locaux pour soutenir et faciliter la mixité fonctionnelle souhaitée.</p> <p>2. Un classement encouragé par les autres prescriptions du SDRIF-E</p> <p>Il nous semble que ce classement serait cohérent avec les prescriptions du SDRIF-E pour ce secteur.</p> <p>2.1. En effet, le centre commercial Vélizy 2 se situe dans la polarité de Vélizy qui correspond à une polarité de l'agglomération parisienne au sens du SDRIF-E.</p> <p>Les communes dites de « polarité » - identifiées par le cercle rose dans l'extrait de plan reproduit ci-avant - doivent répondre aux objectifs d'intensification urbaine déclinés notamment aux orientations n° 57 et suivantes (à savoir « Développer l'offre résidentielle, prioritairement dans le tissu urbain existant » correspondant aux orientations n° 57 à 63 ; « Développer l'activité et l'emploi » correspondant aux orientations n° 97 à 122 ; « Renforcer la mixité et conforter les contraintes » correspondant aux orientations n° 64 à 65).</p> <p>2.2. L'emplacement du centre commercial Vélizy 2 serait l'emplacement idoine pour créer d'une mixité fonctionnelle dès lors qu'il est situé à proximité :</p> <ul style="list-style-type: none"> • du campus universitaire de Paris Saclay composé de deux établissements d'enseignement supérieur, d'une bibliothèque universitaire ; • de la zone d'Inovel Parc regroupant 1 000 entreprises (comprenant 43 000 employés) ainsi que de nombreux bureaux de grandes entreprises (Dassault, Thalès, Siemens, etc.) ; • de l'école de cuisine Ducasse ; • de plusieurs résidences étudiantes et habitats collectifs ; • d'espaces verts, <p>• d'un futur grand pôle de loisirs sur l'avenue Paul Dautier : 25 000m2 dédiés à différents espaces et destinations loisirs tels qu'un vol en chute libre, du karting, du bowling, egaming, avec un petit pôle de restauration.</p> <p>2.3. Deuxièmement, le site est facilement accessible pour les véhicules mais également pour les modes de transport doux.</p> <p>Le site est desservi par 15 lignes de bus et le tramway T6.</p> <p>Un projet de création d'un téléphérique entre Pont de Sèvres et Vélizy est actuellement à l'étude, et permettrait de relier Boulogne-Billancourt et la commune de Vélizy-Villacoublay en moins de 20 minutes. Le terminus du téléphérique serait situé à proximité du centre commercial Vélizy 2.</p> <p>Également, il est situé à proximité du tracé et d'un principe de liaison du projet Vélo Ile-de-France et du tracé d'un principe de liaison de transport en site propre :</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>Extrait carte « Développer l'indépendance productive régionale »</p> <p>La création d'un échangeur sur l'autoroute A86 est aussi en cours. Sa réalisation permettra, à terme, de créer de nouveaux accès vers Versailles et depuis Versailles et de créer une nouvelle sortie vers Créteil et la route nationale n° 118.</p> <p>2.4. Enfin l'ensemble commercial devrait également évoluer pour accueillir :</p> <ul style="list-style-type: none"> * un nouveau drive pour l'hypermarché Auchan du centre commercial Vélizy 2 en cours de construction (autorisé par le permis n° PC 078 640 22 V1QQ2 délivré à la société Auchan Hypermarché) ; « un nouveau pôle de commerces au-dessus dudit drive, pour des usages venant en complémentarité des usages du centre (autorisé par le permis n° 078 640 22 V1005 délivré à la société Spring Vélizy) ; • une extension mixte du centre commercial permettant de mettre en œuvre du commerce, du loisir et du bureaux (autorisé par le permis n° PC 078 640 22 V1004 délivré à la société Spring Vélizy) <p>L'ensemble de ces services permettront de satisfaire les besoins en équipements et services des utilisateurs du site.</p> <p>Par conséquent, nous sollicitons que le site commercial Vélizy 2 soit identifié par le SDRIF- E dans la carte « Développer l'indépendance productive régionale » comme site à « ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial ».</p>
Mail 7369	X	X	X	X				X				X		X			<p>Un Anonyme) a écrit :</p> <p>En accord avec Renard pour l'environnement - nuisances routières infrastructures inadaptées constructions irresponsables. Nous avons soigneusement étudié le dossier du projet de SDRIF-E soumis à enquête publique avec l'expérience de l'application du SDRIF 2030. Nous avons réalisé plusieurs réunions publiques pour permettre à nos adhérents et sympathisants de répondre à cette enquête publique. La suite de cette lettre constitue notre réponse à l'enquête.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>1. Difficulté de lecture des cartes La superposition de 3 cartes différentes et complémentaires ajoute à la difficulté de compréhension des documents et empêche d'avoir une vision globale du projet de SDRIF-E Des légendes reviennent sur plusieurs cartes, parfois avec des figurés différents (<< préserver les espaces agricoles >> << sanctuariser l'armature verte >>) ce qui est de nature à perdre le lecteur. Il n'est pas évident, par exemple, de comprendre les liens entre les capacités d'urbanisation nouvelles (cartographiées et non cartographiées) et les espaces naturels, agricoles et forestiers préservés et sanctuarisés. Les couleurs du fond de plan mériteraient une adaptation (jaune pour espaces agricoles ; vert clair pour espaces paysagers et vert foncé pour les forêts), à la place de différents grisés difficiles à distinguer.</p> <p>2. Les liaisons écologiques d'importance régionale Tous les réservoirs de biodiversité identifiés au SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) doivent être sanctuarisés. Avec la difficulté que le SRCE date de 2013 et qu'il est actuellement en révision. Le SDRIF-E doit pouvoir intégrer les informations de la nouvelle version approuvée lorsqu'elle sera disponible. 2.1 Inscription dans les PLU Les corridors ou liaisons écologiques ne figurent pas sur une carte générale permettant d'en évaluer la pertinence. Il est nécessaire, pour qu'elles soient effectivement inscrites dans les PLU, que leur largeur indicative soit précisée et que leurs compléments avec les liaisons écologiques communales soient effectivement prévus. Le code de l'urbanisme prévoit en son article L151-41 : << Le règlement peut délimiter des terrains sur lesquels sont institués : ...3° Des emplacements réservés aux espaces verts à créer ou à modifier ou aux espaces nécessaires aux continuités écologiques ... >> ; Ceci nonobstant le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE, approuvé le 27 octobre 2013 et mis en révision en décembre 2023) qui ne précise pas les largeurs nécessaires à la bonne fonctionnalité de ces corridors écologiques. Pour les liaisons écologiques communales, et dans les PLU ou PLUi, c'est prévu à l'article R151-43 : << Afin de contribuer à la qualité du cadre de vie, assurer un équilibre entre les espaces construits et les espaces libres et répondre aux enjeux environnementaux, le règlement peut : 1... ; 3° Fixer, en application du 3° de l'article L. 151-41 les emplacements réservés ... aux espaces nécessaires aux continuités écologiques, en précisant leur destination et les collectivités, services et organismes publics bénéficiaires ; 4° Délimiter les espaces et secteurs contribuant aux continuités écologiques et définir des règles nécessaires à leur maintien ou à leur remise en état ; 5°... 8° Imposer pour les clôtures des caractéristiques permettant de préserver ou remettre en état les continuités écologiques >> Ainsi le code de l'urbanisme a bien prévu l'inscription des corridors écologiques dans le PLU ou les PLUi. Il convient de le faire savoir et de le prévoir dès à présent. 2.2 Objectifs de restauration Les liaisons écologiques d'importance régionale sont considérées comme fonctionnelles dans les orientations réglementaires : << La grande armature paysagère à conforter consiste en des unités paysagères regroupant une large majorité d'espaces naturels, agricoles et forestiers, entretenant des liens fonctionnels entre eux et avec d'autres espaces similaires >>. Or, pour ne prendre que l'exemple du Cerf élaphe en Seine-et-Marne, des études montrent que les continuités ne sont pas fonctionnelles au moins dans un axe nord-sud en Seine-et-Marne. Ainsi, l'objectif de << maintenir des continuités écologiques d'intérêt régional >> ne permet pas de fixer des objectifs d'amélioration, de création et de restauration forte mais se contente de maintenir un état initial. Or, certaines d'entre elles sont localisées au niveau d'obstacles importants (N4 en forêt Notre-Dame, par exemple) à des endroits où aucun projet de franchissement n'est en cours à notre connaissance. 2.3 Interdiction des nouvelles fragmentations des réservoirs de biodiversité Bien que le SDRIF-E affiche une volonté de préserver les continuités écologiques, les dérogations possibles dans les espaces naturels et forestiers (OR 18) rendent leurs prises en compte (conservation, restauration, création) quasiment inopérantes. Elle autorise l'aménagement de nouvelles infrastructures (réseaux routiers ou ferroviaires par exemple) au sein des espaces naturels, agricoles et forestiers protégés - même sanctuarisés (OR 2), entraînant</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>de façon incontestable la fragmentation des habitats sans que cela puisse être réellement résorbé (un pont pour la faune rétablit le passage sur un point alors que la route fait obstacle sur plusieurs kilomètres). Par exemple, la ligne 18 du métro traverse le plateau de Saclay dans des espaces sanctuarisés. Ces aménagements peuvent se faire << sous réserve qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable >>, mais le << techniquement possible >> et le << coût raisonnable >> ne sont pas définis.</p> <p>3. La maîtrise de l'urbanisation Le document << 2.4.1 - Carte Maîtriser le développement urbain >> est censé permettre la maîtrise de l'urbanisation dans toute la Région Ile-de-France. Mais des décisions étrangères à la démarche du projet de SDRIF-E se superposent aux décisions de celui-ci et le vident de sa cohérence. Il s'agit, par exemple, des décisions qualifiant de Projet d'Intérêt Général (PIG) certains projets destructeurs d'espaces agricoles ou d'expropriations de biens privés. L'absolue nécessité de préserver les terres agricoles est ainsi ignorée, tout en étant pourtant précisée dans le projet du SDRIF-E. Ce processus de révision du SDRIF-E se déroule en parallèle de la révision de nombreux documents d'urbanisme francilien : le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la Métropole du Grand Paris, adopté le 13 juillet en Conseil Métropolitain ainsi que celle de certains PLUi des Établissements Publics Territoriaux, notamment 3 des 4 EPT pour ce qui concerne la Seine-Saint-Denis. Le délai accordé aux documents d'urbanisme pour se mettre en compatibilité est de trois années, mais faute d'outils appropriés ou de volonté ce délai dépasse parfois vingt années. On comprend aisément que la démarche d'économie d'utilisation des terres agricoles soit ainsi condamnée ! Il importe donc que la révision du SDRIF-E soit accompagnée d'un décret qui impose le respect de sa démarche</p> <p>4. Les surfaces urbanisables</p> <p>4.1 Les pastilles d'urbanisation nouvelles La superficie des espaces d'urbanisation préférentielle ou de développement industriel (pastille et demi-pastille ne sont pas indiquées dans la légende de la carte << encadrer le développement urbain >>, Il est dommage que ce soit seulement en lisant les Orientations Réglementaires n° 82 qu'on arrive à connaître la superficie indicative d'urbanisation possible. Les pastilles entières (1) représentent donc 25 ha, alors que les demi-pastilles (2) autorisent 10 ha. Ces informations seraient utilement répétées sur toutes les cartographies du SDRIF-E.</p> <p>4.2 Les capacités d'extensions urbaines non cartographiées Lors de la concertation, un tableau avait été fourni indiquant la capacité d'extension urbaine non cartographiée de chaque commune en hectare. Ce tableau n'a pas été mis à jour ni transmis dans le dossier de l'enquête publique. Ces capacités d'extension urbaine non cartographiées, induites par la présence de gare ou par l'identification de la commune comme polarité, ne peuvent être calculées facilement car les éléments chiffrés ne sont pas accessibles du grand public (superficie de voirie, de chantier, de parking...). Ainsi, il n'est pas possible de connaître la capacité d'extension non cartographiée en hectare pour chaque commune induite par le projet du S.D.R.I.F.-E, ce qui est de nature à empêcher la bonne compréhension du projet.</p> <p>4.3 Bussy-Saint-Georges et Ferrières en Brie Dans le SDRIF 2030 il y a : 150 ha (6 pastilles de 25 ha) Dans le SDRIF-E il y a : 50 ha (5 pastilles de 10 ha) Il est bien difficile de déterminer la superficie d'espace urbanisable à affecter aux communes de Bussy-Saint-Georges et de Ferrières en Brie. En affectant les 50 ha accordés par les demi-pastilles à Bussy-Saint-Georges et en disant que la pastille d'urbanisation de 25 ha et de la demi-pastille de 10 ha sont prévues pour terminer l'urbanisation de la ZAC du Bel-Air à Ferrières-en-Brie, on doit être proche de la réalité., Il n'est donc plus possible de prévoir la ZAC de la Rucherie dans son ensemble avec l'échangeur sur la A4, qui nécessitait 150 ha d'urbanisation nouvelle dans l'enquête close le 5 décembre 2023. Le SDRIF-E devant être d'application immédiate, après son approbation, il convient de revoir les urbanisations de la ZAC de la Rucherie</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>et de l'échangeur de l'A4. Mais la note du Préfet de Région : << AJUSTEMENTS A PROPOSER AU VOTE DES ELUS REGIONAUX A L'ETE 2024 POUR METTRE LE SDRIF-E EN CONFORMITE AVEC LA LOI DU 20 JUILLET 2023 >> apparait en contradiction avec le projet de SDRIF-E ? La même note précise (sous forme d'un porter à la connaissance complémentaire ?) qu'il s'agit d'une nouvelle demande à la Région (reste à savoir la régularité réglementaire de la note ?). Nous avons demandé la décision du Conseil Régional sur la conférence régionale de réduction de l'artificialisation des sols (CRG) mentionnée à l'article 2 de la loi du 20 juillet 2023, ainsi que les copies des comptes-rendus des réunions qui se seraient déjà tenues.</p> <p>4.4 Pontault-Combault La commune de Pontault-Combault ne comporte maintenant que 20 ha de secteurs d'urbanisation préférentiels. Ces espaces d'urbanisation nouvelle concernent la Z.A.C. de Pontillault, pour en permettre l'achèvement, et une zone de non droit en matière d'urbanisme dans l'angle RN104-RN4 qu'il convient maintenant d'aménager correctement. Les pastilles d'urbanisation nouvelle autorisées sont-elles des secteurs d'urbanisation préférentielle ou des secteurs de développement industriel d'intérêt régional. Pontault-Combault ne pourra pas supporter l'accueil de 3.000 nouveaux logements.</p> <p>4.5 Ozoir-la-Ferrière La commune d'Ozoir-la-Ferrière demande par l'entremise de la Communauté de communes Les Portes Briardes la mise en place de pastilles d'urbanisations préférentielles dans les espaces agricoles au sud de la RN4. Cette demande se heurte au principe défini dans l'OR7 qui interdit d'urbaniser au-delà des lignes de rupture géographique artificielle comme des infrastructures de transport (ici la Route Nationale 4 - trait gris fort).</p> <p>4.6 Férolles-Attilly La commune de Férolles-Attilly demande par l'entremise de la Communauté de commune Les Portes Briardes la mise en place de pastille d'urbanisation à l'endroit repéré << Permis d'Aménager les Grimpériaux (actuellement classé comme espace boisé à préserver). Cette demande n'est plus à prendre en compte depuis que le Tribunal Administratif a annulé le permis d'aménager << Les Grimpériaux >> (jugement N°2001302 du 29 juin 2022, TA de Melun).</p> <p>4.7 Ferrières-en-Brie</p> <p>4.7.1 La ZAC de la Fontaine Les documents du SDRIF-E contiennent eux-mêmes des anomalies. Ainsi la ZAC de la Fontaine à Ferrières-en-Brie, est pourtant annoncée comme abandonnée par la commune. Mais Marne & Gondoire demande une pastille pour pouvoir réaliser ce projet ? Il s'agit de deux parcelles de la forêt de Ferrières, soumises au régime forestier, ce qui est évidemment incompatible avec l'aménagement d'une ZAC à usage d'activités.</p> <p>4.7.2 Conservation du Parc classé monument historique du château Toujours à Ferrières, un examen attentif du parc du château de Ferrières montre que la protection de ce parc classé monument historique n'est pas assuré intégralement, la commune a exclu de la zone protégée le STECAL qu'elle a créé pour permettre la construction d'un hôtel dans le parc classé monument historique, mais le Tribunal Administratif a décidé l'annulation de la création de ce STECAL (jugement du TA de Melun du 2 février 2024, dossier n° 1902731).</p> <p>4.7.3 La Zac de Bel Air Les demandes de suppression des liaisons écologiques formulées par la commune de Ferrières-en-Brie sont irrecevables puisqu'elles concerneraient la suppression de mesures compensatoires par des prairies intégrées à la Z.A.C. du Bel-Air par la D.I.R.E.N. (maintenant nommée D.R.I.E.A.T.). Le rectangle rouge correspond en réalité à la Maison de l'Environnement de Ferrières-en-Brie.</p> <p>4.8 Noiseau L'espace vert régional propose correspond au parc du château d'Ormesson. L'espace agricole de Noiseau est donc intégralement protégé et conservé, les projets de ZAC et de prison sont donc à abandonner. Les terrains concernés sont riches en faune sauvage du fait de l'existence de mares, de milieux humides et de la présence toute proche de la forêt Notre-Dame. Chacun sait qu'un écotone est plus riche que les milieux qui le</p>

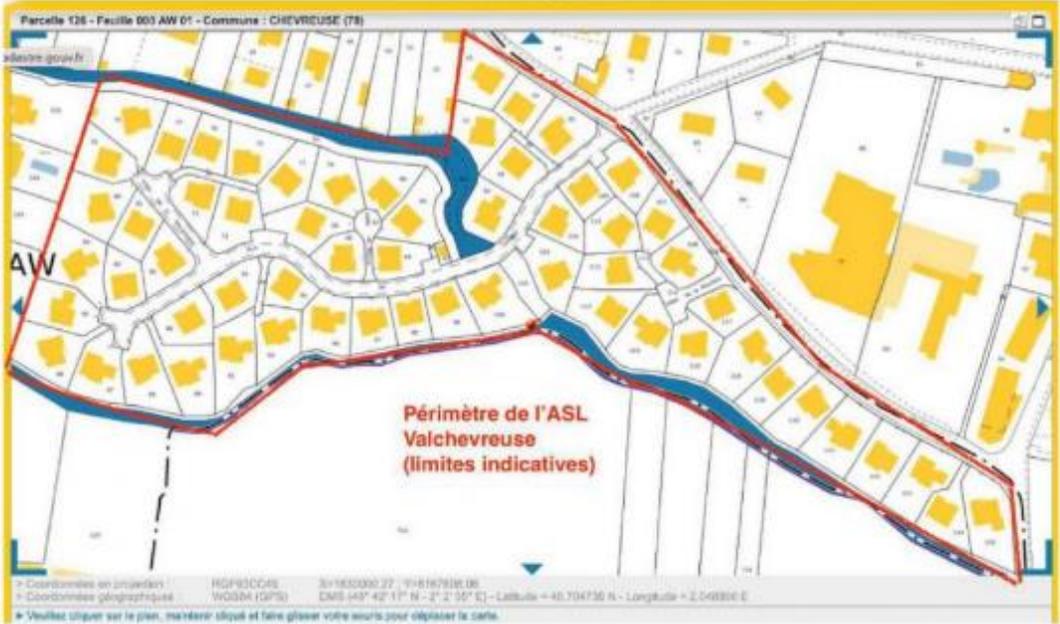
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>bordent 4.9 Crisenoy Difficile de placer un établissement pénitentiaire dans un terrain où passe le ru d'Andy qu'il faut conserver à l'air libre et en prenant en compte une ZAC dont personne ne veut. Il faudrait aussi retracer la voie communale qui traverse le terrain Il vaudrait mieux conserver ces terres vouées à l'agriculture !</p> <p>4.10 Val Bréon Le projet d'extension de Val-Bréon vient en contradiction des OR7 qui interdisent d'urbaniser au-delà des lignes de rupture géographiques artificielles comme des infrastructures de transport (ici la RN4 et la voie ferrée de Tourman à Coulommiers, au surplus l'hypothèse d'une nouvelle gare est abandonnée). Avec la protection de la vallée du ru de Bréon, la réouverture du ru de Loribeau, la protection du bois du Haut Champ et des mares la prise en compte de l'environnement est effective.</p> <p>5. Le nombre de logement Le Grand Paris, tant dans les objectifs recherchés que dans ses modalités de mise en ? ouvre, est porteur d'une forte ambition environnementale. Alors que les espaces agricoles et les forêts représentent respectivement 48 % et 23 % du territoire, l'Île-de-France rassemble 35 sites classés Natura 2000 et 15 réserves naturelles. Sans oublier toutes les zones, naturelles ou urbaines, qui accueillent des espaces de nature abritant des espèces protégées ou non et participent ainsi à la biodiversité de la Région Ile-de-France. La protection de ces espaces, essentiels pour préserver un cadre de vie sain, passe notamment par la concentration des constructions en zone dense et la mise en valeur des forêts et des espaces naturels et agricoles. Au total, la métropole rassemble la commune de Paris, les communes de la petite couronne (départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne), une commune du Val-d'Oise (Argenteuil) et six communes de l'Essonne. Elle regroupe plus de 7 millions de Franciliens, soit plus de la moitié des habitants de la région d'Île-de-France. Il est annoncé l'accueil de 50.000 nouveaux franciliens et la construction de 70.000 nouveaux logements. Dans la mesure où une partie (non définie ?) de ces nouveaux logements consisterait en des rénovations de logements anciens on ne sait plus très bien calculer les NOUVEAUX logements, dont on ignore d'ailleurs la localisation ? Mais ces constructions sont prévues autour des nouvelles gares du réseau exprès, sans que nous ayons pu trouver des répartitions claires. Dans ces conditions nous ne comprenons pas d'où viennent les demandes de l'Etat de réaliser 3.000 nouveaux logements, à Pontault-Combault, par exemple ?</p> <p>6. La densification Le S.D.R.I.F.-E prévoit, à l'OR 57, la densification des espaces urbanisés entre 13 et 17 % en fonction de la typologie de la commune (polarité, situation géographique...). Cette densification ne tient pas compte des contraintes liées à la sécurité et au bien-être des franciliens. Par exemple, les objectifs de densification ne sont pas fonction du caractère inondable du territoire. Suivant l'OR 57, la commune de Gennevilliers, par exemple, dont toute la zone urbanisée est en zone inondable, est une polarité de la couronne d'agglomération et voit son objectif augmenté à 17 %. Or, l'aménagement de nouveaux logements n'est pas interdit dans les zones à risque d'inondation (OR 31 et 32). Également, mis à part les objectifs d'un ratio de 30 % de pleine-terre (OR 29) auquel il peut être dérogé, rien ne prescrit la préservation des éléments naturels existants (arbres ou alignements d'arbres, mares...) qui sont souvent détruit lors d'opération de densification et parfois seulement remplacés par de nouveaux. L'OR 18 impose la préservation des éléments naturels dans les espaces agricoles, il faut prévoir la même mesure dans les espaces urbains. La plupart des promoteurs réalisent des opérations avec une densification de l'ordre de 300 %, il importe de réviser les PLU de manière à limiter la densification urbaine à un niveau compatible avec les règles du SDRIF-E.</p> <p>7. La gestion de l'eau et des eaux pluviales Les espaces naturels, agricoles et forestiers en bord des cours d'eau doivent être sanctuarisés systématiquement. Les continuités des berges ne peuvent être détruites. Il n'est pas possible de les recréer au-delà du cours d'eau (OR 22). Des objectifs de désimperméabilisation précis et chiffrés doivent être inscrits dans les zones soumises au risque inondation identifiée sur les cartes et sur les PGRI et le</p>

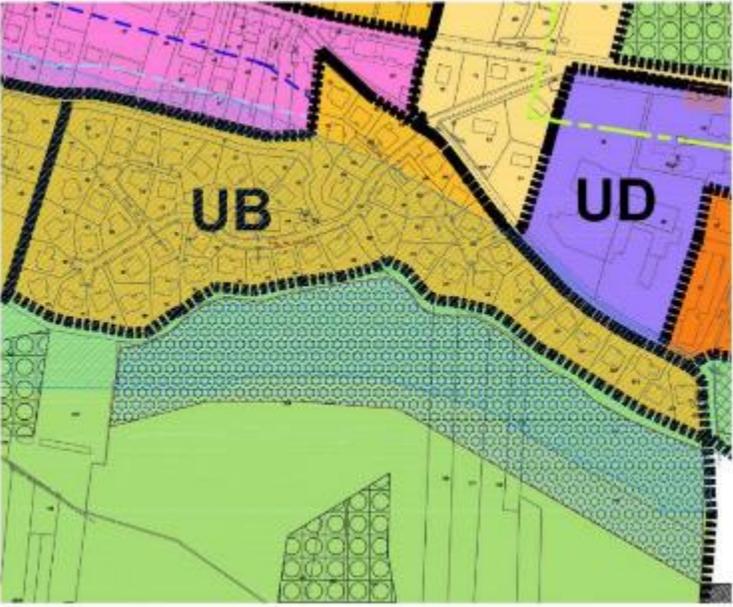
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>taux de pleine terre doit être augmenté par rapport au reste du territoire. Il ne doit pas être possible d'artificialiser ni de densifier afin de ne pas augmenter les risques. Au contraire, il faut prévoir la renaturation de ces territoires. Il faut maintenir l'obligation de réouverture et de renaturation des cours d'eau en milieu urbain et prévu par le SDRIF 2030, et seulement encouragé par l'OR 23.</p> <p>8. Intégration de la nature en ville Il est nécessaire de prévoir l'intégration des habitats de la faune inféodée aux habitats anthropisés (hirondelles, chauves-souris, Chouettes effraies...) dans le nouveau bâti et lors d'opérations de renouvellement urbain. Les objectifs de végétalisation et de renaturation doivent être précisés et chiffrés afin d'assurer leur mise en ? œuvre effective.</p> <p>9. La ZAC des Petits-Carreux Le site de Sucy-en-Brie, dans les anciens marais de Sucy-Bonneuil est un site qui accueille encore une population de crapaud calamite (Epidalea calamita), espèce protégée par la Loi, dont il ne reste que deux sites dans le Val-de-Marne. La carte du S.D.R.I.F.-E nous semble à la fois incomplète et erronée. Les tracés des rus nous paraissent incorrects : le ru des Marais et le ru de la Chère Année sont à renaturer. La RD406 qui était prévue pour donner accès à la zone du port de Bonneuil ne dispose plus de Déclaration d'Utilité publique et ne pourra en disposer à nouveau qu'après avoir recommencé toutes les procédures de DUP Il serait beaucoup plus respectueux de l'environnement d'organiser l'accès au Port par la voirie centrale de la ZAC des Petits-Carreux qui est largement dimensionnée, comme cela était prévu dans le SDRIF 2030. L'examen attentif de la carte << Placer la nature au cœur du développement régional >> montre que les emprises de la ZAC des Petits-Carreux (dans le trait vert) qui restent disponibles sont destinées à sanctuariser l'armature verte qui se trouvent dans le tracé de corridors écologiques. L'espace en friche abritant le Crapaud calamite est sanctuarisé. Cela doit être maintenu. Il est nécessaire de revoir l'aménagement de la ZAC des Petits-Carreux pour le permettre.</p> <p>10. Roissy-en-Brie 10.1 Le corridor écologique Ce projet de corridor écologique proposé par la commune n'est pas recevable : il n'existe pas de réservoir de biodiversité à l'endroit indiqué par la commune au nord comme au sud des voies ferrées. Le corridor écologique qui traverse Roissy-en-Brie a été défini lors de la concertation sur le projet << Plein Sud >>. Nous mettons en pièce jointe le cahier d'acteur qui a permis de définir ce corridor écologique.</p> <p>10.2 La ZAC << Plein Sud >> Roissy-en-Brie a un très vaste projet de ZAC sur les terres agricoles restantes, projet non encore abouti après 9 (neuf) ans d'études et de concertation ! Il serait sage d'abandonner ce projet qui nécessitera la révision du PLU, qui date de 2004 !</p> <p>11. Croissy-Beaubourg Le Petit-Parc de Croissy voit sa population de crapauds commun migrer chaque année pour aller se reproduire dans l'étang de Beaubourg, protégé par un arrêté de protection du biotope. Il conviendrait que la communauté d'agglomération de Paris Vallée de la Marne prévienne les aménagements nécessaires à la migration de ces animaux protégés</p> <p>12. Cas particulier de l'aménagement des ports fluviaux</p> <p>12.1 Projet HAROPA Rives de la Seine 91/94 Sur la commune de Vigneux-sur-Seine, en rive droite de la Seine, il est envisagé la construction d'un port sur un site d'une surface de 248 ha. La quasi-totalité de la zone d'étude située au nord de la voie ferrée mérite d'être incluse dans le recensement ENS. Il faut cependant exclure les zones cultivées. L'endroit figure en zone humide dans l'inventaire des espaces naturels sensibles de l'Essonne. Les continuités écologiques le long de la Seine sont interrompues par des aménagements qu'il faudra effacer. Un étang, ancienne gravière, occupe le site à son extrémité sud-est. Il est relié à la Seine par la Fosse Montalbot. La zone est riche en faune et flore protégées, on y trouve par exemple la cuscute d'Europe (Cuscuta Europaea) et des taxons de nombreux autres genres. Ce sont aussi des terrains qui constituent un réservoir important de biodiversité. Il faut donc souligner les difficultés d'aménagement d'un site, dont il ne faudra de toutes façons</p>

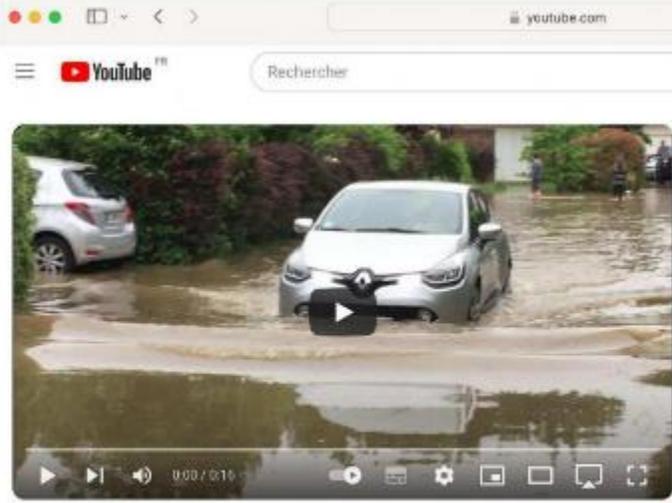
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>n'aménager qu'une petite partie. Sans oublier le projet de pont sur la Seine et les impératifs liés à l'important zone d'expansion des crues on peut se demander si le projet est réalisable.</p> <p>13. Les arbres isolés, les haies et les boisements L'OR 17 précise que << les espaces boisés et les espaces naturels doivent être préservés de toute nouvelle urbanisation, y compris s'ils ne figurent pas sur les cartes réglementaires du SDRIF-E. Cette orientation s'applique sans préjudice des dispositions du code forestier et du code de l'environnement permettant sous conditions la réalisation de certaines opérations dans ces espaces. >> L'OR 19 prévoit que : << Les opérations, constructions, ouvrages, infrastructures et installations autorisés le cas échéant dans les espaces naturels et les espaces boisés (OR 17 et 18) sont organisés dans le respect des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E dès lors qu'ils consomment ou artificialisent des espaces naturels ou espaces boisés au sens de la législation en vigueur>> L'OR 18 liste strictement les installations et infrastructures pouvant être autorisées à titre exceptionnel Le rapprochement de ces deux orientations réglementaires ne permet pas explicitement de sécuriser un Plan Local d'Urbanisme ou un Schéma de Cohérence Territoriale qui planifierait des intensifications au sein de l'enveloppe urbaines dans laquelle se trouvent des espaces naturels. Nous demandons une protection systématique de ces espaces boisés et naturels. Nos concitoyens attachent grande importance à la protection des arbres isolés, des haies et des boisements, il importe que les documents d'urbanisme le fassent également.</p> <p>14. Les déviations routières La communauté de commune de Coulommiers demande que plusieurs projets de déviation routières soient inscrits dans le SDRIF-E. Il n'y a pas lieu de répondre favorablement à ces demandes dès lors qu'aucun de ces projets (contournement de Coulommiers/Mouroux ; déviation de Maisoncelle-en-Brie ; déviation de Chailly-en-Brie) n'a fait l'objet des concertations préalables obligatoires.</p> <p>15. Remarques La réponse à l'enquête publique sur le projet de SDRIF-E n'est que partielle, l'analyse de plusieurs cas locaux particuliers devraient être considérés, ce qui ne doit pas empêcher de prendre en compte la demande générale des habitants de la Région Ile-de-France qui voudraient voir l'urbanisation diminuer.</p> <p>16. Conclusions Un avis défavorable est à émettre. La conférence régionale de gouvernance de l'artificialisation des sols (CRG) n'a pas encore été réunie en Ile-de-France. Sa constitution est en cours, sur la base des recommandations émises par le ministère de la transition écologique en fin décembre 2023.). Les associations représentatives de collectivités n'ont pas encore toutes fait connaître leurs représentants. Lorsque tous les membres auront été désignés, la constitution de cette conférence pourra être actée par le Conseil Régional. Cette conférence pourra alors, nonobstant l'arrêté ministériel, définir précisément les projets mis en œuvre ou non, sans avoir à considérer le porter à la connaissance du 30 octobre 2023 du préfet de Région. Arnaud PEYROT</p>
Mail 7370			X														<p>M. Emmanuel QUILLASI de Vienne, a écrit : Je suis opposé à la 2x2 voies dans les Yvelines, la liaison RD30-RD190 Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artificialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.</p>
Mail 7371			X														<p>Une Anonyme de Argenteuil, a écrit : La coronapiste de Bezons à Neuilly par la Défense a été maintenue et c'est une bonne idée. Les berges de Seine</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	à Nanterre, Epinay et St Denis sont cyclables et elles sont bien utiles. Mais à Argenteuil l'entreprise Fayolle et la mairie ont coupé l'accès aux berges et la D311 n'est toujours pas cyclable et son aménagement est même menacée par un projet immobilier du passé .. en zone inondable
Mail 7372			X														M. Xavier COSTIL de Courdimanche, a écrit : Non à L'A104 bis Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !
Mail 7373			X														Un Anonyme de Vincennes, a écrit : La maîtrise du développement urbain doit absolument tenir compte du développement des mobilités. La « productivité » de l'espace public en surface est forcément limitée avec la priorité donnée aux mobilités douces (notamment le vélo) et à la végétalisation. La mobilité souterraine doit nécessairement prendre une place accrue. A cet égard, les orientations réglementaires 125 à 127 paraissent tout à fait pertinentes et salutaires. En ce qui concerne l'Est parisien, le prolongement de la ligne M1 paraît essentiel en termes d'inclusion de quartiers à Vincennes, Fontenay-s-B et Montreuil, de connectivité avec les nouvelles lignes du Grand Paris Express et de résilience de la ligne RERA (la 1ère ligne en Europe, à la limite de la saturation).
Mail 7374						X											Un Anonyme a écrit : Observations projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France environnemental (SDRIF-E) Vous trouverez en pièce-jointe de ce mail, les courriers d'observations dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de SDRIF-E. Ces courriers, au nombre de 4 concernent les sites Rosny 2, Parly 2, Ulis 2 et Vélizy 2. Ils ont été également tous déposés sur la plateforme ce matin et s'agissant de Rosny, il a été également déposé en main propre en mairie du 14e arrondissement de Paris jeudi 14 mars. Bien cordialement et à disposition si besoin. Giulia PERNASenior Développement Manager // Directrice de Programmes Retail France7 place du Chancelier Adenauer75016 Paris / France E. giulia.perna@urw.comM. Part of the Unibail-Rodamco-Westfield Group - urw.com (Sont joint les mails 7357, 7360, 7365, 7368)
Mail 7375						X											Mme Elsa MICHEL de Feucherolles, a écrit : Davron, parcelles ZB 121 et ZB 123 Nous n'avons pas besoin d'une nouvelle zone d'activités à Davron. Le projet met en outre en péril la plantation d'un tout jeune verger bio et risque de faire augmenter le trafic routier sur la RD 307 qui est déjà bien chargé. Stop à l'artificialisation des sols sur la communauté de communes Gally Mauldre !
Mail 7376			X														M. Vincent JOLY de Clef-Vallée-d'Eure, a écrit : 104bis. Merci de respecter l'environnement, je suis opposé à ce projet
Mail 7377			X														M. Philippe HUGONOT de Montbéliard, a écrit : Opposition à la construction d'une route. Il faut arrêter de bétonner la nature qui nous nourrit car un jour nous

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7378			X														souffrirons de famine faute de surfaces cultivées. Une Anonyme de Nice, a écrit : Concerne BIP du SDRIF-E Une forte pollution atmosphérique et sonore : le BIP menacerait la santé et la qualité de vie des habitants ! Le projet impacterait fortement la santé de 124 000 Franciliens, habitants des quatre villes situées le long du tracé (Groslay, Sarcelles, Garges, Arnouville). La pollution atmosphérique est responsable d'un décès sur dix en Ile-de-France. Selon des études épidémiologiques, la pollution de l'air à proximité aux grands axes routiers provoque : de l'asthme et des troubles de la fonction pulmonaire ; des pathologies cardiovasculaires (infarctus aigu du myocarde...) ; la survenue de leucémies chez l'enfant ; une diminution de l'espérance de vie ; un retard cognitif et le développement de maladies neurodégénératives. Le bruit de l'avenue du Parisis s'ajouterait avec celui des survols aériens de Roissy, qui dépasse déjà les seuils recommandés par l'OMS. Le tracé du BIP passe dans la zone C du Plan d'exposition au bruit de Roissy Le bruit est la seconde cause de morbidité environnementale derrière la pollution atmosphérique. Elle augmente les maladies cardiovasculaires, le diabète, l'obésité, provoque des troubles du sommeil ainsi que des perturbations de la santé mentale et des systèmes immunitaire et endocrinien.
Mail 7379			X	X			X										Une Anonyme de Villiers-sur-Orge, a écrit : On ne peut établir un SDRIF qui se dit écologique et continuer à vouloir développer des projets autoroutiers tel que l'A104 bis au détriment des espaces verts et des populations. 70 000 logements par an : dans toutes les banlieues parisiennes les constructions ne cessent de pousser jusqu'à investir le moindre recoin. Les moindres maisons individuelles sont remplacées par des logements collectifs, Aux abords de la N20, axe routier saturé de poids lourds, des logements sont construits aux bords de cet axe avec des fenêtres au niveau du bitume (ex. Montlhéry,) Avec l'objectif de 70 000 nouveaux logements / an, les promoteurs vont s'en donner à cœur joie. Comment envisager un cadre de vie serein ?
Mail 7380				X													Une Anonyme de Saint-Thibault-des-Vignes, a écrit : Le projet de SDRIF E prévoit une zone d'urbanisation sur la commune de St Thibault des Vignes de 10 ha alors que le Maire en prévoit bien plus. Je soutiens cette approche de ne pas plus urbaniser qui est bien entendu contestée par notre Maire et soutenue par la communauté d'agglomération. Cette commune doit revoir à la baisse ses vellétés d'imperméabilisation des sols et de destruction de zones vertes. Le SDRIF E ne doit pas être modifié sur ce point et ne pas suivre la voix du Maire.
Mail 7381																	Le CONSEIL SYNDICAL ASL VALCHEVREUSE a écrit : SDRIF-E - enquête publique - observations de l'ASL VALCHEVREUSE (78460-CHEVREUSE) 1. Situation de l'ASL et enjeux L'ASL VALCHEVREUSE administre une résidence composée de 60 maisons et de parties communes, dont notamment des espaces verts, voiries et ouvrages grevés de servitude conventionnelle de passage public. Un transformateur EDF d'intérêt général (alimentation de l'éclairage public municipal depuis 2008/2009) est également situé sur son périmètre en cœur de résidence. Cet ensemble immobilier a été construit sur la commune de Chevreuse à la fin des années 1970 sur les berges de la rivière Yvette et du canal de l'Yvette. Ces deux cours d'eau se rejoignent au cœur de la résidence. Les maisons n'ont pas de sous-sol et certains pavillons ne sont qu'à quelques mètres des berges. Voir carte de la résidence ci-dessous extraite du cadastre :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>La quasi-totalité de ces maisons est située en zone à risque d'inondation (seules 4 maisons en limite Nord de la résidence sont localisées hors de cette zone). Une partie des maisons de la résidence est également localisée à proximité immédiate d'une zone humide partiellement inondable en rive droite de la rivière Yvette. Voir carte de la résidence ci-dessous extraite du Plan Local d'Urbanisme : la résidence Val Chevreuse correspond à la zone « UB », le périmètre de zones soumises à risques d'inondation est indiqué par les hachures bleu ciel, la zone humide correspond au secteur Sud légendé en étoiles bleues,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	 <p>Construite en limite Est de la commune de Chevreuse, la résidence est localisée à proximité de la ZNIEFF des « Prairies inondables de Coubertin » (identifiant national : 11Q001683)7, dont le « cortège ancien de prairies humides compte parmi les espaces prairiaux les plus vastes et les mieux conservés de toute la Vallée de l'Yvette » selon le MNHN.</p> <p>Le portail national « Géorisques » confirme le risque d'inondations pour les adresses respectives des maisons avec une exposition aux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « crue à débordement lent de cours d'eau » • « crue torrentielle ou à monter rapide de cours d'eau » <p>Le risque de débordements par remontées de nappes est également signalé (indication de fiabilité FORTE). Au cours des dernières années, l'exposition de la résidence à ce risque s'est confirmée lors de plusieurs grands épisodes d'inondations à Chevreuse en 2016, 2018 et 2021 qui ont été reconnus par des arrêtés de catastrophe naturelle (voir portail Géorisques).</p> <p>A ce jour, aucune maison de l'ASL n'a jamais été sinistrée mais les épisodes n'ont pas été sans conséquences pour l'ASL dont le cœur a été particulièrement inondé en 2016 lors d'inondations qui ont éprouvé toute la Vallée de Chevreuse, voir capture d'écran ci-dessous (vidéo YouTube) :</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p data-bbox="1265 965 1937 1109"> Val Chevreuse inondation 31 mai 2016 Stephane Guillemot 308 vues 1 juin 2016 Rue de l'Yvette chevreuse inondation historique </p> <p data-bbox="1075 1117 2161 1197"> Les berges en parties communes de la résidence ont, elles, été alors submergées et un chantier de génie végétai mis en œuvre en 2015 aux frais de l'ASL (50 000 euros) pour l'entretien et la consolidation des berges a été emporté et dû être entièrement repris à l'été 2016 par l'entrepreneur en charge de ce chantier. </p> <p data-bbox="1075 1197 2161 1364"> 2. Demandes de l'ASL VALCHEVREUSE Si les maisons de la résidence Val Chevreuse ont jusqu'ici été épargnées lors des épisodes de crue, l'évolution climatique générale observée avec des épisodes pluvieux brutaux et intenses fait redouter des scénarios moins heureux dans le futur autour desquels fa Cour des comptes a lancé fin 2022 une alerte importante dans son rapport sur « la prévention insuffisante du risque d'inondation en Ile-de-France »3. Pour mémoire ce rapport pointe notamment une gravité du risque en Ile-de- France qui est insuffisamment prise en compte et le caractère encore bien limité des actions de prévention. </p> <p data-bbox="1075 1364 2161 1460"> Outre l'enjeu du dérèglement climatique, l'exposition au risque d'inondation paraît en l'occurrence renforcée en Vallée de Chevreuse par l'urbanisation importante du secteur ces dernières années : le développement de constructions nouvelles et d'équipements liés (parkings en enrobé bitumineux notamment) conduit à une artificialisation de bien des terrains naturels où les eaux de pluie ne peuvent désormais plus s'infiltrer. </p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Or le SDRIF-E prévoit un potentiel de construction encore renforcé pour la commune de St Rémy- lès-Chevreuse du fait de son statut de « polarité de la couronne » d'une part, et de la présence d'une gare d'autre part. L'ouverture de ces possibilités d'extension urbaine non cartographiées est une source d'inquiétude pour l'ASL Val Chevreuse dans la mesure où elle est située dans le périmètre des 2 kilomètres autour de la gare de St Rémy. Le développement de programmes immobiliers dans ce secteur majorerait inévitablement le risque d'inondation. Il paraît important localement que les terres existantes soient préservées pour que leurs fonctionnalités (infiltration des pluies) soient maintenues. En convergence avec l'avis émis par l'EPAC (association agréée à St Rémy-lès-Chevreuse) dans le cadre de cette enquête publique, nous demandons que les espaces naturels ouverts le long de l'Yvette, et tout particulièrement la ZNIEFF de Coubertin, soient intégrés à l'armature verte. Plus généralement, nous rejoignons l'observation n°3 émise par l'Union des Amis du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse relative à la protection contre les inondations en demandant qu'il n'y ait pas d'urbanisation de nouveaux secteurs en zone inondable pour tous les types d'inondations (voir page 4 de l'avis de l'UAP). Enfin, en tant que voisins d'une zone humide régulièrement inondée par ruissellements et débordements, nous appuyons la demande formulée par l'association France Nature Environnement Ile-de-France pour les zones humides et zones d'expansion de crue : la préservation de ces zones apparaît comme essentielle et leur cartographie spécifique mérite d'être menée pour que leur préservation soit opposable (voir page 8 de la contribution ?).
Mail 7382			X														M. Annick LEVEAU de Colombes, a écrit : Avis défavorable au projet de déviation RN88 entre Saint-Hostien et Le Pertuis Ce SDRIF-E est à revoir car les cartes sont incohérentes avec la réalité du territoire. En effet les pastilles sont parfois placées à des endroits ne correspondant pas à la nature du terrain. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.
Mail 7383			X														Mme Sylvie DUJARDIN de Roanne, a écrit : Opposition à la 2x2 voies dans les Yvelines, la liaison RD30-RD190 ou A104Bis, Citoyenne d'une autre région, je suis sensible aux questions d'écologie. Les routes sont intéressantes quand elles sont utiles mais dangereuses quand elles génèrent des nuisances pour les humains (bruit, pollution. ..) pour la faune, la flore, les espaces naturels tels que rivières, marais....
Mail 7384			X														Mme Aïna CHAUVEAU de Saint-Lucien, a écrit : Projet 2 x 2 voies SDRIF-E / RD 30-RD 190 ou A 104 bis Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20 % les surfaces artificialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36 % en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0 % en 2050, il vous faudrait baisser de 64 %. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Parisis) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Par ailleurs il est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Enfin, des zones protégées comme l'île Nancy à Andrésy ne doivent sous aucun prétexte être affectées par les pollutions chimique et sonore dues à la construction et à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7385			X														l'utilisation de cette nouvelle route. Il faut retirer le projet de 2 x 2 voies ! Une Anonyme de Paris, a écrit : Conserver plus de terre svp Bonjour Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Je ne comprends pas d'ailleurs que vous mainteniez les projets routiers alors que votre trajectoire de baisse des artificialisations ne permet pas d'atteindre le ZAN en 2050
Mail 7386			X														Une Anonyme de Bois-d'Arcy, a écrit : Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrézy, île si riche en faune ornithologique. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.
Mail 7387			X									X					M. Philippe TELLIER de Voisins-le-Bretonneux, a écrit : Vers une meilleure prise en compte des continuités écologiques Le SDRIF devrait interdire l'aménagement d'infrastructures de transport au milieu des espaces naturels, agricoles et forestiers, sous peine de fragmenter les habitats faunistiques et floristiques de façon quasi irréversible. Les zones urbaines naturelles et les végétaux isolés (arbres, alignements) devraient avoir leurs propres pastilles de repérage avec un règlement détaillé de conservation. Un programme de renaturation devrait être engagé sur les corridors, toutes les trames, régionales ou locales. La ligne 18 ouest du GPE va réaliser une saignée sur le plateau de Saclay en consommant 22 ha de luvisol, une terre très fertile que personne ne saura refaire ; en plus de compromettre une autonomie alimentaire, cela entraînera par son mitage, ses nuisances et ses coupures un handicap économique d'exploitation agricole de 80 ha ; la saignée entre Massy et St Quentin en Yvelines fermerait la totalité des corridors N-S de circulation faunistique, coupant définitivement les échanges entre les forêts de Versailles et de Rambouillet, appauvrissant encore plus la biodiversité déjà exsangue du plateau.
Mail 7388				X													Un Anonyme de Les Essarts-le-Roi, a écrit : Besoins en Logements : revoir les hypothèses prises en base, issues de la Loi du Grand Paris, qui avait fixé en 2010 un taux de production annuel de 70 000 logements. Cet objectif déjà obsolète aujourd'hui le sera d'autant plus en 2040 ! La population francilienne estimée à plus de 12 Millions d'habitants n'a augmenté en moyenne annuelle que de 25 000 habitants, soit + 0,2% par an entre 2018 et 2023 (+0,7% de solde naturel et -0,5% de solde migratoire). Chiffres INSEE 2023 https://www.insee.fr/fr/statistiques/6968304 La Région ne s'est pas dotée en amont du SDRIF-E d'une hypothèse ou d'un objectif d'évolution de la population qui aurait permis de reconstruire un besoin en logements cohérent. En l'absence, il n'est pas absurde de penser que : - un solde migratoire négatif puisse perdurer entre l'IdF & les régions en liaison avec les écarts de qualité & de coût de la vie. - un solde naturel puisse décroître avec la baisse constatée de la natalité et le vieillissement naturel de la population. Ce phénomène de solde migratoire négatif de l'Id France pourrait également s'amplifier selon : - l'installation durable de la montée en puissance, post pandémie, du numérique & du télétravail (impact réseau TGV) et de la dynamique de croissance économique des régions elles-mêmes. - des objectifs SDRIF-E contre-productifs de poursuite, voire

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	d'intensification, de l'étalement urbain. Seule région de France avec plus de départs que d'arrivées, la population de la région IdFrance pourrait décroître à l'horizon 2040 ! A cette vision calée sur une stricte dynamique de population (ratio entrants/sortants), il faut évidemment tenir compte de la situation actuelle de l'IdFrance en termes de mal logement et de manque de logements disponibles, à la vente ou à la location. Il conviendrait d'intégrer dans un plan global les 400 000 logements vacants, dont ceux vacants par rétention, qui pourraient être mobilisés en priorité, sans oublier les locations Airbnb abusives contre lesquels des communes de plus en plus nombreuses commencent à agir. Dans un raisonnement au pire où la croissance se poursuivrait au rythme actuel constaté jusqu'en 2040, soit près de 25 000 habitants par an, cela reviendrait à un besoin d'un ordre de grandeur de 12 à 13 000 logements par an, très éloigné de l'hypothèse actuelle prise en base par le SDRIF-E de 70 000 logements par an. Nous ne prétendons pas nous substituer aux services compétents en la matière, l'objectif de ces quelques lignes visent à montrer qu'une autre approche est possible. Nous demandons une révision en profondeur du SDRIF-E sur le logement pour qu'il intègre : ? un objectif réaliste en besoin de logements, limité à 13 000 logements par an, ? la diminution, corrélativement, du besoin en surfaces foncières destinées aux logements neufs, ? une mobilisation prioritaire des logements vacants par rétention (inclus les locations Airbnb abusives), ? des actions régionales supplémentaires de soutien à la réhabilitation de logements anciens (en plus celles de l'état), ? des aides régionales à la déconstruction / reconstruction, en alternative à une réhabilitation impossible ou trop coûteuse.
Mail 7389			X														Une Anonyme de Andrésy, a écrit : Habitante d'Andrésy, je suis contre le projet routier RD30–RD190 pour tous les impacts liés à ce dernier sur l'environnement faune, flore et les habitants comme les nuisances sonores. Les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. Le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44.000 v/j, génère un niveau sonore dépassant les niveaux admis par l'OMS. Donc non à toute pollution engendrée par ce projet.
Mail 7390					X											X	Un Anonyme de Les Essarts-le-Roi, a écrit : Absence des Parcs Naturels Régionaux d'Île-de-France, existants ou à venir, dans le Projet actuel du SDRIF-E Les PNR franciliens sont des territoires classés pour la richesse de leur patrimoine naturel et culturel. Ils constituent potentiellement une couronne verte autour de la zone la plus densément peuplée de l'IdF et devrait avoir un rôle important à jouer dans un aménagement durable du territoire francilien. Bien pilotés, ce sont de potentiels réservoirs de biodiversité qui offrent aux visiteurs (habitants des zones les plus fortement urbanisées & touristes) à la fois un poumon vert, la beauté des paysages, la diversité des espaces naturels. Deux projets de Parcs devaient compléter le réseau régional : Brie et deux Morin et Bocage gâtinais en plus des 4 PNR existants (Haute Vallée de Chevreuse, Vexin français, Gâtinais français et Oise-Pays de France). Ensemble, ce réseau de Parcs était censé concrétiser une ambition régionale pour un aménagement et un développement durable. Force est de constater que les Parcs Naturels Régionaux sont absents du projet d'aménagement régional (PAR) et aucune carte des PNR franciliens ne figure dans le SDRIF-E arrêté. ? Nous demandons d'ajouter la carte des PNR franciliens ainsi que les projets en cours, en termes d'extension (Haute Vallée de Chevreuse) ou nouveaux (Brie & Deux Morins ; Bocage Gâtinais)
Mail 7391								X									Un Anonyme de Les Essarts-le-Roi, a écrit : Maîtriser l'artificialisation des sols – Justification d'artificialisation de nouvelles terres vierges, naturelles, agricoles ou forestières Dans le SDRIF-E actuel, le « droit à artificialiser » ne semble faire l'objet d'aucune contrainte, d'aucun enjeu pour autant que l'on rentre dans une volumétrie préalablement accordée. Là encore, il faut changer de paradigme et challenger fortement les décideurs et les entrepreneurs sur le choix des sites. ? Nous demandons

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	qu'à chaque nouvelle demande d'artificialisation (y compris dans les volumétries précédemment accordées) d'imposer via les SCoT et PLU/PLUI la constitution d'un dossier justificatif présentant l'état des lieux des sols déjà artificialisés disponibles et expliquant le besoin d'artificialiser de nouvelles terres.
Mail 7392			X														Mme Julia MENDES de Les Mureaux, a écrit : Je suis contre l'A104 car elle ne répond pas aux besoins des riverains, elle va au contraire polluer la respiration, la vue et l'ouïe des populations sur le territoire. De plus les espèces animales et végétales vont être mise à mal dans leur lieu d'habitat naturel (ce qui a déjà commencé avec la déforestation de certaines zones). Le coût de cette autoroute est très élevé, les populations vont payer pour un projet dont ils ne veulent pas ! Ce projet contribue à l'augmentation des catastrophes naturelles (inondations, canicules, incendie...) par sa participation au dérèglement climatique. En vous remerciant pour votre intérêt porté à ce témoignage, Julia Mendes
Mail 7393	X						X										Un Anonyme de Coubron, a écrit : Nous avons le regard local de responsable une emprise foncière importante (13000.m2) permettant de structurer le cœur d'un village ancien, COUBRON (93470).Après de nombreux contacts liés à l'étude de projets de développements fonciers, et maintenant subordonnés à l'élaboration d'un plan local d'urbanisme intercommunal (EPT Paris grand Est) ainsi que diverses questions actuelles relatives à un projet discuté avec notre commune (perspective admise lors de réunions de mairie) durant cinq années servant l'intérêt général communal ou intercommunal, (résidence service senior permettant un maintien au domicile de personnes âgées selon les orientations des ARS), nous avons appris qu'il semble que les études d'urbanisme et zonages liés ne prennent peu en compte l'existant ,ses fonctionnalités et perspectives liées issues probablement de leurs raisons de développement. La qualité des territoires doit pouvoir servir des habitants nouveaux profitant d'espaces et d'un équilibre local. Beaucoup de constats aux fins d'études de zonage règlementaire semblent donc ne relever que de simples estimations à partir de photographies aériennes ou de motivations éloignées de l'optimisation d'un équilibre urbanistique' urbanisme est une matière intéressante. Elle doit être exhaustive de l'existant afin d'analyser puis développer des fonctions partant des territoires afin de n'en pas déséquilibrer les usages et perspective simples immédiates. La prospective est importante mais seulement si elle part d'éléments concrets pour ne pas s'abstenir d'un développement local naturel puisqu'ainsi équilibré. Les documents fournis à l'enquête publique sont difficile à étudier avec peu de temps, même avec la meilleure volonté pour un représentant de propriétaire de 13 000 m2 en cœur de villageois seul délai de 45 jours rendait incertaine la prise de connaissance de cette enquête est pour cette raison que nous souhaitons en fin de délai, brièvement émettre les observations suivants :1) aucun contact n'a été permis malgré nos demandes auprès des autorités communales afin d'intégrer exhaustivement l'existant de notre parcelle pour une étude servant l' urbanisme local pour servir la Région.2) ce n'est que fortuitement, malgré de nombreux contacts en Mairie de la Commune de Coubron, qu'il ne nous a été possible de découvrir un affichage seulement cette semaine sur l'enquête publique du SDRIF après celle du SCOT que nous n'aurons pas vue tout comme l'élaboration d'un PLUI par l' EPT Paris Grand Est-ce un projet pour l'horizon 2040 devrait probablement permettre une information de propriétaires concernés et /ou une consultation directe préalable ?3) Même dans le but d' une anticipation d'un changement climatique, la re naturalisation de zones ne devrait concerner que des sites fortement urbanisés. Dans les endroits "ruraux sur bords" concernée par ce nouveau schéma directeur, les principes d'équilibres devraient demander préalablement une étude exhaustive au sol des développements et une réflexion approfondie d'urbanisme pour.la préservation et là. Vie sociale des cœurs de village. En centre-ville, la mixité de voiries de desserte et d'espaces d'identités structurantes pour l'urbanisme, nous semblerait nécessiter un zonage exhaustif et précis respectant fonctionnalités de l'existant ainsi que

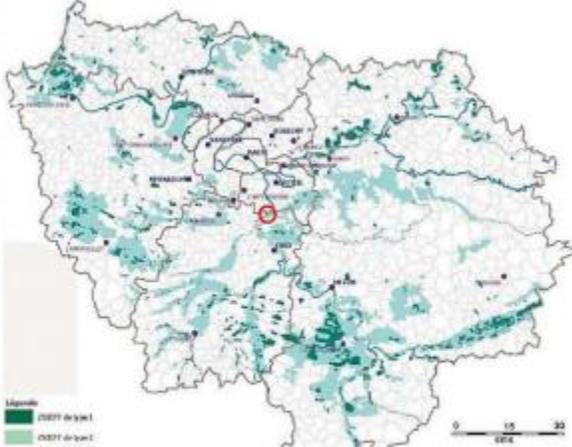
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	préservation d'éléments remarquables structurants. Nous souhaiterions que soit prévu au schéma directeur la possibilité d'aménagement de parcelle de surface importante. Cela afin de permettre l'optimisation de la répartition d'implantation pour intérêt général en zone urbaine pour une commune rurale.4) Un bilan régional, une moyenne d'occupation des espaces par nature au sein d'une région urbaine dense ne devrait pas impacter les possibilités de développement harmonieux du centre d'une commune constatée rurale pour ses espaces naturels. Souhaitant servir, avec tout mon respect pour votre action Olivier Pipo Parcelle B2388Commune de CoubronEx.propriété la Pelouse puis la Genthomière
Mail 7394							X							X			Une Anonyme de Mantes-la-Ville, a écrit : J'exprime mon désaccord pour le lieu de cette construction envisagée : - À proximité d'établissements scolaires- Face à des habitations privées dans un cadre résidentiel- Sur un terrain agricole-Près d'infrastructures sportives- Face à la récente médiathèque municipale- À quelques mètres de 2 lieux de résidences pour personnes âgées Il apparaît évident que cet emplacement est inapproprié.
Mail 7395			X			X		X									M. Gerald HEULLUY de Montgeron, a écrit : Remarques sur la stratégie de développement du secteur situé en bord de Seine, commune de Vigneux-sur-Seine - Haropa et Franchissement de la Seine Vous trouverez ma contribution en pièce jointe Remarques sur la stratégie de développement du secteur situé en bord de Seine, sur la commune de Vigneux-sur-Seine, en lien avec un territoire plus large autour de Athis-Mons, Villeneuve-Saint-Georges, Montgeron.
																	 <p>Rappel des enjeux du SDRIFe La Région Île-de-France a, par délibération du 17 novembre 2021, initié la révision du SDRIF approuvé te 27</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>décembre 2013 avec l'ambition d'en renforcer la dimension environnementale, comme annoncé lors de la Cop régionale de septembre 2020 tout en gardant à notre région son attractivité et son potentiel économiques sans équivalent sur le continent. Élaborer un SDRIF- Environnemental (SDRIF-E) à horizon 2040, c'est donc concevoir une planification régionale renouvelée qui réponde aux exigences sociales, économiques et territoriales de l'Île-de-France, tout en intégrant dans ses choix d'aménagement l'urgence des défis environnementaux globaux. Dans un contexte incertain, le SDRIF-F définit la trajectoire collective à emprunter pour répondre à ces défis et bâtir une Île-de-France où la qualité de vie est un enjeu central. La transformation du modèle de développement régional repose sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • deux principes transversaux ; la sobriété et le polycentrisme ; • cinq priorités thématiques : l'environnement, la gestion des ressources, le développement économique, les mobilités et les cadres de vie. <p><u>Analyse des documents</u> Les différentes cartes jointes au projet de SDRIF-e, indiquent pour le secteur de Vigneux-sur-Seine, des stratégies de développement qui s'opposent. S'il peut apparaître pertinent de développer une activité économique sur ce vaste territoire en bordure de Seine (170ha et 240ha en comptant le lac Montalbot) ; La question est de savoir, sur quelle économie est basée cette activité, comment répond-elle aux enjeux environnementaux et quel cadre de vie elle apporte aux populations du territoire. L'idée de réaliser une activité industrielle, en l'occurrence, un port pour HAROPA et une usine d'hydrogène, comme il est indiqué sur deux des cartes (carte « Maîtriser le développement urbain » et carte « Développer l'indépendance productive régionale ») et dans les documents annexes, semble en total contradiction avec les critères et orientations nécessaires à l'implantation d'un tel équipement et exigées par le SDRIF-e (OR119) ; OR 119 Au regard des installations portuaires actuelles approchant de la saturation, de nouvelles emprises en bord de voie d'eau doivent être recherchées. Elles doivent disposer d'accès routiers adaptés, être capables d'accueillir des capacités logistiques significatives et intégrer l'objectif de sobriété foncière. Les ports d'intérêt régional et ceux d'envergure nationale ou internationale doivent disposer d'embranchements ferrés ou pouvant être embranchés. Ces embranchements seront, autant que possible, favorisés pour les ports urbains, qui constituent des sites d'intérêt territorial. Le premier critère ne peut être respecté, car le site n'a aucun accès routier adapté à l'implantation d'une installation portuaire. Seul l'accès ferroviaire est imaginable. La création d'un port nécessiterait de développer une « capacités logistiques significatives » de plus de 100ha sur des espaces naturels et des terres agricoles, contraire à « l'objectif de sobriété foncière » exigé dans les orientations du projet de SDRIF-e. * Au sens du SDRIF-E, la sobriété foncière désigne les différentes stratégies d'aménagement du territoire visant à limiter au maximum la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers et qui, d'une manière plus globale, sont attentives à la protection des sols et de leurs fonctions, qu'ils soient ou non situés dans l'enveloppe urbaine. La sobriété foncière cherche à répondre à l'ensemble des besoins urbains à partir de l'optimisation des espaces déjà urbanisés (densification, renouvellement urbain, etc. L'installation d'une activité portuaire induirait des flux logistiques importants et le déplacement de nombreux personnels, dans un secteur où la circulation motorisée est déjà saturée. Elle nécessiterait de fait, la création</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>d'infrastructures routières considérables, sur un des rares sites naturels et de terres agricoles encore préservés dans ce secteur.</p> <p>Il faut bien entendu corréler cette intention d'implantation d'un site industriel portuaire, avec un projet de liaison routière entre le plateau d'Orly et (à plaine de la Seine à Vigneux et Montgeron).</p> <p>Une telle Infrastructure routière qui ne pourrait se réaliser qu'au dépens de la destruction d'espaces naturels importants à Vigneux comme à Athis-Mons, ajouterait un flux de véhicules considérables dans un secteur où les infrastructures routières existantes sur les deux rives de la Seine sont depuis des années saturées.</p> <p>En revanche, il est aussi indiqué également dans le projet SDRiF-e, à la fois sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » et sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » de maintenir ou rétablir les liaisons agricoles ou forestières d'intérêt régional, créer des espaces verts/ou de loisir là aussi d'intérêt régional.</p> <p>Deux orientations de développement opposées apparaissent donc possibles sur ce secteur.</p> <p>Un état des lieux qui devrait orienter une stratégie de développement du site</p> <p>Le site est actuellement un espace naturel arboré et agricole, classé dans le PLU de Vigneux- sur-Seine en Zone N (Zone naturelle à préserver) et Zone Nh (Zone naturelle qui comprend des habitations isolées et des constructions à usage d'équipement), Il est en grande partie en Zone Rouge du PPRI (inconstructible)</p>  <p>Extrait du plan de zonage du PLU de Vigneux-sur-Seine</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>Extrait du plan d'occupation des sols de Vigneux-sur-Seine, 2017 Le site est occupé sur 15ha par une aire de compensation écologique sanctuarisée, liée à la réalisation du tram T12 (voir document ci-dessous).</p>  <p>PARCELLE DE PORT COURCEL</p> <p>Ce site naturel est un des derniers secteurs proches de la capitale à être encore préservé. Il s'inscrit dans une continuité d'espaces naturels et agricoles, encore existants et à préserver qui longent la Seine depuis les grandes plaines agricoles du sud de l'IDF.</p> <p>Ce site constitue une grande armature paysagère* qui occupe une place stratégique dans le lien entre la forêt de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>Sénart, les bords de Seine et l'Arc Boisé Notre-Dame, dans le Val de Marne. Plus de 6000 ha d'espaces boisés qui forment une partie de la ceinture verte boisée de l'IDF. Ce site s'inscrit également comme lien vers le parc interdépartemental des sports de Choisy-le-Roi et Créteil.</p> <p>* Au sens du SDRIF-E, la grande armature paysagère est composée des unités paysagères regroupant une large majorité d'espaces naturels, agricoles et forestiers, entretenant des liens fonctionnels entre eux et avec d'autres espaces similaires. Ces unités sont définies sur base paysagère, c'est à dire qu'elles ont une identité relative à une homogénéité de relief, et/ou de mode d'occupation du sol, et/ou à des limites bien marquées.</p> <p>OR 1 La grande armature paysagère à conforter consiste en des unités paysagères regroupant une large majorité d'espaces naturels, agricoles et forestiers, entretenant des liens fonctionnels entre eux et avec d'autres espaces similaires. L'urbanisation autorisée dans cette armature ne doit pas porter atteinte à la fonctionnalité des espaces ouverts constitutifs de l'armature identifiée sur ta carte « Placer la nature au cœur du développement régional » (production agricole ou sylvicole, dynamiques écologiques liées à la biodiversité, équilibre du cycle de l'eau, écoulement des rivières, maîtrise des ruissellements, qualité paysagère). Cette exigence s'articule avec les orientations réglementaires relatives aux éléments constitutifs de l'armature verte régionale, notamment l'OR 16 concernant les éléments, les espaces et les milieux d'intérêt écologique et paysager dans les espaces agricoles et l'OR 26 concernant les éléments naturels participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau. Les ruptures doivent être évitées, de même que la fragmentation en îlots. Les projets doivent impacter le moins possible les vues principales et les paysages.</p> <p>OR 16 Les espaces dédiés à l'agriculture urbaine doivent être confortés et développés, en tien avec la nécessité d'accroître la place de la nature en ville et le besoin de renforcer la diversité agricole francilienne.</p> <p>Les espaces boisés et les espaces naturels</p> <p>Ces espaces sont constitués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des massifs forestiers publics ou privés, des boisements isolés et des grands domaines boisés, y compris les coupes forestières, tes clairières ainsi que les parcelles à boiser ; * des espaces à caractère naturel (tels que prairies, pelouses caldcôles, landes, platières, tourbières, zones humides - ces dernières étant traitées dans la section dédiée aux espaces en eau-, etc.). <p>Les espaces boisés franciliens permettent une production forestière et sont des espaces essentiels pour ta biodiversité, ils sont également des lieux de ressourcement pour les Franciliens, et des espaces de rafraîchissement. Les espaces naturels, souvent de faible emprise, sont 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.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Carte des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)</p>  <p>Le site s'inscrit dans une chaîne d'espaces naturels encore préservés et de sols non- artificialisés, qui bordent les deux rives de la Seine amont et participent à j' écosystème du corridor écologique induit par le fleuve. Ces espaces naturels qui constituent une trame brune, noire* et blanche* sont en partie composés de terres agricoles entrecoupés d'espaces de loisir et des parcs (Centre de loisir de Champrosay, parc du Port aux Cerises à Draveil, site des étangs des Maizières, Bois des Hautes Futaies de Soisy-sur-Seine, Parc Stanislas Darblay à Corbeil-Essonnes, etc.).</p> <p>*OR 11 La trame brune s'entend comme une continuité de sols non-artificialisés et aux fonctions préservées. Son développement doit être recherché en s'appuyant sur te maintien, voire la reconquête des espaces de pleine terre. Les trames noire, blanche et brune participent à la consolidation de la trame verte et bleue et de la fonctionnalité des écosystèmes</p> <p>*OR 10 Les documents d'urbanisme peuvent également définir une trame blanche. Le cas échéant, elle s'appuie d'une part, sur des zones calmes favorables aux habitants et à la faune sauvage et d'autre part, sur des espaces ou zones où une réduction de la pollution sonore est à rechercher.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	 <p>Carte « Placer la nature au cœur du développement régional » extraite du SDRIF-e, complétée d'une flèche indiquant le lien naturel et écologique à maintenir ou rétablir entre les grands massifs forestiers du territoire, au travers d'un chapelet d'espaces naturels bordant la Seine et en grande partie préexistants.</p> <p>Afin de préserver ces continuités écologiques, agricoles et forestières, le maintien et/ou le rétablissement de ces liaisons dans cette chaîne d'espaces naturels, devraient figurer plus largement sur les cartes du SDRIF-e, entre autres sur celle dénommée « Développer l'indépendance productive régionale »</p> <p>Les espaces naturels, agricoles et de loisir, peuvent aussi être source d'intérêt et de développement économique pour le territoire.</p> <p>Les espaces agricoles existants sur le site de Vigneux, comme la plupart de ceux qui occupent les bords de Seine au sud du territoire, sont en grande partie basés sur une culture intensive, malgré des surfaces relativement petites et mitées, peu appropriées à ce type d'agriculture. Une culture nécessitant une mécanisation des tâches par l'utilisation de machines agricoles, des traitements chimiques comme les engrais, les herbicides, les Insecticides, les fongicides et autres pesticides ; des semences et des plantes sélectionnées génétiquement et un drainage des sols et Irrigation gourmands en eau.</p> <p>Ces espaces agricoles qui sont finalement en situation proche de milieux urbains, devraient évoluer vers une agriculture plus diversifiée et plus proche des besoins locaux et des habitants. Économiquement, le rendement de la culture urbaine est plus important et plus écologique. L'agriculture bio, est adaptée à des espaces plus petits, proche des secteurs urbanisés. Elle est un vecteur d'emplois qui peuvent là aussi être locaux. De plus l'agriculture urbaine intègre une dimension de lien social et pédagogique, pour les habitants et les élèves des écoles environnantes,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p><u>Conclusions</u></p> <p>Ce vaste territoire de 240ha, situé en bord de Seine sur la commune de Vigneux-sur-Seine. Offre une stratégie de développement qui couvre à lui seul les cinq priorités thématiques du SDRIF-e, confortées par la cohérence avec les Orientations Réglementaires (OR).</p> <p>Les Orientations Réglementaires données par le SDRIF-environnemental, vont dans le sens d'une stratégie de développement préservant et confortant la nature même du site et ses caractéristiques d'espace « naturel ».</p> <p>Une stratégie de développement orientée vers l'agriculture, le loisir et surtout la préservation des qualités environnementales et écologiques induites par un espace naturel préservé.</p> <p>- l'environnement,</p> <p>Le développement de ce territoire doit s'orienter largement vers des solutions fondées sur la nature* et la préservation de son caractère naturel, écologique et support de biodiversité, éléments fondamentaux dans la constitution des trames vertes, bleues, brunes, noires et blanches. Des aménagements qui veilleront à préserver l'armature paysagère de la vallée de la Seine Amont, dont le site fait partie intégrante, et mettre en valeur les qualités paysagères de bords de fleuve. Et enfin, apporter aux aménagements cette dimension visible et pédagogique du paysage vivant et changeant, qui évolue au rythme des saisons et aux aléas des crues.</p> <p>*Les solutions fondées sur la nature sont des actions qui s'appuient sur les écosystèmes naturels pour relever les défis que posent les changements globaux (lutte contre les changements climatiques, gestion des risques naturels, santé, approvisionnement en eau, sécurité alimentaire etc.). La préservation et la restauration d'écosystèmes fonctionnels et en bon état écologique vise à assurer leur capacité à rendre un ensemble services écosystémiques, tout en produisant des bénéfices pour la biodiversité. Il s'agit par exemple de la préservation de berges naturelles pour leur rôle de filtration de l'eau et de diminution du risque d'inondations, ou encore de la renaturation d'espaces de pleine terre en ville (infiltration des eaux pluviales, rafraîchissement, etc.)</p> <p>Le caractère naturel et agricole du site, doit favoriser une gestion des ressources locales issues de la terre et le développement d'une économie tournée vers une agriculture urbaine et écologique à fort rendement, pourvoyeuse d'emplois et qui sert les besoins locaux. Une économie territoriale qui ne nécessite que des infrastructures légères et une logistique sobre en CO2.</p> <p>La nature du sol constitué de terres alluviales riches est adaptée au maraichage.</p> <p>Le développement économique pourrait également se tourner vers le loisir, le sport et le tourisme nature et nautique, respectueux de l'environnement, dans la continuité du Parc du Port aux Cerises.</p> <p>La stratégie de développement de ce site doit s'écarter de la tentation d'une économie basée sur l'industrie, à créer de toute pièce, destructrice d'espaces naturels et inadaptée en termes d'infrastructures routières et nécessitant une artificialisation importante des emprises foncières, contraire à sa sobriété foncière, prônée par le SDRIF-e et la loi ZAN.</p> <p><u>Le cadre de vie.</u></p> <p>Ce secteur doit être facteur de lien, fédérer et favoriser des aménités entre et pour les populations du territoire. La création d'espaces de loisir orientés sur la détente, le maraichage (jardins potagers familiaux) et le sport sont adaptés au caractère naturel et compatibles avec la gestion de zones d'expansion des crues de la Seine.</p> <p>La présence sur le site, d'anciennes fermes, pourrait être le support d'espaces pédagogiques contant l'histoire agricole et les fonctions de production alimentaire pour le territoire.</p> <p>Ce secteur doit se préserver de nouvelles Infrastructures routières lourdes d'échelle départementale ou régionale, afin de préserver son cadre de vie, les qualités paysagères du site, la tranquillité de ses habitants et de ne pas</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>surcharger les infrastructures existantes en amont et en aval du territoire. Toutes les études démontrent que la création de nouvelles infrastructures routières induit de nouveaux flux qui engorgent davantage des infrastructures existantes.</p> <p>- les mobilités.</p> <p>En revanche, le secteur doit pouvoir s'équiper d'infrastructures locales afin d'améliorer les déplacements, créant du lien et favorisant les mobilités d'une rive à l'autre de la Seine, comme un pont ou une passerelle traversant la Seine pour rejoindre les deux rives entre Vigneux-sur- Seine et Athis-Mons.</p> <p>Un pont dédié aux mobilités douces et aux transports en communs locaux.</p> <p>Afin de palier à la saturation des infrastructures routières qui pénalisent les déplacements entre les deux rives de la Seine et permettre des liaisons est/ouest moins polluantes et plus rapides, la région devrait favoriser et accélérer le développement des transports en commun structurants comme le tram et le prolongement de la ligne 18 du Grand Paris Express.</p> <p>À des fins d'amélioration de qualité environnementale (lutte contre les gaz à effet de serre, contre la pollution et le bruit), et en cohérence avec les objectifs de sobriété foncière et de mixité des fonctions définis par le SDRIF-E, le réseau de transport francilien doit permettre la mobilité quotidienne des personnes en favorisant le recours aux transports collectifs et aux modes actifs.</p> <div data-bbox="1189 887 2063 1329" data-label="Image"> </div> <p>L'ambiguïté des cartes annexées aux documents réglementaire du SDRIF-e, qui laisserait à penser la possible Implantation d'une installation industrielle d'intérêt régional (pastilles rouges) et d'un équipement portuaire (losange marron) sur plus de 100ha, tout en préservant le caractère naturel du site, les continuités paysagères, agricoles et écologiques et offrant l'opportunité d'aménagements d'espaces de loisirs et de parcs, m'amène à vous demander</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	que soit retiré les deux pastilles rouges et le losange marron, symbole pour l'implantation d'une installation industrielles et portuaire d'intérêt régional, incompatible, au regard de nombreuses OR données dans le SDRIF-e, avec ce site et ses espaces naturelles. Dans une démarche de sobriété foncière et environnementale, ne serait-il pas favorable de moderniser ou agrandir des infrastructures portuaires déjà existante – Port d'Evry ou même l'ancienne installation portuaire de Villeneuve-le-Roi.
Mail 7396					X											X	Un Anonyme de Les Essarts-le-Roi, a écrit : Prise en compte et valorisation des PNR franciliens. En liaison avec les Chartes en cours de révision (Haute Vallée de Chevreuse), les communes des PNR ont pris des engagements de développement durable. ? Mettre en place des restrictions sur les « droits à artificialiser » des Communes incluses dans les PNR.
Mail 7397			X														Mme Nathalie COUÉGNAS de Nogent-sur-Marne, a écrit : Faire des routes est à contre-courant des besoins de notre société et une aberration au regard des enjeux climatiques. L'heure est à la création de pistes cyclables
Mail 7398				X													Mme Anonyme de Clave-Souilly, a écrit : Je suis contre et SDRIF ne prends pas en compte les impacts de bruit généré par les projets inclus dans ce document. STOP sur la construction de logements
Mail 7399			X				X										Mme Léa-Iris POGGI de Fontenay-aux-Roses, a écrit : Le renouvellement de certaines villes importantes, manifestement négligées (Poissy par exemple), doit être une priorité afin de faire de ces communes de véritables centres urbains attractifs évitant la fuite commerciale de ses habitants. Pour cela, autant que possible, les services publics dit de proximité doivent réinvestir les centre villes et les quartiers des communes délaissées via des maisons France Service ou des mairies annexes par exemple. L'esthétique des centres-villes peut être améliorée par l'art via des fresques urbaines et la mise en place d'œuvres de sculpteurs locaux. La création de voies de mobilité douce à travers toute la région - sans discontinuité - améliorera considérablement les échanges entre les différentes zones de la région. Cela permettra de désenclaver un certain nombre de villes situées aujourd'hui en périphérie et accessibles seulement via une autoroute (Bièvre - Paris par exemple). Aujourd'hui beaucoup de communes ne sont espacées que de 20 km mais il est impossible de les relier en vélo. En régions (bassin d'Arcachon et Landes par exemple) il est possible de relier des distances de ce type en vélo sans aucun problème ce qui améliore grandement le cadre de vie et les loisirs. La mise en place du ZAN et du ZEN ne peut pas faire l'économie du "micro projet" qui est le complément des grandes orientations. Il est possible de désartificialiser de nombreux m2 des trottoirs de toutes les communes, il est possible de planter des haies dans beaucoup de petites parcelles, il est possible de faire ressurgir des ruisseaux à des points ponctuels dans beaucoup de communes. Ces micro-projets permettent d'améliorer le quotidien et l'environnement de tous les habitants. Ils doivent être un moyen identifié par le SDRIFE afin que les collectivités agissent au plus proche des habitants.
Mail 7400		X	X														Un Anonyme de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Dans le cadre de l'analyse (complexe) du schéma directeur, je soutien la position d'avis défavorable de l'association le RENARD, d'autant plus sur les points suivant dans le canton d'Ozoir la Ferrière :> Manque de fermeté sur la cohérence des couloirs vert, bleu et brun : il n'est proposé qu'un maintien alors que des obstacles physiques existent sans apparaitre sur les cartes. Et il est dès aujourd'hui envisagé de les supprimer avec de l'urbanisation massive, entre autres de terre agricole, à l'exemple de l'OR7 et secteur Sud N4 à Ozoir la Ferrière.> Besoin en

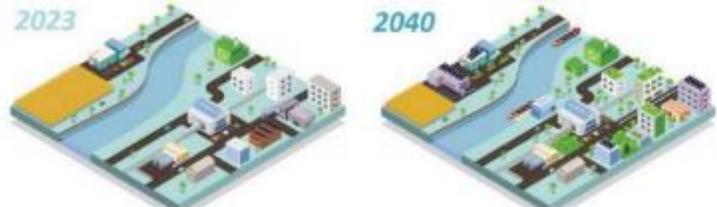
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	réutilisation des zones déjà urbanisé, en état de délabrement, et privilégier des projets qui laisse des jardins (compté comme artificialisé !). à l'exemple de projet d'imperméabilisation des sols en zone déjà régulièrement inondé, en lieux et place de jardin proche du centre-ville.> Réel besoin de développer les infrastructures de transport alternatif, routières et de publique en cohérence avec la ville enclavée aux accès dangereux à vélo (N4, D471, voie ferrée, N104...)> Des espaces verts, boisé, cultures... sont transformés en colline de déchet : quelques années après on marche littéralement à l'air libre sur des gravats de toute sorte verre, métal, poubelles, cendre de déchet brulé... cela dans la bulle maintenir les connections écologiques Les grands axes du Schéma sont intéressant et nécessaire, mais les cas locaux doivent être étudié, voir créé car le maintien ne suffit pas s'ils n'existent pas, pour s'assurer de la cohérence globale.
Mail 7401			X														M. Florent MARTIN de Andrésy, a écrit : Tous les arguments développés dans ce projet vont à l'encontre de la réalité inéluctable : l'infrastructure crée son trafic, génère de la consommation à tous les niveaux d'énergie fossile, qui ne peut à moyen terme qu'être en pénurie Il est prôné partout la transition énergétique et la protection de l'environnement. On fait avec ce projet exactement l'inverse !!Mettons l'argent dans des transports vertueux : transport en commun, ferroviaire... STOP
Mail 7402			X														Une Anonyme de Yerres, a écrit : Projet de piste cyclable rue Pierre de Coubertin à Yerres 91330 Le 20/02/24, j'ai demandé où consulter le projet de travaux prévus rue Pierre de Coubertin, Monsieur le Maire m'a répondu : "aux services techniques municipaux rue du Mont Griffon mais pas avant le mois de juin, pour l'instant les services sont en travail d'étude. « La seule information que je possède figure dans le JOURNAL DES YERROIS de mars 2024 en page 16 dont voici un extrait : "Enfin la continuité du réseau cyclable sera assurée par la création en 2025, de pistes sécurisées reliant la rue Pierre de Coubertin au Chemin Barbara et à la rue Jean Bouin. Dans la foulée, une liaison au Fil Vert. Via le Pont Soweto, sera aménagée. Toute ces réalisations ont été étudiée dans le cadre du "Plan Vélo Communal ainsi que des membres de la société civile (associations cyclistes du territoire)."Au vue des informations dans cet article municipal, j'émet les plus extrêmes réserves car :1) Le chemin Barbare est un chemin piétonnier très apprécié par tous les habitants et qui longe l'importante résidence des Rives de Yerres de plus de 200 logements et commerces ainsi que des écoles maternelle et primaires et est emprunté tous les jours par de très nombreux piétons (parents, nombreux enfants, personnes âgées ainsi que des collégiens venant du collège Guillaume Budé) et quelques vélos et trottinettes. Ce chemin désert également les ateliers municipaux et locaux associatifs venant la rue des Tournelles aux trottoirs étroits avec des passages de camions et voitures et traverse les locaux de cantines et sorties d'écoles maternelle et primaires.2) La rue Jean Bouin avec des trottoirs très étroits pour les piétons. C'est une rue qui longe l'importante résidence des Tournelles où stationnent de nombreux véhicules car ces résidents n'ont pas de parkings souterrains.3) Le projet prévoit la sortie de cette piste cyclable rue Pierre de Coubertin qui est un axe routier très dense à hauteur du feu tricolore avec un trottoir très étroit permettant les sorties de la résidence des Rives de Yerres et accès aux commerces.4) Les séances de travail se sont limitées aux associations de cyclistes et n'en n'ont pas fait participer d'autres personnes comme les piétons, résidents du quartiers des grandes résidences, personnes en situation de handicap, personnes âgées, etc. L'information du projet d'une piste cyclable rue Pierre de Coubertin à la population yerroise concernée a été très tardive (février2024).5) Il existe déjà dans ce quartier des grandes résidences, une piste cyclable située rue du stade qui débouche directement sur la rue Pierre de Coubertin, une autre piste cyclable se justifie-t-elle ? Je demande que le projet d'une piste cyclable rue Pierre de Coubertin à Yerres soit réexaminé en concertation en tenant compte de toutes mes réserves car en fonction des informations portées à notre connaissance et publiées,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	ce projet pourrait être très dangereux pour les piétons, les habitants du quartier des résidences, les personnes âgées et les personnes en situation de handicap car il se situe dans un territoire déjà très dense.
Mail 7403														X			Un Anonyme de Les Essarts-le-Roi, a écrit : Protéger les terres agricoles – Ajouter un critère lié à la qualité agronomique des sols. Dans les cartes réglementaires du SDRIF-E, nous identifions 37 500 hectares de terres agricoles à sanctuariser, soit seulement 7% des 564 000 hectares de surfaces agricoles utiles. D'après l'autorité environnementale, depuis l'approbation du SDRIF de 2013, l'urbanisation est intervenue à 80 % sur des terres agricoles et sans qu'ait été appréciée la valeur agronomique des sols concernés. ? Nous demandons d'ajouter dans l'orientation OR 12 un critère lié à la qualité agronomique des sols dans les choix de localisation des potentiels d'extension (4682 ha non cartographiés pour toute l'IdF ; 120 ha pour Rambouillet Territoires)
Mail 7404				X	X												Mme Hélène SARTHOUT de Le Vésinet, a écrit : Je souhaite ici vous partager mon désagrément quant à la création d'une ZA a Feucherolles. Il est à mon sens fort nécessaire pour la qualité de vie des habitant.e.s et pour la protection de la biodiversité de conserver une zone naturelle en plein développement. En effet j'ai pour projet d'emménager a Feucherolles et suis fort déçue de ce projet. Je découvre en plus que ce projet détruirait un verger en plein développement !!! Nous connaissons aujourd'hui l'impact défavorable de la bétonisation des sols... J'espère de tout mon cœur que mon point de vue sera entendu et pris en compte. Je sais qu'il est partagé par bon nombre d'entre nous.
Mail 7405			X	X				X	X								Mme Christine NEDELEC de Arcueil, a écrit : Contribution SDRIFe FNE Val de Marne Contribution de FNE VAL DE Marne l'enquête publique sur le SDRIFE Au cœur de la région capitale, le territoire du Val de Marne est directement concerné par les axes majeurs du projet de SDRIFE présenté à l'enquête publique : Le polycentrisme, destiné à diffuser le développement sur d'autres pôles que Paris, la sobriété foncière, la réindustrialisation impactent en effet les priorités définies par le département. D'autant que l'enquête publique concernant le PLU de Paris vient de s'achever, le PLUi de Paris Est Marne et Bois d'être autorisé et que la compatibilité des règles d'urbanisme des communes avec le SDRIFE est requise ; le SCOT de la métropole du grand Paris doit d'ailleurs démontrer d'ici 2027 sa compatibilité avec le schéma régional proposé. FNE Ile de France, dont FNE Val de Marne est membre, a déposé sa propre contribution à l'enquête publique sur le SDRIFE, centrée principalement sur la nécessité de respecter l'objectif de - 50% d'artificialisation nette à horizon 2031, de rationaliser l'objectif de production (et non la construction nouvelle) de 70 000 logements par an, la nécessité de sanctuariser les terres agricoles et les espaces naturels et forestiers, de développer la nature en ville et la renaturation, de respecter la séquence ERC (éviter, réduire, compenser) en privilégiant l'évitement; d'autres fédérations départementales (FNE Val D'Oise, Essonne Nature Environnement, Environnement 93, FNE Paris...) ont également déposé des contributions. FNE Val de Marne a déjà défini ses priorités et communique en annexe ses contribution à l'enquête publique sur le PLUi qui résume ses critiques et propositions concernant en particulier le diagnostic, le PADD, le texte central, les OAP et le règlement mais aussi ses propositions de zones à protéger et à renaturer FNE Val de Marne formule les remarques et propositions suivantes dans le cadre de l'enquête publique sur le SDRIFE1- Le SDRIFE affirme la priorité de « placer la nature au cœur du développement régional». Pour FNE Val de Marne la protection des espaces de nature et l'objectif de renaturation font partie des priorités, ils sont liés à l'objectif de préservation de la biodiversité, de maîtrise de la densité urbaine, de protection delà santé des habitants et sont au cœur de notre contribution au PLUi. Le SDRIFE n'évoque pas d'objectif concret pour le territoire de Paris et communes limitrophes s'agissant des espaces de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>nature. La recommandation de 10 m2 d'espaces vert par habitant (OMS) est contredite par les abattages d'arbres (notamment dans les bois et pour certaines opérations d'aménagement) et la perte de plein sol dans les parcelles privées, malgré les efforts affichés par les communes. Les travaux de la ville de Paris concernant l'hypothèse de Paris à 50° mettent par ailleurs l'accent sur la santé environnementale menacée par les effets conjugués du changement climatique, de la densité du bâti, du manque d'espaces verts, et par pollution atmosphérique et sonore et sont valables pour le 94.FNE Val de Marne souligne les actions de ses associations adhérentes concernant les projets considérés comme « écicides » et souhaite des propositions concrètes concernant la sanctuarisation des espaces de nature potentiellement constructibles, comme l'espace boisé des Hôpitaux de Saint Maurice, les terres agricoles de Noisieux visées par le projet de prison ou la densification galopante du Perreux, l'Haÿ les Roses etc. Plusieurs points évoqués dans le SDRIFE méritent d'être soulignés s'agissant des risques pour la santé des habitants:2- Le boulevard périphérique, axe de transport du réseau régional: L'orientation réglementaire129 du SDRIFE prévoit que : « Le réseau magistral doit être conforté en augmentant sa capacité sur certains axes, notamment sur les rocades existantes, pour répondre à un trafic à haute intensité, le cas échéant par des aménagements nécessaires sur les sections particulièrement congestionnées.» FNE Val de Marne regrette que dans le contexte du réchauffement climatique, la Région ne cherche pas à contenir voire à réduire le trafic automobile, grand émetteur de gaz à effet de serre et source de multiples nuisances pour les franciliens (bruit, gaz nocifs – CO2 et Nox- et particules fines... qui ont un impact très négatif sur la santé des riverains).Le boulevard périphérique fait partie, pour la Région, de ce qu'elle appelle le « réseau magistral » et l'orientation 129 est particulièrement critiquable s'agissant d'un secteur où les nuisances routières sont particulièrement fortes en termes de pollution atmosphérique et sonore. Le boulevard périphérique, infrastructure parisienne a, bien entendu, une vocation plus vaste et la Région est fondée à faire valoir son point de vue sur l'avenir de cet équipement. Cependant, l'orientation129 est rétrograde, inadaptée aux enjeux actuels et doit être totalement revue, dans le cadre d'un dialogue Départements / Région Ile de France, avec une volonté de report modal et de réduction du trafic automobile ainsi que des nuisances qui vont avec. FNE Val de Marne reprend à son compte les analyses de la MRAe et les conclusions de l'avis et du rapport réalisés par le CESER en 2023 sur l'impact sur la santé de la pollution sonore et dont elle s'est trouvée rapporteur en qualité de membre du CESER IDF et de la Commission Environnement et Transition Energétique. Voir le rapport : https://www.ceser-iledefrance.fr/ressource/la-lutte-contre-la-pollution-sonore-aucarrefour-des-competences-de-la-region-ile-de-france/3- L'impact sur la santé de la construction en bordure des axes à fort trafic: Reprenant l'analyse du SDRIFE de la MRAE, toute construction doit être interdite ensuite pollué, tant que les indicateurs de pollution mesurés sur une période de 12 mois sont supérieurs aux recommandations de l'OMS, et ce notamment sur la ceinture du périphérique et ce pour d'évidentes raisons de santé publique (une révision des indicateurs de pollution est à prévoir afin de mieux qualifier les polluants existants).4- Le SDRIFE affiche l'objectif de préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers. FNE Val de Marne affiche son soutien à la préservation des terres agricoles et des espaces naturels, particulièrement menacés en périphérie de Paris par l'urbanisation et demande l'interdiction de l'artificialisation des sols au sein du territoire de la Métropole du Grand Paris. FNE Val de Marne demande la sanctuarisation des corridors écologiques reliant Paris et les départements de la petite couronne (trame verte reliant Paris aux zones de nature et aux corridors entre réservoirs de biodiversité).FNE Val de Marne conduit dans le cadre du projet Carto végétation porté au niveau régional par FNE Ile de France la mise au point d'un outil cartographique livrant des données précises sur la végétation et le déplacement des espèces afin d'orienter l'aménagement en faveur des continuités écologiques et de mettre en place des mesures de protection au sein des documents d'urbanisme 5-Le SDRIFE affiche l'objectif</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de production de 70 000 logements par an à l'horizon 2040 et vise 90 % de ces logements en renouvellement urbain, il propose une « clause anti ghetto » freinant la production de logements sociaux dans les territoires comportant plus de 30% de PLUS-PLAI. Rappelons que 70% des Franciliens sont éligible à un logement social. Malgré la meilleure volonté du monde, l'offre ne satisfera donc jamais la demande. FNE Paris constate que la ville de Paris produit 3000 logements sociaux par an et vise un objectif de 10 000 en 2035 ; Pour rester conforme au PLU bioclimatique la ville doit privilégier la production au sein du bâti existant et sa rénovation plutôt que de nouvelles constructions. Un rééquilibrage de cette production vers la Métropole du Grand Paris doit être priorisé, le seuil de densité acceptable et vivable visé. Par ailleurs FNE Val de Marne propose que l'éco-conception et l'éco-conditionné des nouvelles constructions soient imposées dans les documents d'urbanisme. Elle propose surtout de limiter le développement des locations touristiques saisonnières de courte durée, situation préjudiciable à la réponse aux besoins de logement en location pour étudiants. Le SDRIFE doit remédier au déséquilibre emplois/logements entre Paris et sa périphérie incessant la création d'emplois à Paris pour privilégier une meilleure adéquation emplois/logements sur l'ensemble du territoire francilien. P.J. Contribution FNE Paris
Mail 7406			X														M. Pierre-Arthur BLANCHET de Les Mureaux, a écrit : Contre l'A104. Supprimer ce projet sans aucun sens par rapport à l'époque que nous traversons et créant un appel d'air pour l'industrie automobile, nos usages avec la voiture, etc.
Mail 7407							X							X			Un Anonyme de Magnanville, a écrit : Je vous partage mon désaccord et mon incompréhension relative au choix du lieu pour la construction de cette prison, contraignant, familles, personnes âgées, jeunes enfants à y faire face quotidiennement car situé :- À proximité d'établissements scolaires- Face à des habitations privées dans un cadre résidentiel- Sur un terrain agricole-Près d'infrastructures sportives- Face à la récente médiathèque municipale- À quelques mètres de 2 lieux de résidences pour personnes âgées Il apparaît évident que cet emplacement est inapproprié !
Mail 7408								X									Un Anonyme de Les Essarts-le-Roi, a écrit : Maîtriser l'artificialisation des sols – Justification d'artificialisation de nouvelles terres vierges, naturelles, agricoles ou forestières Dans le SDRIF-E actuel, le « droit à artificialiser » ne semble faire l'objet d'aucune contrainte, d'aucun enjeu pour autant que l'on rentre dans une volumétrie préalablement accordée. Là encore, il faut changer de paradigme et challenger fortement les décideurs et les entrepreneurs sur le choix des sites. ? Nous demandons qu'à chaque nouvelle demande d'artificialisation (y compris dans les volumétries précédemment accordées) d'imposer via les SCoT et PLU/PLUI la constitution d'un dossier justificatif présentant l'état des lieux des sols déjà artificialisés disponibles et expliquant le besoin d'artificialiser de nouvelles terres.
Mail 7409																X	Mme Isabelle LUCAS de Mios, a écrit : Aberration écologique, avec absence notoire de la prise en compte des crues à venir ! CONTRE ce projet !
Mail 7410				X													Mme Ghislaine POULAIN de Lésigny, a écrit : Projet démesuré Ozoir la ferrière Suite au projet de construction démesuré sur Ozoir la Ferrière, je m'oppose à la construction à outrance dans ce secteur déjà surpeuplé ce qui entraîne des problèmes de circulation et une forte pollution. De plus, ne serait-il pas irresponsable de supprimer actuellement des terres agricoles ? Ce projet est totalement anti écologique. Je vous remercie de votre attention. Ghislaine Poulain

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7411		X		X		X		X									<p>Association CCVE (CONFLANS STE HNE 78) de Conflans-Sainte-Honorine, a écrit : Contribution n°2 Conflans Cadre de Vie et Environnement (78) enquête publique projet de SDRIF E 2040 Nb : En raison de la limitation à 8500 caractères autorisés ci-dessous, la contribution complète n°2 de l'association Conflans Cadre de Vie et Environnement (y compris schémas et cartes) est placée en PJ Certains aspects, contraintes et directives du SDRIF liés aux caractéristiques de l'habitat, aux conditions de déplacement et à la place accordée à l'environnement auront des impacts majeurs et potentiellement négatifs pour de nombreux habitants des communes périphériques telles que Conflans-Sainte-Honorine (78). a) Le projet de révision du SDRIF annonce parmi ses premières priorités la volonté de préserver l'environnement et de maîtriser le développement urbain. Malheureusement, les orientations principales prévoient une « densification de la ville sur la ville » et la poursuite de l'artificialisation des sols jusqu'en 2050. La densification de la ville et la poursuite de l'artificialisation des sols ne correspondent pas à l'attente des franciliens qui habitent en périphérie de l'agglomération parisienne. Toutes les enquêtes d'opinion traduisent au contraire une demande de moins grandes densités, d'un cadre de vie plus apaisé, et de moins de nuisances urbaines. Malgré cela, le projet de SDRIF 2040 précise que l'artificialisation des sols aura encore au minimum 40 belles années devant elle pour construire et densifier...</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>Demandes de compléments au projet de SDRIF 2040 : -Fixer un objectif de baisse de l'artificialisation des sols de moins 1/3 par an (au lieu de moins 20% par an). -Urbaniser uniquement les surfaces disponibles situées dans les friches urbaines ou industrielles. b) Les projets et impacts de la densification sont illustrés par les schémas du projet de SDRIF, qui préfigurent la transformation du cadre de vie de nombreux franciliens, suite à la densification de leurs quartiers.et espaces de vie</p> <div style="text-align: center;"> </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>L'implantation de nouveaux immeubles à proximité immédiate des constructions existantes, entraîne depuis ces nouvelles constructions (fréquemment de 4 à 8 étages) une « vue directe » sur les riverains des secteurs concernés</p> <p>Demands :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Fixer comme référence pour la hauteur des nouvelles constructions, une hauteur constructible égale à un étage de plus au maximum, par rapport aux constructions riveraines préexistantes, pour éviter les densifications massives observées en de nombreuses communes périphériques. <p>Le secteur de Conflans-Sainte-Honorine est particulièrement exposé et il n'est pas nécessaire d'aller très loin pour comprendre la réalité de la densification : La commune d'Achères, limitrophe de Conflans-Sainte-Honorine et située à 1,5 km de son centre-ville est déjà particulièrement concernée par la densification de l'habitat et la construction d'immeubles aux profils identiques à ceux des « années 60</p> <p>c)Le développement des activités économiques au milieu des quartiers d'habitation existants aura pour conséquence d'accroître les nuisances de proximité pour les habitants concernés.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Cette densification industrielle, schématisée par le projet de SDRIF concernera en priorité les secteurs les moins denses actuellement, à l'extérieur de l'A86, qui disposent encore d'un environnement végétal agréable.</p> <p>Demands :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Implanter les projets d'industrialisation uniquement sur les espaces existants de friches industrielles. <p>d)Projets de nouvelles zones industrielles à la place des sites naturels en bordure de Seine ou d'Oise. Le schéma de SDRIF prend en compte sur les berges de Seine et d'Oise situées à Conflans-Sainte-Honorine, l'implantation de nouvelles zones industrielles, à la place des espaces naturels existants.</p> <p>Demands :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Sanctuariser les espaces situés en bord de Seine et d'Oise sur une épaisseur de 300 m au minimum, pour préserver les espaces naturels existants : <ul style="list-style-type: none"> ○ Les bords de Seine. ○ L'île de Devant à Conflans-Sainte-Honorine. ○ Les bords d'Oise. -Prévoir d'importantes protection des riverains (phoniques, visuelles, émissions de poussières) en pourtour de toutes les installations industrielles génératrice de nuisances : <ul style="list-style-type: none"> ○ Projet Port Seine Métropole Ouest, projeté au droit du confluent de la Seine et de l'Oise et prévu sans aucun merlon de protection pour les riverains. ○ Nouvelles sablières projetées sur les dernières terres agricoles existantes entre les bords de Seine et la Forêt de Saint Germain en Laye, au droit du centre-ville de Conflans-Sainte-Honorine.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>Ces projets industriels sont entièrement incompatibles avec les objectifs généraux affichés par le projet de SDRIF, de protéger l'environnement et de réduire l'artificialisation des sols. Les quelques « trèfles de verdissement » qui figurent sur les cartes du projet de SDRIF auront bien des difficultés à atténuer les nouvelles nuisances engendrées par ses implantations industrielles situées à moins d'1 km des habitations de Conflans-Sainte-Honorine, Achères et Andrésy !</p>  <p>e) Nuisances sonores L'impact des nuisances sonores de l'aéroport de Roissy CdG représente une nuisance majeure pour les habitants de Conflans-Sainte-Honorine, située dans l'alignement des pistes (sans oublier les émissions de poussières et gaz à effet de serre engendrées par le trafic aérien). Demandes : -Le projet de SDRIF doit intégrer des objectifs d'atténuation des nuisances aériennes causées par l'aéroport Roissy CdG : O mise en place effective des procédures d'atterrissage en « descente continue » déjà appliquées par de nombreux aéroports européens de taille comparable à Roissy CdG. O Interdiction des atterrissages de nuit entre 22h et 6h O Plafonnement du nombre de mouvements à 440 000 vols/an.</p> <p>f) Développement des Transports Collectifs Le projet de SDRIF intègre le prolongement de la ligne ferrée « tangentiel » n°13 entre St Germain-en-Laye et Achères-Ville. Demandes : -La ligne 13 doit être prolongée jusqu'à Conflans-Sainte-Honorine et vers Éragny/Oise. Affecter une partie de la plate-forme routière existante de la RN184 à ce prolongement de transport collectif, serait une option envisageable, et correspondrait concrètement aux objectifs de report modal des VL vers les TC, affichés dans le projet de SDRIF.</p> <p>g) Les piétons ne semblent pas présents dans le projet de SDRIF. Pourtant, chacun est bien un piéton à un moment ou à un autre de ses déplacements. Entre les transports en commun, le vélo ou la voiture individuelle, à priori le francilien marche.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Demands :</p> <p>-Inscrire dans le SDRIF :</p> <p>o L'objectif de doubler la part modale de la marche en 20 ans dans chacun des territoires spécifiques d'Ile de France. o La nécessité de développer des « Plans piétons » à l'échelle de chaque territoire, en particulier dans un rayon de 500 m de desserte autour des points d'arrêt de TC, et garantir par la Région une participation au financement de leur réalisation.</p> <p>h) Amélioration des déplacements cyclables Le projet de réseau Vélo Île-de-France participe au développement des déplacements cyclables. Demands : -Inscrire dans le projet de SDRIF la nécessité que les itinéraires cyclables secondaires qui aboutissent ou proviennent du réseau VIF, soient eux aussi traités et aménagés pour que les cyclistes puissent s'y déplacer en sécurité, et garantir par la Région une participation au financement de leur réalisation.</p> <p>i)La sécurité des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite) est-elle prise en compte dans le projet de SDRIF 2040 ? La vitesse des véhicules motorisés est la première source d'insécurité pour les usagers vulnérables, qu'ils soient piétons, cyclistes ou personnes à mobilité réduite. Le SDRIF doit promouvoir les objectifs de modération de la vitesse des véhicules motorisés en ville.</p> <p>Demands :</p> <p>-Inscrire la nécessité de hiérarchiser les voies où circulent des véhicules motorisés, pour instaurer des vitesses maximums permettant la sécurité des usagers vulnérables :</p> <p>o la règle de référence en ville doit devenir le 30 km/h (sur environ 80 % des rues), certains axes urbains étant conservés à 50 km/h (20 % des rues).</p> <p>o les voies rapides urbaines doivent être limitées à 70 km/h, et exceptionnellement à 90 km/h sur certaines sections plus isolées des autoroutes d'Ile de France.</p> <p>-Conditionner les participations financières de la Région aux projets d'aménagement, à la prise en compte de ces vitesses de référence. j)</p>
Mail 7412												X					<p>M. Philippe DURUY a écrit :</p> <p>En réponse à cette enquête, je reprends les arguments ci-dessous qui pour moi sont une évidence pratique de plus, et il me semble facile de démontrer les impacts économiques à moyen et long terme. - La Petite Ceinture de Paris doit être considérée comme une ligne ferroviaire non désaffectée, qui fait toujours partie du Réseau Ferré National. - Elle ne doit pas seulement être considérée comme un << corridor écologique >>, mais aussi comme une réserve de capacité de transport. La ville de demain fera sûrement apparaître des usages encore inconnus ou balbutiants.- Il est nécessaire de << préserver la continuité de la Petite Ceinture ferroviaire et la réversibilité des aménagements afin de ne pas restreindre les potentiels de transport pour le futur>> :- La Petite Ceinture ferroviaire et ses emprises proches représentent de puissants vecteurs de développement d'une politique de logistique urbaine ferroviaire dans Paris : la gare des Gobelins, le futur hôtel logistique de Bercy ou encore la future gare marchandises des Batignolles sont autant de plateformes pouvant faire office de relais des grands sites multimodaux, situés au cœur de la région Île-de-France.- Étant située en site propre(à l'abri des aléas de la circulation automobile), elle serait un atout supplémentaire pour améliorer la mobilité des Franciliens en délestant certaines des lignes les plus chargées du réseau et en renforçant le lien entre Paris et les villes de la petite couronne Je vous remercie de votre attention Ph. Duruy</p>
Mail 7413		X															<p>Un Anonyme de Deuil-la-Barre, a écrit :</p> <p>Je suis fortement défavorable au projet du BIP qui n'a plus de sens au niveau écologique et de l'urbanisme. Ce</p>

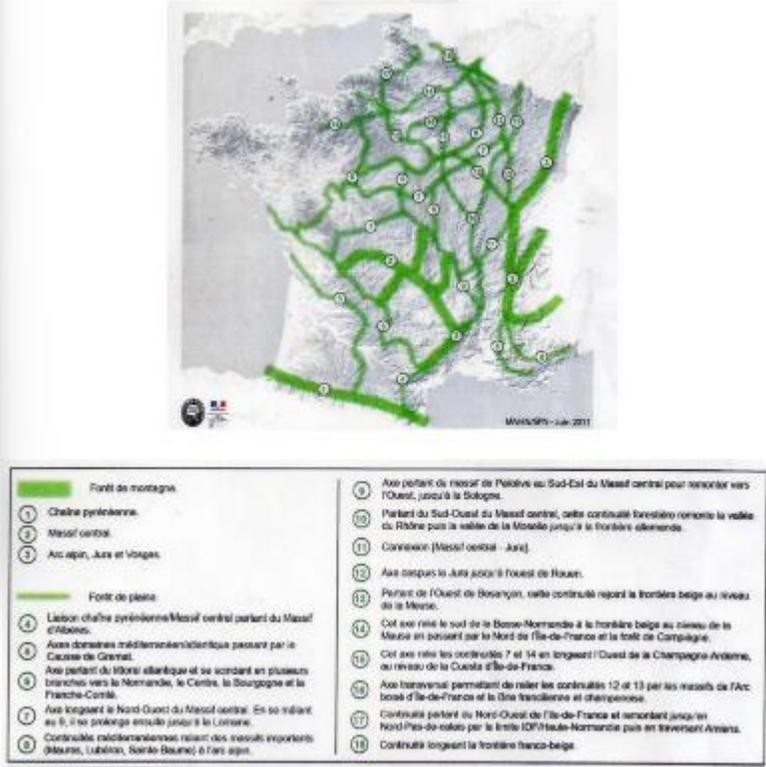
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	projet était né il y a des dizaines d'années et signifierait à ce jour la création d'une 4 voies en plein milieu de certaines villes, juste en bordure de jardins, condamnerait certains sentiers naturels...Je ne comprends pas pourquoi ce projet n'est pas définitivement enterré vu les coûts, l'impact écologique (pollution de l'air et pollution sonore), la nécessité d'exproprier plusieurs dizaines de familles dont les maisons sont sur le tracé.
Mail 7414				X													Une Anonyme de Saint-Thibault-des-Vignes, a écrit : Le SDRIF E prévoit une urbanisation moindre que prévue par le Maire sur la commune de St Thibault des Vignes et je soutiens cette approche même si vous avez reçu l'avis du Maire et de la communauté d'agglomération qui demande de pouvoir urbaniser davantage (bien au-delà des 10 ha prévus par le SDRIF E). Il faut lutter contre l'imperméabilisation des sols, la détérioration du cadre de vie des habitants, la destruction des zones vertes...Merci.
Mail 7415			X	X			X	X									M. Martin DELORY a écrit : CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION BOIS-LE-ROI ENVIRONNEMENT EN CONCLUSION NOS DEMANDES : DES MESURES VOLONTAIRES ET DE BON SENS A METTRE EN PLACE - La méthode la plus efficace pour protéger l'environnement est de commencer par ARRETER DE LE DETRUIRE ! - LES ARBRES ne doivent pas être confondus avec du mobilier urbain Pour cela : Appliquer Une charte de L'ARBRE qu niveau de la RE6IONIDF : les textes existent (CAUE 77, association Arbres remarquables, certaines villes de provinces l'ont déjà mise en œuvre). Ce serait donc une très grande avancée que de donner l'exemple au niveau régional. -L'arbre ne doit plus être considéré comme un ennemi qui complique les constructions. Ce sont les constructions qui doivent s'adapter aux arbres, (Les Anglo saxons savent le faire) -Protéger de façon pérenne en sanctuarisant le maximum de ce qui reste de parcs et de jardins, d'alignements d'arbres existants, à l'intérieur des villes et au bord des routes. -Protéger de façon pérenne en sanctuarisant les berges et les zones humides. -Interdire de façon pérenne l'artificialisation des réservoirs de biodiversité. -Interdire de façon pérenne l'arrachage des haies restantes en île de France. -Interdire les dispositifs de compensation d'une région à une autre en matière d'artificialisation ET en matière de plantations : 1 jeune arbre ne remplacera jamais 1 arbre adulte. - Le document SDRIF-E qui s'affiche Fièremment son E comme Environnemental ne peut pas se permettre de ne pas appliquer des règles de base, en matière de non artificialisation des sols, et promouvoir tous les outils et les calculs, pour obtenir la densification voulue. -Le document SDRIF-E doit transformer ses velléités en règles claires, applicables, et non contours nobles, en matière de protection de l'environnement, -On rte ne peut pas prévoir de faire tout et Son contraire, c'est pourtant ce que cette nouvelle version du SDRIF nous propose (Ou nous impose ?) -Préserver VRAIMENT le patrimoine bâti et naturel par des mesures fortes. -Stopper l'imperméabilisation de milliers d'ha de terres agricoles, pour implanter des entrepôts, Des surfaces commerciales, alors qu'il existe un grand nombre de locaux inutilisés.
Mail 7416					X												M. Philippe TELLIER de Voisins-le-Bretonneux, a écrit : Il manque dans ce SDRIF dit « E » une base d'Orientation Réglementaire, un programme de conservation des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	arbres à l'identique de celui des milieux agricoles avec l'OR 18. Une ville telle que St Quentin en Yvelines s'est dotée d'un Plan Paysage, et ce serait cohérent de protéger ces végétaux qui participent au bien-être de l'habitant en plus d'apporter la fraîcheur en centre-ville, la biodiversité, le stockage de Carbone, la régulation hydrique... La densification urbaine prévue par le SDRIF (OR57) est contraire à cette règle de bon sens en poussant à l'abattage des arbres ou à leur mutilation, à la disparition des zones naturelles de pleine terre (friche) ; tous les projets d'urbanisation devraient avoir comme priorité de conserver ces arbres anciens, comme cela se passe par exemple au Québec. Des spécialistes des arbres devraient être consultés avant tout abattage quand un doute existe quant à la sécurité des bâtiments proches. Une conformité avec les Plans Paysage en cours devrait se déployer. Il serait d'ailleurs tout à l'honneur du SDRIF de déployer un Plan Paysage sur toute la Région Ile de France. Ce serait faire preuve d'innovation et d'imagination autre que purement techniciste et matérielle. Et le « E » du SDRIF aurait tout son sens...
Mail 7417			X														Une Anonyme de Carrières-sous-Poissy, a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet génèrera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E
Mail 7418			X														M. Patrice CROS de Montgeron, a écrit : La Région projette de faire traverser Montgeron par la voie rapide vélo V7 qui doit relier Melun à Paris et Mantes-la Jolie. Une carte est diffusée qui présente cette évolution avec les deux chemins latéraux de la Pelouse en pistes cyclables. Une telle évolution remet en cause la vocation d'espace partagée qui est historiquement le rôle de la Pelouse de MONTGERON. Elle ne saurait d'évidence être « chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclo mobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés ». La Pelouse est un espace partagé, un trait d'union de la ville. Il est plus qu'urgent que cette dimension soit intégrée par le Schéma directeur et que des explications solides soient apportées sur le devenir effectif de la Pelouse qui ne saurait se résumer à un espace de circulation cycliste en Ile-de-France.
Mail 7419			X	X									X			X	Mme Suzanne BACHER de Rungis, a écrit : Observations portées par l'ARDEN (Association Rungissoise de Défense de l'Environnement et de la Nature) Protection des espaces naturels l'espace naturel de Montjean (Rungis, Wissous, Fresnes) est à protéger comme espace naturel et à valoriser de façon pérenne à travers des activités maraîchères et arboricoles. Pour cela, une valorisation et une maîtrise locale des ressources en eau est à prioriser avant toute chose. Il en va de même pour la protection des Rû de Rungis (Rungis et Wissous) à travers la protection des berges et ainsi que sa renaturation du cours sur toute la longueur. L'activité de traitement des déchets industriels (représentée par un établissement Paprec situé en plein cœur de l'espace naturel) devient incompatible avec le développement de cet espace naturel. Cet établissement se doit donc de déménager. De plus cela permettra de réduire les nuisances dues aux trafics des camions et permettre une circulation douce sur cet espace. Implantation des Data Center. L'implantation de tous nouveaux Data Center ne peuvent se faire sans concertation avec la population et ainsi préserver leurs qualités de vie. Il est à noter qu'aucuns outils de régulation et de planification ne sont, à ce jour, mis en place par les pouvoirs publics. Des points de vigilance sont à apporter sur la capacité du réseau électrique local ainsi que la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	capacité des ressources en eau, alors que la région d'IDF connaît de fortes contraintes du fait du dérèglement climatique et des événements géopolitiques. Systématiser l'obligation de valoriser la chaleur fatale au niveau local doit être imposé dès la conception de tel projet. L'absence dans les documents présentés de l'infrastructure actuelle de transport collectif ORLYVAL reliant l'aéroport d'Orly à la gare RER d'ANTONYL'ARDEN (membre du collectif pour l'Espace naturel de Montjean) soutient les incohérences et contradictions pointées par cette association sur l'absence de cette infrastructure impactant les territoires d'Orly, Paray Vielle Poste, Rungis, Wissous, Fresnes et Antony avec les objectifs affichés du SDRIF E. En effet, cette infrastructure présente, moyennant certains aménagements, dont des arrêts à Rungis La Fraternelle, Wissous Ville, Chemin d'Antony (Fresnes et Antony), plusieurs avantages répondant d'ores et déjà aux attentes de ce projet. De fait, elle est incluse, pour partie, dans l'espace naturel de Monjean. Ainsi, les arrêts positionnés sur les communes de Rungis, Wissous, Fresnes et Antony, permettraient aux populations de ces villes fortement urbanisées, d'accéder à cet espace vert d'intérêt régional par un mode sobre en énergie.
Mail 7420								X						X			Une Anonyme de Chelles, a écrit : Comme la coordination des luttes locales d'Iles de France, je suis contre car compte tenu des enjeux actuels et de la nécessaire souveraineté alimentaire, ce projet nous met en danger. "rien n'est envisagé pour préserver les terres agricoles (13% seulement des espaces naturels sont voués à être sanctuarisés). On y prévoit au contraire l'urbanisation de milliers d'hectares supplémentaires de terres pourtant reconnues comme étant d'une exceptionnelle fertilité. L'ensemble des terres arables et nourricières du territoire doit être sanctuarisé, sans distinction entre l'agglomération et l'espace rural, et sans dérogation possible. Les projets d'extensions urbaines et d'infrastructures doivent être remis en question dans la mesure où ils s'opposent à la bonne atteinte des objectifs visant la sécurité, le bien-être et la santé des franciliens. La transition sera complète et fonctionnelle si le S.D.R.I.F. parvient, en parallèle, à insuffler le déploiement des moyens nécessaires pour s'orienter vers une production et une transformation locale indispensables à la résilience alimentaire du territoire."
Mail 7421						X											M. Pierre et Malgorzata MATHIS de Feucherolles, a écrit : Il n'est pas raisonnable de sacrifier une exploitation arboricole ainsi que des vergers bio et de bétonner 28 ha de terres pour une nième zone d'activité ! Les terres agricoles de la région subissent déjà une énorme pression foncière et il est vital de les préserver. L'argument « écologique » de la création d'emploi locaux pour la population ne tient pas compte des besoins des habitants, il n'est pas viable et surtout s'oppose à toute stratégie de la logique écologique.1) les habitants de Feucherolles n'iront pas travailler sur cette nouvelle zone d'activité!2) mais au contraire on augmentera le trafic routier, dont les camions, sur la RD 307 !!3) il s'agit de préserver également la sécurité de nos enfants qui circulent énormément en autonomie dans les alentours de notre commune: en vélo, trottinette, petite voiture.4) on défigure notre village qui devient une zone d'activité... est-ce ce que nous voulons laisser à nos enfants? NON !!5) ces projets dévalorisent le foncier de notre commune et font baisser son attractivité... on va perdre « le bon vivre » dans notre village Aussi nous sommes entièrement opposés à ces projets de bétonner les terrains agricoles !!
Mail 7422															X		Association "FÉDÉRATION APPEL DES FORÊTS D'ILE-DE-FRANCE" a écrit : Philippe Heurtevent a écrit : Bonsoir. Dans le cadre de l'Enquête publique ouverte sur le projet du SDRIF E, nous vous prions de bien vouloir trouver, en annexe jointe, la contribution de la nouvelle Association << Fédération Appel des Forêts d'Ile-de-France >>. 'Pas de pièce jointe)

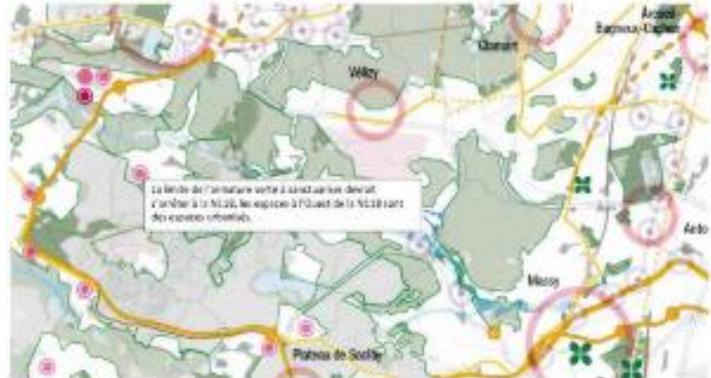
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7423																X	Mme Corinne LE GUERN de Montigny-le-Bretonneux, a écrit : C'est la politique fidèle du président actuel qui se dit écologique, de gauche mais a été élu avec une minorité de voix, Stop au béton laissé nous les jardins et la nature. Tout ça pour recevoir un club de football, avec ça horde de supporters ultra. De l'argent pour SQY de la nuisance pour les habitants, débordement dans les quartiers, des échauffourées entre club adverse, risque de saccage pour le mobilier urbain augmentation du trafic de produit illicite. L'argent et le moteur de ce projet. Je vous réponds NON,
Mail 7424			X														M. Sébastien LEFRANC de Paris, a écrit : La Petite Ceinture de Paris est aujourd'hui le dernier maillon, en site propre, d'un schéma directeur de transport qui puisse offrir un relais logistique essentiel et éviter le transit en cœur de ville d'un nombre important de transports lourds. En effet, elle ne doit pas être considérée comme un simple corridor vert mais plutôt comme une réserve de capacité de transport et rester gérée par le réseau ferré national. A ce titre, il faut préserver la continuité et porter un projet ambitieux pour la petite ceinture, qui peut être demain le vecteur de développement d'une vraie politique de logistique urbaine dans Paris, avec la gare des Gobelins, la gare de Bercy, les Batignolles : autant de plateformes pouvant devenir de vrais relais multimodaux pour l'acheminement du dernier kilomètre. Grâce à sa situation en site propre, elle pourra être également un recours à la saturation des transports ferrés liée au transit parisien de correspondance.
Mail 7425			X														Une Anonyme de Brens, a écrit : Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet générera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants.
Mail 7426			X			X						X					Mme Edith DE KHOVRINE de Lésigny, a écrit : Veuillez trouver la déposition d'APPEL « Association pour la Préservation du Patrimoine de l'Environnement de Lésigny » La consultation du dossier nous amène à formuler les observations suivantes : 1. La ceinture verte Le projet de SDRIF E réaffirme la volonté régionale de préserver la ceinture verte. Cela est d'autant plus bienvenu que, dans les années 90, le développement régional s'est principalement réalisé dans la ceinture verte, fragmentant les espaces naturels. Aussi, il nous apparaît essentiel de ne pas faire droit à la demande de la commune d'Ozoir la Ferrière, d'ouvrir à l'urbanisation un espace agricole non programmé dans le projet, en raison, d'une part, de la situation de cet espace au sud de la RN4 [2x2 voies] qui constitue une limite nette de l'urbanisation, d'autre part de la fonction de cet espace support d'une continuité écologique identifiée carte 3. 2. Urbanisation et pollution liée au trafic routier Le projet, malgré les risques identifiés pour la santé, n'interdit pas l'urbanisation, à vocation d'habitat, dans les secteurs soumis à une très forte pollution de l'air causée par le trafic routier. Seuls sont interdits les constructions accueillant des personnes sensibles, des installations sportives de plein-air...

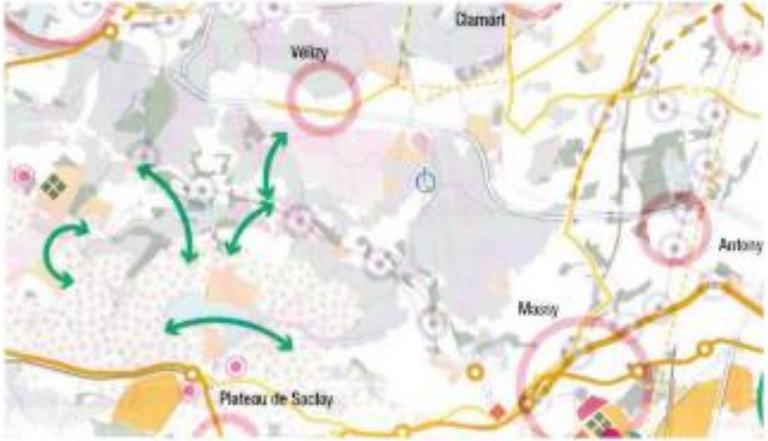
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Or, toute personne est sensible, la femme enceinte avec les particules PM2,5 qui traversent la barrière placentaire et affectent le cerveau du fœtus. Les particules PM2,5 sont source d'hypertension à l'origine des AVC. Elles interviennent dans la survenue de la maladie de Parkinson...</p> <p>Aussi, toute ouverture à l'urbanisation à vocation d'habitat doit être interdite dans les zones polluées par le trafic routier, Dans les zones déjà construites, toute densification doit être également interdite. Tout le monde a le droit de vivre dans un environnement sain.</p> <p>3. Logistique Le projet mentionne le développement important de la logistique depuis l'approbation du SDR1F de 2013, notamment entre Brie-Comte-Robert et Melun entraîne un fort trafic routier qui congestionne en permanence la RN104 entre la RN19 et la RN4. Aussi, 11 serait judicieux de réduire l'extension programmée des zones logistiques à cet endroit, faute de quoi, la thrombose de la RN104 est inévitable et ne pourra que porter atteinte à la forêt de protection de la forêt Notre Dame traversée par la RN104,</p> <p>4. Continuités écologiques Le projet d'aménagement régional mentionne, page 144, le projet de réalisation d'un passage à faune sur la RN19 à Boissy Saint Léger, suite à la coupure de la continuité écologique entre la forêt de Gros-Bois et la forêt de la Grange suite à la réalisation de la déviation de Boissy Saint Léger, Or, à cet endroit, avec la réalisation du passage à faune, c'est le rétablissement d'une continuité d'intérêt national qu'il convient de réaliser, continuité N°16, et de ce fait une continuité d'intérêt régional. Nous demandons que cet intérêt régional soit matérialisé sur la carte 3. 1 en est de même pour le rétablissement de la continuité écologique de la forêt de protection Notre Dame traversée par la RN104 ? entre les communes de Lésigny et Pontault-Combault.</p> <p>Annexe : Continuités écologiques d'importance nationale des milieux boisés. CONTINUITES ECOLOGIQUES D'IMPORTANCE NATIONALE DES MILIEUX BOISES POUR LA COHERENCE NATIONALE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE INTERET MAJEUR DE L'AXE N 16 Extrait : « Axe permettant de relier transversalement les continuités 12 et 13 en croisant les continuités 15 et 6. Partant de l'Ouest du Massif de Fontainebleau, cet axe rejoint les massifs de l'Arc boisé d'Île-de France (Forêt de Sénart, Forêt de Notre-Dame, Forêt d'Arminvilliers, ...) Son trajet suit ensuite globalement le lit de la Marne à travers des massifs composant la Brie boisée de Seine-et-Marne (Forêt de la Coqueuse, Vallée du Petit Morin) et de l'Aisne (la Grande forêt, Bois des Condés). L'axe poursuit ensuite à travers la Brie champenoise reliant ainsi les marges de la cuesta d'Île-de-France (continuité 15) avec la Champagne crayeuse marnaise (continuité 6) grâce à des chênaies pubescentes disséminées au sein de la plaine. Enfin, l'axe se poursuit en Lorraine jusqu'à la continuité 13. »</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>Forêt de montagne</p> <ul style="list-style-type: none"> ① Chaîne pyrénéenne. ② Massif central. ③ Arc alpin, Jura et Vosges. <p>Forêt de plaine</p> <ul style="list-style-type: none"> ④ Liaison chaîne pyrénéenne-Massif central partant du Massif d'Elbeno. ⑤ Axes dorsales méditerranéennes/atlantique passant par le Causse de Gramat. ⑥ Axe partant du Massif atlantique et se scindant en plusieurs branches vers la Normandie, le Centre, la Bourgogne et la Franche-Comté. ⑦ Axe longeant le Nord-Ouest du Massif central. En se reliant au 5, il se prolonge ensuite jusqu'à la Lozère. ⑧ Continuités méditerranéennes reliant des massifs importants (Massifs, Lubéron, Sainte-Baume) à l'arc alpin. ⑨ Axe partant de Massif de Pelicieux au Sud-Est du Massif central pour remonter vers l'Ouest, jusqu'à la Savoie. ⑩ Partant du Sud-Ouest du Massif central, cette continuité forestière remonte la vallée du Rhône puis la vallée de la Moselle jusqu'à la frontière allemande. ⑪ Connexion (Massif central - Jura). ⑫ Axe depuis le Jura jusqu'à la forêt de Houar. ⑬ Partant de l'Ouest de Bovençon, cette continuité rejoint la frontière belge au niveau de la Meuse. ⑭ Cet axe relie le sud de la Basse-Normandie à la frontière belge au niveau de la Meuse en passant par le Nord de l'Île-de-France et la forêt de Campagne. ⑮ Cet axe relie les continuités 7 et 14 en longeant l'Ouest de la Champagne-Ardenne, au niveau de la Cueste d'Île-de-France. ⑯ Axe transversal permettant de relier les continuités 12 et 13 par les massifs de l'Arc bossé d'Île-de-France et le Gâtinais français et champenois. ⑰ Continuité partant du Nord-Ouest de l'Île-de-France et remontant jusqu'en Nord-Pas-de-Calais par la limite IDF/Hauts-Normandie puis en traversant Amiens. ⑱ Continuité longeant la frontière franco-belge.
Mail 7427			X														<p>M. Benoît HUET de Écouen, a écrit : Non à l'urbanisation du Triangle de Gonesse Le SDRIF E prévoit encore une centaine d'hectare de pastilles d'urbanisation. Comment accepter ce projet si le SDRIF-E veut réellement limiter l'étalement urbain ? Sur ces terres agricoles de grande qualité, il s'agit d'implanter des projets incohérents : à commencer par une gare dans les champs de la ligne 17 à 1,7 km de l'agglomération de Gonesse. Une gare absurde sur une ligne absurde, car cette ligne ne va desservir que des pôles sans habitant</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	(Aéroport du Bourget, Aéroport de Roissy, Triangle de Gonesse). Pour les autres gares (Le Bourget, La Courneuve, Pleyel, quel intérêt à cette ligne pour les habitants qui disposent déjà d'autres moyens de transport ? Pour justifier cela, il faut urbaniser autour. Le Premier Ministre Jean Castex avait annoncé l'implantation d'une administration. Plus personne n'en parle. Chacun sait qu'elle ne viendra pas. Une zone d'activité est également prévue, comme si le territoire de Roissy n'en avait jamais assez. Ici il s'agit en plus d'un secteur enclavé sans aucun accès au réseau routier majeur. Le projet le plus fou est celui de la Cité scolaire internationale en bout de piste de Roissy à 500 m du lieu où le Concorde s'est crashé. On aura des élèves, des étudiants, des enseignants, des logements de fonction, un internat en plein PEB sous le bruit incessant des avions à 200 m d'altitude lors des atterrissages sur le doublet sud et exposés aux particules fines et ultrafines. Quelle idée ! La ville de Gonesse et la communauté d'agglomération de Roissy Pays de France (CARPF) ont d'autres idées bizarres comme le projet AGORALIM pour lequel la CARPF demande des pastilles d'urbanisation supplémentaires. Agoralim est un projet qui se veut tourner vers l'alimentation francilienne et les circuits courts. C'est d'abord un projet très fumeux décrété en haut lieu pour compenser la fin d'Europacity. Agoralim est composé 4 pôles : Goussainville et Bonneuil en France pour les entrepôts, Roissy pour la restauration, Gonesse pour la production de légumes. Et voilà qu'on veut construire des entrepôts et des centres de production agroalimentaires sur les terres agricoles de Gonesse. C'est la terre qui produit d'abord à manger pas le béton. Ces terres n'ont pas à être consommées pour ces constructions alors qu'un pôle logistique est déjà prévu sur Goussainville et Bonneuil en France. Voilà qui sent bon le projet agro-industriel qui pourra être facilement approvisionné par les produits agricoles d'Europe du Nord. Si on veut favoriser l'agriculture locale et les circuits, commençons par ne pas faire le BIP est qui va traverser les terres d'une exploitation agricole à plusieurs activités à Garges les Gonesse où tout à chacun peut se fournir en produits locaux. Et voilà que vient de sortir le projet de stade du PSG sur le Triangle de Gonesse. Preuve s'il en était besoin qu'il n'y a aucun projet cohérent pour ce secteur si ce n'est de justifier la construction de la gare de la ligne 17.
Mail 7428			X														Mme Valérie TEMMAN de Paris, a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 7429			X	X	X		X	X									Mme Marie Noelle BERNARD de Vincennes, a écrit : Les priorités du nouveau SDRIF-E devraient être données à la protection du patrimoine, de l'environnement et du cadre de vie de l'Île-de-France. Or, ce n'est pas le cas. La région ne prévoit de réduire sa consommation d'espaces naturels que de 20 % sur la prochaine décennie par rapport à la précédente, contre 50 % dans les autres régions, comme l'impose la loi zéro artificialisation nette (ZAN).L'environnement de la région est fortement malmené depuis des décennies et cela s'est accentué avec le Grand Paris, les futurs Jeux Olympiques et certaines lois (SRU, ALUR, ELAN).Avec la livraison de certaines communes à la promotion immobilière, c'est tout une part de l'architecture pavillonnaire de la fin du XIXème et du début du XXème siècle de la région parisienne que l'on fait disparaître. Ces maisons construites sur des terrains peuplés d'arbres anciens ont fait le charme de nombreuses villes autour de la capitale. Tout raser pour y couler des tonnes de béton, c'est transformer ces îlots de fraîcheur en îlots de chaleur, ces îlots de biodiversité en îlots de béton. 18% des espèces en France sont menacées de disparition et l'Île-de-France est particulièrement touchée par ce phénomène alarmant. En 2019, Les listes rouges

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>de l'Union internationale de conservation de la nature (UICN) effectuées sur l'Île-de-France révélaient que 31 % des 1 600 espèces de fougères et plantes à fleurs, 27 % des papillons de jour, 30 % des chauves-souris et 39 % des oiseaux nicheurs sont menacés. L'urbanisation à outrance évidemment une grande part de responsabilité dans ce terrible constat. L'artificialisation des sols engendre également de plus en plus d'inondations alors que l'eau de pluie ne parvient plus assez jusqu'aux nappes phréatiques. En 10 ans, 7 000 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont été détruits en Ile-de-France pour laisser la place à des projets d'urbanisation. On poursuit l'enlaidissement et la détérioration du cadre de vie de la région parisienne au prétexte d'un besoin de logements. Tout est concentré sur le Grand Paris pourtant déjà très dense et saturé alors que l'on abandonne, dans les régions alentour, de nombreuses villes moyennes qui perdent des services publics et, en conséquence, des habitants. L'occupation de logements et de bureaux vacants pourrait également permettre d'accueillir des personnes cherchant à se loger sans tout miser sur la construction de logements neufs. Conserver le bâti existant, surtout lorsque celui-ci est de qualité, doit être une priorité. Réhabiliter au lieu de détruire devrait être la norme dans la mesure où cela préserve des matériaux qui pourraient encore servir durant des décennies, voire des siècles, et les empêche de finir en gravats remplissant les décharges, souvent saturées en Ile-de-France. Les constructions nouvelles faites de matériaux ayant un fort impact sur l'environnement (béton notamment) ne devraient plus être tolérées. Les grands arbres, le climat, la qualité de l'air et la santé publique sont liés. Il n'est plus possible aujourd'hui, eu égard aux enjeux climatiques et sanitaires, de continuer à artificialiser les sols et abattre des grands arbres. Ces derniers nous apportent tant : ils rafraîchissent l'air, absorbent les gaz polluants, captent les particules fines et très fines, fournissent de l'oxygène, maintiennent les sols, améliorent la qualité de l'air, isolent phoniquement, donnent de l'ombre, abritent des espèces animales, offrent de la nourriture, apportent un plaisir visuel à celui qui prendra la peine de le regarder et un plaisir olfactif à celui qui s'approchera de ses fleurs ou de ses feuilles... De nombreux chercheurs ont également démontré qu'être entouré d'arbres diminuait notre tension artérielle, renforçait nos défenses immunitaires, ralentissait notre rythme cardiaque et faisait baisser l'anxiété. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande 10 m² d'espaces verts par habitant. De nombreuses villes d'Ile-de-France n'atteignent pas ce chiffre et la politique de densification menée ne fait que le baisser. Le Grand Paris ne doit pas se faire contre les habitants qui s'insurgent de plus en plus contre ces projets dévastateurs qui défigurent leurs villes et entraînent pollutions et nuisances poussant les habitants de la région à vouloir en partir. Malheureusement, de nombreux grands projets néfastes pour l'intérêt général sont dans les tuyaux dans les mois et les années qui viennent :- Prolongement de la ligne 1 toujours souhaité malgré l'impact catastrophique qu'il aurait sur le bois de Vincennes et les communes traversées.- Projet routier du BIP dans le Val-d'Oise avec une centaine d'hectares boisés détruits.- Une cinquantaine d'hectares de terres agricoles menacée au sud d'Ozoir-la-Ferrière pour la construction de logements et d'une zone industrielle. - Le Triangle de Gonesse et ses terres fertiles est également en danger avec la construction d'une gare du GPE située au milieu des champs. La volonté d'urbaniser la zone est encore au programme malgré l'abandon d'Europa City. - Graves menaces sur les terres fertiles du Plateau de Saclay. - 85 hectares de terres agricoles encore menacés par la construction de la ZAC de ValBréon 2 en Seine-et-Marne. Et la liste pourrait être bien plus longue... Alors que la région Ile-de-France compte 12 millions d'habitants, pourquoi se priver de terres fertiles qui pourraient nourrir la population en circuits courts et assurer notre souveraineté alimentaire ? Quant aux forêts d'Ile-de-France, elles sont également malmenées par le réchauffement climatique et les insensées coupes rases. Le SDRIF-E ne semble apporter aucune solution concrète pour faire de l'Ile-de-France une région vivable, riche en biodiversité, limitant le réchauffement climatique et où les intérêts privés n'édicte pas leur loi. Cordialement</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7430			X														M. Philippe TRAUILLÉ de Groslay, a écrit : Non au bip Il existe déjà des solutions de contournement et je ne parle même pas des nuisances sonores et polluantes que ce tracé engendrerait.
Mail 7431														X			Mme Joice BOULET de Noiseau, a écrit : SANCTUARISATION DES TERRES AGRICOLES DE NOISEAU J'appuie la contribution de FNE 94 qui évoque le projet écocide sur Noiseau et confirme la nécessité de sanctuariser ses zones agricoles. L'Etat, bien loin du terrain ne doit pas imposer ici son PIG, le 49.3 de l'urbanisme. (Pièce joint mail 7405 FNE Val de Marne)
Mail 7432																X	Mme Anne PELLETIER-LE BARBIER de Bièvres, a écrit : Veuillez trouver en pièce-jointe la participation de la commune de Bièvres pour l'enquête publique SDRIF-E. Je vous remercie par avance de l'attention que vous porterez à cette contribution et vous prie d'agréer, Monsieur le président, mes sincères salutations. Anne PELLETIER-LE BARBIER Maire de Bièvres La commune de Bièvres souhaite porter à votre attention les observations suivantes. En premier lieu, la carte relative à la « Maîtrise du développement urbain » fait apparaître « une armature verte à sanctuariser », Les limites de cette armature sont mal positionnées en ce qu'elles empiètent sur certaines zones actuellement urbanisées de la commune de Bièvres, En particulier, à l'Est du village, la limite de la zone sanctuarisée devrait s'appuyer sur la Route Nationale 118. A l'Est de cette route, se trouve ta Forêt de Verrières qu'il s'agit effectivement de protéger. En revanche, les espaces à l'Ouest de cette route sont, quant à eux, déjà urbanisés. Il convient donc de placer ces derniers en dehors de l'armature verte sanctuarisée. 
																	En second lieu, les cartes relatives à la « Maîtrise du développement urbain » et au « Développement de l'indépendance productive régionale » paraissent contradictoires au regard du territoire communal. En effet, une zone identifiée en vue de « requalifier/moderniser un site économique existant » n'est pas exactement

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>positionné et se superpose avec « une armature verte à sanctuariser ». Cette zone à requalifier devrait être très légèrement plus au Nord conformément aux objectifs communaux.</p>  <p>Il résulte de ce qui précède que, pour une représentation précise, les cartes du SDRIF-E précitées devraient être ajustées sur la base du Plan Local d'Urbanisme de Bièvres qui distingue précisément les zones urbanisées, dont celles à vocation économique, et les zones naturelles et forestières.</p>
Mail 7433			X														<p>Mme Marion L'HARIDON de Deuil-la-Barre, a écrit : Je demande le retrait du BIP du SDRIF Cette infrastructure va drainer des milliers de voitures et camions et engendrer de la pollution atmosphérique, du bruit et détériorer notre qualité de vie et celle de nos enfants. Et l'impact sur le milieu naturel ?? Pour toutes ces raisons, je m'oppose à la construction du bip.</p>
Mail 7434			X														<p>M. Benoît HUET de Écouen, a écrit : Pour améliorer les transports des habitants du Val d'Oise : -Prévoir au SDRIF une voie bue sur la Francilienne pour la liaison Roissy-Cergy par le 9518 Pour améliorer les transports des habitants du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis : -Prolonger le Tram train T11 qui relie actuellement le Bourget à Epinay. Cette ligne peut être prolongée jusqu'à Sartrouville (78). Les infrastructures existent déjà. Il s'agit de la Grande Ceinture.</p>
Mail 7435														X			<p>M. Joce BOULET de Noisieu, a écrit : SANCTUARISATION DES TERRES AGRICOLES DE NOISEAU J'appuie la contribution de FNE 94 qui évoque le projet écocide sur Noisieu et confirme la nécessité de sanctuariser ses zones agricoles. L'Etat, bien loin du terrain ne doit pas imposer ici son PIG, le 49.3 de l'urbanisme.</p>
Mail 7436			X														<p>Laurent (Anonyme) de Montmorency, a écrit : Contre le prolongement du BIP</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7437	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X		<p>Je suis contre le prolongement du BIP entre Soisy et Sarcelles</p> <p><u>Mme Marie-Josée ROSSI-JAOUEN de Beynes, a écrit :</u> Contribution FNE 78 Contribution de synthèse des associations affiliées à FNE 78 qui regroupe 80 associations environnementales des Yvelines. FNE 78 comme toutes les associations du réseau France Nature Environnement IDF, regrette que la France se soit désengagée d'une politique d'aménagement du territoire qui aurait permis d'équilibrer les régions au lieu de concentrer les richesses mais aussi les problèmes autour de quelques-unes d'entre elles et en particulier l'Île-de-France. Le SDRIF-E, dans sa version actuelle, ne prend pas suffisamment en compte les enjeux sociétaux, écologiques et économiques apparus depuis le dernier SDRIF et tout particulièrement la loi Climat et Résilience. Notre fédération partage les analyses évoquées dans la contribution de FNE-IDF, reprises et précisées dans les contributions des membres de nos associations locales, entre autres l'Union des amis du Parc de la vallée de Chevreuse, ADIV, APEL, Bien vivre à Vernouillet, COPRA, Sauvons les Yvelines, JADE, CADEB, AC2NB, Sauvons la Tournelles ainsi que de particuliers tant en zones denses qu'en zones rurales.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Les priorités exprimées par les associations et les habitants</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protéger des espaces naturels et agricoles -Améliorer la qualité de vie des habitants en diminuant les nuisances et les risques -Maintenir un équilibre dans le ratio habitat/emplois /transports </div> <p>1) Remarques générales sur les modalités de l'enquête publique Concertation insuffisante, un document encore largement méconnu des Yvelinois Ce document qui impactera l'aménagement, le développement de toute l'Ile de France pour les prochaines décennies et la vie quotidienne de douze millions de personnes reste largement inconnu d'une majorité de franciliens. Peu de réunions publiques accessibles pendant l'élaboration de la version 1, une seule pour toute l'île de France le 29 février pour la version 2, des permanences de commissaires enquêteurs parfois éloignées ou aux dates trop restreintes. Des associations déplorent que la concertation n'ait pas été à la hauteur de tels enjeux. Certaines communes se sont bornées à publier sur leur page FB et les panneaux municipaux l'affiche invitant les habitants à participer à l'enquête publique sans aucune explication. Des délais trop courts pour l'enquête publique La consultation dans le cadre de la révision du SDRIF-E a été trop rapide pour permettre une réelle concertation, informer et consulter le Public en général ainsi que les adhérents des associations en particulier sur un sujet aussi compliqué et aussi impactant pour le futur. L'enquête publique s'est ouverte le 1er février et s'achèvera le 16 mars, couvrant les vacances scolaires d'Ile de France, période défavorable quant à la disponibilité des habitants. Il n'y avait donc pas plus de 4 semaines opérationnelles (hors congés scolaires) pour intervenir. Nous souhaitons une prolongation de l'enquête publique d'un minimum d'un mois afin que le Public dispose de 2 mois effectifs (hors congés scolaires) en cohérence avec le report des échéances régionales. Une cartographie peu lisible et incomplète FNE 78 regrette la lecture difficile des cartes en raison de choix de figurés et codes couleurs trop peu contrastées, des erreurs et un manque de précision sur les contours en particulier de l'armature verte souvent relevé localement par les associations ; même en zoomant, les limites de zone donnant lieu à des interprétations hasardeuses,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>fragilisant juridiquement la protection des zones agricoles et naturelles dont une partie n'est pas cartographiée voire absente (PNR, zone Natura2000); les cartes omettent aussi les zones exposées aux risques technologiques.</p> <p>2) POUR UNE PROTECTION RENFORCÉE DE LA BIODIVERSITÉ ET DES ENAF Revoir l'objectif de réduction de 20% d'artificialisation L'effondrement de la biodiversité, le réchauffement climatique, l'insécurité alimentaire imposent de renaturer massivement dans les zones denses des espaces pollués, lourdement artificialisés et imperméabilisés et de sanctuariser les espaces agricoles et forestiers subsistants (ENAF) en limitant drastiquement l'artificialisation des sols, voire en la stoppant et en orienter, via une politique incitative, à une agriculture plus vertueuse. FNE 78 partage les constats du CESER et de l'Autorité Environnementale : avec un objectif de réduction de moins 20% d'artificialisation tous les 10 ans, la version actuelle du SDRIF-E propose une trajectoire très clairement en deçà des attentes concernant l'avenir du territoire, notamment au regard des enjeux environnementaux et du bien-être de la population francilienne. Hormis le fait que cet objectif ne permet pas d'atteindre l'objectif ZAN pour 2050 imposé par la loi, elle concourt à aggraver la crise qui touche la biodiversité, limitant notre capacité à nous adapter au changement climatique.</p> <p>Préserver les terres agricoles de l'étalement urbain Les cartes réglementaires du SDRIF-E identifient 37 500 hectares de terres agricoles à sanctuariser, soit un peu moins de 7% des 564 000 hectares de surfaces agricoles utiles. Selon l'Autorité Environnementale, depuis l'approbation du SDRIF de 2013, l'urbanisation est intervenue à 80 % sur des terres agricoles et sans qu'ait été appréciée la valeur agronomique des sols concernés. Nous sommes donc favorables aux mesures suivantes</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Reconsidérer les projets impactant de vastes espaces agricoles Beaucoup d'opérations immobilières ou projets d'équipement sont en totale contradiction avec les orientations que le gouvernement souhaite mettre en place, notamment le zéro artificialisation nette (ZAN), nécessaire protection des terres agricoles que les associations environnementales réclament depuis plusieurs décennies. Nous pouvons citer plusieurs exemples de ces projets :</p> <p>Prison à Magnanville : projet massivement rejeté par les habitants et des élus Ligne 18 sur plateau de Saclay impactant parmi les plus riches terres de l'île de France Ligne Paris Normandie Extensions de zones d'activités aux Essarts et Rambouillet Menaces sur le domaine de Grignon Projet de stade du PSG à Montigny le Bretonneux</p> </div> <p>Faire un diagnostic des qualités agronomiques des sols avant tout projet conduisant à une artificialisation > Nous demandons d'ajouter dans l'orientation OR 12 un critère lié à la qualité agronomique des sols dans les choix de localisation des potentiels d'extension (4682 ha non cartographiés) Faire une cartographie plus précise : L'OR 12 détermine que les espaces agricoles sont inconstructibles, sauf capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E. Ainsi, pour les communes de polarité, les villes moyennes, petites villes et communes rurales, le SDRIF-E leur donne la possibilité d'ouverture à l'urbanisation de 2% de l'espace communal urbanisé. Tenir compte des situation locales Comme pour les logements, les capacités d'extension sont attribuées de manière égale et uniforme sans tenir</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>compte des situations locales. Par ailleurs cette règle de 2% d'extensions urbaines peut offrir des possibilités importantes pour des communes aux tissus urbains lâches. De fait, cela reviendrait à accorder une prime aux communes les moins vertueuses, celles qui se sont majoritairement développées en étalement urbain. Pour enrayer ce phénomène d'étalement urbain et préserver les terres agricoles nécessaires à la résilience alimentaire de l'Île-de-France, nous demandons de supprimer la possibilité uniforme d'ouverture à l'urbanisation de 2% de l'espace communal urbanisé accordée aux 872 communes de l'espace rural (villes moyennes, petites villes et communes rurales) soit environ 1165 ha d'espaces non-cartographiés. Certains communs pôles de centralité et quartiers de gare, peuvent cumuler des potentiels d'extension urbaine pouvant aller jusqu'à 5%ce qui peut entraîner une incohérence avec les dispositions dans le PNR de Chevreuse par exemple Faire un inventaire précis des Zones d'activités avant de les étendre ou d'en créer de nouvelles L'inventaire des surfaces occupées au sein des zones d'activité, pourtant prescrit par la loi climat et résilience n'a pas toujours été effectué par les intercommunalités (article L. 318- 8-2 du code de l'urbanisme) alors qu'il devait être achevé au plus tard le 21 août 2023. Si le SDRIF-E et les services de la préfecture qui effectuent le contrôle de légalité ne demandent pas explicitement à conditionner les nouvelles implantations ou les extensions de zones d'activités à la réalisation d'un inventaire des surfaces occupées et à l'étude de leur potentiel de densification, les ZAE vont continuer à proliférer et à manger les terres agricoles. Ainsi l'exemple de la communauté d'agglomération Rambouillet Territoires (CART) : dès qu'elle a pris connaissance de l'avant-projet de SDRIF-E, la CART est intervenue auprès de la Région et demandé qu'on prenne en compte ses besoins estimés à 153,5 ha pour le logement et 180 ha pour les activités économiques soit un total de 333,5 ha ; elle a ainsi obtenu l'ajout de plusieurs pastilles pour combler le déficit d'ha qu'elle estimait nécessaire à son développement, à savoir 132,5 ha supplémentaires. Pour justifier cette demande, elle a réalisé une évaluation sommaire des produits fiscaux prévisibles dans l'hypothèse où toutes les opportunités foncières trouveraient preneurs à l'horizon 2040. Le problème que soulève cette délibération est que les terres agricoles sont considérées comme de simples réserves foncières pourvoyeuses de recettes fiscales et qu'à aucun moment, le conseil communautaire n'envisage de se saisir des opportunités de renouvellement urbain pour décliner ses objectifs. L'importance des besoins estimés par les communes des Essarts-le-Roi (36 ha) et du Perray-en Yvelines (26 h) interpellent sur les efforts qu'il reste à mener pour se rapprocher du ZAN. Leur évolution s'est déjà largement opérée par l'étalement urbain et la consommation de terres agricoles. Nous demandons que les deux pastilles ajoutées sur les communes des Essarts et du Perray dans le SDRIF-E arrêté soient retirées. On retrouve les mêmes observations pour une zone commerciale le long de la Rd 307 à Feucherolles Sanctuariser les espaces naturels et forestiers -Des oublis regrettables dans la cartographie Dans son articulation avec les autres documents de planification et d'urbanisme, le SDRIF-E se doit de prendre en compte les objectifs du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), et cela même s'il est en cours de révision. Pourtant, les espaces naturels protégés et leurs statuts protecteurs (parcs naturels régionaux, réserves naturelles, sites Natura 2000, ZNIEFF, ENS, arrêtés de protection biotope, etc.) ne sont ni mentionnés dans les orientations réglementaires, ni représentés sur les cartes réglementaires du SDRIF-E actuel. Dans les Yvelines, ni le PNR du Vexin, ni celui de Chevreuse ne sont mentionnés. Il est donc demandé cartographier sur les cartes réglementaires les Parcs Naturels Régionaux et en tenir compte dans le projet</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>d'aménagement régional et les orientations réglementaires. L'urbanisation doit y être limitée et encadrée par un plan de Parc.</p> <p>Idem pour 9 zones Natura 2000, l'évaluation environnementale stratégique du SDRIF-E reconnaît que plusieurs projets prévus à proximité de sites Natura 2000 sont susceptibles d'avoir des incidences sur ces zones. A ce titre, l'Autorité Environnementale recommande que l'impact du SDRIF-E sur l'ensemble des sites Natura 2000 Franciliens fasse l'objet d'une analyse approfondie et que pour tous les sites exposés, des mesures (notamment la mise en œuvre de la séquence éviter et réduire) soient imposées.</p> <p>-Profiter de la révision conjointe du SRCE et du SDRIF pour intégrer le SRCE au sein du SDRIF-E afin de neutraliser toute contradiction entre les deux documents. Il serait nécessaire dans ce cas d'intégrer non seulement la cartographie du SRCE dans le SDRIFE, mais également le plan d'action du SRCE, qui trouverait une traduction adaptée dans un objectif réglementaire du SDRIF-</p> <p>-Suppression des pastilles d'artificialisation prévues en proximité des sites Natura 2000 et dont la mobilisation menacerait leur patrimoine naturel comme Rambouillet</p> <p>-une cartographie trop imprécise des zones à protéger : recourir à la Carto végétation</p> <p>Par ailleurs, il est à noter que la proximité, voire la superposition de pastilles d'urbanisation et de continuités à préserver mène à la confrontation d'objectifs inconciliables à l'échelle du SDRIF-E. En effet, il n'est pas possible physiquement de préserver une continuité écologique constituée par une dent creuse, tout en artificialisant cette dent creuse. Le recours à la Carto végétation s'avérerait utile.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Nous soutenons donc l'ajout de nouvelles orientation réglementaires au sein de la partie 1.1 Composer l'armature verte de la région-nature de demain : Utiliser des données à haute précision, telles que celles de l'outil Cartovégétation, pour l'inscription des trames vertes dans les documents d'urbanisme locaux et l'identification des zones à enjeux à protéger et à renaturer.</p> <p>L'ensemble des espaces naturels de la région (réserves naturelles, sites Natura 2000, ZNIEFF, ENS, arrêté de protection biotope, etc.) est à cartographier et à sanctuariser. Toute urbanisation y est exclue.</p> </div> <p>- Mieux protéger les lisières : repréciser l'orientation 20</p> <p>Dans de nombreuses communes des Yvelines (Bazemont, Pontchartrain, Villennes-sur-Seine, Aigremont,) nous constatons une atteinte aux lisières en raison de projets immobiliers ou d'équipement : défrichement, mitages. Nos associations ont donc obligées de déposer des recours contre des PLU insuffisamment prescriptifs.</p> <p>Chaque projet d'aménagement prévu à proximité de ces espaces est pourtant conditionné à une étude préalable de son impact environnemental. En l'état actuel, le SDRIF-E définit une protection pour les lisières de forêts de plus de 100 ha : toute nouvelle construction est interdite à leur proximité, sur une bande d'une largeur de 50 mètres. Cette règle pose néanmoins deux exceptions pour les bâtiments agricoles et les sites urbains constitués. Les lisières de forêts sont donc uniquement protégées quand elles sont contiguës à des secteurs agricoles ou d'autres secteurs naturels. Le SDRIF-E, tout comme le SDRIF de 2013, ne définit pas précisément les sites urbains constitués (SUC) dont l'existence et les limites sont laissées à l'appréciation des communes. Ce flou entraîne plusieurs interprétations et arbitrages souvent au détriment des corridors écologiques</p> <p>L'exception des SUC au principe de préservation des lisières de forêts doit être supprimée : l'orientation réglementaire 20 doit interdire toute nouvelle construction dans une bande de 50 mètres autour des forêts de 100</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>ha.</p> <p>- Sauvegarder les forêts franciliennes en danger : des OR trop floues</p> <p>Si le SDRI reconnaît le rôle social et environnemental des espaces boisés les OR qui les concernent sont encore trop flous et mettent en place beaucoup de dérogations (OR 18)</p> <p>Les forêts des Yvelines couvrent plus de 68 000 hectares, soit environ 30 % de la surface totale du département, (73 750 hectares), Près des deux tiers des forêts yvelinoises appartiennent à des propriétaires privés. Les forêts privées représentent plus des deux tiers de la surface forestière francilienne (Plus de 27 000 propriétaires), La forêt publique se répartit entre forêts domaniales, régionales, départementales et communales, toutes gérées par l'Office national des forêts (ONF). Elles sont des éléments essentiels du patrimoine paysager, mais aussi indispensables à la santé des yvelinois et au maintien d'une riche biodiversité.</p> <p>Elles permettent de multiples activités récréatives et contribuent au bien-être ainsi qu'à la bonne santé physique et mentale des habitants surtout ceux qui résident en zones denses polluées, carencées en espaces de nature. En été, durant les canicules, elles atténuent les dômes de chaleur. Les forêts contribuent activement à la filtration de l'air et à la régulation des cycles hydrologiques. Elles offrent des surfaces d'infiltration et de filtration pour les précipitations, limitant les phénomènes de ruissellement, en garantissant la ressource en eau des franciliens.</p> <p>Pourtant les forêts sont en danger : nombreuses sont les associations qui alertent sur des défrichements massifs qui défigurent les paysages et fragilisent des arbres affaiblis par les sécheresses et vagues de chaleurs récurrentes.</p> <p>Nous attendons donc des orientations réglementaires plus précises pour</p> <p>-mieux gérer les forêts : les observations de terrain et nombreux contentieux en cours dans les Yvelines nous permettent d'affirmer que les bois classés en EBC de moins de 4 hectares, non cartographiés sur les cartes du SDRIF-E ne sont en réalité absolument pas protégés. La sylviculture doit être axée sur la conservation des écosystèmes et la captation du carbone. Les forêts publiques d'Île-de-France sont gérées par l'ONF qui s'autofinance par la vente de bois. L'exploitation du bois ne doit plus constituer sa principale ressource financière nécessaire. Alors que la valeur du bois coupé est dix fois moins importante que la valeur estimée des autres fonctions de la forêt (stockage de carbone, purification de l'eau, de l'air, biodiversité, loisirs...) les aménités positives de la forêt doivent être intégrées au budget de l'ONF, financées par les collectivités publiques. Il faut par ailleurs augmenter le budget des missions d'intérêt général de l'ONF.</p> <p>La gouvernance de la forêt doit intégrer toutes les composantes de la société</p> <p>Le code forestier français consacre la forêt comme bien commun. La société civile doit avoir accès sans restriction à l'information, et disposer d'un droit de regard sur la gestion des forêts publiques. Des instances de concertation et de décision indépendantes, incluant l'ONF, avec une représentation des associations, des collectivités locales et des experts scientifiques, doivent être mises en place afin de permettre une gestion plus transparente et participative des forêts.</p> <p>-revoir la stratégie du bois énergie</p> <p>Le chauffage au bois ne doit pas être encouragé La combustion du bois émet dix fois plus de particules fines que le charbon, et plus de gaz à effet de serre. Les nouvelles installations en zones densément peuplées devraient être interdites.</p> <p>-contrôler l'utilisation du bois de construction</p> <p>Il faut favoriser l'utilisation des bois d'éclaircies et résidus de scierie dans l'élaboration de produits de longue durée de vie, de construction ou d'isolation, permettant un stockage du carbone.</p> <p>Protéger les zones humides menacées par les opérations immobilières et d'équipement</p>

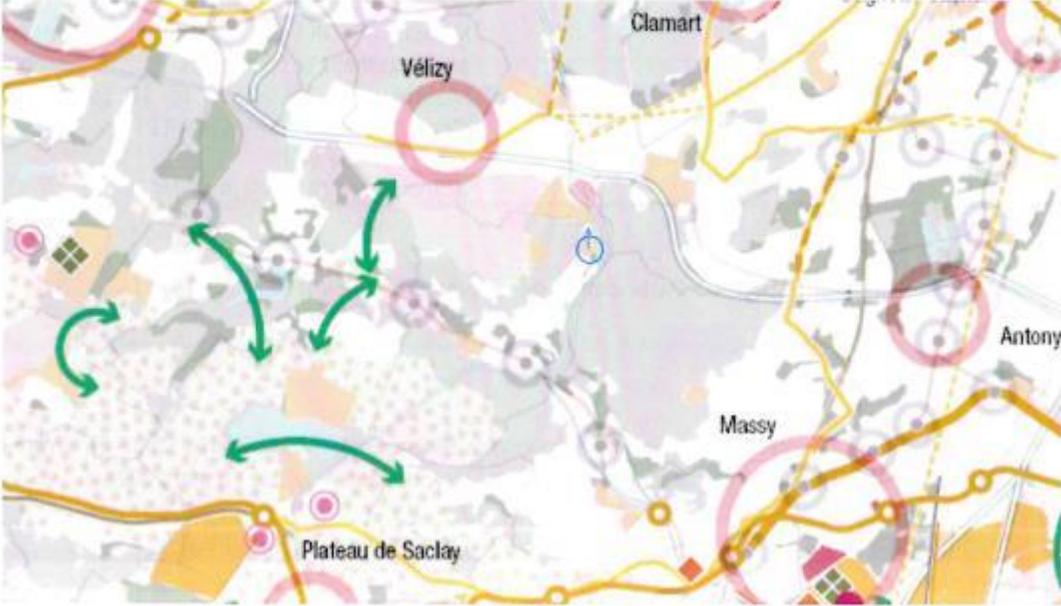
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Les atteintes à ces zones humides se multiplient faute d'être prise en compte correctement dans les PLU et d'obliger à évaluer l'impact environnemental des projets d'artificialisation Les zones humides et les zones d'expansion des crues jouent un rôle majeur dans la lutte contre les inondations et les îlots de chaleur, et pour la reconquête de la biodiversité. Leur préservation est essentielle. Cette priorité est à juste titre identifiée par le SDRIF-E. Toutefois, une délimitation officielle et la cartographie de ces zones à enjeux mériteraient d'être effectuée pour permettre l'effectivité de la préservation de ces zones à l'échelle locale : A titre d'exemple, la zone de protection spéciale Massif de Rambouillet et les zones humides proches (17 110 ha) mériteraient d'être cartographiées spécifiquement pour rendre opposable leur préservation. Même observation pour l'Etang la ville, ru de Buzot à St germain en Laye, St Remy les Chevreuse, Septeuil...</p> <p>3)Améliorer la qualité de vie des habitants en diminuant les risques et les nuisances Les Yvelines sont exposées à plusieurs nuisances et risques qui doivent être davantage pris en compte dans les documents du SDRIF et s'imposer dans la rédaction des PLU, PLUI et Scot</p> <p>Compléter les OR 31-34 pour la protection contre les inondations Dans les Yvelines, les inondations représentent le risque naturel le plus récurrent La vallée de la Seine comme celles de la Mauldre et ses affluents, Vaucouleurs, Yvette sont particulièrement exposées. Des volumes d'eau provenant du ruissellement tant des zones urbanisées que des terres agricoles (labours et semis dans la ligne de plus grande pente, drains, suppression des haies...) sont aussi à redouter de même que des remontées de nappes et des risques de ruptures d'ouvrages Le projet de SDRIF-E évoque bien la nécessité de réduire la vulnérabilité aux risques d'inondation de la région Ile de France (chapitre I- paragraphe 1.2.1, pages 51 à 55). Si des orientations réglementaires sont positives) comme prévenir des risques d'inondations en identifiant les zones d'expansion des crues protégées par les PPRI et les préserver de toute urbanisation, favoriser la gestion des eaux pluviales, anticiper les écoulements des pluies, favoriser la perméabilité des sols sont prévus, elles manquent de moyens prescriptifs pour les rendre effectives.</p> <p>Interdire les constructions en zone vulnérable aux crues Le SDRIF-E se borne à « encadrer le développement du logement pour ne pas augmenter de façon significative l'exposition des populations » uniquement dans les zones d'aléas forts à très forts des crues d'occurrence centennale. Ce SDRIF-E n'exclut pas d'accueillir de nouveaux logements en zone PPRI en particulier dans les quartiers de gare située en fond de vallée A l'instar de la DRIEAT, et conformément aux prescriptions du PGRI1, nous demandons de veiller à ne pas urbaniser de nouveaux secteurs situés en zone inondable pour tous les types d'inondations et de proscrire la construction de nouveaux parkings en sous-sol dans les secteurs vulnérables.</p> <p>Évaluer et cartographier les autres risques d'inondation ; fixer des objectifs ambitieux de désimperméabilisation Les documents d'urbanisme doivent établir un zonage pluvial des communes et communautés de communes qu'ils couvrent et l'intégrer à leurs dispositions réglementaires opposables. Le zonage pluvial est une obligation réglementaire déterminée par l'article L 2224-10 du code général des collectivités territoriales qui découle de la loi sur l'eau de 1992. Il est l'aboutissement de l'étude du Schéma Directeur de Gestion des Eaux Pluviales. Ce zonage pluvial devrait : - Définir les zones où des mesures de limitation de l'imperméabilisation doivent être prises, - Imposer des coefficients d'imperméabilisation limites en fonction de la nature des sols et de la géographie du</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>territoire, -</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recenser les zones où il est nécessaire de prévoir des installations pour assurer la collecte et le stockage éventuel des eaux de ruissellement ainsi que des zones d'expansion telles que des cuvettes naturelles, - Préserver des corridors d'écoulement et prévoir les aménagements permettant la direction des ruissellements de surface vers des zones de faibles enjeux, - Cartographier les secteurs de nappes affleurantes et fournir les prescriptions nécessaires à la préservation de leur qualité et de leur écoulement ainsi que les secteurs argileux dont la méconnaissance conduit à des catastrophes naturelles (inondation, fissuration, éboulement). Force est de constater que sur notre territoire ces zonages pluviaux, quand ils existent, sont rarement intégrés aux PLU <p>Dans l'ORE 34 aucun objectif quantitatif de désimperméabilisations des sols n'est indiqué. Un objectif de 50% de sols désimperméabilisés dans les communes qui en sont carencées serait pertinent La désimperméabilisation des sols est un levier majeur et rapide à actionner, pour permettre la résilience des territoires. Cette solution ne doit pas être reléguée au dernier rang des priorités.</p> <p>Renaturer les cours d'eau</p> <p>De même nous encourageons la poursuite des travaux sur la Mauldre, le ru de Gally, l'Yvette les travaux de reméandrage partout où ils sont possibles.</p> <p>Des OR plus prescriptives pour limiter l'exposition des populations aux pollutions de l'air, aux nuisances sonores et à l'altération du paysage</p> <p>Pour une véritable politique de maîtrise du bruit des voies de transports routières, ferroviaires et du trafic aérien en IDF</p> <p>Plusieurs associations du 78 jugent insuffisantes la rédaction des OR70-OR71 et OR137 protéger les populations riveraines des grands axes routiers (autoroutes A10, A13), ferroviaires (RER A, tram 13) et/ou survolées par le trafic des aéroports de ST-Cyr, Chavenay, Toussus ainsi que des aéroports d'Orly et Roissy. Elles souhaitent que ces OR soient plus prescriptives pour :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) afficher une volonté politique de rapprocher l'habitat de tous de la situation validée par l'OMS des zones de référence de qualité de vie en matière de niveau de bruit ambiant en se donnant des objectifs à 10 ans, 20 ans 30 ans 2) établir dans chaque collectivité de communes des zones de référence de qualité de vie en matière de niveau de bruit ambiant, les zones dont la situation actuelle correspond à un niveau de bruit ambiant de fond maximum compris entre 50 et 55dBLden 3) afficher une politique d'agrandissement progressif de ces zones de référence en se donnant des objectifs à 10 ans, 20 ans 30 ans 4) toutes ces zones devront être décrites et cartographiées dans les PLU et dans les PPBE des différents niveaux en s'appuyant sur des cartes telles celles publiées par BRUITPARIF 5) faire une recommandation ferme auprès des professionnels des transactions immobilières pour informer les acquéreurs/loueurs potentiels de la position des locaux dans l'une des trois zones ROUGE, ORANGE, JAUNE 6) mettre en œuvre chacune de ces cinq zones des normes volontaristes d'isolation acoustique des bâtiments neufs publiées par la Région Ile de France <p>On peut déplorer la même imprécision des objectifs en matière d'exposition à la pollution de l'air dans les OR 136 et 137.</p> <p>Pour une prise en compte des distances suffisantes par rapport aux habitations en cas d'installations</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>agricoles, industrielles polluantes ou sonores ou impactant les qualités paysagères de leur environnement Sans vouloir empêcher le développement d'activités de transformations bien nécessaires en zones rurales, les associations locales souhaitent une meilleure protection vis-à-vis de ces nuisances : a titre d'exemple, la construction d'un poulailler géant à Gressey ou d'une prison à Magnanville à 200m des habitations ne sauraient être considérée comme une amélioration du cadre de vie.</p> <p>Absence de cartographie des zones de risques technologiques Malgré les accidents industriels récents (incendie au SIAAP à Achères, fuite du Pipeline Total à Autouillet,) on peut noter l'absence de mention de dispositions et de cartographie concernant les zones exposées à des risques technologiques pourtant présentes dans le département (12 sites Seveso, 287 ICPE)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Une vigilance doit être particulièrement exercée sur les projets d'extension urbaine de nombreux secteurs des Yvelines fortement exposés :</p> <ul style="list-style-type: none"> -aux nuisances aériennes à proximité des aérodromes de Chavenay, St-Cyr, Toussus et aux nuisances ferroviaire et routières : demande de retrait de pastille à Noisy. -Aux nuisances routières : les communes : Orgeval, Villennes, Médan, Triel-sur-Seine, Vernouillet, Verneuil-sur-Seine, Carrières-sous-Poissy, Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Andrésy, Maurecourt, Vauréal, Jouy-le-Moutier, Neuville-sur-Oise, Achères, Conflans-Sainte-Honorine, Herblay-sur-Seine, Pierrelaye, Cergy, Eragny-sur-Oise et Pontoise seront impactées par un axe structurant à 2x2 voies », établissant une « LIAISON A13-A15 », -à une qualité de l'air dégradée et à des risques technologiques en Vallée de Seine entre Poissy et Mantes : le projet de label d'éco-quartier de Villennes doit être reconsidéré ((quartier Fauveau) </div> <p>4) Pour un équilibre du ratio logements/emplois/ transport FNE 78 partage pleinement les analyses de FNE-IDF et ses préconisations Revoir les objectifs de 70 000 logements La loi du Grand Paris, qui fixe l'objectif de produire 70 000 logements par an, semble être une hypothèse de travail contestable et place notre région au cœur d'injonctions contradictoires Cet objectif déjà obsolète aujourd'hui le sera d'autant plus en 2040 ! La population francilienne estimée à plus de 12 Millions d'habitants n'a augmenté en moyenne annuelle que de 25 000 habitants, soit +0,2% par an entre 2018 et 2023 (+0,7% de solde naturel et -0,5% de solde -. Seule région de France avec plus de départs que d'arrivées, la population de la région Ile de France pourrait décroître à l'horizon 2040 : le solde migratoire négatif risque de perdurer entre l'Ile de France et les autres régions en liaison avec les écarts de qualité et de de coût de la vie. – le solde naturel décroît avec la baisse constatée de la natalité et le vieillissement naturel de la population. Ce phénomène de solde migratoire négatif de l'Ile de France pourrait également s'amplifier selon l'installation durable de la montée en puissance, post pandémie, du numérique et du télétravail (impact réseau TGV) et de la dynamique de croissance économique des régions elles-mêmes ! A cette vision calée sur une stricte dynamique de population (ratio entrants/sortants), il faut évidemment tenir compte de la situation actuelle de l'IDF en termes de mal logement et de manque de logements disponibles, à la vente ou à la location. Il conviendrait d'intégrer dans un plan global les 400 000 logements vacants, dont ceux vacants par rétention, qui pourraient être mobilisés en priorité, sans oublier les locations Airbnb abusives contre lesquels des communes de plus en plus nombreuses commencent à agir.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Si la croissance se poursuivait au rythme actuel constaté jusqu'en 2040, soit près de 25 000 habitants par an, cela reviendrait à un besoin d'un ordre de grandeur de 12 à 13 000 logements par an, très éloigné de l'hypothèse actuelle prise en base par le SDRIF-E de 70 000 logements par an.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réviser en profondeur du SDRIF-E sur le logement pour qu'il intègre : <ul style="list-style-type: none"> - un objectif réaliste en besoin de logements, limité à 13 000 logements par an, -la diminution, corrélativement, du besoin en surfaces foncières destinées aux logements neufs, -une mobilisation prioritaire des logements vacants par rétention (inclus les locations Airbnb abusives), -des actions régionales supplémentaires de soutien à la réhabilitation de logements anciens (en plus de celles de l'état), -aides régionales à la déconstruction / reconstruction, en alternative à une réhabilitation impossible ou trop coûteuse • Viser 100% de renouvellement urbain pour la production de logements • Encadrer le recours à la densification pour encourager les autres méthodes de renouvellement urbain <p>L'accroissement de la capacité d'accueil du nombre de logements au sein des espaces urbanisés devra : se faire en priorité par le recyclage de friches ou de bâtiments obsolètes, la mutation des quartiers de gare, la mobilisation des dents creuses, l'adaptation et reconversion du bâti existant, le recours à la réversibilité des bâtiments, la mutualisation et le changement d'usage, le recours aux éco-matériaux, la surélévation des bâtiments. [...]]L ne faut pas néanmoins que cette densification se fasse au détriment des espaces de nature en ville.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encourager la réversibilité du bâti en permettant l'attribution du permis de construire sans affectation • Encourager (et non limiter) le développement du parc locatif social tout en préservant une certaine mixité sociale et générationnelle • Conditionner la production de logements à un rééquilibrage habitat-emploi à l'échelle locale • Tenir compte des réalités locales, surtout en zones rurales dépourvues d'emplois ou de services suffisants pour absorber une croissance brutale de population <p>L'OR 57 impose une augmentation uniforme du nombre de logements moyenne de 13 %, portée à 15 % dans les communes avec gare et les polarités des villes moyennes, petites villes et communes de l'espace rural. Elle risque de déstabiliser les petites villes et les bourgs ruraux qui craignent déjà de devoir densifier à tout prix (y compris en surélévation) et de perdre leur identité patrimoniale (Pontchartrain, Aigremont, Septeuil). L'équilibre habitat/emploi/services de proximité/ mobilité est d'ores et déjà difficile dans les territoires ruraux. Il est nécessaire de prendre en compte les besoins locaux, notamment en matière d'emploi et de mobilité et la spécificité des communes. Le CESER et la DRIEAT ont également attiré l'attention sur ce point en insistant sur une meilleure « territorialisation » dans la répartition des logements et l'établissement d'un mécanisme régional de suivi des équilibres habitat-emploi pour enrayer la croissance de flux domicile -travail, source de congestions des axes routiers et donc de pollution, contraire aux objectifs de neutralité carbone.</p>
Mail 7438						X		X				X					<p>Mme Anne PELLETIER - LE BARBIER de Bièvres, a écrit : Participation de la commune de Bièvres</p>

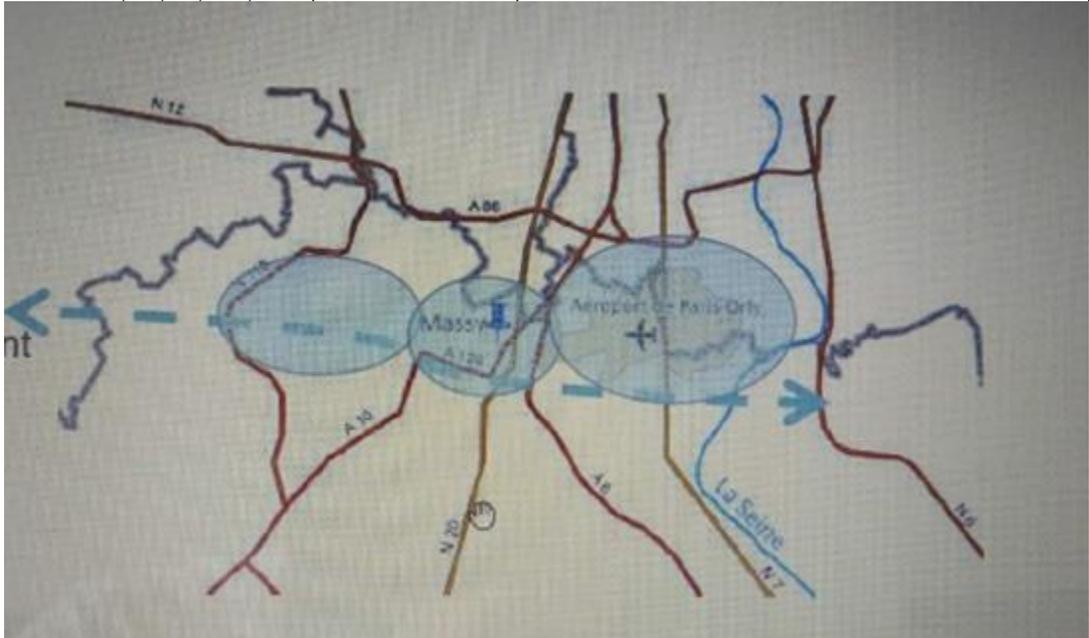
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>La commune de Bièvres souhaite porter à votre attention les observations suivantes.</p> <p>En premier lieu, la carte relative à la « <i>Maîtrise du développement urbain</i> » fait apparaître « <i>une armature verte à sanctuariser</i> ». Les limites de cette armature sont mal positionnées en ce qu'elles empiètent sur certaines zones actuellement urbanisées de la commune de Bièvres.</p> <p>En particulier, à l'Est du village, la limite de la zone sanctuarisée devrait s'appuyer sur la Route Nationale 118. A l'Est de cette route, se trouve la Forêt de Verrières qu'il s'agit effectivement de protéger. En revanche, les espaces à l'Ouest de cette route sont, quant à eux, déjà urbanisés. Il convient donc de placer ces derniers en dehors de l'armature verte sanctuarisée.</p>  <p>La limite de l'armature verte à sanctuariser devrait s'arrêter à la N118, les espaces à l'Ouest de la N118 sont des espaces urbanisés.</p>

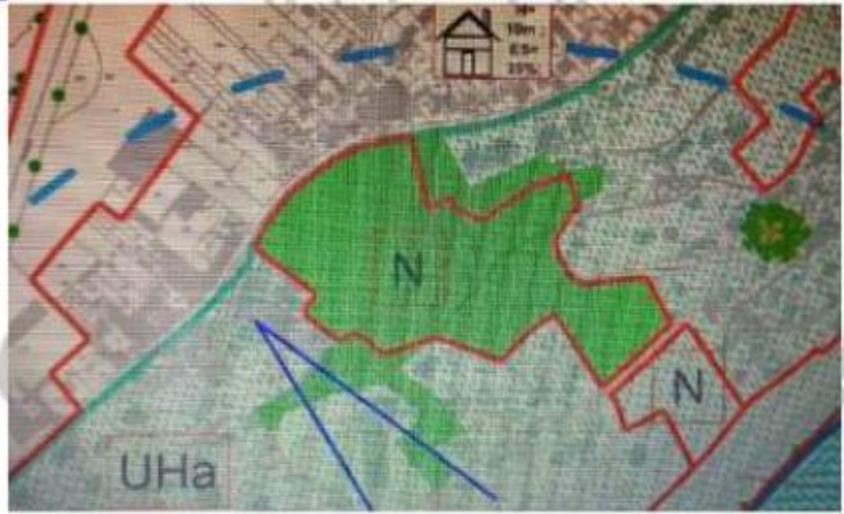
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>En second lieu, les cartes relatives à la « <i>Maîtrise du développement urbain</i> » et au « <i>Développement de l'indépendance productive régionale</i> » paraissent contradictoires au regard du territoire communal.</p> <p>En effet, une zone identifiée en vue de « <i>requalifier/moderniser un site économique existant</i> » n'est pas exactement positionnée et se superpose avec « <i>une armature verte à sanctuariser</i> ». Cette zone à requalifier devrait être très légèrement plus au Nord conformément aux objectifs communaux.</p>  <p>Il résulte de ce qui précède que, pour une représentation précise, les cartes du SDRIF-E précitées devraient être ajustées sur la base du Plan Local d'Urbanisme de Bièvres qui distingue précisément les zones urbanisées, dont celles à vocation économique, et les zones naturelles et forestières. Les documents d'urbanisme sont consultables sur le site internet de la Commune : https://www.bievres.fr/plan-local-durbanisme-2/</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7439						X								X			Mme Priscilla WEIL CHASTEL de Feucherolles, a écrit : Stop aux zones d'activités entre Feucherolles et Davron Il n'est pas possible de sacrifier des exploitations arboricoles et agricoles ainsi que des vergers bio pour bétonner 28 ha de terres pour une nième zone d'activités. Celle déjà créée à la sortie de Feucherolles est horrible. Elle dénature le paysage.
Mail 7440				X													M. Philippe TELLIER de Voisins-le-Bretonneux, a écrit : Les logements sociaux Le volet social n'est pas à la hauteur des projets du SDRIF. Les inégalités en défaveur des plus vulnérables risquent de s'accroître en matière de logement, notamment du fait de la clause anti-ghetto (30% de l'OR59). Nous récusons l'application de cette clause qui assimile les habitants de logements sociaux à des délinquants. Il serait honorable de la part d'un SDRIF qui se respecte de rappeler que la loi SRU doit s'appliquer à toutes les communes, sans déroger à une mutualisation voulue par certaines agglomérations (St Quentin en Yvelines), dans une période où la crise du logement s'amplifie ; sinon, cela compromettrait la création de nouveaux logements accessibles en rapprochant l'habitant de son lieu de travail. D'autre part, il est hors de question d'accepter la demande de réduction de 25 % des effectifs de production des logements.
Mail 7441			X		X				X								Geneviève (Anonyme) de Villepreux, a écrit : Contre le projet de A 104 Bis Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andrézy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrézy, île si riche en faune ornithologique. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent. Sans parler des nuisances sonores dues à l'augmentation du nombre de camions circulant sur cet axe, des nuisances dues aux gaz d'échappement, du risque accru d'inondations dû à la bétonisation, etc... Une vraie catastrophe à venir...Je suis CONTRE, CONTRE, CONTRE !
Mail 7442							X										Sophie (Anonyme) de Lésigny, a écrit : Schéma Habitant de Lesigny nous sommes contre ce schéma pour le bien être de votre cadre de vie
Mail 7443					X												Nicole (Anonyme) de Andrézy, a écrit : SDRIF-E Je trouve ce projet incohérent. Il sacrifie des terres, détruit des paysages, s'attaque à la biodiversité, contribue à la disparition de la faune et de la flore, pour servir quelques intérêts personnels.
Mail 7444			X				X										M. Jean-Emmanuel TERRIER de Paris, a écrit : Contribution de l'Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture et de son Réseau Ferré (ASPCRF) Lancée en mars 2022, la révision du SDRIF-E (Schéma Directeur Environnemental de la Région Île-de-France) est l'une des étapes majeures dans l'élaboration des grandes orientations à l'échelle de la Région. Il vise notamment à encadrer la croissance urbaine, et à définir les priorités en matière de transports. Dans le cadre du protocole-cadre SNCF-Ville de Paris signé en 2006 et renouvelé en 2015, le statut de la Petite Ceinture ferroviaire est défini sans la moindre ambiguïté : la ligne fait toujours partie intégrante du réseau ferré national et reste dans le giron de SNCF Réseau. La perspective d'une éventuelle remise en service d'une activité de transport sur ce

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	maillon du réseau ferroviaire (à moyen terme) est donc préservée. À court terme, des aménagements piétonniers – et réversibles – permettent un accès à certaines sections de la ligne ont été ouverts par la Ville de Paris. Si la Petite Ceinture ferroviaire peut être vue sous le prisme de sa « fonction écologique », elle est aussi (et surtout) une réserve de capacité de transport. De fait, la ligne représente un enjeu essentiel dans le cadre de cette révision du SDRIF-E. Le transport ferroviaire étant le mode de déplacement le plus respectueux de l'environnement, il constitue encore et toujours une solution d'avenir et une alternative à l'usage de la voiture et des poids-lourds. Dans sa version actuelle, le SDRIF mentionne la Petite Ceinture comme « un espace de respiration sur certaines sections ». De son côté, la Grande Ceinture est vue sous le prisme de la logistique et des interfaces entre le rail et la route. Cette vision doit également prévaloir, selon nous, pour la Petite Ceinture. Elle dispose en effet de plusieurs infrastructures logistiques au cœur de l'agglomération parisienne (gare des Gobelins, future gare des Batignolles, futur hôtel logistique de Bercy-Charenton), tout en étant reliée aux grandes lignes ferroviaires de/vers Paris. Elle représente donc un atout évident afin de répondre aux objectifs visant à élaborer « un réseau d'espaces logistiques » afin de « réduire les nuisances générées par les livraisons du dernier kilomètre », en relayant les grands sites multimodaux par des plateformes et espaces de livraisons situées en zone urbaine dense – comme stipulé dans les Orientations Réglementaires du SDRIF. Enfin, le SDRIF-E a pour objectif de permettre « l'amélioration de la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité », favorisant « l'interconnexion entre le métro et le réseau du Grand Paris Express ». Véritable trait d'union entre Paris et les villes de la petite couronne, la Petite Ceinture est pleinement en mesure de répondre à cet objectif. Étant située en site propre (à l'abri des aléas de la circulation), elle permettrait le développement d'un transport rapide et fiable entre les grands pôles d'activité parisiens, en complétant le réseau de transport collectif de surface et en délestant certaines des lignes les plus chargées (T3a et T3b). Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau ferré (ASPCR) 11 rue Oswaldo Cruz 75016 Paris www.petiteceinture.org
Mail 7445			X														Jérôme (Anonyme) de Elliant, a écrit : Revenons à la réalité et arrêtons l'obstination Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.
Mail 7446						X									X		Sylvaine (Anonyme) de Feucherolles, a écrit : Le SDRIF-E et les communes rurales Pour être accepté par la population, par les habitants de l'île de France qui seront directement impactés par les orientations définies dans le SDRIF, il faut que le document final conduise à un consensus acceptable par une grande partie de la population. Les termes de ce consensus ne sont pas les mêmes selon que l'on se trouve en zone urbaine ou péri-urbaine ou en zone rurale. Pour être accepté par la population, il faut que le SDRIF-E soit en cohérence avec la transition climatique, écologique, énergétique qui nous est imposée. Une très grande majorité des Français est sensible. Les Franciliens attendent que ce SDRIF-E soit en cohérence avec les objectifs climatiques de la COP de Paris mais ils ne savent pas comment y contribuer au niveau de l'aménagement de notre territoire. C'est donc un devoir pour les rédacteurs du SDRIF-E d'être à la hauteur des enjeux climatiques et de se poser une seule question lorsqu'il faut effectuer un choix : Est-ce compatible avec les enjeux climatiques. Habitant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>en zone rurale, dans la communauté de communes de Gally-Mauldre j'ai constaté que le SDRIF-E dans sa version initiale conduisait à protéger ces zones rurales. En revanche, j'ai noté des contributions du président de la communauté de communes de Gally-Mauldre et du maire de Feucherolles qui sont contraires au choix que nous devons faire pour les générations futures. Les contributions de ces deux personnes publiques ont été faites sans aucune concertation avec les habitants, sans même une réelle concertation avec les autres élus de la communauté de communes et des élus municipaux des communes. Je pose une question : serait-il raisonnable de cautionner ces demandes et de modifier le SDRIF-E initial sur la seule base de courriers qui ne sont même pas accompagnés d'études de faisabilité. Notre territoire de Gally-Mauldre est un territoire rural avec plus de 5000 hectares de cultures diverses. Ce territoire est en manque de surfaces de maraîchage et d'arboriculture. Ce territoire est en manque de surfaces qui permettraient à des jeunes agriculteurs, maraîchers, arboriculteurs, éleveurs de s'établir sur le territoire. Le lycée agricole de Saint-Germain en Laye forme des étudiants qui pour certains souhaitent faire carrière dans l'agriculture malgré toutes les difficultés actuelles. Fort de ce constat, il apparaît comme une évidence que l'urbanisation d'une surface agricole de 28 hectares au sud de Feucherolles serait une totale ineptie. Ineptie car le développement économique sur le territoire, prôné par le président de la CCGM peut se faire ailleurs sur d'autres terrains : friches industrielles ou tertiaire comme à Mareil sur Mauldre et Maule ou friche agricole comme à Chavenay (Domaine de Mort Moulin). Le village de Feucherolles dispose déjà de deux sites d'activité économique créer un troisième site serait déraisonnable. La directrice du site de la briqueterie situé le long de la 307 se plaint déjà des difficultés de recrutement parce que les salariés ne sont pas attirés par des lieux où les transports en commun sont réduits. Un nouveau site économique serait "plombé" par les mêmes difficultés. Accéder aux demandes du président de la CCGM et du maire de Feucherolles serait une lourde responsabilité pour la commission d'enquête. A cela il faut ajouter que deux des sites de développement situés à Mareil sur Mauldre et à Maule disposent d'un accès aux gares SNCF et présentent de ce fait une attraction certaine pour de futurs salariés. Il n'est nul besoin de faire appel à l'arithmétique des surfaces comme le fait monsieur le maire de Feucherolles pour tenter de justifier l'injustifiable. Il faut seulement avoir du bon sens pour prendre les bonnes décisions à savoir : - Non-artificialisation de terres agricoles- Respect de la biodiversité- Participation à la transition climatique- Développement économique harmonieux sur des zones déjà partiellement artificialisées et présentant un potentiel de réussite certain- Concertation réelle avec les habitants Monsieur le président de la commission d'enquête je ne doute pas que vous serez sensible à ces arguments de bon sens.</p>
Mail 7447			X		X	X	X					X			X		<p>M. Muriel JOSSELINE de Athis-Mons, a écrit : L'association Athis-Pont Non, créée au début du mois d'avril 2017 par des habitants d'Athis-Mons, pour les Athégiennes et les Athégiens mais aussi pour les habitant-e-s des communes potentiellement impactées par le projet de franchissement de Seine. Athis-Pont Non se mobilise contre ce projet Un cahier formule un certain nombre de pistes : SDRIF.e ET FRANCHISSEMENT ROUTIER DE LA SEINE ENTRE VIGNEUX SUR SEINE ET ATHIS-MONS SRIF.e ET SCoT METROPOLITAIN : Pour commencer, ce projet est contraire au SCoT métropolitain adopté en janvier 2022 prévoyant un franchissement de Seine exclusivement dédié aux transports en commun et circulations douces. Nous ne pouvons qu'appeler la nécessité d'une mise en cohérence du futur SDRIF-e avec le SCoT métropolitain par le retrait du tracé de projet de franchissement routier de la Seine dans le nord-Essonnes, et non l'inverse.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>LE PROJET DE FRANCHISSEMENT ROUTIER DE LA SEINE DANS LE NORD ESSONNE</p> <p>Ce projet, porté dans le cadre du « Plan Routes de Demain » à la fois par la Région Île de France et le Département de l'Essonne, a fait l'objet, lors de l'Assemblée départementale de l'Essonne du 4 février 2019, de la définition de quatre prérequis auxquels le projet de liaison devrait répondre :</p> <p>1. Un ouvrage utile et efficace, mais est-ce réellement utile et efficace de passer à proximité de 2 gares RER (Vigneux sur Seine et Athis- Mons) sans en amont avoir pensé à bénéficier de leurs connexions ? Réel pied de nez envers les mobilités collectives, ce projet, tel que présenté, vient se connecter directement à des réseaux déjà saturés - N7, N6, A6, A10, A86. (Voir carte ci-dessous)</p>  <p>Nous doutons de l'efficacité de ce projet qui pourrait ne faire que déplacer le problème, l'augmenter rive gauche et pourrait créer un appel d'air pour toutes les circulations routières. En effet plusieurs études démontrent que la prise en compte du trafic induit est un enjeu important dans la conception d'un projet. Or, le paradoxe de Braess énonce que l'ajout d'une nouvelle route dans un réseau routier peut réduire la performance globale car une structure créée est utilisée, si on vient créer de la route, cela créera mécaniquement des circulations routières. Par ailleurs, en Ile de de France, aucune route ne saurait garantir des temps de trajets, notamment pour le domicile-travail.</p> <p>2. Une forte performance environnementale, mais un projet accueillant du routier est-il performant</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>écologiquement ? Les chiffres annoncent 15 000 véhicules/jour (+ du trafic induit donc), à une époque où les pics de pollution en région parisienne sont de plus en plus fréquents et apparaissent de plus en plus tôt dans l'année. De plus, sur presque 100% de sa longueur ce projet traverse uniquement des zones actuellement boisées et arborées classées Zones Naturelles aux PLU des 2 communes impactées (voir illustration ci-dessous), sites classés et protégés dont plus de 4 000 m² au Jardin Paul Jovet (Situé rue Caron à Athis-Mons), dédiés à la botanique, espèces et végétaux rares.</p> <p>PLU Athis-Mons,</p> 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>PLU Vigneux sur Seine,</p>  <p>D'ici la fin du siècle, Météo France projette une augmentation de la température moyenne annuelle de 1°C à 4°C et 10 à 25 jours de canicule (voir rapport JOUZEL 2014 de Météo France) et des villes re-végétalisent et remplacent des surfaces asphaltées par des matériaux innovants, perméables et adaptés aux fortes chaleurs. (Programme Oasis etc...). Enfin, comment visuellement voir intégrer à l'environnement un projet qui traverserait 2 voies ferrées, un bois, la Seine et terminerait sa course sur un coteau haut d'une cinquantaine de mètres ? Ce projet serait en contradiction avec les orientations du SDRIF qui stipulent que chaque francilien devra pouvoir se trouver à 10 minutes à pied d'un espace vert. Si ce viaduc voyait le jour, les habitants de Mons se verraient privés des deux espaces verts à proximité, le petit bois et le jardin Jovet, modèle de renaturation des villes ! Bref, ce viaduc serait en opposition avec le SDRIF E.</p> <p>3. - Un investissement raisonnable mais on sait qu'un projet, dès son origine, n'est pas calibré à hauteur de ce qu'il coûte réellement. Contrairement aux deux ponts de Villeneuve Saint Georges et Juvisy ce projet de franchissement devrait absorber un dénivelé d'une cinquantaine de mètres et se terminer par un tunnel situé sur des terres identifiées en glissement de terrain où prédominent des argiles sableuses, des limons argilo/sableux et calcaireux et présentant parfois des lits tourbeux. (Voir L'analyse de l'état initial de l'environnement – PLU Athis-Mons 2018). Un glissement de terrain vient d'ailleurs d'avoir lieu dans le quartier de Mons à l'occasion de travaux chez un riverain, conduisant à la limitation de trafic d'une portion de route. De plus le maître d'œuvre n'a cessé, à l'occasion de la concertation sur le projet qui s'est déroulée en 2019), de répéter que le projet présenté est loin de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>ce à quoi il pourrait ressembler in fine et qu'il pourrait être complètement différent à l'arrivée, donc comment peut-on affirmer aujourd'hui que le coût sera raisonnable et ne dépassera pas les 90/120 M€ cités ?</p> <p>4. Une exigence d'innovation, mais est-ce innovant en 2019 de privilégier le véhicule individuel alors que les nouvelles mobilités explosent, surtout dans notre Région qui est un territoire pilote dans ce cadre. Ce sera d'autant plus vrai quand ce projet aboutirait, d'ici une douzaine d'années dans le meilleur des cas ! A l'occasion d'un sondage commandé par les Départements du Val de Marne et de l'Essonne dans le cadre de ce projet de franchissement, on lit que 86% des sondés souhaitent un franchissement routier de la Seine, en opposition on peut lire que</p> <p>90% des sondés veulent le prolongement de la ligne 18 (qui arrivera à Orly et pourrait, selon certaines études, être prolongée et passer par Villeneuve le Roi puis Villeneuve Saint Georges) et que 87% ressentent déjà la pollution automobile dans leurs villes, ne serait-ce pas innovant de proposer dès maintenant des études permettant cet unique prolongement, à la faveur de transports en commun lourds à haut niveau de service ? De même, une des innovations présentées lors de la concertation a déjà été abandonnée par le porteur du projet. Ce viaduc était présenté comme multimodal, offrant une liaison vélo/piétons entre les gares de Vigneux et d'Athis. Devant l'évidence – du fait du type d'ouvrage – le Département a dû revoir ses usages et reporter la multimodalité du projet sur les ponts et passerelles existants déjà, et faisant faire de ce fait 4 à 6 km en plus aux piétons ou cyclistes...</p> <p>LES ALTERNATIVES AU FRANCHISSEMENT ROUTIER</p> <p>Athis-Pont NON ne s'oppose pas à l'idée qu'il est nécessaire pour les habitant-e-s de franchir la Seine. Il faut notamment donner la possibilité aux habitant-e-s de la rive droite de relier facilement les pôles économiques d'Orly et de Saclay. Et au regard du concept du SDRIF de la ville de 20 minutes, ce projet est un parfait anachronisme ! Il ne s'agirait pas d'une liaison locale pour les riverains, mais d'une liaison structurante régionale défiant les principes mêmes du SDRIF E !</p> <p>Dans le « meilleur » des cas ce projet ne verrait le jour que d'ici une douzaine d'années environ, beaucoup plus s'il y a des recours. N'est-il pas possible d'être plus efficace, rapide et utile en choisissant d'autres options ? Il existe d'ores et déjà d'autres solutions, des solutions moins polluantes, plus innovantes, plus rapides, plus efficaces à mettre en œuvre et moins coûteuses..... Proposer des solutions alternatives au « routier » et à l'autosolisme aurait dû être la première préoccupation de la Région Île de France dans son SDRIF-E ou sur d'autres politiques régionales, quelles sont-elles ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'autopartage - L'amélioration des réseaux routiers déjà existants - Des combinaisons parking relais / transports - Développement du covoiturage - Etude de la gratuité dans les transports pour certaines populations (si cette hypothèse est compliquée à mettre en œuvre dans les grandes métropoles, n'est-il pas possible réfléchir à une tarification plus adaptée pour inciter de potentiels usagers à prendre les transports, et futurs transports en commun ? - Les navettes autonomes - Et d'autres solutions encore..... <p>S'il est évident que les progrès de la technologie feront que les véhicules de demain seront moins polluants il est également évident qu'à l'arrivée de ce pont les modes de déplacements de chacun et l'approche du véhicule individuel ne seront plus les mêmes. En plus des solutions proposées ci-dessus de nouvelles pratiques sociétales, telles que le télétravail ou le coworking, verront le jour et/ou auront évolué. Toutes ces solutions, mises bout à bout,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>pourraient faire que les réseaux routiers existants (et optimisés ?) soient moins saturés, rendant le pont inutile. L'association Athis-Pont NON demande le retrait du principe de franchissement routier de la Seine, entre les villes de Vigneux sur Seine et Athis-Mons, du SDRIF-E.</p> <p>LA SOLUTION DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 18</p> <p>Sur la même carte N°1 du SDRIF-E, un potentiel prolongement de la ligne 18 vers l'Est est inscrit. Au-delà des solutions évoquées ci-dessus, ce prolongement semblerait être la meilleure alternative au franchissement de Seine routier entre Vigneux sur Seine et Athis-Mons.</p> <p>En effet, si « faire de la route » est une solution anachronique aux problèmes de circulations rencontrés sur l'ensemble du territoire Francilien, la mise en service de nouveaux réseaux de transports en commun à haut niveau de service est LA solution à envisager.</p> <p>Pour mémoire, lors de la même concertation de 2019 demandée par le département de l'Essonne sur le franchissement routier, et réalisée sous l'égide de la CNDP, la garante de la concertation avait relevé, en conclusion, deux éléments de consensus :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. « Le constat des difficultés de traversée de la Seine est partagé par l'ensemble des participants » 2. « Le développement des transports en commun. » <p>A ce titre, notre association rend un avis favorable à l'inscription d'un potentiel prolongement de la ligne 18 vers l'Est dans le futur SDRIF-E.</p> <p>SDRIF.e ET PORT DE PORT HAROPA A VIGNEUX SUR SEINE</p> <p>L'Établissement public d'État portuaire unique de la Seine, HAROPA PORT, qui gère les ports du Havre, Rouen et Paris, projette de développer un port industriel et multimodal sur les bords de Seine à Vigneux-sur-Seine sur un site dont il est propriétaire.</p> <p>Le SDRIF.e, toujours sur sa carte N°1 ; inscrit ainsi sur ce site deux pastilles violettes qui correspondent à 2 x 25 hectares d'urbanisation pour un secteur de développement industriel d'intérêt régional. Elles sont précisément situées sur la plaine de la Saussaie des Gobelins au nord de la commune de Vigneux-sur-Seine (91).</p> <p>Comme le projet de viaduc routier entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine, dont il est un projet connexe, le port industriel de Vigneux-sur-Seine a été imaginé il y a des dizaines d'années. Ces deux projets, s'ils voyaient le jour, condamneraient les riverains de nombreuses communes ainsi que notre environnement à en subir les externalités négatives. La conjugaison de nos besoins de développements des énergies et des flux dans le futur ne peut plus se faire au mépris des conséquences sur le cadre de vie et la santé des habitants et de la sauvegarde de la faune et de la flore aux abords de la Seine.</p> <p>Ce projet de port serait en opposition avec l'orientation même du Sdrif e de préserver les riverains du « sur-bruit » par le biais de trames blanches ; dans le respect des orientations du SDRIF E, les communes d'Athis et d'Ablon subissant déjà des nuisances sonores conséquentes du fait de la conjonction des avions et des trains ne sauraient se voir ajouter de nouvelles nuisances sonores. Ces projets de port et de pont sont donc incompatibles avec les orientations du SDRIF, et ces projets sont donc d'ores et déjà caduques.</p> <p>Le terrain de Vigneux identifié dans le Plu de la ville au sein d'une zone naturelle et humide d'un total 110 hectares subirait l'industrialisation de 50 hectares pour y bâtir un port dont 20 hectares seraient fléchés pour la réalisation d'une unité de fabrication d'hydrogène. Ce projet, selon HAROPA PORT générerait près de 100 emplois, taux très faible rapport aux hectares impactés, aurait pour conséquences l'artificialisation de d'espaces de nature aujourd'hui indispensables pour la biodiversité et les écosystèmes, la lutte contre le réchauffement climatique mais aussi qui participent à diminuer l'impact des inondations.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	L'association Athis-Pont NON demande le retrait des potentialités évoquées sur ces terrains dans le futur SDRIF.e. et la sanctuarisation complète de cette plaine agricole, naturelle et forestière, réservoir régional de biodiversité au SRCE (Schéma régional de cohérence écologique). Sont joints également : - Le bilan de la garante de concertation Création d'un franchissement de la Seine pour une liaison multimodale - Le cahier d'acteur de l'association présenté pour la concertation - Le cahier d'acteur de deux autres personnes présentées pour la concertation
Mail 7448			X														M. Olivier CLOP de Montreuil, a écrit : Non au tout automobile ! d'autres moyens permettent de circuler, les mettre en œuvre et complexe mais loin d'être impossible. Sans volonté on arrive a peu de choses...
Mail 7449			X				X										M. Gerald HEULLUY de Montgeron, a écrit : Piste cyclable du projet vélo Ile de France (VIF) à travers la forêt de Sénart et la ville de Montgeron Dans le cadre d'une liaison encore en projet du vélo Ile de France (VIF) sur le secteur de Montgeron, un principe de liaison cyclable entre Melun et Villeneuve Saint George est représenté sur les cartes par une ligne pointillée qui traverse la forêt de Sénart et la ville de Montgeron. Normalement le choix du tracé à l'intérieur de la ville incombe à la municipalité qui est seule apte à prendre en compte les servitudes qui s'imposent localement. Pourtant, la Région a déjà mis en ligne une carte qui transforme les deux chemins latéraux de la Pelouse (Avenue de La Grange) en pistes cyclables, c'est à dire en « chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés », totalement incompatibles avec la priorité des piétons. Je ne peux accepter pareille situation, qui ignore totalement le statut patrimonial (allée de chasse historique créée au XVIII siècle pour les chasses royales de Louis XV) et le caractère familial de la Pelouse, utilisée par les Montgeronnais comme une voie piétonne en centre-ville, mais aussi comme un parc dans lequel ils savent qu'ils peuvent, à tout âge, évoluer librement en toute tranquillité et sécurité. Je vous demande de toute urgence de rectifier l'information erronée diffusée par la carte À vélo en IDF du site IDF-smart-services. » Bien que le développement de la mobilité douce soit indispensable et qu'il faille probablement pour cela aménager des axes structurants, il est inconcevable qu'une piste cyclable capacitaire emprunte la Pelouse de Montgeron fréquentée par tous les Montgeronnais.
Mail 7450					X		X					X					ARLETTE (Anonyme) de Saint-Siméon, a écrit : PARC NATUREL REGIONAL BRIE ET DEUX MORIN L'île de France dispose actuellement de 4 parcs naturels régionaux, mais aucun dans l'est francilien.82 communes de la Brie des deux Morin sont engagées dans l'élaboration d'un PNR depuis 20 ans. La Brie des 2 Morin est un territoire rural qui a besoin d'être valorisé et préservé de l'urbanisation. Il est important que ce territoire bénéficie de nouvelles opportunités pour valoriser ses atouts au service de ses habitants. A ce titre il doit être inscrit dans le SDRIF-E. https://www.pnrbrie2morin.fr/le-projet/
Mail 7451														X			Mme Elva CONZA de Herblay-sur-Seine, a écrit : Terres agricoles Il faut protéger les terres agricoles d Île de France, toutes et elles doivent être prioritaires vis à vis des projets urbains. Pourquoi ? Pour que nous soyons indépendants au niveau alimentaire, d'autant plus les menaces

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	mondiales vis à vis des céréales et des légumes (guerres, cours des prix). on a pas de pétrole ni de gaz mais si on a l'alimentation on protège la population. C'est pourquoi le projet du Triangle de Gonesse est une aberration et certainement protégé des intérêts particuliers et non l'intérêt général, car ce sont des bonnes terres agricoles. Le plateau de Saclay, pour ce qui en reste, doit désormais rester des terres agricoles, de même les vergers de Grolay doivent protéger et repris en main pour perdurer, aussi un plan "maraîchage" IDF devrait être mis sur pied pour protéger ces terres et permettre à des jeunes de les reprendre au lieu de les brader à des villes ou autres pour encore faire plus d'étalement urbain.
Mail 7452							X							X			Jean-Marc (Anonyme) de Magnanville, a écrit : Non à la construction d'une prison devant le lycée de Magnanville Non à la construction d'un centre pénitentiaire de 700 places à Magnanville. Ce projet place une prison à moins de 200 mètres d'un lycée d'enseignement général ; non loin d'un lycée agricole, d'un collège, d'une école. Cette construction est prévue sur des terres agricoles, sur des chemins de promenade utilisés quotidiennement par les habitants de notre ville. Je suis fermement opposé à ce projet
Mail 7453			X			X	X	X	X								Mme Pierrette BORGNE de Éragny, a écrit : Contribution de l'association Eragny La Citoyenne En préambule nous notons que l'Île-de-France est la seule région obligée d'intégrer des décisions portées par l'État en raison de la loi Sarkozy du « Grand Paris ». Or cette loi de 2010 est une vision mondialisée de notre région. Paris et son agglomération deviendrait une « ville monde », comme Tokyo ou New York ! Cette exception dans les régions françaises est une source d'inquiétude. En effet il semble impossible dans ce contexte d'avoir un projet qui réponde aux enjeux majeurs des prochaines années, pollutions diverses, défi énergétique, défi climatique, bien-être des Franciliens, réduction des inégalités. Le modèle de développement proposé par ce SDRIF-e n'est pas en rupture avec notre société de surconsommation des ressources, des biens, des espaces naturels, avec la réduction des émissions de gaz à effet de serre, malgré ses déclarations d'intention. I) Artificialisation des sols et logements Contrairement aux autres régions, le SDRIF-e propose un rythme de réduction d'artificialisation des espaces naturels, agricoles et forestiers de -20% d'ici 2031 ce qui ne permettra pas d'atteindre l'objectif de l'absence d'artificialisation nette en 2050 (objectif national), alors que les autres régions vont faire des efforts significatifs. De plus cette contrainte moindre en Île-de-France pourrait produire un appel d'air des régions ou départements voisins ! Pour le Val-d'Oise, 1188 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont été artificialisés entre 2012 et 2021 (source CD95). Les – 20 % par décennie prévus dans le SDRIF-e sont insuffisants. Le projet « Cité scolaire » (loin des villes !) sur le Triangle de Gonesse, une des meilleures terres agricoles de France est un exemple de ce qu'il ne faut pas faire ! Pour Cergy-Pontoise, nous demandons la suppression des pastilles à Osny, Pontoise, Cergy et Courdimanche, sur des sols de haute qualité, impossibles à compenser (l'artificialisation de terres agricoles est un processus irréversible). Ni entreprises, ni zones logistiques, ni logements sur ces terres. Concernant les logements, l'objectif de 70 000 logements par an est irréaliste. Pour le Val d'Oise, l'objectif fixé par an est d'environ 6 000. A Cergy-Pontoise comme à Éragny, nous demandons que l'implantation de nouveaux logements fasse l'objet d'études préalables des potentiels de densification des zones existantes, du recyclage de friches ou de bâtiments

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>obsoletes, de la vacance des bureaux, de l'adaptation et de la rénovation énergétique du bâti existant, du recours à la réversibilité des bâtiments.</p> <p>Le territoire de notre commune Éragny, coupée en son milieu par la RN 184, est d'à peine 500 hectares, occupés presque entièrement par de l'habitat et des zones d'activités. La construction de nouveaux logements déstabiliserait considérablement notre commune où la seule zone d'espaces verts préservés pour l'instant sont les bois sur l'emprise du tracé de l'A 104 !</p> <p>II) Habitants et emplois</p> <p>Il nous semble que la région Île-de-France devrait rompre avec un développement démesuré de sa population. La notion de polycentrisme est présente dans ce SDRIF-e comme dans le précédent (mais le SDRIF 2013 n'a pas atteint son objectif). Cet objectif vise à atteindre un équilibre emplois/actifs. Et il s'agit pour chaque habitant d'accéder à l'emploi, aux espaces de nature, aux services de proximité.</p> <p>Or pour le Val-d'Oise, la notion de centralité est attribuée aussi bien à Cergy-Pontoise (200 000 habitants) qu'à l'aéroport de Roissy (sans habitant !) et au pôle de Persan-Beaumont.</p> <p>Entre 2009 et 2020 le Val-d'Oise a perdu 13 000 emplois mais s'est accru de 80 000 habitants ! A Cergy-Pontoise comme à Éragny, le déséquilibre emplois-actifs est important et implique des déplacements pendulaires emplois-domicile source de fatigue, de pollution de l'air, de consommation de carburants.</p> <p>Le SDRIF-e devrait résoudre ce problème et rendre ce principe de polycentrisme effectif sur tout le territoire. Mais sa version actuelle répond avant tout à un idéal de territoire mondialisé, motivé par la construction du Grand Paris Express. Il est donc peu probable que les besoins des Franciliens, logements et créations d'emplois associées, soient satisfaits.</p> <p>III) Transports et mobilités</p> <p>En Île-de-France, 29% des émissions de gaz à effet de serre sont dus au transport routier. 75% des déplacements des Franciliens se font à moins de 10 km de leur domicile. Mais pour les départements périphériques comme le Val-d'Oise, c'est beaucoup plus. Pour le Val-d'Oise, le transport routier est le plus gros émetteur de gaz à effet de serre (40%). Comme bien d'autres associations, nous nous opposons au projet de ligne 19 (Défense-Roissy par le Triangle de Gonesse), au coût au moins 5 fois supérieur au T11, l'aéroport Charles-de-Gaulle étant déjà relié à Paris par trois autres lignes ! A noter que la ligne T11, plus utile et moins chère, a disparu du Contrat de Plan État-Région !</p> <p>Pour Cergy-Pontoise, nous sommes favorables à la prolongation de la ligne T13 depuis Saint-Germain. Mais nous nous interrogeons sur son tracé. Sur le tracé du RER A ?! Compatibilité des quais ? Il nous semble qu'une flèche d'intention serait préférable et permettrait de garder l'option du désenclavement des communes de l'Hautill, Vauréal et Jouy-le-Moutier, comme l'indique la motion de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise.</p> <p>Pour Éragny, le SDRIF-e passe sous silence le nécessaire réaménagement de la RN 184 (dénivellation des carrefours à feux) sous prétexte que ce n'est pas un nouvel axe. Pourtant la RN 10 à Trappes est bien inscrite au SDRIF-e !</p> <p>Pourtant les principes généraux du réaménagement de la RN 184 à Éragny ont été retenus unanimement par les collectivités locales concernées, et même par le COPRA (lutte contre l'A 104). Pourtant des crédits d'études approfondies sont proposés depuis plusieurs années pour la prochaine CPER, et le Conseil Départemental 95 est d'accord pour s'en charger.</p> <p>Pourtant la situation dans la traversée d'Éragny s'aggrave de jour en jour en raison des nombreux entrepôts</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>logistiques qui s'installent sur notre territoire et à proximité, attirés par cette RN 184, son accès à l'A 15, à l'A 13 par les nouveaux aménagements de voies et de ponts à Achères-Poissy. Ces entrepôts de logistique, en constante augmentation ces dernières années, peu créateurs d'emplois, consomment des espaces qui seraient plus utiles à des entreprises, à des logements, à des espaces de détente. Le SDRIF-e ne semble pas percevoir l'actualité des zones logistiques dans le secteur d'Éragny et à proximité.</p> <p>Nous demandons à minima l'inscription de ce projet de dénivellement de la RN 184 à Éragny dans le SDRIF-e. Notre commune est la seule coupée en deux en son centre par cette nationale entre l'aéroport de Roissy et St-Germain -en-Laye.</p> <p>Enfin notre commune, comme son nom l'indique, Éragny-sur-Oise, sera aussi impactée par le trafic fluvial. Nous sommes favorables au développement de transports moins polluants et au développement des connexions fluviales et ferrées reliant l'Île-de-France au Havre. Cependant en l'état du projet de liaison fluviale Le Havre-Paris par le canal Seine-Nord-Europe (projet MAGEO dans le 95), il n'est pas certain que le report modal se fasse.</p> <p>Une fois de plus la RN 184 pourrait voir sa circulation augmenter encore en raison du projet du Port d'Achères, car on ne peut exclure le transfert des chargements des bateaux aux camions. Ce projet est insuffisamment traité dans le SDRIF-e : quelles études et quelles mesures sur l'impact de l'augmentation du trafic sur l'Oise, des très grands gabarits, sur la préservation des paysages, notamment la boucle de l'Oise, et des zones de détente comme l'Île des loisirs à Cergy-Pontoise ?</p> <p>IV) Nuisances sonores et pollution de l'air</p> <p>Le bruit est un problème de santé publique majeur.</p> <p>A Roissy, la situation est alarmante. 1,4 million de personnes sont affectées par un niveau de bruit dépassant les seuils de l'OMS et l'on perd jusqu'à trois années de vie en bonne santé sous les couloirs aériens.</p> <p>Une étude d'impact selon l'approche équilibrée, actuellement en cours, pourrait permettre de mettre en place des mesures efficaces : descente continue, nouvelles trajectoires, réduction du trafic, couvre-feu. Mais le préfet du Val-d'Oise ne s'est pas engagé à étudier des scénarios de plafonnement, contrairement à la promesse formulée par Clément Beaune le 9 mai dernier lors d'une rencontre avec les associations et les élus franciliens.</p> <p>De plus à lui seul, l'aéroport de Roissy pèse 9% des émissions de CO2 du transport en France, et son impact climatique est l'équivalent de celui du chauffage de l'ensemble des Français. Malgré cela, le préfet du Val d'Oise, qui a reçu les associations le 13 mars, n'annonce pas de mesures ambitieuses. Les solutions technologiques mises en avant par le secteur pour temporiser ne sont ni suffisamment efficaces, ni suffisamment rapides pour endiguer ces impacts, car leurs bénéfices sont engloutis par la croissance rapide du trafic :</p> <p>C'est ce que rappellent huit chercheurs du secteur aéronautique dans une tribune publiée dans Le Monde le 10 mars 2023.</p> <p>A Cergy-Pontoise et Éragny, d'autres nuisances de bruit sont importantes : la circulation intense sur l'A 15, sur la RN 184, le trafic ferroviaire sur la ligne J (voyageurs et fret), le RER A. Pas de données récentes concernant des mesures de bruit sur tous ces axes. Le bruit intense du RER A se répercute sur Éragny, surtout dans le sens Cergy-Paris, mais cette nuisance est ignorée dans le SDRIF-e. Enfin selon le tracé du SDRIF-e le T13, à pleine vitesse, ne ferait qu'en rajouter si des mesures techniques ne sont pas prises. Nous ne faisons guère confiance aux dispositifs innovants, mais assez flous, de la SNCF pour lutter contre le bruit ferroviaire.</p> <p>Toutes ces zones de circulation intense entraînent aussi une forte pollution de l'air. A Éragny deux écoles, une crèche, un collège, un gymnase, un plateau sportif bordent la RN 184, et de nombreux Éragniens habitent à proximité. La circulation sur cet axe, avec les 5 feux tricolores qui entraînent des arrêts, produit des bouchons</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	constants et de fortes émissions de particules fines. Nous demandons l'inscription dans le SDRIF-e de mesures de bruit et de pollution de l'air régulières, dont les données soient connues des habitants. V) Tourisme et valorisation du Val-d'Oise Dans bien des plans et des schémas directeurs, le Val-d'Oise apparaît souvent comme le parent pauvre. Plusieurs « Grands Parcs Urbains » figurent dans le SDRIF-e mais rien dans le Val-d'Oise. Pourtant la confluence avec la Seine, la présence des impressionnistes et de Van Gogh dans la vallée de l'Oise, à Pontoise, à Auvers-sur-Oise, aurait pu donner lieu à un beau projet, tant en patrimoine qu'en paysages. Nous déplorons cette absence d'intérêt pour notre territoire. Considérant les points évoqués et les observations faites, nous émettons un avis défavorable.
Mail 7454		X	X	X	X	X	X	X							X		<u>Sylvie (Anonyme) de Saint-Denis, a écrit :</u> Un SDRIF qui ne change pas de logiciel La région IDF est celle qui concentre le plus de richesses et le plus de pauvreté, la plus riche et la plus inégale. La plus dense en habitants et en activités : 1/3 du PIB national, 18% de la population, mais 2% du territoire. Non seulement ces rapports ne se sont pas réduits depuis le dernier Sdrif qui entendait aussi prévoir l'IDF des 20 années à venir, mais cela s'est aggravé avec le développement des métropoles, en particulier Paris. Il est devenu de plus en plus difficile d'y vivre avec une certaine qualité de vie, sauf à avoir des revenus conséquents, et difficile par les conséquences de la surdensité de population mêlée au réchauffement climatique. Le précédent SDRIF visait déjà à stopper l'étalement urbain en priorité, pour préserver les terres naturelles, agricoles et boisées constamment grignotées par l'habitat et les centres d'activités souvent commerciaux hors des villes. Le projet SDRIFe veut faire de l'environnement son pilier central en raison de l'urgence climatique. Objectif partagé. En même temps il est affirmé qu'il faut mettre au centre la qualité de vie des franciliens. L'un ne va pas forcément avec l'autre. Il ne s'agit pas évidemment de questions seulement techniques, d'une liste de bonnes mesures à prendre pour le climat dans tous les domaines et qui amélioreraient automatiquement la qualité de vie. On est dans des nœuds de complexités quand ce n'est pas de contradictions et la hiérarchie que l'on mettra dans les mesures et les réglementations laissera entrevoir quelle IDF on veut en effet et surtout pour qui. Ainsi en densifiant toujours plus là où c'est déjà construit, on épargne certes des terres nouvelles, mais on asphyxie un certain nombre de fonctions urbaines comme les transports. Et on aggrave les îlots de chaleur urbaine, les pollutions, on démultiplie les besoins énergétiques, en eau ; on démultiplie les besoins réseaux de toutes sortes et la concentration de chaleur avec ses conséquences. Il est très difficile de verdir suffisamment pour contrebalancer. D'ailleurs le prévoit-on vraiment ? Le Sdrife dit vouloir aménager l'IDF désormais autour de l'écologie et de l'adaptation au réchauffement climatique. Alors, il faut cesser d'inscrire dans la liste des priorités l'attractivité économique et financière dans la compétitivité mondiale. Il faut cesser de mesurer quel rapport financier on peut tirer d'un terrain agricole si on le valorise par une construction ! Cesser de considérer le logement comme support de rentabilité au lieu d'être un droit élémentaire à vivre à un endroit, dignement. Si on part de la qualité de vie et de l'environnement en IDF aujourd'hui et pour demain, on a des besoins vitaux. Des besoins en logements accessibles puisque le marché spéculatif en a fait des biens inatteignables dans une vie humaine ; des besoins en transports en commun, accessibles et dignes, des besoins en espaces verts, boisés, agricoles, jardins, préservés et démultipliés par des réglementations obligatoires. Qu'est-ce qu'une région équilibrée quand il n'est rien proposé pour réduire les inégalités ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Une loi dite anti-ghetto honteuse, qui sépare les habitants en riches et pauvres, ne permet plus d'autres logements accessibles dans des villes qui comptent déjà plus de 30% de HLM ? Et qu'est-ce qu'ils ont les modestes qui pollueraient la ville ? Ils ne feraient pas fonctionner l'économie ? Ils n'auraient pas de vie sociale ? La ville équilibrée c'est une ville, une région où chacune et chacun peut vivre quels que soient ses revenus, soit-elle la région capitale. J'habite St Denis, donc le 93 Nord. Un territoire hérité d'une longue histoire et en particulier de l'industrialisation, puis de la désindustrialisation forcée, et que l'on voudrait maintenant soumettre aux aléas du marché immobilier et de l'emploi. Soumis par conséquent aujourd'hui à toutes les contradictions ; pollutions, fortes densités urbaines en bordure immédiates de l'hyper centre métropolitain, encore quelques réserves foncières permettant d'espérer des profits immobiliers, peu d'espaces naturels et de verdure, croisement de populations modestes travaillant sur d'autres territoires, et de populations de cadres travaillant dans le tertiaire mais habitant à 70% d'autres territoires. Un taux de chômage restant élevé malgré l'installation constante de nouvelles entreprises, une forte utilisation des transports en commun et moins de possession de voitures, mais aussi moins de voitures économes en pétrole. Mais aussi un fort patrimoine de HLM qui ont rendu accessible au plus grand nombre un logement digne pour une vie digne ; un réseau important de services publics de proximité gérés par les collectivités locales (sociaux, de santé, éducatifs, culturels, sportifs...) et une forte vie associative reflet d'une histoire de luttes et démocratique. C'est à partir de cela qu'il faut organiser l'IDF de demain non pas par une intégration métropolitaine forcée, à une échelle qui n'est pas celle de la vie quotidienne et qui ne permet pas de s'inscrire durablement dans un territoire, ni dans un urbanisme durable pour la planète et la qualité de vie. Il nous faut des bassins de vie attractifs pour leurs habitants plus que pour les touristes, pour des activités relocalisées, avec une diversité d'habitants comme d'aménités.</p> <p>Le SDRIFe a pour orientation importante de lutter contre l'expansion urbaine et densifier la ville sur elle-même, en particulier autour des gares. D'accord, mais pas d'accord pour sur-densifier. Il faut poser des interdictions, ne pas laisser urbaniser certains espaces naturels et agricoles ; faire obligation aux constructeurs de mettre des espaces de verdure, de respiration partout pour lutter contre la chaleur et la pollution. Si on construit plus de ville sur la ville, alors, il faut non seulement préserver la nature existante mais avoir obligation de l'augmenter. Or, dans la pratique ce n'est pas le cas. Les règles ne sont-elles pas assez claires ou la volonté réelle de mettre priorité sur l'environnement et la qualité de vie pas tout à fait sincère devant des gains escomptables d'opérations moins vertueuses ? Il ne suffit pas aux pouvoirs publics de rédiger un SDRIFe, avec ses règles présumées incontournables, encore faut-il qu'en tout 1er lieu ils les respectent eux-mêmes. sur notre territoire, l'accueil des JOP a servi à toutes les dérogations les plus rétrogrades pour le climat et la qualité de vie. Le SDRIF lui-même a été modifié pour permettre une construction spéculative (l'héritage du Village/Cluster des Médias) immeuble d'habitations sur l'Aire des Vents du parc G. Valbon pourtant classé Natura 2000, zone boisée inconstructible, à protéger... ; et à Aubervilliers, ville particulièrement dépourvue d'espaces verts, la construction d'une piscine a permis la destruction de dizaine de jardins ouvriers centenaires (qu'il faudra reconstruire parce que pas en phase avec le PLUI !)</p> <p>Ces opérations contestées par les citoyens ont toutes débuté par des arrachages et destructions pour mettre devant le fait accompli. De même sur les terres de Gonesse, si le projet EuropaCity a été abandonné, reste en lice un projet tout aussi contestable, car tout aussi destructeur de terres agricoles fertiles qui devraient participer à la ceinture nourricière francilienne, d'autant qu'étant dans l'axe du bruit de 2 aéroports ces espaces ne devraient pas être habités. Au nom de quel principe écologique déroge-t-on à des réglementations de bon sens et qui font consensus tout en ouvrant la voie pour un aménagement durable ?</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	De même vous venez, contre l'avis des gens et en particulier des parents d'élèves d'ouvrir 2 bretelles d'autoroutes (A86) à Pleyel, qui enserrant un groupe scolaire, et vont abimer durablement la santé des enfants et déverser la pollution de 20000 voitures en plein cœur d'un quartier rénové... Vos règles sont donc des règles de pacotille ...
Mail 7455			X				X										M. Xavier CRON de Andrésy, a écrit : 2x2 voies - Pont d'Acheres 78 Projet inutile si ce n'est pour servir le futur port fluvial d'Andresy / Achères, lui aussi inutile. Combien de poids lourds ? Quelle pollution ? Quelles nuisances sonores ? À qui profite ce projet ? C'est le moment de dire stop au béton, de dénoncer ce genre de projet louche et frauduleux, de faire des économies budgétaires et d'être solidaire avec le peuple français. Andresy et sa région, c'est le cadre de vie privilégié que j'ai choisi pour mes enfants et moi. C'est un scandale de vouloir le détériorer.
Mail 7456		X	X		X												M. Dominique BOUDIER de Montigny-le-Bretonneux, a écrit : Projet sdrif Encore une fois sont privilégiés l'urbanisation à outrance, le développement du trafic routier, les nuisances sur notre qualité de vie. Les Yvelines restent un poumon vert de l'idf. Ne touchons pas aux zones naturelles protégées. Stop à l'artificialisation à outrance des sols. En accord avec le rapport de l'âme.
Mail 7457					X												Mme Sabrina BABONNEAU de Paris, a écrit : Gestion bois de Vincennes Conserver le bois de Vincennes sans nouvel aménagement, destruction des parcelles et coupes sauvages. Il s'agit de l' un des rares poumons verts de Paris, sur lequel l'urbanisation empiète.
Mail 7458			X														Leelou (Anonyme) de Strasbourg, a écrit : Avis contre le projet de construction de l'A104 bis. Ce projet n'est d'aucun intérêt public majeur, il n'apporte aucune solution et aggrave la situation sur les plans environnementaux, sanitaires, financiers, contribuant ainsi au dérèglement climatique. Abandonner ce projet est le seul geste d'utilité publique. Il faut cesser la construction de nouvelles routes. Plus de béton veut dire moins de vie. La biodiversité et le vivant sont toujours sacrifiés sur l'autel du profit. Pour décongestionner véritablement les routes il faut réduire drastiquement le nombre de véhicules (qu'ils soient électriques ou non). Pour cela, il suffit de rétablir des commerces de proximité et du travail local en campagne, pour éviter toute migration pendulaire. Inciter à d'autres modes de transports comme le vélo ou la marche, et établir des services de transports en commun à heures régulières, qui puissent desservir les petites communes de manière satisfaisante. Ce n'est que du bon sens. Alors non, la voiture n'est pas reine, non avons des jambes, utilisons-les ! Merci de bien vouloir écouter la parole citoyenne.
Mail 7459		X	X		X							X					M. Pierre PARIZIA de Émerainville, a écrit : Augmentation de+15% logements dans une ville ayant une gare et environnement Il est envisagé dans le Sdrif e de faire supporter dans les villes dotées d'une gare un effort de plus + 15 % de logements. Si dans le principe cela semble plus raisonnable que d'implanter ces logements nouveaux dans des communes éloignées des centres d'activités et dépourvues de transport ou de moyens insuffisants de transport. Néanmoins pour une ville comme EMERAINVILLE (77184) ayant été urbanisée dans le cadre de ville nouvelle du val Maubuée (SAN val Maubuée) les espaces pour accueillir ces logements dégraderaient son environnement naturel et les finances locales. Pour construire ces nouveaux logements il faudrait prendre sur des espaces

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	naturels existants. De même il faudrait s'assurer de la capacité des réseaux souterrains à traiter les nouveaux flux de ces logements. Il y aura lieu également à regarder le flux des véhicules nouveaux quand la commune connaît déjà une saturation de son réseau routier. Pour exemple la commune ne dispose que d'un tunnel souterrain à une voie pour assurer le transit de la ville d'Emerainville à Pontault Combault. Par ailleurs l'accueil de nouveaux foyers dans le contexte actuel de la fiscalité des communes aisées de la dotation globale de fonctionnement, suppression de la taxe d'habitation serait difficile pour le budget communal. À titre d'exemple ce qu'il ne faudrait pas poursuivre pour la qualité de vie des nouveaux arrivants. Dans l'environnement proche de la commune d'Emerainville on peut relever des logements sur la commune de Noisiel qui ont été implantés proche de la D499 ou sur la commune de Pontault Combault, rue de l'est D361, la construction de logements à la plomb d'un rond-point très fréquenté. Sur l'environnement il n'y a pas de recommandation pour réunir deux bois séparés par un axe autoroutier. L'intérêt de cette réunification d'une part offrir un espace plus important pour la faune et pour les utilisateurs un parcours plus élargi. Si nous prenons la carte l'autoroute A4 séparé le bois de Céline et le bois de la grange. Dans le Sdrif on ne lit pas d'observation sur la correction des développements antérieurs. Emerainville est encadrée à l'est de son territoire par l'autoroute A4, au sud par la N104 et l'ouest la ligne de chemin de fer de la Gare de l'Est. Exemple sur le territoire de la commune d'Emerainville un projet de coulée verte bois de Célie avec la traversée de la ville et un simple passage un souterrain aveugle sous la N104 pour relier à la forêt domaniale d'Arminvilliers, bois de Beaubourg
Mail 7460		X	X														Pascale (Anonyme) de Pontault-Combault, a écrit : Je ne comprends pas la volonté de densification et d'augmentation des zones urbaines, alors qu'il faudrait réduire l'emprise des sites urbains sur le sol. Le développement de nouvelles zones urbaines va entraîner l'augmentation de circulation automobile, le besoin de parking et de nouveaux axes de circulation, c'est à dire encore plus de béton, perturbant l'écosystème déjà fragile de notre région. Le plan devrait inclure la mise en place de transports en commun en quantité (et qualité !) suffisante pour limiter au strict minimum l'augmentation de circulation routière.
Mail 7461			X														Georges (Anonyme) de Deuil-la-Barre, a écrit : À 104 bis C'est une aberration écologique que cette autoroute urbaine a une époque où on nous parle d'emprunter carbone on fait tout pour développer la circulation automobile. Aucune prise en compte de l'environnement
Mail 7462		X	X					X									Eric (Anonyme) de Noiseau, a écrit : Coordination régionale et locale Il existe un besoin d'urbanisation en Ile de France, c'est indéniable. Par contre cela ne doit pas se faire de façon anarchique par chacune des communes sans concertation avec les communes environnantes et la région. Je suis favorable au SDRIF-E afin d'homogénéiser et coordonner ces développements. On voit fleurir ici et là des constructions d'habitations isolées dans plusieurs villes sans que les infrastructures routières ou de transports en commun ne soient prises en compte. Aujourd'hui ces infrastructures sont largement saturées et la densification n'arrangera rien. Un exemple de projet qui devrait être coordonné par la région concerne aussi les frontières entre les départements. Prenons Pontault-Combault en Seine et Marne (77) et Noiseau dans le Val de Marne (94). La ville de Pontault Combault transforme de nombreux quartiers de maisons individuelles en immeubles. Cette densification va entraîner une augmentation importante du trafic routier sur toutes les routes qui rejoignent les grands axes. La ville de Noiseau est un goulot d'étranglement et un passage obligé vers l'A86 et l'Etat projette d'y construire une prison qui ne fera que de compliquer une circulation déjà

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	saturée. Si nous ajoutons à cela des décisions de construire cette prison sur des terres agricoles plutôt que de chercher à recycler des friches industrielles, nous avons vraiment besoin d'un plan régional qui prend en compte les contraintes locales et non pas des décisions politiques prises au niveau d'une commune ou de l'Etat. Protégeons nos terres agricoles en IdF
Mail 7463			X														Mme Aurore DAVID de Nantes, a écrit : Contre le BIP Je me positionne contre ce projet routier !
Mail 7464			X														M. Jonathan MAGANO de Goussainville, a écrit : Contribution de l'association SaDur Notre contribution se concentrera principalement sur le chapitre 5 du SDRIF-e, celui consacré à la mobilité. Nous partageons le constat que l'Île-de-France se doit d'être accessible, notamment via ses transports en commun. Mais cet objectif ne peut être atteint que si les transports en commun et tous les moyens de mobilités durables sont plus attractifs que la voiture. Améliorer l'attractivité des transports en commun Concernant les transports en commun, il est indispensable qu'ils soient plus compétitifs que le déplacement en véhicule personnel. Si on peut saluer les investissements importants sur la création de nouvelles lignes, ainsi que les investissements pour la remise à niveau des lignes existantes après des années de sous-investissement, il est cependant nécessaire de proposer un réel plan de développement pour les lignes permettant de rejoindre Paris. Ainsi, nous regrettons l'absence dans ce SDRIF-e de quelconque projet de doublement du tunnel entre Gare du Nord et Châtelet . En effet, le partage des voies entre les RER B et RER D dans le tunnel ferroviaire le plus emprunté du monde est source de retards et de perturbations pour les deux lignes, ce qui fait fuir certains usagers qui préfèrent alors se reporter sur des moyens de transports moins vertueux. Il est ainsi nécessaire de lancer au plus vite ce projet afin de finir le RER D, mais également d'offrir pour les années à venir de nouvelles perspectives de développement de ces deux lignes, au regard de l'augmentation constante du nombre d'usagers. Il est également nécessaire que l'offre proposée soit attractive pour les usagers. Ces dernières années, les temps de trajet n'ont cessé d'augmenter, entre mise en omnibus de plus en plus de trains et allongement des temps de parcours. Il est nécessaire de revoir l'offre, afin notamment que les temps de trajets soient réduits à destination de Paris et de la ligne 15 pour les usagers de grande couronne, que l'amplitude horaire redevienne maximale, de 5h à 1h, amplitude qui s'est fortement réduite ces dernières années à cause des travaux de plus en plus envahissant et impactant fortement un certain nombre d'usagers, qui subit leur impact tout au long de l'année, et qui ont souvent un emploi précaire. Il serait également attractif de remettre des trains en fin de soirée sur les lignes qui connaissent encore des dessertes de bus régulières, ainsi que de renforcer la desserte sur certains tronçons, où le faible nombre de trains ne permet pas aux usagers de voyager sereinement au moindre aléa. La réduction du temps de trajet passe également par le développement du réseau. Si dans les années à venir, les lignes du Grand Paris Express vont permettre à plus d'habitants de la région d'être à proximité de transports rapides, il est également nécessaire de poursuivre, notamment en grande couronne, le développement de nouvelles lignes adaptés à la densité des villes, avec notamment la création de nouvelles lignes de tram express. Il serait alors possible d'imaginer un réseau complet pour la région composée de lignes principales permettant de rejoindre Paris, et de lignes structurantes en banlieue, reliant avec un cadencement attractif au moins 2 pôles desservis par des lignes principales. Ces lignes structurantes, pour correspondre aux besoins des usagers, se

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>doivent également d'avoir une amplitude adaptée et un cadencement au plus au quart d'heure, mais également une correspondance optimisée à ses pôles.</p> <p>À ce titre, le projet de ligne 19, permettrait de créer une nouvelle ligne structurante au nord de la région, à condition qu'elle ne circule pas dans un tunnel commun avec la ligne 17, mais plutôt en privilégiant une desserte des villes à l'ouest de l'aéroport Charles de Gaulle, comme Roissy et Goussainville, évitant également à cette dernière d'avoir trop de contrainte pouvant entraîner des incidents en cascade. Toutefois, la pertinence de cette ligne ne fait sens que si elle est combinée à d'autres projets, comme le prolongement du T11 à l'ouest, et son mode d'exploitation serait à étudier pour sélectionner le plus pertinent (métro automatique ? tram express ?)</p> <p>L'attractivité du réseau passe également par sa simplicité d'utilisation. Aujourd'hui, la tarification n'est que peu compréhensible si on n'y passe pas un certain temps à l'étudier. Il n'est pas entendable que des trains de la région Ile-de-France ne soient pas empruntés par des billets de la même région, sous peine que le tracé des lignes dépasse les frontières régionales. Ce mur tarifaire qui est ainsi créé pousse bon nombre d'usagers des communes limitrophes de la région à utiliser leur voiture pour occuper des places de parking toujours plus nombreuses dans les gares frontalières, alors qu'une alternative en transport en commun existe. Un autre problème est également la lisibilité de l'offre, puisqu'aujourd'hui, en fonction de la ligne de tramway, soit le ticket t+ est accepté, soit il est nécessaire d'avoir un billet origine-destination.</p> <p>La tarification doit également être accessible à tous. Il est nécessaire d'avoir en place une tarification sociale et solidaire, afin de permettre à toutes et tous de pouvoir utiliser les transports en commun. Les transports doivent également utilisable quel que soit son niveau de maîtrise des outils numériques. C'est pourquoi il est important que pour les populations les moins technophiles, des guichets permettant de réaliser l'ensemble des opérations possibles sur internet, soient ouverts au moins une fois par semaine et à mini pendant plusieurs heures, au plus proche des lieux d'habitation, par exemple dans l'ensemble des gares de la région.</p> <p>Favoriser l'accès aux gares via la mobilité durable</p> <p>Si avoir une offre de transports en commun attractive est importante, la question de l'accès aux gares est également centrale pour réduire l'usage de la voiture et la réduction des impacts sur l'environnement.</p> <p>Tout d'abord, il est nécessaire de sanctuariser l'accès à la gare via la mobilité douce. Il n'est pas rare qu'aux abords des gares, il soit difficile et peu sécurisant pour les piétons et les cyclistes d'y accéder. Ainsi, il est important de mettre en place une politique prévoyant de larges espaces totalement dégagés d'obstacle, en particulier le stationnement sauvage trop souvent observé, ainsi que des couloirs de circulations dédiés pour les vélos, séparés des couloirs dédiés pour les bus.</p> <p>À proximité immédiate des sorties, il est nécessaire de développer la création de gares routières, proposant une offre régulière et attractive de bus voir de tramway urbain, assurant une desserte des quartiers et des villages aux alentours. La notion de correspondance avec les trains est un élément critique afin d'atteindre cet objectif, d'autant que cela doit être assuré sur une amplitude compatible avec la ligne de train, et avec une fréquence adaptée tout au long de la journée.</p> <p>Plutôt que de continuer le développement de parkings, il est nécessaire de concevoir un réseau cyclable structurant centrés des gares et sur plusieurs kilomètres autour, afin de permettre de rejoindre ces dernières de façon totalement sécurisée. Ce réseau se doit d'être complété par une offre complète de stationnement sécurisé en gare mais également aux arrêts les plus importants des lignes de bus et de tram, ainsi que d'avoir à disposition tout un ensemble de service, incluant une offre de vélo en libre-service permettant d'emprunter un vélo pour un trajet court, ou, avec une offre permettant, dans les zones moins denses, aux usagers d'emprunter le soir pour</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	rentrer chez eux, de le conserver la nuit dans leur habitation, et de le réutiliser le lendemain matin pour le rendre dans une gare. L'ensemble de ces services doit, bien entendu, être inclus dans les abonnements Navigo afin de favoriser leur développement. Enfin, il est nécessaire de concevoir une norme à l'échelle de la région, afin de rendre lisible la séparation des espaces entre piétons, cyclistes, transports en communs et voitures, avec une couleur d'enrober distincte et unie pour chacun des modes, une signalétique adaptée pour chacun, etc...
Mail 7465			X		X	X	X		X				X				<p><u>M. Jean Philippe ADAM de Ablon-sur-Seine, a écrit :</u></p> <p>Non au port et engagement d'une politique environnementale basée sur les richesses de la Seine Notre association ablonaise dit NON AU PORT INDUSTRIEL A VIGNEUX sur Seine sur la berge opposée à notre commune !!!</p> <p>Ce projet industriel repris par deux ronds de 25 hectares chacun (soit 50 ha sur une parcelle de 107 ha d'espaces naturels) sur la carte du SDRIF E va à l'encontre des principes environnementaux généraux.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'emprise industrielle prévue est située sur un réservoir régional de biodiversité au Schéma régional de cohérence écologique (SRCE). - Il va détruire une zone humide sensible et perturber la vie de la faune et de la flore, briser les corridors nécessaires aux animaux (277 espèces végétales et 104 espèces animales enregistrées en 2019), réduire les zones cultivables en dépit des besoins alimentaires des franciliens. - Il va rendre imperméable une surface jusque-là destinée aux crues de la Seine qui ne feront que s'intensifier avec le réchauffement climatique, crues qui se déverseront sur l'autre rive à Ablon et inonderont les logements, les routes. L'obligation de compenser les 50 hectares d'artificialisation de terres destinées à la prévention des inondations en ville est juste impossible à cet endroit. Les 57 hectares proches du port industriel servent déjà aux crues et ne peuvent donc pas compenser les 50 ha du port envisagé. C'est 50 ha perdus et une Seine plus dynamique vers Paris. (Pièce jointe p 72.73.74 du rapport de la Cour des Comptes La prévention insuffisante du risque d'inondation en Ile de France Rapport public thématique Novembre 2022) - Il va polluer le fleuve de particules de fuel lourd carburant des péniches pendant des dizaines d'années encore, de produits liés aux fuites, nettoyages des entrepôts etc...et détruire la vie aquatique.- Il va émettre des gaz d'échappement des péniches, des centaines de camions d'enlèvement des conteneurs, des véhicules personnels...et créer une pollution aux particules fines, en gaz à effet de serre. - Il va générer du bruit au-delà des décibels tolérables puisque nous avons déjà un chantier jour et nuit qui nous démontre que les exploitants industriels ne respectent pas les normes. - Il va générer de la pollution par éclairage du site durant sa construction et son fonctionnement et faire fuir les oiseaux habitués à nicher ici et autres animaux. - Il va défigurer le seul poumon vert des rives de Seine depuis Paris. Les conséquences pour les citoyens sont la pollution par le bruit, l'air, la vue du paysage, la lumière artificielle, la privation du droit de se promener en bords de Seine dans un environnement supportable, <p>TROP C'EST TROP!!! IL Y A TROP DE NUISANCES SUR NOTRE PETIT TERRITOIRE</p> <p>Ablon sur Seine et ses 6000 habitants sont déjà très impactés par différents équipements d'intérêt général et contribuent largement à la vie régionale et nationale. Nous avons l'aéroport d'Orly (son bruit, ses particules fines...), le nœud routier au pont de Villeneuve le Roi qui se déverse ensuite sur la départementale par Ablon, un site Sévéso à quelques centaines de mètres, des canalisations Trapil et gaz, deux lignes ferroviaires qui traversent notre petite commune, etc...Il y a d'autres solutions pour le développement économique et environnemental que d'artificialiser</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>les sols à protéger et nuire aux riverains. L'activité fluviale n'a pas augmenté depuis 2017 selon les rapports d'activité de VNF. Haropa a pourtant augmenté ses capacités avec Bonneuil, Gennevilliers, Evry, Achères, etc...Le fluvial n'est pas le seul mode de fret aux conséquences environnementales plus favorables que le routier. Le ferroviaire est bien plus performant de ce point de vue (pièce jointe étude de l'Etat Octobre 2022 sur les coûts environnementaux du transport) et de nombreuses friches sont disponibles.</p> <p>Selon l'Observatoire régional de santé Île-de-France et l'Institut Paris Région en 2023 notre commune se situe 552 sur 555 dans le classement des villes les plus (mal)saines d'Île-de-France.</p> <p>CELA SUFFIT.PAS DE PORT_PAS DE TRAVAUX BRUYANTS ASSOURDISSANTS PENDANT DES ANNEES _ PAS DE POLLUTION</p> <p>SOS Bords de Seine demande que cette zone ne soit pas artificialisée mais qu'au contraire elle soit sanctuarisée et les terres agricoles protégées.</p> <p>SOS Bords de Seine demande que les deux pastilles de 25 hectares d'artificialisation des sols au bénéfice d'Haropa Port soient retirées.</p> <p>SOS Bords de Seine demande que la Région comprenne notre détermination au respect de notre santé, de notre cadre de vie et prenne en compte notre situation déjà très difficile.</p>
Mail 7466			X		X												<p><u>Mme Lydia SAUNOIS de Rosny-sous-Bois, a écrit :</u></p> <p>Vote contre ce schéma pour mieux lutter contre la pollution, aménager le territoire pour les mobilités actives et créer de nouveaux espaces verts</p> <p>En qualité d'association d'usagers du vélo à Rosny-Sous-Bois, nous pensons que le SDRIF n'anticipe pas les défis auxquels nous allons être confrontés et que seule une mobilité viable, équitable et vivable pour tous les usagers peut relever.</p> <p>Le trafic automobile doit être réduit au bénéfice des déplacements à vélo sécurisés ; il y a urgence à réduire le nombre de camions sur nos routes : les transports en train et fluvial doivent être développés !</p> <p>Le SDRIF doit œuvrer en priorité pour une meilleure sécurité des déplacements, une réduction du bruit automobile et un air plus sain.</p> <p>Où seront les priorités pour les 700 km cyclables annoncés dans le SDRIF ? La continuité cyclable sera-t-elle garantie ? Quid du stationnement vélo aux nouvelles gares quand le foncier n'a pas été anticipé et prévu.</p> <p>Pour organiser l'alternative au trafic routier, il faut sanctuariser les espaces nécessaires à l'intermodalité (train/vélo/bus) aux abords des gares et organiser la logistique (fret) du dernier km à proximité des faisceaux ferroviaires et de certaines berges.</p> <p>Priorisons les piétons et les cyclistes dans l'espace public, puis les transports en commun et réduisons la place de la voiture. 260 km de nouvelles routes sont prévus dans le SDRIF-E et c'est une hérésie.</p> <p>Il est nécessaire d'investir dans les infrastructures cyclables continues et sécurisées, qui permettent de rejoindre à vélo les gares et les parkings-vélo autour des gares. Ces évolutions contribueront à réduire le temps de transport, à améliorer la qualité et la sécurité des déplacements, et donc à mieux vivre la ville de demain.</p> <p>Enfin créons de nouveaux espaces verts pour s'y promener à vélo.</p>
Mail 7467			X														<p><u>Pauline (Anonyme) de Achères, a écrit :</u></p> <p>Projet a104 bis</p> <p>Cette aberration écologique et économique que ce projet qui va en + nuire à la population et plus particulièrement celle d'Achères ! Au lieu de venir polluer un coin d'Achères qui subit déjà bien assez avec la rd30, ajouter un arrêt au tramway quartier chêne feuille comme cela été proposé en projet !</p>

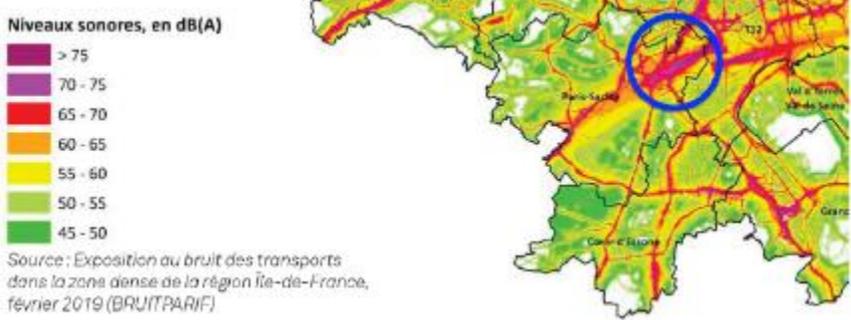
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7468			X		X												<p>Mme Sylvie PARMANTIER de Issy-les-Moulineaux, a écrit : Liaison RD30-RD190 ou A104Bis L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrézy, île si riche en faune ornithologique. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies!</p>
Mail 7469			X					X									<p>Mme Catherine MOREAU de Écurat, a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Parisis) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Je ne comprends pas d'ailleurs que vous mainteniez les projets routiers alors que votre trajectoire de baisse des artificialisation ne permet pas d'atteindre le ZAN en 2050</p>
Mail 7470					X												<p>Citoyen en Seine (Anonyme) de Vigneux-sur-Seine, a écrit : AVIS SUR LES PROJETS LOCAUX DU SDRIF-E ESPACE DE BOIS PARC DE ROUVRES VIGNEUX-SUR-SEINE L'exemple du Parc de Rouvres à Vigneux-sur-Seine en Essonne est un exemple de défrichement illégal reconnu par le tribunal de Versailles. Ce n'est pas le seul boisement qui fait état d'une faune et d'une flore constitué habitats protégés en partie détruits sans les autorisations nécessaires. Nous demandons que ces boisements reconnus comme continuités écologiques locales en pas japonais soient renaturés d'office et remis en l'état. Il faut une reconnaissance de ces poches à stockage de carbone, véritable aire de respiration au sein des quartiers qui feront nécessairement l'objet d'optimisation foncière dans le futur. ● Inscrire obligatoirement dans le SDRIF-Environnemental l'obligation de traduire dans les PLU : la renaturation de ces espaces de stockage de carbone et d'habitats d'espèces protégées. ● Un recensement et un inventaire des sites détruits illégalement à faire sur chaque commune comme pour les friches. Le parc de Rouvres identifié comme réservoir secondaire sur la sous trame boisé doit être intégré sur la carte 2.4.3 - Placer la nature au cœur du développement régional comme espace de bois (OR 17) Il devrait pouvoir être sanctuarisé avec une orientation réglementaire du type OR 02 : "L'armature verte à sanctuariser consiste en des unités d'espaces naturels, agricoles et forestiers et d'espaces verts et espaces de loisirs, sous forte pression de l'urbanisation, entretenant des liens fonctionnels. [...] Toute nouvelle urbanisation y est exclue. [...]. Mais c'est l' OR 17 qui va s'appliquer : Les espaces boisés et les espaces naturels doivent être préservés de toute nouvelle urbanisation, y compris s'ils ne figurent pas sur les cartes réglementaires du SDRIF-E. Cette orientation s'applique sans préjudice des dispositions du code forestier et du code de l'environnement permettant sous conditions la réalisation de</p>

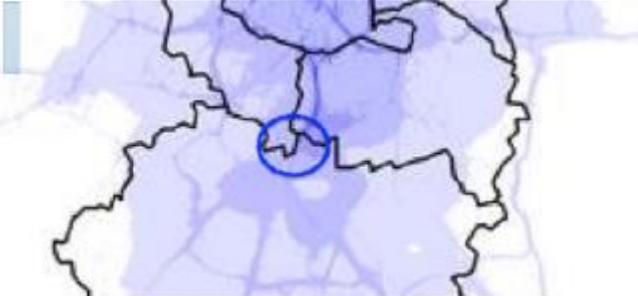
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p><i>certaines opérations dans ces espaces. Les espaces boisés et les espaces naturels d'une superficie de plus de 5 hectares sont indiqués par l'aplat 1 sur les trois cartes réglementaires du SDRIF-E.</i></p> <p>L'OR 17 est insuffisante pour que ces bois pour protéger de manière pérenne et remettre en l'état de boisement originel ces espaces de bois. soient exclus de l'urbanisation. Il faut donc préciser une nouvelle OR où toute nouvelle urbanisation y est exclue pour protéger de manière pérenne et remettre en l'état de boisement originel ces espaces de bois.</p> <div data-bbox="1086 598 2161 1013" data-label="Image"> </div> <p>Proposition d'OR 17 bis : Les espaces boisés et les espaces naturels en flot, sous forte pression de l'urbanisation, y compris s'ils ne figurent pas sur les cartes réglementaires du SDRIF-E, sont exclus de toute nouvelle urbanisation. Les espaces boisés et les espaces naturels d'une superficie de plus de 5 hectares sont indiqués par l'aplat 1 sur les trois cartes réglementaires du SDRIF-E. Est également joint le jugement du TA de Versailles (9ème chambre) du 26 juin demandant l'annulation du PC 091657 13 1 0022 du 17 octobre 2013</p>
Mail 7471	X																<p>Mathilde (Anonyme) de Chevreuse, a écrit : Modalités de l'enquête publique L'information sur le projet et l'enquête en cours a été insuffisante. Dans ma commune, seule l'affiche jaune d'avis d'enquête a été relayée sur les panneaux en mairie. A ma connaissance, il n'y a pas eu d'autres annonces par le biais des divers canaux de communication municipaux (site internet, réseaux sociaux...). Je n'ai découvert que fortuitement l'annonce de la réunion publique du 29.02 lors d'une démarche en mairie de notre Sous-Préfecture (Rambouillet). Etant donné l'importance de ce projet, la tenue d'une unique réunion publique en soirée et à Paris est insuffisante. J'ai pris le temps de me rendre à cette réunion. J'ai été étonnée que notre Présidente de Région n'y soit pas présente alors qu'il s'agit d'un projet majeur dont elle est maîtresse d'ouvrage. Les présentations faites par le Vice-</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Président M.Dugoin-Clément et par la déléguée au SDRIF-E Mme Belrose dans un temps imparti de 20 minutes par le modérateur ont été (nécessairement) expéditives. Lors de ces exposés, j'ai été surprise d'apprendre qu'un Conseiller d'Etat travaillerait avec le Conseil Régional à la rédaction du SDRIF-E (indication donnée par Mme Belrose) alors que le Conseil d'Etat aura à se prononcer sur le projet final. Je valide l'observation faite par l'association APEL des Essarts-le-Roi sur le calendrier général et les informations importantes données dans le courrier du 30.10.2023 de M. Le préfet de la Région IDF/DRIEAT : la date d'échéance du 22.11.2024 (soit un report de 9 mois des échéances) mérite d'être prise en compte, il ne serait pas compréhensible qu'un projet d'une telle importance soit bouclé à la hâte.
Mail 7472			X		X			X					X	X	X		<u>M. Olivier PARISIS Elu municipal d'Antony du groupe PAIX avec le vivant a écrit :</u> Après consultation du projet SDRIF, voici mes remarques le concernant. Ces remarques sont basées sur la situation actuelle marqué par le réchauffement climatique et le besoin de trouver des solutions durables pour en atténuer ses effets. - Limiter l'artificialisation des Terres avec un taux de -50% brut de zones non constructibles - Proposer une réglementation renforcée et contraignante protégeant les grands arbres dont les arbres d'alignements et les arbres remarquables - Protéger tous les cours d'eau avec des zones non constructibles à leur abords pour restaurer également leur biodiversité - Protéger et sanctuariser les terres agricoles et n'y favoriser à proximité que des logements abordables à destination des employés ou exploitants agricoles - Favoriser les mobilités douces et leurs interconnexions - Favoriser les transports en commun de proximité et non les lignes couteuses à grosses infrastructures. - Stopper les projets d'élargissement des voies ou la création de nouvelles routes pour les voitures - Stopper la croissance des plateformes qui artificialisent les terres sur de grandes surfaces.
Mail 7473	X		X														<u>Laurence (Anonyme) a écrit :</u> Il s'agit du premier Sdrif environnemental et pourtant le fil conducteur reste le développement de l'attractivité régionale plutôt que celui de sa qualité d'accueil, de cadre de vie, de sobriété et d'autonomie, notamment énergétique et alimentaire. Deux exemples : 1) comment atteindre les ambitions environnementales recherchées en affichant un développement du hub de l'aéroport de Roissy CDG, qui occupe déjà la première position européenne. L'aérien est aujourd'hui reconnu comme climaticide : pourquoi le sdrif-e ne propose t-il rien pour diminuer la place de l'aérien ? 2) notre région est caractérisée par une forte densité et un bon maillage de transports en commun ainsi que par une consommation importante d'espaces naturels. Pourquoi n'y a-t-il pas de moratoire sur les projets de création de nouvelles infrastructures routières (j'ai en tête le BIP mais il en existe également beaucoup d'autres), en reportant les financements pour l'aménagement de circulations douces sur l'existant et le développement ou la préservation d'espaces naturels ? Enfin, compte tenu de la portée stratégique de ce document, je suis étonnée par la faiblesse des moyens accordés à la concertation (quasiment pas de réunions publiques)
Mail 7474			X														<u>Mme Patricia FAGGIO de La Fare-les-Oliviers, a écrit :</u> Commentaire sur projet 2x2 voies dans les Yvelines Bonjour, je suis CONTRE ce projet de création de route A104bis, aménagement inutile et même nocif.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7475																	<p>Mme Isabelle LERQUIER-LAJEUNIE pour l' ADEPHA de Antony a écrit : Sanctuarisation zone industrielle Antopôle 60 ha à destination de l'industrie</p>  <p>Le quartier d'Antony pôle, à Antony, est une zone d'activité industrielle créée dans les années 70, du fait de son positionnement à l'écart du reste de la ville. Elle connaît un essor important à compter de 1983, sous l'impulsion de Patrick Devedjian, avec l'installation de grandes entreprises industrielles et commerciales : STALLERGENES, GRAER, UNIVERSAL STUDIO, NOLLET, AERZEN, GALION, DACO FRANCE, FRANCE AFFICHES...</p> <p>Cette zone industrielle, une des dernières des Hauts-de-Seine, est aujourd'hui sous-occupée, sans pour autant répondre aux critères de friche industrielle. Il s'agit d'un mouvement volontaire de « mise en jachère » par la municipalité depuis plus de 10 ans avec pour objectif la transformation du quartier en habitat. Le projet initial de 3000 logements atteint aujourd'hui un objectif de 4600 à 5000 logements. Le « nouveau centre-ville d'Antony » selon le maire dans le magazine du Grand Paris.</p> <p>La méthode fut simple : préemption via l'EPFIF lors des cessions de foncières, refus de location des bâtiments préemptés, incitation au départ en refusant tout agrandissement (SCROME, ESSILOR récemment), pratiquement dépourvu de transports en commun, et des messages réguliers par la municipalité que l'industrie n'avait plus sa place et, au quotidien, l'abandon de l'entretien de la zone (Propos du maire lors du Conseil municipal disponible sur YouTube : « sauver des emplois n'est pas mon problème »).</p> <p>Pourtant, un positionnement géographique stratégique pour l'activité industrielle et économique, à l'écart des quartiers d'habitation d'Antony, à l'extrémité sud des Hauts-de-Seine, en zone urbaine dense. Le quartier est bordé par les autoroutes A6, A11 et A10, bientôt à 1 station d'Orly (impact des pistes d'Orly), à 2 stations de Massy TGV et 3 stations de Paris-Saclay avec la ligne 18 du Grand Paris Express. Un bassin d'emploi permettant l'embauche</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>de salariés hautement qualifiés, mais aussi de population à proximité avec peu ou pas de qualification (quartiers prioritaires « politique de la ville »).</p> <p>L'ADEPHA, l'association des entreprises de la zone, les industries s'engagent pour la sauvegarde de la zone industrielle et sa sanctuarisation dans le cadre du nouveau SDRIF-E élaboré par la Région Paris-Ile-de-France. Aujourd'hui, ce quartier est toujours occupé par une cinquantaine d'entreprises d'importance comptabilisant près de 1400 emplois et générant environ 400 millions d'euros de CA, notamment à l'export, et autant de petites TPE et activités artisanales.</p> <p>Pour répondre à l'objectif national et régional de réindustrialisation, de sauvegarde des industries, et dans le respect de la ZAN, conservons les moyens fonciers en zone urbaine à la hauteur des enjeux de souveraineté industrielle. Dans ce contexte, l'ADEPHA a reçu le soutien :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des entreprises encore présentes sur la zone, prêtes à mettre en œuvre les projets de modernisation et d'embauches auxquels elles avaient renoncé jusqu'à présent, - du Pôle ASTECH pour le renforcement d'activités aéronautiques. - de la CCI Paris Ile-de-France qui dans son avis sur le SDRIF-E « regrette le déclassement de sites d'activités économiques qui ne figurent plus comme étant à sanctuariser ou à moderniser/requalifier, comme Antonyville », - De la Direction Générale de l'Armement pour le maintien de la société GALION sur site du fait de son statut de « sous-traitant majeur pour différents maîtres d'œuvre industriels de défense et constitue un acteur important pour différents programmes d'armement et donc pour notre système de défense ». <p>D'autres contacts sont en cours pour réfléchir à l'opportunité d'une École de production, convaincus que l'industrie est un secteur favorisant la mixité sociale et un véritable outil capable de relancer l'ascenseur social.</p> <p>1- La volonté de sacrifier l'industrie pour de l'habitat à n'importe quel prix</p> <p>Avec le temps et les défis financiers rencontrés, les ambitions municipales se sont étendues de 3000/3500 logements à 4600/5000 logements. Le projet de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) présente des difficultés d'équilibre financier et impose un impact significatif sur les fonds publics.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coût d'enfouissement de 1 km la ligne de Très Haute Tension, passée de 21 millions à 54 millions €, et pris en charge uniquement à hauteur de 8 millions € par RTE. Etant une ligne mise en place en 1995, avec encore une « durée de vie » de 75 ans, il ne s'agit pas d'une priorité pour RTE. - Coût de dépollution des sols non encore évalué par la municipalité. <p>Une communication de l'Agence Régionale de Santé en novembre 2023 questionne sur la pertinence de choisir ce site pour des logements, compte tenu de sa pollution et suggère la considération d'un site alternatif non contaminé. La zone, affectée par des nuisances sonores liées à sa proximité avec les autoroutes A6 et A10 et le trafic aérien d'Orly, ainsi que par une qualité de l'air préoccupante, a été identifiée comme comprenant 21 sites CASIAS et un établissement SEVESO seuil bas.</p> <p>Une étude environnementale commandée par la ville sur la base de 3500 logements et non avec 4600/5000 faussant considérablement les résultats.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>Niveaux sonores, en dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> > 75 70 - 75 65 - 70 60 - 65 55 - 60 50 - 55 45 - 50 <p>Source : Exposition au bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France, février 2019 (BRUITPARIF)</p> <p>Exposition au bruit lié au autoroutes, et aux pistes d'Orly.</p> <p>Il ne faut pas que l'action politique exigeant l'abandon du projet d'étude d'impact sur le rétablissement à Orly d'une zone C de droit commun dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2018-2023 de l'aéroport d'Orly fasse oublier la réalité. Ni que la construction de 4600/5000 logements nouvellement construits ne serve, à l'avenir, de prétexte pour s'opposer aux mouvements sur Orly déjà bien contraint. Alors même que les places aéroportuaires sont la porte d'entrée internationale des investisseurs et touristes du monde entier. La CCI Paris Ile-de-France, dans son avis sur le SRIF-E, est fortement opposée à l'introduction des logements dans les sites économiques, au risque de compromettre leur viabilité et exposer la zone d'activité à des conflits d'usage inévitables.</p>  <p>Pollution de l'air selon les données Air Parif en 2022</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	 <p>Et reste une zone de pollution de l'air dans les projection à 2030</p> <p>Une révision actuellement du PLU pour faire « passer en force » un début de densification de l'habitat tout en édulcorant le projet global ; peu importe sa non-conformité au PADD, au SCOT ou au SDRIF actuel. Dans son projet d'aménagement, la Région Île-de-France préconise elle-même que « dans un contexte de sobriété foncière, les friches industrielles sont devenues des ressources de premier ordre, pour lesquelles les coûts de dépollution sont importants (estimés à 15 % du bilan financier des opérations d'aménagement en moyenne). Le maintien d'un usage industriel de ces espaces constitue alors une opportunité pour réduire ces coûts »</p> <p>.- En cette période de crise de l'immobilier, les promoteurs cherchent la diversification pour faire face à leurs engagements plutôt que l'acquiescer de foncier à prix d'or. Pour tenter de rester attractive, la ville accepte d'accorder aux promoteurs la construction d'immeubles de 50 m (15 étages) (nouveau PLU en cours) et le remplacement d'un bâtiment d'activité économique en habitat (Nouvel avenant de Promesse de vente LINKCITY autour de la future Gare).</p> <p>- Les indemnités liées à l'éviction/l'expropriation des entreprises établies sur le site, pour la plupart depuis 40 ans, représentent également un enjeu majeur. Ces entreprises, qui emploient environ 1400 personnes et génèrent un chiffre d'affaires cumulé avoisinant les 400 millions d'euros, sont principalement propriétaires de leur terrain et pleinement opérationnelles et productives. A défaut, elles bénéficient d'un bail 3/6/9. Elles n'envisagent pas de quitter ce site stratégiquement situé en petite couronne, notamment pour préserver leurs relations de proximité avec leurs clients et retenir leurs employés, essentiels pour maintenir leur savoir-faire industriel. Cette situation appelle à une réévaluation du projet, en tenant compte des implications économiques, environnementales et sociales, afin de concilier développement résidentiel et préservation de l'activité économique vitale pour la région.</p> <p>2- Perte d'un territoire d'industrie et de compétences</p> <p>Le déménagement d'une entreprise stratégique et en forte croissance vers une localisation plus éloignée ne se limiterait pas à un simple changement d'adresse. Il s'agirait d'une véritable transformation de son écosystème de travail, entraînant des conséquences directes sur son capital humain. La perte de compétences, dans un contexte où l'embauche est déjà un défi majeur et où le réservoir de personnels qualifiés dans l'industrie se raréfie, deviendrait un obstacle insurmontable à son développement et à sa compétitivité.</p> <p>L'arrivée prochaine d'une gare du Grand Paris (Ligne 18) près de leur emplacement actuel constitue un avantage incontestable, tant pour faciliter l'embauche de nouveaux talents que pour améliorer le bien-être quotidien de leurs salariés. Ce point d'accessibilité renforcée est un levier pour leur attractivité en tant qu'employeur et contribue à</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>leur responsabilité sociale d'entreprise. Éloigner davantage l'activité économique des centres urbains et des bassins d'emploi va à l'encontre des principes d'une économie durable et inclusive, qui privilégie l'emploi de proximité et la réduction des distances domicile-travail. Quelques exemples : GALION - Locataire en cours de procédure d'éviction. Industrie de traitement de surface pour l'aéronautique, l'aérospatiale et la défense. Installée sur la zone depuis 40 ans, elle emploie 100 personnes et réalise un chiffre d'affaires de plus de 10 millions d'euros. Une industrie 4.0 qui s'engage sur les nouveaux procédés et de robotisation. La spécificité de l'activité requiert une qualification rigoureuse des lignes de production et des procédés spéciaux par les grands donneurs d'ordre, tels que SAFRAN. La perspective d'un déménagement soulève des défis majeurs et engendrerait des délais et des coûts prohibitifs. La complexité des activités implique des délais substantiels pour l'obtention des autorisations administratives (12 mois) et la requalification de nos installations et des procédés (450 DVI), prendrait au moins 36 mois et les différentes accréditations comme NADCAP (National Aerospace and Defense Contractors Accreditation Program), ISO 9100, 9001 et 14001 (environnement). La moindre interruption dans le cycle de production, qui varie d'un jour à trois semaines selon les pièces, pourrait entraîner une perte totale d'activité, avec des conséquences désastreuses non seulement pour GALION mais pour toute la chaîne d'approvisionnement. Dans ce contexte, le risque de devoir demander aux donneurs d'ordre de requalifier l'ensemble des lignes de production et des procédés sur un nouveau site est particulièrement préoccupant. Cela leur offrirait également l'occasion de reconsidérer l'organisation de la filière de sous-traitants, potentiellement au détriment des entreprises françaises. Ne serait-ce pas économiquement plus avantageux pour eux de qualifier des entreprises situées ailleurs, en Europe ou en dehors, où les coûts pourraient être moindres et les contraintes environnementales potentiellement moins rigoureuses ? Cette perspective n'est pas une simple hypothèse mais une réalité tangible, puisque des propositions de délocalisation hors Europe de l'activité ont déjà été proposées au dirigeant. Enfin, l'actualité n'est pas au déménagement, mais, dans un contexte de reprise de l'aéronautique, d'être dans la capacité de répondre à la pression des donneurs d'ordre aéronautique et défense aux fins d'augmenter les cadences de production ; la société peut très rapidement embaucher entre 20 et 50 personnes. Et pour rappel, GALION est un « sous-traitant majeur pour différents maîtres d'œuvre industriels de défense et constitue un acteur important pour différents programmes d'armement et donc pour notre système de défense » (DGA). GALION est fournisseur exclusif de procédés de protection de pièces électroniques destinées à l'armement stratégique. Elle est également fournisseur exclusif de Safran sur des procédés impliquant des millions d'Euros de pièces à l'export sur des marchés à destination des États-Unis. La croissance de Galion a été de plus de 50% en deux ans et probablement une croissance similaire dans les prochaines années au vu des demandes des clients du secteur. AERZEN - Propriétaire exploitant AERZEN, reconnue comme « Entreprise prioritaire » par de grands donneurs d'ordre dans les secteurs clés de l'eau, de l'assainissement et du transport de denrées alimentaires, est un acteur majeur dans la fabrication de turbocompresseurs, émanant de l'industrie aéronautique. Avec une équipe de 35 employés et un chiffre d'affaires de 25 millions d'euros, son ambition est d'atteindre les 50 millions d'euros dans les cinq prochaines années, ce qui</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>se traduirait par une augmentation significative de l'emploi sur notre site actuel. Cependant, face à l'incertitude planant sur l'avenir de notre zone d'activité, elle a dû mettre en pause son projet d'expansion. « Un déménagement représenterait un risque majeur pour la pérennité de notre société. La perte de compétences est une préoccupation réelle, certains de nos salariés étant attachés à la région et peu enclins à nous suivre dans un nouvel emplacement. Cette situation pourrait gravement nuire à notre savoir-faire et à la qualité de nos services.</p> <p>Envisager un déménagement serait non seulement risqué pour la fidélisation de notre clientèle, le développement de notre centre d'excellence au niveau européen mais pourrait également entraîner une perte irréparable de compétences au sein de notre équipe, des éléments cruciaux pour notre croissance et notre réussite.</p> <p>Par ailleurs, notre proximité avec nos clients et notre réseau de sous-traitants est un atout considérable, nous permettant une grande réactivité et une réduction significative de notre bilan carbone, grâce à des distances de livraison optimisées ».</p> <p>FRANCE AFFICHES - Propriétaire exploitant</p> <p>Imprimerie capable de produire de très grands formats et utilisant des machines de plusieurs tonnes. L'entreprise fournit les grands noms du luxe, de l'affichage, de l'industrie automobile, de l'agroalimentaire ainsi que l'ensemble des ministères (campagne contre le harcèlement, l'armée recrute...).</p> <p>Un déménagement nécessite une organisation rigoureuse tant dans la consolidation du sol permettant d'accueillir des machines de ce poids, que les capacités électriques, mais aussi et surtout en prenant en compte le délai de plus de 6 mois de démontage et remontage, 17 semi-remorques.</p> <p>Tout changement de site impliquerait donc de le doubler afin de ne pas perdre l'intégralité des clients et subir les pénalités de retard ou d'inexécution des contrats. Les clients ont deux exigences : la proximité, synonyme de réactivité et la capacité de l'entreprise à répondre dans l'urgence.</p> <p>La société emploie 32 salariés et génère 12,5 millions d'euros de chiffre d'affaires, en hausse constante depuis 3 ans. Elle a bloqué ses investissements devant l'incertitude alors qu'elle est en mesure de progresser et d'embaucher dans l'immédiat 10 personnes.</p> <p>L'HOTELLIER - GROUPE COLLINS AEROSPACE</p> <p>Leader mondial des systèmes aéronautiques avec une large gamme de produits et services destinés à la protection incendie aéronautique. Le site d'Antony génère 95 millions d'euros de CA et a positionné son site comme pilier de son plan de développement européen. Il n'est pas envisageable pour l'entreprise de prévoir une délocalisation, même proche. Pour ce groupe également, le temps est à l'intensification du marché aéronautique et défense et non au déménagement.</p> <p>PARENGE</p> <p>La Mission de PARENGE est de mener à bien des projets complexes, en environnements urbains, dans les domaines :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Du génie civil, • Des travaux souterrains, • De l'assainissement, • Des réseaux secs, • De l'adduction d'eau, • Du génie écologique, • De l'aménagement et la réfection de berges,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>• Des travaux subaquatiques. La plupart des clients sont Franciliens et le positionnement géographique a été primordial pour l'implantation de l'entreprise il y a 40 ans. La compagnie est reconnue pour la diversité et la qualité de ses savoir-faire acquis dans tous les métiers des travaux publics : génie civil, réseaux humides, aménagement urbain, construction et réhabilitation d'ouvrages souterrains. Par extension PARENGE se développe en accompagnant ses clients dans les domaines des réseaux secs, du désamiantage, dans les activités spécialisées en milieu aquatique, confiné ou immergé ainsi qu'en génie écologique. NOLLET Entreprise fournisseur des professionnels d'électricité depuis 65 ans. Elle emploie 45 personnes et génère 25 millions € de CA sur le site d'Antony. Le groupe pèse 95 millions € de CA et emploie 230 personnes. Le choix d'Antony dans les années 80 fut stratégique pour desservir l'ensemble des professionnels d'Ile de France. Un déménagement serait synonyme : - perte de compétence - Éloignement et donc augmentation de délais de mise à disposition du matériel auprès des clients et une augmentation de l'impact carbone de l'entreprise. Nous pourrions continuer l'inventaire et les exemples d'entreprises pour lesquelles un déménagement n'est pas envisageable pour des raisons de choix géographique de longue date, d'un emplacement dédié à l'industrie, à proximité tant de leurs clientèles que de leurs salariés. La mixité habitat/industrie n'est pas possible et repousse toujours plus loin l'industrie. Nous pourrions évoquer aussi les activités annexes, tels qu'hôtel, restaurants d'entreprises ou autres TPE et activités artisanales qui vivent grâce à l'activité industrielle du site et qui n'auraient plus lieu d'être dans un environnement exclusivement d'habitat. 3- Les opportunités d'une sanctuarisation de l'industrie Le rapport remis en juillet 2023 par M. Rollin MOUCHEL-BLAISOT a mis en lumière des recommandations cruciales soulignant le besoin pressant de foncier pour répondre aux enjeux de la réindustrialisation, tout en préconisant la densification et la préservation des zones industrielles existantes. Ces recommandations semblent entrer en contradiction avec certaines pratiques observées sur le terrain, où des outils de production opérationnels, ou nécessitant une simple modernisation et mise aux normes environnementales, font l'objet de projets de démolition. Le SDRIF-E fait le constat que nombreuses zones d'activités existantes voient leur qualité se dégrader, notamment faute d'entretien des espaces publics, de la voirie et des réseaux d'assainissement. Dès lors, il reconnaît l'objectif de sobriété foncière est un levier pour mettre un terme à cette course vers le foncier en extension et ramener les capacités d'investissement du privé vers les sites d'activités existants et réinvestir les friches d'activités. Ainsi, les sites économiques seront requalifiés, densifiés et verront leur fonctionnement optimisé, dans l'objectif d'améliorer leur impact environnemental. Or Antonypôle peut répondre en tous points à cet enjeu de maintien de l'industrie et de réindustrialisation. La zone n'a pas été abandonnée par les entreprises, mais mise en jachère. Le site d'Antonypôle a la capacité foncière et immobilière pour répondre au projet national et régional de réindustrialisation, d'industrie souveraine et décarbonatée.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>La rupture du lien financier entre la ville et les industries a engendré une vision court-termiste où le maintien de l'emploi industriel sur leur territoire n'a plus d'importance. Les industries sont devenues synonymes de risques, de nuisances. En oubliant que 100% de la richesse nationale vient de leur production. Aussi, le SDRIF-E réserve des fonciers économiques dits "d'intérêt régional" pour en faire les espaces privilégiés d'implantation des nouvelles activités industrielles :</p> <p>Il protège les sites d'activités économiques existants ou en friche, pour assurer le maintien de leur vocation et en faire les espaces privilégiés d'accueil des activités industrielles d'intérêt régional d'aujourd'hui et de demain. A cet effet, 14 525 hectares de sites d'activité d'intérêt régional, structurants par leur taille, leur localisation stratégique (desserte multimodale, derniers fonciers industriels en zone dense, etc.), leurs fonctions (logistique industrielle, activité productive...) et leur nombre d'emplois productifs, ont cartographiés et protégés par le SDRIF-E.</p> <p>Répondant à tous ces impératifs, nous vous demandons qu'Antony pôle soit réintégré comme un site d'activité d'intérêt régional.</p> <p>2.1- La sanctuarisation permettrait de promouvoir l'installation de nouvelles entreprises industrielles dans un environnement favorable et répondre aux objectifs de souveraineté industrielle et d'industrie de pointe. À mi-chemin entre Paris-Saclay et Orly, Antony pôle pourrait participer à la thématique « Usine de projets ».</p> <p>Le pôle ASTECH s'engage dans une dynamique de projet de maintien et de développement de la filière aéronautique. À proximité, sont déjà présentes dans ce domaine, COLLINS AEROSPACE, GALION, TWIINIT, STATINF, EIKOSIM et bien d'autres start-up qui cherchent à s'implanter durablement ou se développer dans une logique de proximité.</p> <p>2.2- Engagement environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un engagement des entreprises présentes pour la rénovation des bâtiments réduisant les émissions de gaz à effet de serre et le gaspillage d'énergie ; - En parallèle, la ville a d'ores et déjà un projet de géothermie répondant à la volonté de la Région de voir le déploiement d'installation de production d'énergies renouvelables et de récupération. <p>Une activité qui s'intégrera parfaitement dans un environnement industriel. Lors du Conseil municipal, le maire a indiqué que les puits seraient « positionnés sur Antony pôle, où la ville ne manque pas de terrains déjà artificialisés et éloignés de toute habitation. Il ne provoquera donc pas de nuisances, ni pour l'environnement, ni pour le voisinage. Il n'y a pas d'autre terrain équivalent à Antony. »</p> <p>Ajoutant concernant le projet de Fresnes, qu'il « n'aimerait pas être à la place de nos 350 familles de Tourvoie, qui habitent à moins de 100 mètres de cet engin, des collégiens de Descartes, qui étudient à 200 mètres, et des 500 familles de la résidence Guillebaud qui vivent à 450 mètres. »</p> <p>Preuve que nous faisons le même constat qu'Antony pôle est une zone d'activité industrielle incompatible avec de l'habitat.</p> <p>2.2- Maintien d'une activité de production en circuit court dans un environnement qui sera de plus en plus contraint.</p> <p>Selon Marc JANCOVICI, lors de son audition au Sénat le 12 février 2024 :</p> <p>« Du fait du changement climatique, on va avoir une baisse des rendements agricoles. Et pour préserver la biodiversité, ça va les faire baisser encore plus. Par ailleurs, dans le cadre d'une énergie plus rare, le transport va devenir quelque chose de moins facilement accessible. Cela mettra « en cause » la taille maximale des agglomérations qui ne peuvent être pérennes dans ce genre d'univers. Je fais partie des gens qui pensent que de continuer à faire grossir l'Île-de-France est une ânerie. Les grandes agglomérations sont totalement non</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>durables dans un monde à l'énergie rare et ce n'est pas en une semaine qu'on va faire déménager des millions de gens ni même en une année, ni même en une décennie (...) Il faudrait que l'urbanisme soit pensé à l'échelle du siècle. »</p> <p>Camille Gicquel, adjointe au maire d'Argenteuil (Val d'Oise), a lancé un appel au courage. Courage d'écrire des projets stratégiques clairs sur ces sujets, « courage également de mettre les mains dans le cambouis pour les mettre en œuvre ». L'élue a souligné également la prégnance actuelle de la question du financement, notamment bancaire, des entreprises, tandis que Franck Gourdy a souligné l'enjeu de rapprochement domicile-travail que représente un maillage du territoire par ces zones d'activités, « qui permet d'éviter en Ile-de-France l'enfer des transports » -</p> <p>Journal du Grand Paris sur la création de Terra Eco spécialisée dans le bail à construction.</p> <p>La sanctuarisation d'Antony-pôle en site industriel est l'opportunité d'accéder :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Au fonds d'investissement Tikehau Ace Aéro Partenaires 2. Dans le projet de réimplantation d'entreprises de l'aéronautique avec le soutien du Pôle Astech, le fonds pourra être sollicité pour accompagner la croissance, la modernisation, la transmission et l'investissement des entreprises existantes et nouvelles souhaitant s'implanter sur le site. - Candidater au projet « Territoire d'industrie » dont l'objectif est de développer de nouveaux fonciers disponibles rapidement. Antony-pôle répond aux critères de maîtrise du foncier, d'une forte attractivité économique de par sa taille, son accessibilité, son bassin d'emploi et son écosystème industriel déjà existant. <p>Intégrer le programme permettra d'avoir un soutien en ingénierie, un soutien pour les procédures administratives et des financements, notamment auprès de la Banque des Territoires.</p> <div style="text-align: center;">  <p>Pas de projet sud francilien à date du 09 novembre 2023</p> </div> <p>2.3- Changer l'image de l'industrie en gardant un lien de proximité avec les jeunes collégiens, lycéens. Les entreprises répondent régulièrement présentes pour la Semaine de l'industrie, les stages de 3e ou 2de, l'alternance... Elles sont prêtes à renforcer ce lien en travaillant avec les collèges et lycées pour mieux faire connaître les divers métiers de l'industrie.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sanctuariser l'industrie sur Antony-pôle s'est aussi l'opportunité de répondre au besoin de recrutement des entreprises et proposer une « troisième voie » de formation pour les jeunes en intégrant le réseau des Ecoles de Production. <p>Les filières de l'aéronautique et de l'eau seraient intéressées par la mise en œuvre d'une école de production dédiée à l'industrie au cœur des entreprises. 36 écoles ont déjà été déployées sur un objectif de 100. Elle pourrait être complémentaire au CNVA, déjà implantée sur le site et qui forme des jeunes et des adultes en</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>reconversion aux métiers de la restauration de véhicules anciens.</p> <p>- Engagement du lien Jeunes/Entreprises. Elles participent déjà régulièrement à la Semaine de l'industrie, prennent chaque année des stagiaires, embauchent des jeunes en alternance...</p> <p>Cette fois-ci, nous avons opté pour une approche légèrement différente. Au lieu d'un seul stage traditionnel dans une entreprise, nous avons initié un programme "test" offrant à un élève des stages courts dans plusieurs entreprises. L'ADEPHA a pris le rôle de coordinateur avec l'établissement scolaire et a orchestré une semaine de découverte, permettant à l'élève d'explorer divers postes dans les domaines de la production, de la gestion, des ressources humaines et de la comptabilité au sein de différentes entreprises de la zone. Ce format innovant s'est révélé être un succès, suscitant beaucoup d'enthousiasme chez l'élève et auprès du proviseur. Nous travaillons à une proposition permettant d'accueillir plus d'élèves et leur faire découvrir sur la période de stage multitudes de postes et de secteur d'activités.</p> <p>2.3- Créer un environnement favorable et une mixité d'activité économique</p> <p>Il convient de rappeler que deux à trois emplois de service sont directement liés à chaque emploi industriel (intérim, nettoyage, gardiennage, prestataires logistiques, sociétés informatiques, de design et d'ingénierie, etc.).</p> <p>L'intégration d'une zone d'activité artisanale, de commerces pourrait servir de tampon entre les zones résidentielles et les secteurs industriels, offrant une transition harmonieuse qui atténue les nuisances. En incarnant une zone intermédiaire, l'artisanat serait ainsi compatible avec les exigences industrielles d'un côté, et les impératifs de tranquillité et de qualité de vie de l'autre, facilitant une coexistence bénéfique pour tous.</p> <p>Nombre d'entre elles déjà présentes sur le site seraient ravies de pouvoir s'installer de manière pérenne. Les demandes de petits espaces liés à l'artisanat sont nombreuses.</p> <p>2.4- Relancer l'ascenseur social que seule l'industrie est aujourd'hui capable de faire.</p> <p>L'industrie demeure le principal moteur de mobilité sociale, offrant des opportunités uniques de développement professionnel et personnel qui transcendent les barrières socio-économiques. Elle constitue une plateforme solide sur laquelle les individus, quel que soit leur point de départ, peuvent bâtir une carrière réussie et améliorer significativement leur situation de vie Actuellement, les entreprises industrielles de la zone embauchent un jeune sans qualification autour de 1700 € net par mois. Il peut progresser très rapidement, faire carrière et voir son salaire progresser substantiellement au-delà des 2500 € net/mois.</p> <p>La réindustrialisation du site pourrait offrir des opportunités aux jeunes des quartiers prioritaires d'Antony et alentours (Sceaux, Bagneux, Chatenay-Malabry). Le GIE Vallée Sud Emploi est particulièrement favorable au maintien de l'industrie pour aider les jeunes éloignés de l'emploi à réintégrer le monde de l'entreprise.</p> <p>Pour toutes ces raisons exposées, nous vous demandons de bien vouloir reconsidérer le dossier et de sanctuariser l'industrie sur Antony-pôle.</p> <p>Et par conséquent, d'intégrer les orientations réglementaires suivantes :</p> <p>- OR100 : Les sites d'activité d'intérêt régional doivent être sanctuarisés et leur attractivité, renforcée. Les sites d'activité d'intérêt régional d'une superficie de plus de 5 ha sont identifiés par un aplat 1 sur la carte. Développer l'indépendance productive régionale. Les documents d'urbanisme doivent préserver ces sites prioritairement pour l'accueil des activités industrielles, leurs fonctions supports (entrepôts, commerce de gros, installations techniques et multimodales, stockage d'énergie, etc.), des grands services urbains et installations d'économie circulaire. Des développements résidentiels limités sont admis sous réserve de ne pas remettre en cause la vocation économique de l'ensemble du site concerné et de ne pas compromettre le fonctionnement, la maintenance et la sécurité des services urbains implantés sur le site d'activité.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	- OR102 : De façon à garantir la fonctionnalité des sites d'activités économiques, les projets urbains planifiés à proximité ne doivent pas compromettre leur accessibilité routière (cf. transport de marchandises). Une attention particulière sera portée pour les sites multimodaux en fonction des gabarits des véhicules et des flux générés.
Mail 7476			X			X						X					<p>M. Jean-Nicolas LEHEC de Paris, a écrit : La Petite Ceinture de Paris, atout majeur pour les mobilités écologiques et la logistique décarbonée La Petite Ceinture de Paris doit être considérée comme une ligne ferroviaire non désaffectée, qui fait toujours partie du Réseau Ferré National. Elle ne doit pas seulement être considérée comme un « corridor écologique », mais aussi comme une réserve de capacité de transport. La ville de demain fera sûrement apparaître des usages encore inconnus ou balbutiants. Au printemps 2022, dans sa contribution à la révision du SDRIF, le groupe SNCF a rappelé la nécessité de « préserver la continuité de la Petite Ceinture ferroviaire et la réversibilité des aménagements afin de ne pas restreindre les potentiels de transport pour le futur » : un point auquel nous souscrivons totalement. La Petite Ceinture ferroviaire et ses emprises proches représentent de puissants vecteurs de développement d'une politique de logistique urbaine ferroviaire dans Paris : la gare des Gobelins, le futur hôtel logistique de Bercy ou encore la future gare marchandises des Batignolles sont autant de plateformes pouvant faire office de relais des grands sites multimodaux, situés au cœur de la région Île-de-France. Étant située en site propre (à l'abri des aléas de la circulation automobile), elle serait un atout supplémentaire pour améliorer la mobilité des Franciliens en délestant certaines des lignes les plus chargées du réseau et en renforçant le lien entre Paris et les villes de la petite couronne.</p>
Mail 7477		X		X				X						X			<p>M. Vincent HOUILLON de Taverny, a écrit : Opposition au Sdrif-e en l'état L'abus de pastilles nuit à la bonne santé écologique de la Région Ile de France. La consommation des terres agricoles devrait être drastiquement modérée, voire prohibées en recherchant des solutions alternatives à leur artificialisation dès que c'est possible. Or si ce SRIF-E ne reconnaît pas les exigences écologiques, il devrait s'efforcer exemplairement de les soutenir et les appliquer sans demander d'exception à son universelle application ou à chercher à déroger opportunément aux lois visant à freiner l'artificialisation des terres agricoles. Des associations écologiques, soucieuses réellement de l'écologie et porteuses de l'intérêt général du vivant, se sont prononcées sur ce projet, en détaillant leurs critiques et aussi en faisant des propositions que la commission d'enquête devrait suivre pour recommander les aménagements nécessaires au SDRIF-E. Habitant Taverny, je suis sensible au projet de construction sur les terres agricoles des Ecouardes qui a reçu une demie-pastille (pour un demi forfait ? Non, la construction sera en vérité bien une destruction irréversible des terres agricoles !) et une demie-pastille rose (pour voir la vie de cette couleur ?) Je soutiens l'association Taverny sur Terre dont je relaie à nouveau la position déjà exprimée dans l'enquête. « STOP à l'artificialisation des Terres en Ile-de-France A Taverny, dans le Val d'Oise, la ville veut promouvoir un nouveau quartier aux Ecouardes, avec la construction de 1000 logements sur 16 hectares de terres agricoles cultivées. Or dans le département, l'objectif de construction de logements a été fixé à 6 600 logements par an, objectif dépassé de 7% (sur la période 2010-2017). 1670 logements par an ont été autorisés sur la communauté d'agglomération Val Parisis, et 109 à Taverny sur un objectif de 73 par an pour la même période. (Données Sitadel) Cette extension urbaine au bord de la ville serait loin des gares, elle augmenterait la circulation routière déjà saturée</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	dans le secteur et aggraverait la pollution. Ce projet va à l'encontre de la loi ZAN, censée sanctuariser les terres agricoles indispensables à la sécurité alimentaire de la région. L'Ile-de-France est fragile : 4 jours d'autonomie de nourriture pour un Français sur 6 qui habite ici. L'artificialisation de ces terres restreint les surfaces exploitables pour les agriculteurs, diminue encore la production locale et détruit irréversiblement la biodiversité (de nombreuses espèces protégées dans l'étude d'impact vont disparaître). Nous savons que les espaces naturels, agricoles et forestiers nous protègent des variations climatiques extrêmes, des inondations, des sécheresses intenses. Nous demandons le retrait de la demi-pastille rose « secteur d'urbanisation préférentiel » couvrant la zone des Ecouardes à Taverny, de la carte « maîtriser le développement urbain », car ce projet d'extension urbaine va à l'encontre des objectifs fixés par le SDRIF-E. »
Mail 7478			X		X		X		X								<p><u>Mme Martine AZOULAY de Deuil-la-Barre, a écrit :</u> Opposition au projet du BIP Je suis opposée au projet parce qu'il est obsolète et ne correspond plus aux nécessités actuelles. La poursuite de ce projet nécessiterait l'investissement d'un budget considérable qui serait plus utile dans d'autres secteurs pour notre département. Cette construction défigurerait notre ville et les autres en les coupant en deux ce qui empêcherait tous les habitants du haut de Deuil de rejoindre le centre-ville pour faire leurs courses. Il ne serait plus question de marcher sur les sentiers de la côte qui sont encore préservés et naturels. Ce projet engendrerait la destruction d'hectares de nature pour y apporter des tonnes de béton. Il nous apporterait un surcroît de pollution, une augmentation des nuisances sonores que nous subissons déjà à cause des avions de l'aéroport CDG, un trafic routier fortement augmenté. Il détruirait un grand nombre d'espaces verts et par conséquent de biodiversité qu'il faut absolument préserver pour essayer de juguler le réchauffement climatique. Ce projet est totalement opposé aux besoins de notre ville et du département. Ce que les habitants souhaitent c'est améliorer leur cadre de vie avec des espaces de nature, la préservation de leur ville et non une route à 4 voies. La poursuite de ce projet n'est tout simplement pas envisageable car il ne répond plus du tout aux priorités et aux enjeux actuels. Les décideurs ne doivent pas seulement prendre en compte la question du trafic routier qui serait amélioré et les enjeux économiques mais ils doivent tenir compte de la volonté des citoyens concernés qui sont totalement opposés au projet. Il y a d'autres solutions plus écologiques et adaptées d'envisager la mobilité pour les années à venir. En terminer définitivement avec ce vieux projet inadéquat pour se tourner vers des solutions d'avenir tenant compte des enjeux majeurs de notre société serait une preuve d'intelligence.</p>
Mail 7479			X														<p><u>M. Pierre-Olivier MAUNIER de Nantes, a écrit :</u> Je suis opposé à la 2x2 voies dans les Yvelines, la liaison RD30-RD190 ou A104Bis,</p>
Mail 7480			X		X												<p><u>Mme Ghislaine DEKLUNDER de La Cadière-d'Azur, a écrit :</u> Je suis opposée à ce SDRIF-E pour plusieurs raisons : l'île d'Andresy a un statut particulier, elle est qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines en raison de la présence d'un grand nombre d'espèces d'oiseaux et ceci n'est pas pris en compte.* le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, ferait passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Je ne comprends pas que de tels projets routiers soient envisagés alors que l'on devrait partout viser à baisser le degré d'artificialisation des sols</p>
Mail 7481			X						X								<p><u>M. Sergio CUNHA de Achères, a écrit :</u> Opposition à l'A104Bis Ce projet est une aberration écologique qui va nuire grandement à la population locale aussi bien en termes d'émissions que de nuisances (sonores, visuelles). Le choix le plus pertinent aurait été de développer davantage</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7482						X								X	X		le réseau de transports qui n'est pas suffisant à Achères notamment. Mme Carole MOUGNON de Feucherolles, a écrit : Zone d'activité sud Feucherolle Je suis opposée au projet de zone d'activité au sud de Feucherolles. Le verger bio qui s'y trouve actuellement est le fruit du travail d'une famille d'exploitants qui valorise cet espace dans une région d'exploitation traditionnelle des arbres fruitiers. Par ailleurs l'artificialisation des sols qui en déroulerait paraît en complète contradiction avec le combat qui est mené aujourd'hui pour lutter contre le réchauffement climatique.
Mail 7483			X				X		X								M. Yves ROUSSEAU de Montmorency, a écrit : Contre le BIP Je m'oppose formellement, en tant que contribuable et citoyen responsable, à la construction du BIP du SDRIF-E et en demande le retrait pur et simple ! Un projet catastrophique pour notre environnement et notre santé à toutes et tous ! - Pollution atmosphérique accrue et intolérable au moment où l'on ne parle que de protection de la qualité de l'air, notamment en Région IDF ! - Pollution sonore puisque ce projet drainerait quotidiennement des milliers de passages de camions et autres véhicules polluants ! - Des villes coupées en deux par une saignée béante, polluante et bruyante, incompatible avec le tissage social ! - Des milliers d'écoles sur son parcours, avec tous les risques imaginables pour la santé de nos enfants, déjà fortement exposés du fait des couloirs de ligne d'ADP ! - Un coût financier énorme mis en regard de son utilité !
Mail 7484				X													Mme Sylvie BOXBERGER de Châtenay-Malabry, a écrit : Logements sociaux Je soutiens l'objectif du SRHH de construire 50% de logements sociaux, en effet la demande de logements sociaux est forte, les prix des logements étant très élevé, il est important de permettre aux habitants qui sont aussi des employés, travailleurs ... de bénéficier de logements accessibles et si possibles proches de leur lieu de travail. Ceci a plusieurs aspects vertueux : - loger les gens dans des conditions décentes - diminuer les temps de trajet domicile travail afin limiter les effets négatifs sur la santé, la vie de famille et aussi contenir les pollutions dues au transport
Mail 7485			X	X													Carole (Anonyme) de Claye-Souilly, a écrit : Claye Souilly est une ville où on ne peut plus circuler en périphérie aux heures de pointe en semaine et le samedi à cause du ballet incessant de voitures. On ne plus s'y garer : cette ville fleurie pourtant est invivable détruite par le centre commercial agrandi : creusez des parkings souterrains pour carrefour et le cinéma. Arrêtez de permettre aux propriétaires d'acheter et louer des dizaines d'appartements. Faites occuper les logements vides, faites des parkings en centre-ville au lieu de construire encore et encore des immeubles. Mettez des arbres des bancs...arrêtez de construire tant pis pour le BTP et les architectes. Qu'ils rénovent. Qu'ils détruisent et reconstruisent.
Mail 7486			X														Renaud (Anonyme) de Carrières-sous-Poissy, a écrit : SDRIF-E "En même Temps" Encore une fois nous assistons à un exercice d'équilibriste, voire schizophrène, essayant en même temps de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	répondre aux grandes règles établies par l'état (ZAN, SNBC, PNACC..) tout en poursuivant un développement, notamment infrastructures et routes, basé sur des projets parfois très anciens et dont le sens ne correspond plus ni aux grands défis de notre temps (réchauffement climatique, perte de biodiversité, saccage des espaces naturels, gestion de l'eau...), ni même aux attentes des habitants de la région. Nous pouvons citer par exemple le travail sincère effectué sur les mobilités (Soutien fort aux mobilités actives, Transports public, covoiturage) et le maintien de projets autoroutiers vieux de plus de 40 ans maintenant (ex du projet départemental dit A104 bis avec nouveau franchissement de la Seine entre Achères et Carrières sous Poissy) ou d'extension de l'écoport d'Achères sans embranchement ferroviaire permettant un report modal décarboné entre Seine et rail. Les gens qui nous représentent dans les instances de gouvernance (Région, département...) sont-ils à ce point hors sol qu'ils préfèrent remettre en cause la vie de nos enfants plutôt que de s'atteler courageusement aux dangers graves de notre temps ? Peut être un jour devront ils en rendre compte !
Mail 7487			X														M. Alexis HODIQUET de Puteaux, a écrit : Accès décarbonés Roissy CDG - LBG Merci pour les efforts d'analyse et ce travail titanesque. Je trouve un manque important d'accès décarboné au périmètre Grand Roissy Le Bourget. D'après l'étude de l'institut paris région, ce périmètre concentre 272380 salariés. Le plus important bassin d'emplois de la région. J'y travaille. Ne manque-t-il pas dans ce schéma des accès décarboné depuis le Nord-Ouest, le Nord, l'Est et le Sud-Est de la plateforme de Roissy. ADP projette des pistes cyclables au sein de la plateforme. Si nous ne pouvons pas y accéder avec sécurité, celles-ci ne seront pas utilisées. Nous pourrions imaginer aussi des voies favorisant la sécurité aux futurs véhicules intermédiaires - 45 km/h (voir extrême défi de l'ADEME). Enfin dans le cadre de la mobilité, je n'ai pas vu d'intérêt pour la multiplication d'aire de covoiturage, qui est le souci actuel pour son développement.
Mail 7488			X					X									Isabelle (Anonyme) de Valence, a écrit : A104Bis L'urgence climatique impose des choix privilégiant les transports en commun et limitant l'artificialisation des sols. Ce projet est d'une autre époque.
Mail 7489			X														Pascale (Anonyme) de Aubervilliers, a écrit : 2x2 voie dans les Yvelines , liaison RD30 et RD190 ou A104bis Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !
Mail 7490				X				X						X			Emilie (Anonyme) de Émerainville, a écrit : Urbanisation et environnement sanitaire Sur la commune d'Émerainville, deux demi-pastilles d'urbanisation préférentielles sont positionnées : - L'une se situe entre l'A104 et l'aérodrome de Lognes-Emerainville, adossée à la zone d'activités industrielles. L'urbanisation à destination d'habitat sur ce secteur est une aberration autant urbaine que sanitaire. La fracture que représente l'A104 avec le reste de la ville reviendrait à construire un îlot bâti séparé de toutes les aménités

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>(services, écoles, parcs notamment) du reste de la ville. Plus encore, l'augmentation de la population à l'exposition des nuisances et pollutions y serait particulièrement notable : les niveaux de bruit liés à la proximité immédiate de l'A104 y sont plus qu'élevés (70 dB !) et à ces derniers s'ajoutent ceux de l'aérodrome, également en proximité immédiate. Ils y dépassent largement les niveaux prescrits par l'OMS et que l'Autorité environnementale reprend régulièrement au sein de ses avis. Le PEB en vigueur ne permet d'ailleurs pas en l'état actuel du trafic le développement d'un tel secteur. Les niveaux de pollution associés qui découlent de ces infrastructures constituent également une alerte sanitaire majeure alors même que de nombreuses études démontrent l'importance des polluants dans la part des maladies cardio-respiratoires et des décès en Ile-de-France. Dès lors il ne semble pas tenable de positionner un tel objectif dans un document stratégique régional qui prône « l'aménagement d'espaces de qualité dans un environnement sain et sûr ». L'évitement sur ce secteur doit absolument être appliqué, aucune mesure de réduction n'étant à même de réduire suffisamment les incidences extrêmement négatives en présence ;</p> <p>-Une deuxième pastille est positionnée quant à elle entre le Bois de Célie à l'ouest et la partie urbanisée à l'est du bourg d'Emerainville. Cette localisation interroge ici dans le sens où la commune porte avec de nombreux acteurs dont Ile-de-France Nature (opérateur régional !), un projet de développement d'agriculture urbaine désormais bien avancé. Le positionnement de cette pastille est donc contradictoire avec la nécessité de préserver les terres pour le support de production locale qu'ils constitueront à termes. La CA Paris Vallée de la Marne demande d'ailleurs dans son avis la suppression de cette demi-pastille en page 550 du rapport des avis PPA : « Suppression de la demi-pastille sur le secteur du centre-ville ».</p> <p>Ces deux demi-pastilles doivent être supprimées pour éviter d'exposer la population à des nuisances et pollutions majeures d'une part, et assurer pour la seconde le développement d'un projet vertueux, ces deux suppressions poursuivant un objectif de renforcement de la qualité de vie et de la santé sur une commune déjà particulièrement impactée.</p>
Mail 7491		X	X	X					X						X		<p><u>Mme Pascale COUDEVILLE de La ville-du-Bois, a écrit :</u> Contribution association Bien Vivre à La Ville-du-Bois</p>

CHAPITRE 1 : ENVIRONNEMENT

L'impact du dérèglement climatique qui se fait déjà sentir est rappelé, et nous ne pouvons qu'être en accord avec des objectifs de renaturation, et de limitation de consommation d'espace agricole et/ou naturel.

Il est cependant difficile de se faire une idée de la mise en œuvre concrète de ces principes dans notre environnement direct.

Par exemple selon l' Etude de cas de la communauté d'agglomération de Paris-Saclay, notre commune de La Ville-du-Bois apparaît à la fois comme à densifier, et à renaturer :

Potentiel de densification douce des espaces d'habitat



Potentiel de densification des flux

- 800 à 1000 logements/hectare
- 1000 à 1500 logements/hectare
- 1500 à 2000 logements/hectare
- 2000 à 2500 logements/hectare
- 2500 à 3000 logements/hectare

Mode d'occupation des sols

- Espaces publics et services
- Espaces verts
- Transport
- Autres usages urbains

Espaces d'intérêt pour la renaturation au regard de la multifonctionnalité des sols urbains



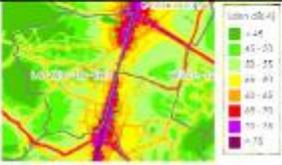
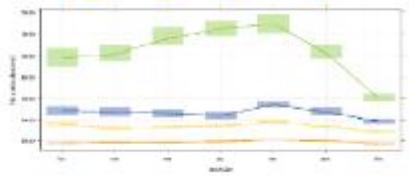
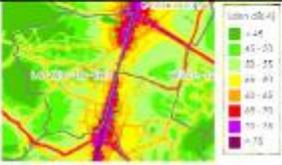
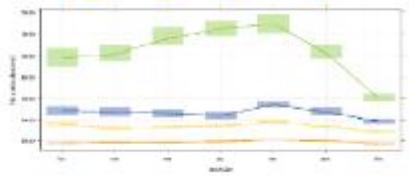
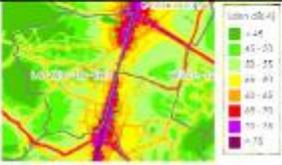
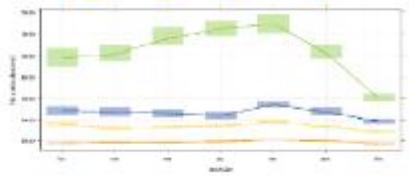
Intérêt à la désimperméabilisation / renaturation

- Potentiel d'axes collectifs végétalisés
- Urbanité des espaces de villes couvertes par l'UCL
- Surface contribuant au réajustement au sein d'un contexte urbain

Intérêt à créer des espaces verts (population censée desservie)

- une strate au regard de la densité
- de 100 à 1000 habitants/kilomètre carré
- de 0 à 1000
- de 2500 à 10 000
- plus de 10 000

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>Or ces dernières années, la densification a conduit à éliminer de nombreux arbres, comme le témoignent ces exemples de démolition-reconstruction :</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>Jun 2013</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>Novembre 2022</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>Septembre 2008</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>Novembre 2022</p> </div> </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires						
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>						
																	<p>Ces constructions étant réalisées sur des jardins, qui sont déjà considérés comme des surfaces artificialisées, elles ne sont vraisemblablement pas comptabilisées comme ayant changé d'usage, alors que l'imperméabilisation du sol y est importante.</p> <p>Au-delà des indicateurs en « ZAN » et en nombre de logements, il convient de bâtir en intégrant des espaces verts.</p> <p>Il nous paraît aussi aberrant de continuer à construire des immeubles en bordure de RN20 en exposant les populations au bruit et à la pollution.</p>						
																	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Construction en bordure de RN20</th> <th>Niveau de bruit (source Bruitparif)</th> <th>Niveau de particules ultrafines (source Airparif) En vert station RN20 Montlhéry</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>  <p> Bruit source Agglomération Concession Caravans Niveau Carte régionale </p> <p>Cette des Niveau source régional l'indicateur de bruit utile sur une grande zone.</p> </td> <td>  </td> </tr> </tbody> </table>	Construction en bordure de RN20	Niveau de bruit (source Bruitparif)	Niveau de particules ultrafines (source Airparif) En vert station RN20 Montlhéry		 <p> Bruit source Agglomération Concession Caravans Niveau Carte régionale </p> <p>Cette des Niveau source régional l'indicateur de bruit utile sur une grande zone.</p>	
Construction en bordure de RN20	Niveau de bruit (source Bruitparif)	Niveau de particules ultrafines (source Airparif) En vert station RN20 Montlhéry																					
	 <p> Bruit source Agglomération Concession Caravans Niveau Carte régionale </p> <p>Cette des Niveau source régional l'indicateur de bruit utile sur une grande zone.</p>																						

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Concernant l'adaptation au changement climatique, la réduction des îlots de chaleur, ainsi que le rafraîchissement de zones urbaines, les solutions proposées nous paraissent, à ce stade, un peu floues.</p> <p>Le risque de Retrait-Gonflement-des-Argiles, important dans notre région est évoqué. Il est indiqué que « Il importe donc de renforcer l'encadrement des aménagements dans les zones d'aléas moyen à fort définies dans le cadre des dispositions réglementaires récemment adoptées», qui fixent notamment le principe d'études géotechniques et des prescriptions techniques particulières pour réduire la vulnérabilité des nouvelles constructions face à ce risque », les dispositions réglementaires étant notamment l'article 68 de la loi ELAN. Qu'est-ce qui est prévu pour faire appliquer cette loi ?</p> <p>Nous ressentons surtout la nécessité de plus de cohérence entre les différents acteurs (communes, EPCI, départements, Région et Etat) qui participent à l'aménagement du territoire.</p> <p>CHAPITRE 2 : GESTION DES RESSOURCES</p> <p>Nous sommes en accord avec le développement de l'agriculture biologique. Son développement serait certainement bénéfique à l'état chimique de nos rivières qui est plutôt mauvais. Et il est bien dommage que les récentes manifestations agricoles aient plutôt empêché un vrai débat sur l'utilisation des produits phytosanitaires.</p> <p>Nous n'avons pas trouvé mention du plan Ecophyto, qui correspond pourtant à la transcription d'une législation européenne.</p> <p>Concernant le développement de l'économie circulaire, si notre taux de recyclage est certes perfectible, le meilleur déchet est celui qu'on ne produit pas. Soyons aussi attentif à ne pas développer une industrie qui aurait besoin de toujours plus de déchets comme ressource.</p> <p>Le chauffage au bois étant très polluant, son développement ne nous paraît pas une bonne solution. (voir notamment contributions en particules et hydrocarbures aromatiques polycycliques selon rapport CITEPA-Secten édition 2023) www.citepa.org/wp-content/uploads/publications/secten/2023/Citepa_Secten_ed2023_v1.pdf</p>

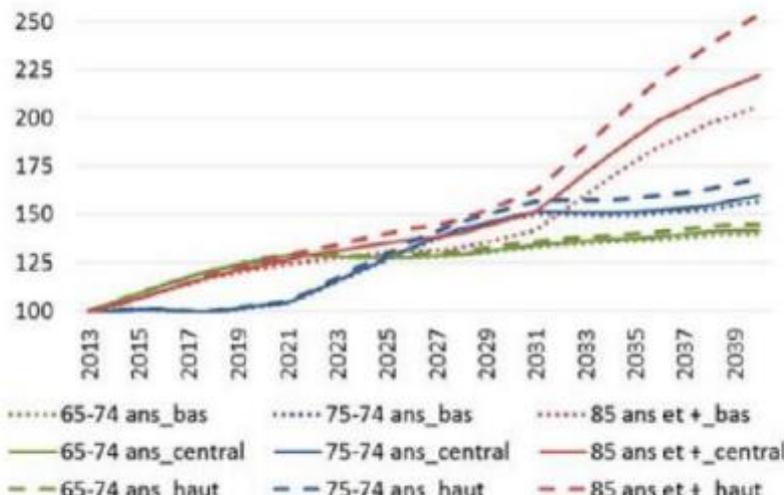
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p style="text-align: center;">Répartition des émissions de TSP par combustible en France (Métropole)</p> <p>milliers de tonnes</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Combustibles solides fossiles ■ Fioul lourd ■ Carburéacteurs ■ Gaz Industriels et autres gaz ■ Bois et produits assimilés ■ Fioul domestique ■ Autres combustibles liquides ■ Agrocarburants ■ Déchets municipaux et Industriels ■ Essence/super ■ Gaz naturel et GNV ■ Autres produits de la biomasse ■ Autres combustibles solides ■ Gazole et GNR ■ GPL et GPLc ■ Autres sources

THEMES→																	Commentaires
←--Observations courriers ou mails																	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques		
<p>Emissions de HAP du résidentiel-tertiaire et indice de rigueur</p> <p>« Sur les années récentes le secteur résidentiel reste la source majoritaire de HAP. Les émissions sont toujours largement associées aux conditions climatiques. Ainsi, les émissions élevées en 2010 et 2013 sont essentiellement dues à l'augmentation de la consommation de bois dans le secteur résidentiel/tertiaire (année au climat hivernal froid). A l'inverse, les émissions plus faibles observées en 2007, 2011 et 2014 coïncident avec la douceur climatique de ces années-là »</p>																	
<p>CHAPITRE 3 : CADRE DE VIE</p> <p>La justification de l'objectif de construire 70000 logements par an n'est pas très claire.</p> <p>L'augmentation de population n'est pas du tout homogène en Ile -de – France et est moins importante que dans d'autres régions de France. Ne faudrait-il pas mieux répartir l'emploi sur l'ensemble du territoire français ? C'est la limite de l'exercice régional sans concertation nationale.</p> <p>Les zones d'emploi restent concentrées, et les zones d'augmentation de population sont au voisinage des zones d'emploi et des axes de communication (réseau ferré et routier principal)</p>																	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<div data-bbox="1086 470 1579 821"> <p>densités linéaires population communale de variation 2021 vs 2015</p> </div> <div data-bbox="1601 470 2161 821"> <p>Nombre d'emplacements par commune valeur absolue 2020</p> </div> <p>Le prix du logement en Ile-de-France est trop élevé comparé aux revenus des ménages. Outre une mise à plat complète du modèle économique du secteur du bâtiment, des solutions telles que le Bail Réel Solidaire sont à développer. De plus, la mise à disposition de bâtiments publics ou de bureaux inutilisés la nuit pourrait être envisagée pour des hébergements d'urgence.</p> <p>CHAPITRE 4 : ASPECTS ECONOMIQUES</p> <p>La région apparaît comme très dépendante des flux logistiques, qui se sont amplifiés ces dernières années.</p> <p>Selon l'étude Airparif réalisée en 2018 sur la pollution aux particules fines, il était mentionné que le taux de poids lourds et véhicules utilitaires était plus important sur la RN20 que sur le Boulevard Hausman et le boulevard périphérique est.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires																								
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>• La répartition modélisée du parc roulant en pourcentage est déduite de l'inventaire des émissions 2018 réalisé par Airparif (voir la Figure 8). Chaque type de véhicule est comptabilisé par catégorie selon la classification suivante : véhicule particulier (VP), véhicule utilitaire (VU), véhicule 2 roues motorisés, poids lourd (PL), transport en commun bus et autocar (TC).</p> <table border="1"> <caption>Data for Figure 8: Répartition modélisée du parc roulant par station - Airparif inventaire 2018</caption> <thead> <tr> <th>Station</th> <th>VP</th> <th>VU</th> <th>2 roues</th> <th>PL</th> <th>TC</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HAUS</td> <td>72%</td> <td>11%</td> <td>14%</td> <td>2%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>RN20</td> <td>72%</td> <td>18%</td> <td>4%</td> <td>6%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>BPE</td> <td>77%</td> <td>13%</td> <td>8%</td> <td>2%</td> <td>0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Figure 8 : Répartition modélisée du parc roulant par station – Airparif inventaire 2018</p> <p>Sur la carte du fret logistique en p123 du dossier SDRIF, la RN20 ne figure même pas !</p> <p>Ce trafic élevé est une source de nuisances.</p> <p>Parmi les solutions il apparaît important d'inciter à revoir les modes de consommation et à redévelopper le fret ferroviaire.</p>	Station	VP	VU	2 roues	PL	TC	HAUS	72%	11%	14%	2%	0%	RN20	72%	18%	4%	6%	0%	BPE	77%	13%	8%	2%	0%
Station	VP	VU	2 roues	PL	TC																																				
HAUS	72%	11%	14%	2%	0%																																				
RN20	72%	18%	4%	6%	0%																																				
BPE	77%	13%	8%	2%	0%																																				

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>CHAPITRE 5 : MOBILITES</p> <p>Dans une tribune publiée dans le Monde, un collectif de huit chercheurs, ingénieurs et experts de l'aéronautique et de l'environnement appelle, dans une tribune au « Monde », à dépasser les clivages pour s'entendre sur des solutions concrètes de décarbonation de la filière, y compris la sobriété.</p> <p>Aussi les objectifs de développement de trafic des aéroports franciliens nous paraissent anachroniques.</p> <p>Et la priorité donnée à la construction de la ligne CDG express au détriment des transports du quotidien est aberrante.</p> <p>Une bonne nouvelle : avec de nombreuses années de retard, le TCSP RN20 Massy Arpajon est planifié. https://www.lemonde.fr/idees/article/2024/03/10/nous-appelons-airbus-safran-air-france-aeroports-de-paris-a-envisager-publiquement-une-reduction-du-traffic-aerien_6221196_3232.html</p> <p>Le développement du co-voiturage et des cars express constitue une avancée.</p> <p>On peut regretter le dogme de la mise en concurrence qui a conduit à détériorer les conditions de travail des conducteurs et à dégrader la maintenance des matériels, ainsi que le manque chronique d'investissement dans les transports publics.</p> <p>Afin de minimiser l'empreinte carbone des transports, il faudra recourir au maximum à la marche à pied, et à l'utilisation de vélos ou des très petits véhicules électriques.</p> <p>Si on veut offrir à toute la population la possibilité de se déplacer, il faudra sécuriser des voies piétonnes et des voies cyclables.</p> <p>En effet, selon rapport de l'Institut Paris Région sur les vulnérabilités de l'Île-de-France aux effets du changement climatique, le nombre de personnes âgées va considérablement augmenter à partir de 2030.</p> <p>C'est à prendre en compte pour l'ensemble des aménagements urbains.(voir notamment les résultats de l'enquête sur les villes marchables) https://www.arec-idf.fr/nos-travaux/publications/vulnerabilites-de-lile-de-france-aux-effets-du-changement-climatique/</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	https://www.ffrandonnee.fr/s-informer/actualites/barometre-des-villes-marchables-2023-les-resultats Illustration 3 : Projections des Franciliens de plus de 65 ans par groupe d'âges d'ici 2040  <small>(base 100 en 2013) – Source Institut Paris Region & ORS</small> Enfin il est dommage que l'Ile-de-France soit aussi loin des objectifs de place de parkings à vélo dans les gares issus de la loi LOM (voir le tableau de bord tenu par velos&territoires)
Mail 7492													X		X		Mme. Sylvie BOXBERGER de Châtenay-Malabry, a écrit : Renaturation de la Bièvre et de ses affluents Il me semble important et judicieux de renaturer nos villes pour qu'elles soient prêtes à nous offrir des conditions de vie acceptables malgré le réchauffement climatique. Ainsi la volonté de renaturer la Bièvre et tous ses affluents est une trop bonne incitative. Les différents rus comme le ru de Châtenay, le ru d'Aulnay et de la Sygrie existent, il faut maintenant les renaturer plutôt que dans quelques années devoir créer dans l'urgence des bassins ou cours d'eau artificiel.
Mail 7493			X	X	X			X							X		Mme. Roxane CASINI de Gagny, a écrit : En vue du règlement sur la restauration de la nature adopté le 27 février 2024 par le Parlement européen vise à restaurer et protéger de la biodiversité en Europe, proposé dans le cadre du « Green Deal » de l'UE, ce règlement vise à restaurer 20% des terres d'ici 2030, avec un objectif ultime de 100% des espaces dégradés d'ici 2050.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Le texte fixe des objectifs opérationnels clairs, un dispositif de suivi et une redevabilité des Etats membres pour restaurer les écosystèmes dégradés. Parmi les principaux objectifs et mesures : (voir suite dans dossier annexé)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Restauration de 20% des terres et mers européennes d'ici 203 • Restauration de 100% des espaces dégradés d'ici 2050 • Inversion du déclin des populations de pollinisateurs • Mesures de restauration des écosystèmes terrestres, marins, agricoles, forestiers, urbains et des cours d'eau • Obligation de mettre en place des mesures pour prévenir la détérioration des écosystèmes • Obligation de mettre en place des mesures pour restaurer les populations d'oiseaux (espèces parapluies) • Plantation de 3 milliards d'arbres supplémentaires <p>(voir suite dans dossier annexé) Sources conseil européen : https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/nature-restoration/#rules</p> <p>LE SDRIF-E N'EST PAS SUFFISAMMENT ORIENTÉ VERS LE RESPECT DE LA BIODIVERSITÉ DES DIFFÉRENTES ESPÈCES VÉGÉTAUX, ANIMAL, MINÉRAL LE SDRIF-E NE PERMET PAS LA PROTECTION SUFFISANTE DE LA NATURE De ce fait, LE SDRIF-E NE PERMET PAS L'AMÉLIORATION DES RISQUES DE SANTÉ</p> <p>En vue de l'article L.110-1 du code l'environnement III. L'objectif de développement durable, tel qu'indiqué au II est recherché, de façon concomitante et cohérente, grâce aux cinq engagements suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1° La lutte contre le changement climatique ; 2° La préservation de la biodiversité, des milieux, des ressources ainsi que la sauvegarde des services qu'ils fournissent et des usages qui s'y rattachent ; 3° La cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations ; 4° L'épanouissement de tous les êtres humains ; (en lien avec les différentes espèces°) 5° La transition vers une économie circulaire. <p>LA BIODIVERSITÉ DANS LE SDRIF-E DEVRAIT ÊTRE LE SOCLE, NOYAU PRINCIPALE IMPULSANT UNE CONSTITUTION POUR LES DROIT DE LA NATURE // PENSER UN SDRIF-E BÉTON ARMÉ POUR LE RESPECT DU VIVANT DANS SON ENSEMBLE SANS POSSIBILITÉ DE CONTOURNEMENT DE LOI PAR DES EXCEPTIONS DIVERSES ET VARIÉES QUE PRÉVOIT SYSTÉMATIQUEMENT LES CODES ET RÉGLEMENTATIONS DE LOIS.</p> <p>En vue de la loi climat et résilience 2021-1104 du 22 août, vise à accélérer la transition écologique dans tous les domaines de la vie quotidienne, de la consommation au logement, en passant par les déplacements, la justice. Elle prévoit des mesures clés pour lutter contre le dérèglement climatique Et de ses objectifs :</p> <p>ZAB = Zéro Artificialisation brute ZEN = Zéro Emissions nettes ZPNB = Zéro perte nette de biodiversité ZAN = Zéro artificialisation nette dont la possibilité de construire si compensation est possible au lieu de rénover la flottes logements existants parfois vides ! (voir la suite annexée au dossier)</p> <p>LE SDRIF-E NE PERMET PAS D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE LA LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE // PENSER LA DÉSIMPÉRMÉABILISATION AVEC LE PROJET DE L'AGENCE RÉGIONALE DE LA BIODIVERSITÉ (ARB) « RENATURER LES VILLES » - Espace vert OR 28 le pourcentage accessible au public est médiocre</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>LE SDRIF-E NE PERMET PAS DE PROTÉGER INCONSTRUCTIBILITÉ DES SITES ZNIEFF, NATURA 2000, ENS ARRÊTÉ DE BIOTOP, TRAME VERTE ET BLEUE, CORRIDORS ÉCOLOGIQUES !</p> <p>LE SDRIF-E NE SUPERPOSE PAS LES DIFFÉRENTS PLANS ET RÉGLEMENTATIONS DE CES ESPACES A PROTÉGER</p> <p>En vue du livre Blanc "Pour un SDRIF véritablement environnemental", de France Nature Environnement Île-de-France (Mai 2023) ;</p> <p>De la Note de position "Pour la fin d'ici 2031" concernant l'exception francilienne sur la trajectoire ZAN : viser moins 50% d'artificialisation nette, France Nature Environnement Île-de-France (Novembre 2023)</p> <p>AMÉNAGEMENTS A INTÉGRER SYSTÉMATIQUEMENT DANS LES ENSEMBLES DE CONSTRUCTIONS // Conditionner la production de logements à un rééquilibrage habitat-emploi à l'échelle locale- OR 57</p> <p>COMPOSTAGE OU APPORT VOLONTAIRES à intégrer</p> <p>LOCAL // ATELIER BRICOLAGE ET RECYCLAGE A INTÉGRER - un espace dédié à la sensibilisation recyclage-réemploi, bricolage, réparation, ressourcerie.</p> <p>SALLE DES FÊTES un espace de type appartement dédié aux habitants pour échanges conviviaux, de repas avec cuisine aménagée, d'atelier couture ou salle d'activité sportive mais aussi partage de fête musicale mis à disposition à défaut de ne plus avoir de salle des fêtes dans le quartier.</p> <p>UN ÎLOT DE FRAÎCHEUR PAR BÂTIMENT, Indispensable pour une construction de cette démesure.</p> <p>UN CABINET MÉDICAL, Intégrer au bâtiments logement soumis à un loyer modéré - Notre ville n'accueille plus de spécialistes ou professionnels de santé, il devrait être obligatoire d'avoir la possibilité de soins à proximité quand nous habitons dans ce type de grand ensemble et ainsi éviter des déplacements.</p> <p>UNE MAISON d'ASSISTANTES MATERNELLES (MAM), Intégrer au bâtiment et pour faciliter la garde d'enfants en bas âges.</p> <p>LOGEMENT// FACILITÉ L'INSTALLATION D'HABITATS LÉGERS ET LEUR RÉSERVER LES DERNIERS ESPACES DE FRICHES QU'ILS POURRONT VALORISER EN RÉGION IDF</p> <p>LE COMMERCE DE PROXIMITÉ de 200 m² appartenant au projet devrait être d'intérêt général de type une CANTINE SOLIDAIRE, ÉPICERIE SOLIDAIRE, COOPÉRATIVE DE PRODUITS BIO, LE PLUS POSSIBLE LOCAUX. Possibilité peut-être de combiner l'espace de convivialité type Café solidaire et salle des fêtes avec une cantine. Il y a plein de manières différentes de pouvoir combiner des espaces.</p> <p>EMPLOIS :</p> <p>→ Faire appel à des coopératives d'urbanisme temporaires et transitoire qui propose des espaces de travail abordables et quand c'est possible, des solutions d'hébergement d'urgence, dans des tiers lieux à vocation sociale vivants créatifs et solidaires de type Plateau Urbain.</p> <p>→ Diminuer la fiscalité des employeurs qui embauches leurs salariés dans la commune où ils s'installent.</p> <p>→ Soutenir systématiquement l'ensemble des activités d'intérêts générales (financièrement-matériellement - prêt de locaux avec l'aide des promoteurs immobiliers)</p> <p>TRANSPORT</p> <p>EN COMMUNS / Favoriser l'utilisation des transports en communs avec gratuité des transports à 10 km environs de son domicile</p> <p>VÉLO Le plan Vélo IDF doit se superposer aux autres plans vélos existants.</p> <p>MARCHE / Facilité des aménagement ou désaménagement pour simplifier la circulation piétonne.</p> <p>Réinstaller des bancs dans nos quartier pour impulser une dynamique de liens. Recenser les chemins de balades</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>sur un plan lisible les identifié et incluent dans les OR. De plus, la convention européenne des droits de l'Homme impose des obligations aux États, notamment en matière de risques environnementaux pesant sur les habitations et domiciles des individus, contre lesquels les États ont l'obligation de prendre des mesures concrètes visant à protéger le droit à une protection du domicile et des biens contre les risques environnementaux graves, qu'il s'agisse de risques établis ou potentiels ; A PARTIR DU MOMENT OÙ L'ENSEMBLE DES DIFFÉRENTES ESPÈCES : LA BIODIVERSITÉ, N'EST PAS INCLUE DANS LE SDRIF-E ALORS UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ POUR LE MIEUX-ÊTRE DES FRANCIENS NE POURRA ÊTRE RESPECTER ET DONC PAR DÉFAUT REND CADUC LE CHAPITRE 1 DU SDRIF-E. Je continue et site la convention européenne des droits de l'Homme : « - Prendre les mesures nécessaires à l'adaptation du territoire national aux effets du changement climatique ; - Prendre les mesures nécessaires aux fins d'assurer la protection de la vie et de la santé des citoyens contre les risques liés au changement climatique ; (voir la suite dans pièce jointe annexé au dossier) En Conclusion : Pour faire face au réchauffement climatique, à la vulnérabilité de notre territoire, je demande un SDRIF-Environnemental béton armé pour une nature protégé dans son ensemble en incluant les BIO-RÉGIONS SUR LA TOTALITÉ DU TERRITOIRE avec des orientations règlementaires, Zéro Artificialisation Brute, pour la protection de la santé et contre les pollutions et nuisances RESPECTANT LA VIE VISIBLE ET NON VISIBLE COMME L'AIR, EAU, LA TERRE – NOS RESSOURCES ESSENTIELLES À NOTRE SURVIE ET POUR LE RESPECT DES PROCHAINES GÉNÉRATIONS À VENIR.</p>
Mail 7494			X						X								<p><u>Mme Isabelle GOUDJIL de Montmagny, a écrit :</u> Je demande le retrait du BIP du SDRIF-E Ce projet qui date des années 30, est complètement obsolète, bientôt 100 ans après là où la réduction des déplacements en voiture est de mise. L'argent qui sera dépensé par ce projet serai beaucoup plus utile au développement de transports en commun propres et plus fréquents ainsi que des pistes cyclables. D'autre part le développement de la pollution sonore et atmosphérique sont contraires aux engagements pris par la France. Enfin " grâce " à ce projet de nombreux espaces verts ont été préservés et leur aménagement en poumon vert de la région seraient bien utile à la population. Quand j'étais enfant mes parents se battaient déjà contre ce projet et je suis extrêmement étonnée qu'il soit encore d'actualité.</p>
Mail 7495		X		X		X											<p><u>Mme Véronique DEBALLE a écrit :</u> Logement et grands projets Le SDRIF devrait privilégier l'utilisation de l'existant (logements vacants, locations saisonnières, bureaux inoccupés sont abondants) plutôt que la construction neuve, et il peut aussi favoriser les systèmes d'habitat partagé. Il doit interdire les nouveaux ses sites logistiques qui occupent beaucoup trop d'espace pour un nombre d'emplois toujours surestimé dans les projets. Les plateformes, les achats sur internet sont néfastes pour le commerce local et pour l'environnement (importations pays éloignés, transport, mode "fast fashion" jetable...).</p>
Mail 7496														X			<p><u>Eric (Anonyme) de Bougival, a écrit :</u> Opposition a la création de la zone urbaine Je suis client de l'amap qui bénéficie des pommes du verger bio de toute première qualité dans un circuit court et son arrachage est dommageable pour la préservation des terres agricoles</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7497			X				X										<p>M. Alexandra BROUDIC de Magnanville, a écrit : Contre l'implantation d'une prison à Magnanville Je suis contre l'implantation d'une prison à Magnanville J'habite et j'enseigne dans cette ville et je ne comprends pas comment on peut envisager un tel projet pour plusieurs raisons : - il est situé beaucoup trop proche des habitations,- à proximité immédiate d'un lycée et d'infrastructures sportives,- sur une parcelle agricole saine et fertile et de plus argileuse donc susceptible de fragiliser des constructions,- dans un cadre propice aux promenades familiales de tous les Magnanvillois, mais aussi parcours pour les sportifs (coureurs, marcheurs, cyclistes),- un espace qui abrite une faune variée des chevreuils, des lièvres, des faisans ...- un lieu propice à nos sorties scolaires pour découvrir la faune et la flore, l'étude des paysages agricoles et le respect de notre environnement que nous nous efforçons au quotidien de transmettre aux générations futures,- les nuisances sonores et visuelles inévitables d'un tel projet,- la saturation du trafic routier que cela va impliquer,- la dévaluation inévitable du prix des maisons,- il existe d'autres implantations possibles sur d'autres communes et à proximité de l'A13 Pour toutes ces raisons, je dis NON à l'implantation de cette prison !</p>
Mail 7498		X	X		X	X							X		X		<p>M. RIOUSSET MICHEL a écrit : Notre association a étudié très attentivement le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France Environnemental. L'ASEP existe maintenant depuis plus de 44 ans. C'est une association apolitique qui défend les intérêts des riverains des quartiers de Polangis et du Quai de la Marne à Joinville-le-Pont (9434). Nous rappelons nos objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La préservation du caractère résidentiel ; • La conservation de la vocation d'habitations basses avec jardin ; • La protection des espaces verts ; • La sauvegarde contre toute dérogation et extension de droit d'origine privée ou collective ; <p>Ainsi que le développement harmonieux de la qualité de la vie. Etant adhérents à France Nature Environnement, nous souscrivons à leurs remarques sur le SDRIF-E, en insistant plus particulièrement sur le point suivant : « La recherche d'attractivité et de développement économique de la Région Île-de-France est envisagée sans prendre en compte l'urgence écologique et climatique ».</p> <p>Nos propres remarques sur le texte du Plan d'Aménagement Régional: 1.1 page 34 : « Protéger les espaces de nature en ville existants. En priorité, le SDRIF-E protège le patrimoine naturel existant en ville. De façon générale, les espaces ouverts urbains (parcs, jardins, grands cœurs d'îlots verts, friches* naturelles, cimetières végétalisés, etc.) devront ainsi au maximum être préservés dans les opérations de renouvellement urbain*, en particulier dans les zones les plus denses, en favorisant par exemple la surélévation avec des formes urbaines* adaptées au contexte (voir Chapitre 3). De même, les arbres plantés en pleine terre*, les bandes enherbées ou encore les jardinières de pleine terre devront être préservés. Les arbres remarquables, tels qu'identifiés par une association mandatée par la Région en 2019, ainsi que les arbres centenaires, font l'objet d'une vigilance accrue pour mieux les intégrer dans les projets d'aménagement » Nous souscrivons totalement à cet aspect de préservation des espaces de nature en ville existants. Par contre nous sommes opposés à ce que soit favorisée une surélévation avec des formes urbaines adaptées au contexte,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>ce qui créerait une surdensification dans nos quartiers majoritairement pavillonnaires, engendrant ainsi une perte de luminosité dans les logements et une perte d'intimité dans les jardins.</p> <p>1.2 pages 36 et 37 : adapter l'aménagement dans les zones inondables.</p> <p>« Face à cet enjeu majeur pour les Franciliens, mais aussi pour le pays tout entier, la Région entend tirer les enseignements des graves incidences des crues de 2016 et 2018 et préparer le territoire francilien à une crue majeure »</p> <p>Il faut traiter d'urgence les « dents creuses qui existent au niveau du mur anti-inondations dans notre secteur de la Marne entre Nogent-Marne et Joinville-le-Pont. Lors de la dernière crue de 2018, l'île de Beauté à Nogent-sur-Marne a été entièrement inondée et évacuée. Il y a rupture du mur anti-inondations entre le port de Nogent et le siège de la fédération d'Aviron, soit sur toute la longueur de l'île de Beauté. Dans ce prolongement et juste en aval, côté Joinville-le-Pont, le long du Quai de la Marne nous avons un mur anti-inondation très efficace ... mais la crue peut venir de Nogent par l'arrière de ce mur et inonder toute la partie Joinville-le-Pont jusqu'au pont de Joinville !</p> <p>Nous demandons que l'île de Beauté soit rapidement renforcée par un mur anti-inondation afin que les riverains des deux communes soient protégés.</p> <p>1.2 pages 40 : Rafferchir les villes grâce aux solutions fondées sur la nature</p> <p>Nous demandons à ce que les élagages d'arbres d'alignement ne se fassent plus de façon aussi régulière afin de préserver le maximum d'ombre dans les rues ; cela n'empêchant pas pour autant l'entretien de ceux-ci (coupe branches mortes, ajustements pouvant gêner la circulation, entretien pied des arbres, etc...)</p> <p>3.1 Page 75 Mobiliser et Rénover le parc existant, conditions sine qua non de l'amélioration des conditions de vie des franciliens »</p> <p>Il est important de préserver l'histoire architecturale des zones de réhabilitation et donc préciser qu'il est important d'intégrer dans le texte « dans le bon respect de la charte architecturale du lieu concerné »</p> <p>3.2 pages 79 et 80 : Adapter le développement urbain aux spécificités locales.</p> <p>Les deux illustrations de la page 79 correspondent exactement à ce que nous ne voulons pas pour les quartiers que nous défendons : un quartier entièrement pavillonnaire transformé en un quartier mixte surdensifié avec notamment des immeubles collectifs et des bureaux remplaçant une partie des pavillons. Nous refusons catégoriquement cette surdensification qui, de plus, supprimerait de nombreux jardins arborés.</p> <p>Page 80 la notion de « densification* à la parcelle, par division ou par démolition-reconstruction » représente une évolution que nous refusons à Joinville-le-Pont.</p> <p>Page 88 : « Un environnement sain pour tous : réduire les nuisances et l'exposition aux pollutions »</p> <p>La pollution atmosphérique et le niveau de nuisances sonores sont particulièrement importants pour nos deux quartiers traversés par les autoroutes A4/A86 en tronc commun. L'ASEP se bat depuis maintenant près de 50 ans afin que soient posés des écrans anti-bruit efficaces, occultants et absorbants. Jusqu'à présent, ni l'Etat, ni la Région Ile-de-France n'ont pris en considération notre demande, alors que tout autour de nous les communes de Nogent-sur-Marne, Saint-Maurice et Maisons-Alfort, riveraines de ces mêmes autoroutes, ont obtenu ces écrans. Sur votre plan page 90, nous sommes classés en niveau sonore de 65 à 70 dB (A).</p> <p>Nous demandons la mise en place urgente d'écrans anti-bruit le long de ces autoroutes A4/A86 dans toute la traversée de Joinville-le-Pont</p> <p>Pages 91-92-95 : « ACCOMPAGNER LA PRÉSERVATION ET LA TRANSFORMATION DES PAYSAGES ET DES PATRIMOINES URBAINS ET RURAUX »</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Il faut intégrer l'obligation de préservation du patrimoine représenté par les arbres remarquables et les alignements d'arbres à protéger. Et de faire un inventaire précis qui puisse servir de critère nécessaire à l'octroi des Permis de construire ou de réaménagement de site.</p> <p>Nous demandons à ce que soit mis en place systématiquement un suivi de Barème des arbres (valorisation de ceux-ci afin que les prestataires fassent plus attention lors des travaux publics et indemnisent si casse), ainsi que soient systématiquement mis en application le bon respect des articles 671,672 et 673 du code civil, des articles 151-19 et 151-23 du code de l'urbanisme, les articles L350-3 du code de l'environnement, et les articles L621-30 et 651-31 du code du Patrimoine, ce afin de préserver au maximum le capital biodiversité de nos arbres.</p> <p>Rappeler qu'il faut planter non pas seulement plus, mais aussi planter mieux.</p> <p>Article 4.4 ADAPTER LA LOGISTIQUE AUX ENJEUX ÉCONOMIQUES, DE SOBRIÉTÉ FONCIÈRE ET DE DÉCARBONATION</p> <p>Page 124/125 « FAVORISER LA DÉCARBONATION DES FLUX DE MARCHANDISES »</p> <p>Nous demandons à ce que l'accès des super poids lourds sur l'île de France soit interdit, contradictoire avec la volonté forte de décarboner. Nombreux camions viennent par ailleurs de l'étranger et ne respectent absolument ces principes. Un renforcement des contrôles de ces camions apparaît comme urgent.</p>
Mail 7499			X														<p><u>Jonathan (Anonyme) de Franconville, a écrit :</u></p> <p>Avis défavorable au projet de SDRIF-E</p> <p>Il est urgent de développer au niveau de la région et avant 2030 des itinéraires cyclables sécurisés, uniformes, et continus, sans quoi la pratique du vélo ne décollera pas. La région se prête particulièrement à la pratique du vélo avec les distances courtes et le faible dénivelé à l'intérieur de la continuité urbaine de Paris. La grande majorité de la banlieue se trouve à moins de 20km du centre de Paris. Toutes les départementales devraient être doublées par des pistes cyclables séparées de la chaussée. A ce titre le plan VIF est largement insuffisant. La sécurité des installations cyclables et leur continuité sont les facteurs prédominants pour encourager la pratique. Il suffit d'aménagement de quelques centaines de mètres non sécurisées pour les vélos pour décourager la pratique (par exemple, le franchissement de l'A115 via la D140 entre Ermont et Franconville). Il faut donc également travailler sur les aménagements "du quotidien".</p> <p>Le développement des transports en commun manque également d'ambition où sont les projets pour régler les problèmes récurrents des franciliens, comme l'agrandissement du tunnel entre gare du nord et châtelet-les halles ou l'élargissement de la plage de fonctionnement des RER et trains de banlieue au-delà de 00h30.</p> <p>On retrouve également des projets d'agrandissement routier, comme le prolongement du BIP, qui viennent d'une part en contradiction avec les objectifs de réduction de CO2 et d'autre part ne permet jamais de régler la congestion des axes routiers. L'expérience nous montre que, au mieux, cela déplace les points de congestion sans les résoudre. Tous les moyens doivent être attribués au développement des transports en commun, des infrastructures pour les mobilités douces et actives et, développer de nouvelles infrastructures pour assurer la logistique de livraison pour réduire considérablement le nombre de poids lourds en Île de France. Les seuls moyens attribués aux infrastructures routières doivent se limiter à la sécurisation et l'entretien des infrastructures existantes. Il faut dépasser la croyance qu'il y a aura une conversion complète du parc automobile thermique en électrique à moyen terme car si la conversion en électrique permet de réduire localement l'émission de CO2 et des autres gaz d'échappement, elle ne permet pas de réduire les autres aspects négatifs de l'automobile (pollution aux particules fines par les freins et les pneus, bruit, encombrement de l'espace public, dangerosité pour les autres usagers, usure des routes).</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Si c'est loin d'être du ressort unique de la région, il faut commencer à réfléchir, sans créer de nouvelles supra institutions à l'instar du "Grand Paris", à rassembler Paris et l'unité urbaine qui l'entoure dans la même commune, afin de créer une métropole cohérente à l'image des autres capitales européennes comme Berlin et Londres.
Mail 7500					X										X		M. Alexis HODIQUET de Puteaux, a écrit : Massifier les toitures végétalisées : corridor aérien Merci pour votre travail d'analyse titanesque. Vous mentionnez la massification de la végétalisation. Effectivement il y a énormément de toitures terrasses qui pourraient faire l'objet d'une végétalisation. Or sur les bâtiments existants résidentiels, les copropriétaires devraient déboursés plus de 5000 euros pour simplement une étude de faisabilité et de structure ! Etes-vous d'accord que voter cela en AG est impossible ? Je pense que les collectivités devraient acquérir la jouissance exclusive de ces toitures terrasses, de les végétaliser et d'en assurer l'entretien pour la création d'îlot de fraîcheur au profit de tous les administrés. Il faudrait prioriser alors les toitures terrasses qui permettent de connecter les trames vertes et les puits de biodiversité.
Mail 7501							X							X			Céline (Anonyme) de Sucy-en-Brie, a écrit : Je suis favorable au sdri-f-e et notamment la protection des terres agricoles qu'il assure sur le territoire de Noisieu. Elles participent à l'armature verte de la petite couronne.
Mail 7502	X		X											X			M. Paul HERVOUET de Beauthel-Saints, a écrit : Face à un tel projet qui semble comporter plus de 1100 pages et chargé d'un contenu techniquement souvent complexe, cette enquête publique aurait nécessité plus d'effort de transparence. Sans qu'on puisse avoir la certitude d'une réelle prise en compte des observations de tous les citoyens ayant contribué à cette enquête publique, on n'y perçoit pas la nécessité démocratique des pouvoirs publics. Se pose la question de la difficulté de lecture des cartes et leurs légendes qui n'apparaît pas de manière claire, ce qui ne nous aide pas à la compréhension et nous donne pas une vision de la globalité du projet. Un exemple en passant : la carte où figurent les cours d'eau et tout ce qui se rapporte aux zones inondables a omis l'existence de l'Aubetin affluent du Grand Morin (absence complète du tracé du cours d'eau qui fait 61 km). Le projet de ce SDRIFF-E de mettre en prédominance la qualité de l'environnement, semble être en totale contradiction avec le développement du grand Paris. Notre région Est de l'Île de France, la Seine et Marne est en pleine extension d'urbanisation, ce qui aboutit à de nombreux regroupement de villages, des regroupements d'agglomération de commune ayant pour conséquence le développement des zones d'activités diverses (logistique ou autre), et donc une forte artificialisation des terres (exemple Val Bréon). Il semble que ce projet sanctuarise le plus possible des zones naturelles dans la couronne parisienne qui correspondent à des llots. Qu'en sera-t-il de la protection de nos vastes zones rurales et agricoles ? Le SDRIFF-E a le vœu pieux de favoriser des corridors pour la biodiversité, mais il est impératif qu'il traite aussi de la question de ces corridors à travers les vastes espaces de cultures intensives, dépourvu de haies, d'arbres et tous ces éléments qui protègent cette biodiversité des produits phytosanitaires. En ce qui concerne le transport, on favorise les infrastructures routières au détriment de la mobilité douce (déplacement en vélo en toute sécurité) et le chemin de fer. Il faut la réouverture de lignes de chemin de fer qui ont été suspendues (ligne qui desservait la Ferté Gaucher), afin de limiter l'artificialisation des sols par le doublage des voies départementales et de nouveaux tracés comme par exemple les dessertes vers Roissy et Marne la Vallée. Il faut exiger la sanctuarisation de toutes les forêts, bois et zones humides, et ne pas accepter de se contenter de nouveaux espaces verts et paysagés.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Ce projet doit œuvrer vers un changement des habitudes de chacun en offrant les moyens réels de l'usage des déplacements non polluants comme l'usage du vélo et insister sur les infrastructures favorisant ces pratiques (parking vélo, espace dans les trains pour emmener son deux-roues, idem pour les bus).
Mail 7503		X	X	X													<p>M. Sébastien MEZERETTE de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : SDRIF-E - Opposition au projet conjoint de la Communauté de Communes les Portes Briardes et de la commune d'Ozoir</p> <p>Le projet de révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF-E), porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir-la-Ferrière, propose la réalisation de 1500 logements ainsi qu'une zone industrielle sur des terres agricoles exploitées depuis de nombreuses générations de manière ininterrompue. Cependant, il omet de justifier les éventuels préjudices pour les milliers de résidents d'Ozoir, Lésigny et Férolles, qui actuellement empruntent exclusivement la route départementale 354. Cette artère déjà fortement congestionnée et encombrée aux heures de pointe matinales et vespérales verrait sa capacité de circulation dégradée par l'ajout de 5000 nouveaux résidents ainsi que de véhicules industriels, impactant ainsi négativement les conditions de vie de ces populations.</p> <p>De plus, la récente création de la voie douce reliant Lésigny à Ozoir semble être en contradiction flagrante avec les intentions de la Communauté de Communes des Portes Briardes. Cette initiative, conçue pour rapprocher de manière écologique les résidences le long de la D354 du centre-ville, perdrait son sens si elle était affectée par le projet en question. Il est à souligner que cet investissement récent, financé par les citoyens de la Communauté de Communes des Portes Briardes, risquerait ainsi d'être compromis par l'impact potentiel des émissions de gaz d'échappement des camions.</p> <p>Les amendements requis dans le projet de la Communauté de Communes des Portes Briardes semblent s'opposer aux objectifs établis par la loi Climat et Résilience. Dans cette perspective, j'exprime ma confiance en la Commission d'Enquête pour préserver l'intégrité actuelle du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF-E).</p>
Mail 7504	X		X														<p>M. Nicolas GRÉARD de Enghien-les-Bains, a écrit : Projet BIP Est et Ouest dans le Val D'oise : Non ! Habitant d'Enghien-Les-Bains depuis plus de 12 ans maintenant, je suis contre ce projet du BIP (Est et Ouest) et pour l'abandon définitif de ce projet routier d'un autre âge.</p> <p>Ce projet BIP :</p> <ul style="list-style-type: none"> - va augmenter la pollution de l'air, les nuisances sonores et visuelles pour les habitants et les enfants des écoles proches. - couper plusieurs villes en deux et détruire des espaces verts naturels. - va augmenter le flux de véhicule (voitures et camions) et les embouteillages associés seront plus important. - aurait par ailleurs un cout très important qu'il serait préférable d'investir dans un projet de transport en commun (type métro souterrain) qui desservirait mieux les communes du val d'Oise. <p>Je trouve par ailleurs étonnant et lamentable à la fois qu'aucune information préalable sur ce projet et ce formulaire SDRIF ne soit présente sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le site web de la ville d'Enghien-Les-Bains - Le site web de la ville de Soisy-sous-Montmorency - Le site web du département du Val d'Oise - La gazette du val d'Oise du mois de février/mars 2024 (numéro pourtant dédié aux transports et à la mobilité).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7505	X	X	X	X		X		X							X	X	<p>LES SHIFTERS DU GRAND PARIS de Paris, a écrit : Cette réponse a été élaborée par le groupe de pilotage "débat public" du groupe local "Les Shifters du Grand Paris" https://www.theshifters.org/gl/grandparis Les angles d'analyse propres aux Shifters sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● réalité du changement climatique, conséquences, plan d'action lutte et adaptation ● épuisement à court et moyen terme des ressources fossiles, minérales, des sols naturels (ENAF) ● nécessité d'une transition carbone de notre économie et des territoires (résilience, adaptation) ● lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (GES), objectif zéro émission nettes (ZEN). <p>Sur l'enquête publique elle-même</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Des associations relèvent une durée d'enquête trop courte pour les citoyens (avec 2 semaines de congés scolaires) ; ● seules des associations mobilisées de longue date peuvent se prononcer en si peu de temps, les autres et les citoyens isolés se sont penchés tardivement sur les documents et cartes, avec un délai d'appréhension insuffisant ● De nombreuses interventions pertinentes et étayées de PPA et collectivités -période formelle au 12/12/23 et pendant l'enquête - laissent présager une sensible modification du document voté dans quelques mois : modifications des cartes de zonages ou des Obligations Réglementaires – quid de l'exercice auprès des citoyens ? ● Pour atténuer ce qui précède, le débat national dans la période récente au sein du public et des médias a accru la sensibilité aux enjeux systémiques des transitions climatiques, énergétiques et de résilience des territoires, ainsi que la préservation de la biodiversité et des sols fertiles. <p>Reste qu'on peut s'interroger sur la légitimité du SDRIF-E qui sera opposable dans quelques mois – avant le 22/11/2024 décalage lié à la loi artificialisation du 20/7/23 selon que le vote définitif qui interviendra rapidement - ne prenne en compte qu'à la marge les multiples amendements suggérés et étayés ou au contraire - Si la portée est bouleversée pour intégrer au mieux sans nouvelle consultation citoyenne</p> <ul style="list-style-type: none"> ● le maximum d'avis territoriaux et/ou citoyens pertinents ● la conformité/cohérence préalable obligatoire avec les documents de rang équivalent ou supérieur, qui viennent en bouleverser les enjeux <p>Pourtant il sera immédiatement opposable et les processus de mise en conformité des documents de rang inférieur devront s'enchaîner : PLU, PLUi, SCOT à venir, SCOT MGP. Quelles seront les formes de "revoyure" pour les citoyens et leurs regroupements ? D'autant que les délais de mise en conformité des documents incidents sont souvent glissants.</p> <p>Programme régional, ambitions affichées réalité probable La portée systémique des enjeux semble prise en compte comme le constate notre contribution initiale, en revanche elle est contrecarrée par des orientations pratiques, déjà repérées en juin 2023 et dans les contributions multiples tierces déjà citées.</p> <p>Nous constatons que selon les thèmes les prescriptions (OR) sont - insuffisantes, plus incitatives que prescriptives notamment sur la préservation et surtout la restauration ou 're-liaison' dans leurs fonctionnalités des continuités de trames (noire, blanche, brune, bleue, verte) et corridors écologiques (ex OR 4 et suivantes) Ou - trop génériques ou « macro » peu applicables localement notamment sur les obligations de densifications en</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>pourcentage (habitat principalement) selon les critères des polarités affectées ou imposées (ex OR 57 et suivantes) Les zonages, pastillages, trames, préservations des limites d'ENAF sont souvent remis en question par les collectivités dès la consultation des PPA après le 12/7/23 ou lors de cette même enquête publique, malgré la qualité globale du travail réalisé par la Région.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qu'en sera-t-il de l'application du SDRIF dans la durée si les désaccords de zonage persistent ? • du niveau de dérogation réellement pratiqué ? • qui validera les dérogations ? <p>Des projets lourds, répondant à des critères d'études obsolètes Qu'ils soient</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Projets d'Intérêt général" PIG ou non, • souvent à dominance routière (260 km pour 34 projets) • orientés « croissance » économique ou démographique, • repris ou confortés "parce que c'est dans les tuyaux et que les études ont déjà coûté cher" alors que la démonstration de leur manque d'opportunité est désormais établie. Ils présentent en outre une faible prise en compte des ENAF et des compensations et aménagements (couloirs faunes, mesures anti-nuisances riverains dès les phases travaux) seulement « si possible ». <p>Quelques exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Boulevard Intercommunal du Parisis dans le val d'Oise • RD30/RD190 – rocade, secteur Confluence Seine-Oise dans les Yvelines (pour 200 M €) • Port HAROPA à Vigneux, val de Marne, projet orienté « croissance » économique et démographique et marchandises qui surfe sur l'image positive du report modal vers le fluvial sans prendre en compte les « effets de bord » routiers et le conflit d'usage des sols (50 ha sur 100+ de zone humide supprimés en proximité de Paris avec une « renaturation » en compensation illusoire dans les faits) • Elargissement de la RD7 (bords de Seine, artificialisation berges, inondations ...) dans les Hauts-de-Seine • Projets ferroviaires nouveaux : Grand Paris Express L17 au détriment du financement d'une extension tangentielle du Tramway ligne 11 qui bénéficierait rapidement à un nombre plus important d'habitants (FNAUT), envisagé mais non encore financé (question écrite Sénat 10451 du 29/2/24) ; <p>Nombreuses sont les interventions des collectivités et associations sur des cas similaires De plus et de manière générale ces projets lourds imposent une mobilisation massive de crédits budgétaires (affectés ou potentiels), interdisant ou gelant des projets plus sobres matériellement et économiquement, plus rapides et opérants donc plus efficaces compte-tenu de l'urgence de la situation.</p> <p>Equilibre logement/activité/ENAF Classification et cartographie des zones préférentielles de densification (OR 57 et suivantes) visent principalement l'habitat et présupposent une évolution démographique. Les requalifications et extensions des lieux d'activités visent une attractivité économique internationale de l'île de France - vue comme un des moyens de ré-industrialisation en négligeant les capacités endogènes -, dont les effets recherchés "devraient" privilégier une répartition polycentrique rapprochant habitat et activité. La qualité de cette répartition facilitera ou éloignera l'objectif 'Zéro Émissions Nettes' de 'Gaz à Effet de Serre'. L'uni-fonctionnalité génère des besoins importants de mobilité et de transport que ce soit au sein d'une zone ou entre des zones éloignées, donc d'infrastructures et de déplacements.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>Concernant la densification - habitat ou activité - l'Autorité Environnementale insiste sur la résorption de la vacance pour limiter l'extension du foncier artificialisé et l'émission de GES due à la construction neuve. Cet équilibre concerne aussi le rapport Grande-Couronne - Métropole. Le tropisme des transports collectifs (ferrés, Cars Express) vers la métropole (périmètre MGP) est contesté par les collectivités de la GC, qui demandent (lignes, fréquences, intermodalité, fiabilité) une meilleure desserte inter-pôles tangentielle, notamment pour permettre des trajets domicile - travail ou domicile - études au sein de cette couronne.</p> <p>Les catégories de biens accessibles (acquisition, marché locatif) influent sur l'équilibre et les besoins en transport et mobilités donc l'impact GES. En effet à ce jour deux SMIC permettent rarement l'accès à la location d'un trois pièces (70 m2 et non 53 comme souvent) sans APL L'action régionale durable pourrait porter sur une maîtrise accrue du foncier. La dissociation du foncier et du bâti est une piste, assortie d'une action publique sur le marché notamment dans les zones à densifier</p> <p>Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens Espaces Naturels Agricoles Forestiers, Il conviendrait :</p> <ul style="list-style-type: none"> • que les prescriptions et zonages n'aillent pas à l'encontre des politiques locales de sauvegardes en ville par des prescriptions trop génériques, • notamment sur les petits espaces urbains non cartographiés, de les protéger si besoin, il faudra éviter qu'ils soient considérés comme moyen cible de densification : impact sur le rapport ilot de chaleur/ilot de fraîcheur et l'adaptation climatique • Au-delà de la comptabilisation des surfaces sanctuarisées ou créées, de maintenir et renforcer l'accès des habitants à ces espaces • de s'assurer que des renaturations compensatoires soient largement accessibles aux habitants (continuité des berges par exemple sur aménagements portuaires ou activités fluviales !) <p>Transport/mobilité – infrastructure lourde Les communes de grande / seconde Couronne, dénoncent une « Ile-de-France à deux vitesses Métropole/Grande Couronne » (GC), avec une évolution de la mobilité ferrée qui vise à rabattre les actifs vers la métropole. Elles souhaitent un renforcement tangentiel des réseaux collectifs (ferré/car Express) qui permette des trajets domicile-travail non axé vers ou via la métropole.</p> <p>Ce volet est consubstantiel d'un rééquilibrage polycentré de l'habitat et des activités, qui ne peut se réaliser au seul sein même des intercommunalités, mais dans des inter-centralités plus large, donc à portée de transports correctement articulés (lieux desservis, fréquence), sauf à pérenniser la situation actuelle pro-routière ou radiale vers la métropole.</p> <p>Mobilité cyclable réseau « VIF », incomplétude de la démarche Initiative louable mais qui ne reprend pas dans sa cartographie ni sa prospective l'articulation avec</p> <ul style="list-style-type: none"> • les grands réseaux nationaux/régionaux www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schemas-regionaux/ • les réseaux locaux/départementaux existants • un réseau à prescrire-coordonner de parcours « VIF-rabattement » <p>Ce réseau de "rabattement" cyclable plus fin vers les gares (ferré, car express) serait basé sur des isochrones de 10 mn en vélo assisté. Il multiplierait par 5 la population ayant accès au report modal vers les infrastructures transport en commun, donnant ainsi une marge qui renforcerait l'obsolescence des projets d'extension routière, libérant des financements.</p> <p>Les collectivités contribuent en ordre plus ou moins dispersé à ces réseaux localement</p>

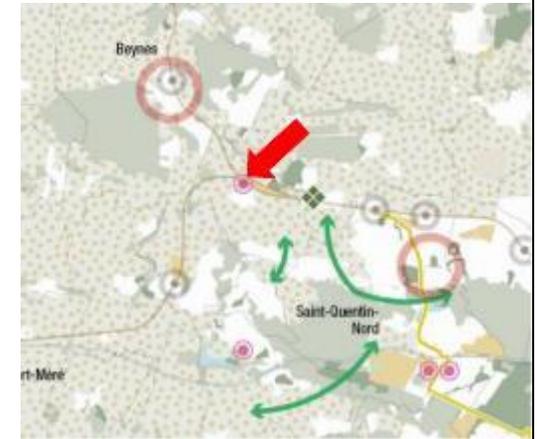
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>(CRIDF, MGP, départements, EPCI, communes). VIF pourrait ainsi être complété d'une initiative régionale de type "VIF-Gare" ou "VIF-rabatement" encadrante et facilitatrice :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Cahier des charges type, visant la sécurisation des usagers et l'abaissement de la "charge mentale" lors du déplacement (y compris celle des parents pour les élèves) ● standardisation et densification progressive de la signalétique vers les gares ● des franchissements de nœud et intersections, rayons de courbure, pratiques de partage de la voirie adaptés dont la préservation de la circulation piétonne ● fléchage de financements automatiques (études, AMO, réalisation) par les collectivités (MGP, CR, CD) sous contrainte du respect du cahier des charges <p>Conclusion Notre contribution initiale de juin 2023 conserve sa pertinence. L'analyse des enjeux locaux à travers les dizaines de réactions de collectivités, associations et citoyens le confirme et le précise. In fine l'impact - favorable ou négatif - sur les territoires et leurs habitants, des orientations et prescriptions du SDRIF-E, sera grandement fonction :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● des documents urbanistiques locaux assujettis à conformité (PLU PLUi PCAET, SCOT) à un horizon 2027 2028 et probablement retardés dans les faits ● donc de l'implication citoyenne avertie lors de leur l'élaboration ● mais aussi de l'examen clairvoyant des programmes lors des scrutins politiques. <p>C'est la mission que s'est donnée le "domaine débat public" des Shifters du Grand Paris, en complément de l'action existante de l'association en matière de formation/sensibilisation des citoyens et acteurs publics et privés</p> <ul style="list-style-type: none"> ● élaboration de grilles d'analyse et de suivi par type de document PLU PCAET. ● diffusion et veille sur l'articulation des différentes consultations et documents prescriptifs. ● aide à l'émergence de groupes de travail ad hoc et localement pertinents ● appui méthodologique à ces GT pour l'appropriation des documents de consultation et réponses à produire
Mail 7506			X		X												<p>Mme. Florence PREVOSTEAU de Paris, a écrit : Opposée à la nouvelle 2x2 voie Comment dire une chose et en faire une autre ? L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Or votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrézy, île si riche en faune ornithologique. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.</p>
Mail 7507							X										<p>Antonio (Anonyme) de Mantes-la-Ville, a écrit : Opposition au projet de centre pénitentiaire à Magnanville</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Ce projet est un non-sens. Comment l'Etat peut-il mépriser autant l'impact d'un tel projet sur la vie des populations et sur l'avenir de ses enfants ? Sans compter l'impact environnemental... Alors que de multiples alternatives existent... et permettent de concilier les intérêts de tout le monde.
Mail 7508			X														Bertrand (Anonyme) de Poissy, a écrit : Avis dirigés contre l'A104bis J'ai été étonné hier de recevoir un mail d'un certain Denis Millet / collectifs "non à l'A104bis" & "non au pont d'Achères" (je ne me suis jamais inscrit !) ...Ce mail invite à se positionner contre le Projet d'A104bis, et va même jusqu'à fournir des textes à copier / coller sur cette enquête publique ! Cette démarche va clairement à l'encontre d'une enquête publique et représente de la manipulation. Bref, passé ce mail et les quelques avis qui ont suivi ici, je suis clairement POUR l'A104bis qui permettra d'améliorer les conditions de circulation dans cette partie du territoire. Il est temps d'accélérer les choses qui ont beaucoup trop été freinées !
Mail 7509			X														Pierre (Anonyme) de Deuil-la-Barre, a écrit : Contre le BIP La région dispose assez de voies de communication rapide pour relier les différents sites économiques de la région (A86, A15, A16, D301, A104). Inutile donc d'en rajouter une supplémentaire. Ce BIP passant dans des zones urbaines nuirait à la qualité de vie de ces agglomérations et à la santé de ses habitants. Cette dernière est déjà malmenée avec les nuisances du trafic aérien et routier déjà existants (et qui augmente sans cesse) tant du point de vue sonore que de la pollution. Pitié pour les îlots de verdure encore existant dans la région concernée par ce projet de BIP.
Mail 7510			X			X											Mme Claudette BROUCKE de Claye-Souilly, a écrit : Agrandissement Claye Souilly Habitante de cette ville à la campagne depuis 1986, cette petite commune a perdu tout son charme- la population grandissante et de plus en plus cosmopolite, Shopping promenade et les 1100 logements déjà construits ces dernières années en font une ville saturée, manque d'infrastructures ++, circulation complètement saturée, transports catastrophiques et j'en passe. Beaucoup d'anciens clayois quittent cette ville, ce n'est pas sans raison Stop à l'agrandissement de Claye, d'ailleurs où ?
Mail 7511			X														M. Didier BERNARD de Ozouer-le-Voulgis a écrit : Je souhaite voir modifier un point sur le projet de SDRIF-E actuellement soumis à enquête publique. Ce point concerne l'ex RN36, devenue RD1036 depuis le 1er janvier 2024. Le SDRIF de 2013 caractérisait ainsi cette route, encore RN36 à l'époque : "Réseau routier principal – Projet – Principe de liaison : renforcer la liaison nord-sud." Cette route a malheureusement subi de nombreux accidents, dont certains mortels. Ces accidents ont souvent nécessité la fermeture de grandes portions de cette route. Quelques exemples d'accidents sur ces dernières années : <ul style="list-style-type: none"> • « 30 décembre 2014, Une conductrice de 18 ans a été tuée dans une collision avec un camion à Guignes, sur la N 36. Son passager a été héliporté dans un état critique. • 3 avril 2015 un nouveau face-à-face s'est produit sur le même axe routier ce vendredi 3 avril, vers 15 h 43, à Villeneuve-le-Comte • 19 septembre 2016 à Ozouër-le-Voulgis : un conducteur décédé après un choc avec un camion

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<ul style="list-style-type: none"> • 25 septembre 2016 Ce Meldois est décédé lundi 19 septembre dans un dramatique accident de la route à Ozouër-le-Voulgis. • 4 novembre 2016 Un accident de la circulation s'est produit sur la RN36 à Fontenay-Trésigny, à hauteur de l'intersection avec la D144, impliquant deux poids-lourds et un véhicule de tourisme. • 26 mars 2017 à Yèbles : carambolage sur la N36 entre cinq voitures • 2 janvier 2018 à Voulangis : face à face 1 blessé grave • 3 janvier 2018 à Coutevroult : une conductrice grièvement blessée dans un face-à-face • 28 avril 2018 à Châtres : un choc frontal fait un blessé grave et quatre blessés légers sur la N36 • 20 mai 2019 percutée par un taxi ... • 7 décembre 2019 entre Chaumes-en-Brie et Fontenay-Trésigny, Un poids-lourd était couché sur la chaussée. • 11 juin 2020 à Villeneuve-le-Comte un camion transportant du béton s'est renversé. • 28 octobre 2022 une personne désincarcérée d'un véhicule après un accident • 28 décembre 2021 à Fontenay-Trésigny : un accident entre deux véhicules s'est produit sur l'un des ronds-points de la N36 qui permettent de s'insérer sur la Nationale » <p>Comme on le constate, de nombreux accidents, parfois mortels, sont causés par des face-à-face lors de dépassements sur cette route à 2 x 1 voie.</p> <p>Cette route est passée en gestion du département de Seine-et-Marne depuis le 1er janvier 2024.</p> <p>Dans son magazine numéro 149 de janvier - février 2024, le département indique notamment, page 16 : « améliorer la circulation des usagers en créant à terme des zones de dépassement et en sécurisant certains carrefours dangereux. »</p> <p>Puis page 20 : « D'autres projets sont en cours d'étude : la sécurisation des carrefours entre la RN 36 et la RD 48, ou encore entre la RN 36 et la RD 32 à Ozouer-le-Voulgis.</p> <p>La création de neuf zones de dépassement</p> <p>La seule zone de dépassement existante aujourd'hui se situe sur la RN 36, dans le sens nord-sud, dans la montée vers Guignes. Ces zones permettent de fluidifier le trafic, en permettant notamment le doublement des poids lourds et engins agricoles sur ces axes très fréquentés. À terme, le Département prévoit la création de neuf nouvelles zones de dépassement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4 sur la RN 36 (deux dans chaque sens) ; ... » <p>Ainsi, le département ne prévoit pas le doublement à 2 x 2 voies de l'ex RN36, devenue RD 1036, mais seulement 4 zones de dépassement !</p> <p>Au vu de la qualification de cet axe e voie rapide, de son trafic élevé, notamment de poids lourds, et du nombre d'accidents en face-à-face, son doublement à 2 x 2 voies me semble indispensable, et devrait donc être rendu obligatoire par inscription formelle dans le SDRIF-E.</p> <p>Je demande donc l'inscription du doublement à 2 x 2 voies de l'ex RN36, devenue RD 1036, dans le SDRIF-E actuellement soumis à enquête publique.</p>
Mail 7512	X		X														<p><u>Mme. Anne-Catherine JEMIN MESNAGE de Piriac-sur-Mer, a écrit :</u> SDRIF-E à modifier</p> <p>Ce SDRIF-E est à revoir car les cartes sont incohérentes avec la réalité du territoire. En effet les pastilles sont parfois placées à des endroits ne correspondant pas à la nature du terrain. Par exemple sur Achères et Carrières Sous Poissy vous mettez sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3 des pastilles de création d'espace vert alors que ce sont déjà</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	des espaces verts, mais que vous avez prévu d'y faire passer la 2x2 voies, RD30-RD190, à plus de 44.000 v/j. De plus, les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. Le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44.000 v/, génère un niveau sonore dépassant les niveaux admis par l'OMS. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 7513					X							X					<u>Mme Elva CONZA de Herblay-sur-Seine, a écrit :</u> Forêts La préservation des forêts est une priorité vitale, que ce soit pour les êtres humains (qualité de l'air) mais aussi pour la biodiversité et la faune qui petit à petit disparaît en IDF. Beaucoup de forêts subissent des coupes rases, peu de corridors existent pour les animaux que ce soit les hérissons (sur ce sujet un plan hérisson vis à vis des particuliers en maison individuelle serait le bienvenu afin de sensibiliser et de laisser des passages de jardins à jardins). Une attention particulière devrait être faite pour les bois et petites forêts communales mal entretenues pour faute de manque de moyens des communes et assez dégradées du fait du nombre d'habitants vivant à proximité, un plan sauvegarde " mon bois" serait le bienvenu (forêt de Pierrelaye, bois de Corneilles en Paris) .
Mail 7514					X			X							X		<u>Agnès (Anonyme) de Boulogne-Billancourt, a écrit :</u> Prévoir à travers les zones denses de la Région les réseaux de biodiversité Ce SDRIFe devrait réserver des espaces de forêts tout autour du Bassin parisien pour en assurer le rafraichissement, et des couloirs et/ou pas japonais pour permettre à la faune de circuler à travers la zone dense. Ce SDRIFe devrait libérer les rives de la Seine et les îles d'immeubles de grande hauteur pour permettre au fleuve de rafraichir la ville en profondeur Ce SDRIFe devrait organiser les transports en commun pour chaque équipement public (exemple : La fusion des hôpitaux Ambroise Paré et Garches à Boulogne avec un seul bus, le 123, et aucun transport en commun venant de la zone Garches (ouest Parisien)... Enfin, le SDRIFe devrait favoriser la mise en commun (mutualisation) des équipements publics entre les différentes villes dans la zone dense (exemple : inutile de construire des stades de grande contenance à Boulogne Billancourt qui est emmuré par Roland Garros, Jean Bouin, Parc des Princes, Pierre de Coubertin, tous stades appartenant à Paris pouvant servir aussi aux communes voisines). Cela économiserait considérablement de béton !!!
Mail 7515		X				X								X			<u>M. Alain GENTILINI de Saint-Germain-de-la-Grange, a écrit :</u> Suppression de la demi-pastille d'urbanisation préférentielle située sur une exploitation agricole de la commune de Saint-Germain-de-la-Grange (7) Vous trouverez dans la lettre en pièce jointe notre contribution détaillée. L'AMAP Plaine de Goûts a été créée le 03 décembre 2023 sous le statut Loi 1901, afin de soutenir la viabilité et le développement de l'activité de la jeune exploitation maraîchère de La Ferme des Cents Arpents, située à Saint-Germain-de-la-Grange. Une demi-pastille d'urbanisation préférentielle se situe sur cette exploitation, qui est également le siège de l'AMAP Plaine de Goûts. Notre association contribue à la transformation de notre modèle agricole, à créer un lien urbain-rural et à dynamiser nos villages du périmètre du Grand Paris. Ces efforts s'inscrivent dans une perspective d'avenir adaptée aux enjeux de demain. Par ce courrier, nous souhaitons porter à votre connaissance les risques que comporte le positionnement de cette pastille, et nous demandons son déplacement ou sa suppression.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>L'AMAP Plaine de Goûts a été créée le 03 décembre 2023 sous le statut Loi 1901, afin de soutenir la viabilité et le développement de l'activité de la jeune exploitation maraîchère de La Ferme des Cent Arpents, située à Saint-Germain-de-la-Grange.</p> <p>Une demi-pastille d'urbanisation préférentielle se situe sur cette exploitation, qui est également le siège de l'AMAP Plaine de Goûts.</p> <p>Créée en janvier 2021 par M. Pierre-Marie Fouillard, La Ferme des Cent Arpents a converti 15 hectares de grande culture céréalière conventionnelle en maraîchage diversifié bio, et a ouvert un point de vente directe sur le site de la ferme. Ce point de vente, qui s'est doublé du lieu de distribution de l'AMAP, représente le seul commerce alimentaire de la commune.</p> <p>L'AMAP Plaine de Goûts a rencontré dès sa création un vif succès et permet déjà à 64 familles issues à 84% de Saint-Germain-de-la-Grange et des communes limitrophes, de consommer des produits sains et locaux. L'AMAP continue à recevoir de nombreuses demandes d'adhésion, ce qui devrait contribuer à augmenter l'emploi de salariés agricoles sur le site de la Ferme des Cent Arpents.</p> <p>L'AMAP organise les distributions des paniers de légumes sur le site de La Ferme des Cent Arpents, mais regroupe aussi l'offre de produits issus de 6 producteurs partenaires situés dans un rayon de 20 kilomètres.</p> <p>Nous travaillons également en étroite collaboration avec la Ferme des Cent Arpents afin de créer les conditions de la participation et de l'appropriation citoyenne des enjeux agricoles et alimentaires, notamment par l'échange, les apprentissages et le partage des savoirs. Par exemple, nous nous sommes récemment associés à une opération de plantation de haies bocagères, pilotée par La Ferme des Cent Arpents et La Chambre d'Agriculture, qui va favoriser la biodiversité, lutter contre la chaleur, limiter l'érosion, enrichir les sols, favoriser l'infiltration des eaux de pluies et transformer les paysages autour du village.</p> <p>Notre association contribue à la transformation de notre modèle agricole, à créer un lien urbain-rural et à dynamiser nos villages du périmètre du Grand Paris. Ces efforts s'inscrivent dans une perspective d'avenir adaptée aux enjeux de demain.</p> <p>Par ce courrier, nous souhaitons porter à votre connaissance les risques que comporte le positionnement de cette pastille, et nous demandons son déplacement ou sa suppression.</p> <p>M. Thomas FABRE de Paris, a écrit :</p> <p>Travaillant dans le domaine de la protection de l'environnement, vivant à Paris et ayant suivi des études sur le Plateau de Saclay, je souhaitais contribuer à cette enquête publique en appuyant une demande citoyenne pour une réelle protection de l'environnement. Tous les diagnostics indiquent que la biodiversité francilienne, que cela soit la diversité des espèces, la population de ces espèces ou la diversité des écosystèmes, est en crise. Mes demandes face aux SDRIF-E sont les suivantes :</p>
Mail 7516	X				X							X				X	



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>- Pour les espaces naturels, en vue d'atteindre réellement l'objectif des 30% d'espaces terrestres protégés d'ici 2030 : limiter fortement les dérogations possibles, renforcer la protection, augmenter les effectifs des dispositifs de protection et le budget de ces espaces.</p> <p>- Aussi, à l'heure où tendent à s'opposer de plus en plus protection de la nature et démocratie citoyenne, il serait souhaitable que le schéma renforce fortement les dispositifs de participation citoyenne. J'écris ici participation, et non consultation : les citoyens ont de plus en plus l'impression d'être consultés sans que leur opinion n'influence en rien les décisions finales. Un dispositif comme la convention pour le climat ou des dispositifs locaux comme l'assemblée populaire du Rhône prouvent que si des citoyens, par exemple tirés au sort pour permettre diversité et inclusivité et empêcher les jeux d'influence, sont pris au sérieux sur le temps long, informés par des experts et amenés à suggérer directement des actes réglementaires, alors ils peuvent proposer parmi les dispositions les plus ambitieuses et les plus bénéfiques possibles pour l'intérêt général.</p> <p>- La région me semblerait gagner à réfléchir au développement des droits de la nature en Île de France, comme ils ont commencé à émerger sur la Mar Menor en Espagne ainsi qu'en Équateur, au Canada ou en Nouvelle-Zélande. Ces droits permettent de réelles garanties de protection, une prise en compte renforcée des diagnostics scientifiques et une intégration des voix citoyennes sur le territoire. L'Île de France, si elle veut continuer à être le foyer de révolution démocratique que rêvait Victor Hugo, pourrait ainsi porter l'idée des droits de la Seine. Dans le cas contraire, il y a fort à parier qu'elle ne fera que reprendre en marche le train de l'histoire dans quelques décennies, quand le Rhône, la Loire, la Garonne et les autres grands fleuves européens auront déjà été institués dans leurs droits.</p>
Mail 7517		X			X		X										<p><u>M. Bruno GSTACH de L'Étang-la-Ville, a écrit :</u> Je suis habitant de L'Étang la Ville et aime ma région. Actif, je vais travailler à La Défense tous les jours Je comprends les enjeux de densification, mais il me paraît important que nous ne saccagions pas les environnements que nos anciens ont réussi à préserver. C'est d'autant plus important à un moment où l'écologie devient la préoccupation de tous. L'Étang-la-Ville a la particularité de se trouver coincé au milieu de la forêt de Marly, et est également déjà largement densifiée. Les cartes du SDRIF-E affichent une pastille rose sur Mareil-Marly comme "zone d'urbanisation préférentielle". (Je n'ai pas trouvé le rayon d'influence de cette demi-pastille). Néanmoins, la proximité de l'Étang-La-Ville doit nous alerter. Il conviendrait de bien délimiter les deux communes dans les objectifs affichés. Une deuxième signalétique affecte la commune, à savoir des cibles sur les 2 gares légendées : "Limiter la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare dans un rayon de 2km ". Le rayon de 2 km autour des gares de Saint Nom et l'Étang couvre tout l'Étang-La-Ville et que cela ne correspond à aucune limite. Enfin, les espaces naturels protégés aujourd'hui repérés au PLU de l'Étang-La-Ville sont absents des cartes du SDRIF-E. Il me paraît très important de sanctuariser ces "poumons" de la région.</p>
Mail 7518							X							X	X		<p><u>Mme Damienne VATIN de Noiseau, a écrit :</u> Contre la prison de Noiseau A l'heure du réchauffement climatique et des terres agricoles à préserver, construire une prison à Noiseau est une aberration.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7519			X														Mme Laetitia DRUEZ de Groslay, a écrit : Avis contre le BIP Projet catastrophique Nuisances sonores Catastrophe environnementale Pollution Trafics
Mail 7520		X													X		M. Alexis HODIQUET de Puteaux, a écrit : Opportunité densité pour le développement de boucle d'eau tempérée Bravo pour vos travaux d'analyses titanesques. P62 du projet d'aménagement il est mentionné l'avantage de la densité de notre territoire pour interconnecter les bâtiments via un réseau de chaleur. Très bien mais j'irai plus loin. Chacune de ces parcelles ont leur spécificité et des avantages différents pour le développement d'EnR&R (terrain, toiture terrasse, ...). Grace à la BETEG, nous pourrions interconnecter ces avantages géothermique ou solarothermique et distribuer ces sources de chaleur renouvelable à l'échelle du quartier.
Mail 7521														X	X		Mme. Clara BOURINET de Viroflay, a écrit : Critique sur le plan présenté S'il est bien de prévoir à long terme l'avenir de l'Île de France notamment au niveau écologique, ce schéma ne répond pas aux impératifs imposés par le réchauffement climatique. Avec ce schéma, nous ne pourrions pas répondre aux défis lancés par le futur. Il faudrait plutôt que "réindustrialiser" l'Île de France mettre l'accent sur le développement de l'agriculture paysanne et de solutions résilientes et soutenables pour notre territoire et pour le vivant.
Mail 7522							X										M. Romain MICHAUD de Magnanville, a écrit : Prison de Magnanville Bonjour je suis Contre ce projet. D'autres localisations plus appropriées existent.
Mail 7523			X														Christian (Anonyme) de Eaubonne, a écrit : Refus du BIP EN 95 Contribution : Le BIP menace la santé et la qualité de vie des habitants : bruit et pollution, véritables fléaux en Ile de France sont 2 facteurs reconnus et abondamment prouvés de morbi-mortalité. Il faut au contraire diminuer la circulation automobile dans notre région. De plus ce type de transport impacte le dérèglement climatique et participe davantage à l'aggravation des limites planétaires : Emissions de CO2 et de particules fines, ruptures des trames vertes avec effondrement de la biodiversité Ce projet est passéiste pensé au siècle précédent, et sera directement responsable de la dégradation de la santé des personnes et de l'environnement s'il voit le jour
Mail 7524			X														Mme. Sylvie MIDY de Colombes, a écrit : A104 bis dans les Yvelines La création de cette 2x2 voies dans les Yvelines n'a pas d'utilité, L'urgence est des créer des transports en communs ou de les développer et de préserver notre environnement
Mail 7525		X		X	X			X						X			Teddy (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Principales observations concernant le SDRIF-E (version du 12 juillet 2023) Ville d'Ozoir la Ferrière 1. Zéro artificialisation net (ZAN) Rappel - Cet objectif vise à réduire l'artificialisation des sols, c'est-à-dire à réduire la consommation et l'urbanisation des sols agricoles, naturels ou forestiers pour atteindre l'absence d'artificialisation nette d'ici 2050. Ainsi, en 2050, aucun bâtiment ou route ne pourra être construit sur un sol naturel sans qu'un espace de taille équivalente ne soit renaturé. En outre, la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>contre l'artificialisation des sols à renforcer l'accompagnement des élus locaux, dite loi « ZAN 2 », prévoit que ces obligations soient incorporées dans les schémas régionaux d'ici le 22 novembre 2024.</p> <p>De septembre à décembre 2023, le SDRIF-E a été soumis à l'avis des personnes publiques associées, de l'Autorité Environnementale et de l'Etat :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le préfet de la région d'Ile de France Marc GUILLAUME s'est adressé le 30 octobre 2023 à la DRIEAT et à la présidente de la région d'Ile de France, en rappelant de respecter la loi 2023-630 du 20 juillet 2023 sur la consommation d'ENAF et donc de reporter l'application de 9 mois notamment du SDRIF-E (pour en tenir compte). - Ajustements demandés par la Communauté de Commune Les Portes Briardes (CCPB) : « Permettre le développement urbain au Sud de la RN4 (RD1004) en ajoutant une pastille de 25ha et une seconde de 10ha (Zone A (zones Agricoles) selon le plan de zonage du PLU actuellement applicable) », soit l'équivalent en population de la ville de Chevry- Cossigny concentrée entre le Clos de la Vigne et la RD1004.o 2018 - TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MELUN - Nos 1309483,1309484 en lecture du 2 février 2018 : décision d'annuler le PLU émis par délibération du 13 mai 2013 par la commune d'Ozoir la Ferrière suite notamment à l'avis défavorable de la commission départementale de la consommation des espaces agricoles concernant la création de la zone 2AU située au sud de la RN4 (terres agricoles). <p>Selon l'avis du TA en date du 2 février 2018 : « La création de la zone 2AU (PLU version 2013) a été considérée entachée d'erreurs d'appréciation au regard, d'une part, du danger que présente les lignes électriques à très haute tension situées à proximité et, d'autre part, de sa délimitation qui ne tient pas compte des lignes de paysage, des chemins ruraux, de la circulation des engins agricoles et de la présence d'une zone humide de classe 2, ce qui rend le Plan Local d'Urbanisme (version 2013) incompatible avec le S.A.G.E. de l'Yerres ».</p> <p>2. Orientations réglementaires à respecter</p> <ul style="list-style-type: none"> - OR7 – Lignes de rupture géographique naturelle ou artificielle La commune d'Ozoir la Ferrière présente des délimitations naturelles à l'Est avec la ligne de chemin de fer, la forêt d'Arminvilliers et ses bois classés qui entourent la commune du Nord au Sud par l'Est, la RD1004 (ex RN4) au Sud et les lignes très hautes tension à l'Ouest. « Le SDRIF-E a pour objectif de faire respecter ces lignes de rupture géographique en interdisant une expansion urbanistique au-delà de ces limites ». - OR12 - Les unités d'espaces agricoles « Les unités d'espaces agricoles cohérentes sont à préserver. Les espaces agricoles sont inconstructibles ». - OR17 - Les espaces boisés et les espaces naturels « Les espaces boisés et les espaces naturels doivent être préservés de toute nouvelle urbanisation, y compris s'ils ne figurent pas sur les cartes réglementaires du SDRIF-E Zones d'activité - Un autre volet des propositions de la CCPB pour la commune d'Ozoir la Ferrière porte sur la transformation des zones industrielles en zones urbanisables à l'exemple de ce qui a été fait dans l'impasse de la rue Henri François (1000 logements). Ceci malgré l'existence d'industries opérationnelles dans des domaines de pointe situées au milieu d'un bassin communal de 5000 emplois selon la version 2020 du PLU. - OR99 – Sites d'activité économiques « Le développement des activités économiques se fait prioritairement dans les espaces urbains existants. Les friches industrielles seront mobilisées prioritairement pour y redéployer des activités industrielles ». - OR100 – Sites d'activité d'intérêt régional « Les sites d'activité d'intérêt régional doivent être sanctuarisés et leur attractivité renforcée. Les documents d'urbanisme doivent préserver ces sites prioritairement pour l'accueil des activités industrielles, leurs fonctions supports (entrepôts, commerce de gros, installations techniques et multimodales, stockage d'énergie, etc.) »

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>3. Remarques générales sur le SDRIF-E</p> <ul style="list-style-type: none"> - La répartition géographique des 70 000 logements neufs à construire chaque année selon les objectifs du SDRIF-E, soit la capacité d'accueillir en moyenne 28 000 habitants par an (2,5 habitants par logement - 0,23% de la population d'Ile de France), n'est pas explicitement documentée. - Des orientations réglementaires mériteraient une obligation renforcée comme pour l'OR26 : « Il convient de pérenniser les espaces verts et les espaces de loisirs ». L'expression de cette réglementation devrait être remplacée par « les espaces verts et les espaces de loisirs doivent être pérennisés ». <p>Compte tenu des éléments notifiés ci-dessus concernant la ville d'Ozoir la Ferrière, il est demandé à la Région Île de France de donner un avis défavorable aux propositions de la CCPB qui impactent des zones actuellement interdites à l'urbanisation sur des terres agricoles au Sud de la RD1004 et dans ses zones d'activité afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respecter simplement les orientations du SDRIF-E selon sa version du 12 juillet 2023 et de rester ainsi en conformité en particulier avec les OR7, OR12, OR17, OR99 et OR100, le ZAN, - Tenir compte de l'avis défavorable formulé par la commune de Chevry-Cossigny - Tenir compte de l'avis défavorable formulé par la commune de Férolles-Attilly par délibération du 15 février 2024 concernant la proposition de la CCPB sur le projet de la commune d'Ozoir la Ferrière. Cette motion rappelle le devoir de conserver cette zone verte (Sud RN1004) et d'éviter une concentration de véhicules et de circulation non compatible avec les infrastructures, les transports et les réseaux routiers déjà existants et déjà saturés (servant notamment actuellement de déviation en cas de saturation de la Francilienne). - Tenir compte de l'avis de la commune de Lésigny qui doit être également défavorable selon la délibération à soumettre au conseil municipal du 14 mars 2024. - Permettre à la zone d'activité à l'Est de la commune d'Ozoir la Ferrière de poursuivre ses activités existantes dans des domaines stratégiques (aéronautique, automobile, nucléaire, numérique...) et de répondre aux besoins, également stratégiques, de se réindustrialiser. - Maîtriser et stopper l'expansion de l'urbanisation de la commune d'Ozoir la Ferrière déjà très impactée par la construction de 2850 logements sans compter ceux en cours et à venir permis par le PLU actuel. <p>Ce sont bien l'application et le respect de ces mesures qui permettront d'accueillir favorablement les futurs Ozoiens dans un environnement structurellement et organisationnellement préparé : fluides, crèches, écoles, soins, transports, associations... tout en respectant l'équilibre des villes voisines et en préservant son bassin d'emplois nécessaire à son développement économique.</p> <p>Ozoir-la-Ferrière La commune d'Ozoir-la-Ferrière demande par l'entremise de la Communauté de communes Les Portes Briardes la mise en place de pastilles d'urbanisations préférentielles dans les espaces agricoles au sud de la RN4. Cette demande se heurte au principe défini dans l'OR7 qui interdit d'urbaniser au-delà des lignes de rupture géographique artificielle comme des infrastructures de transport (ici la Route Nationale 4 – trait gris fort).</p>
Mail 7526																X	<p><u>Mme Sylvie BOXBERGER de Châtenay-Malabry, a écrit :</u></p> <p>Manque d'information des élus</p> <p>Le sujet du SDRIF est un sujet très important pour plusieurs raisons.</p> <p>La 1ere est le périmètre intrinsèque sur lequel il porte mais aussi dans un contexte de réchauffement climatique qui va rendre la vie en milieu urbain dense très compliquée dans les prochaines années et aussi du fait de l'envolée des prix de l'immobilier. Les choix structurants du SDRIF-E sont donc très impactants.</p> <p>Pour ma part je regrette le manque de réunion publique avec nos élus de proximité. Je regrette aussi que les avis émis par les élus ne soient pas débattus avec les habitants. Bien entendu les élus ont une légitimité démocratique</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	mais est-elle suffisante pour débattre de tous ces points qui vont impacter nos vies dans 30 prochaines années ? Que serait l'avis de la population francilienne sur la renaturation des rivières par exemple ? Ou sur l'objectif de SRHH de construire 50% de logements sociaux ? En final, très peu de franciliens ont connaissance de ces sujets. Ainsi je regrette le manque d'échange direct avec la population, l'obligation d'imposer aux communes d'animer des ateliers plutôt le samedi et de réellement débattre avec les citoyens des enjeux.
Mail 7527			X														Corinne (Anonyme) de Verneuil-sur-Seine, a écrit : Enquête public 2x2 voies RD30 RD190 Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.
Mail 7528					X										X		Mme Véronique DEBALLE de ? a écrit : Et les arbres ? Pour leurs nombreuses fonctions, au niveau de la biodiversité, des îlots de fraîcheurs qui vont devenir vitaux en ville, le SDRIF doit s'attacher à la protection des grands arbres avec une réglementation véritablement efficace et des contrôles.
Mail 7529			X		X		X								X		Mme Claudine CAILLET de Janville-sur-Juine, a écrit : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE CADRE DU SDRIF-E A l'heure du dérèglement climatique, il est URGENT et ESSENTIEL DE PROTEGER L'ENVIRONNEMENT plutôt que de construire de nouvelles routes, autoroutes.....DESTRUCTRICES de cet environnement dont nous avons tant besoin (un sol naturel DRAINE les eaux pluviales, les arbres qui y poussent nous donnent de l'oxygène et nous rafraîchissent tout en accueillant la biodiversité ainsi que le fait toute la petite flore et les arbustes). Je suis donc OPPOSEE à l'A 104 BIS. On ne peut pas ; à la fois, planter 1 million d'arbres qui mettront 30 ans à s'épanouir (pour ceux qui ne mourront pas) et abattre des arbres matures dont nous pouvons dès à présent profiter de la présence et de ses bienfaits ! Je suis FAVORABLE A LA PROTECTION DES ARBRES EXISTANTS et contre l'aberration de l'abattage des arbres d'alignement comme cela a été fait dans certaines communes autour de Paris. LES ARBRES D'ALIGNEMENT DOIVENT ETRE PROTEGES : ils absorbent la pollution des voitures, offrent de la fraîcheur aux piétons, accueillent les oiseaux et les insectes, sont un écran anti-bruit entre la route et les habitations. En cas de problème phytosanitaire supposé, une étude scientifique doit IMPERATIVEMENT être réalisée et validée AVANT TOUT ABATTAGE.
Mail 7530					X		X					X					Mme Joséphine BAULT de Paris, a écrit : PROTEGER REELLEMENT LES ESPACES NATURELS La protection des espaces naturels, agricoles et forestiers participe de toute évidence à atténuer les effets du changement climatique et à améliorer la résilience du territoire francilien, déjà très fragilisé. Pourtant, cet objectif se conjugue mal avec la poursuite du développement économique et démographique tel qu'il est souhaité par la région et cela se traduit par de trop nombreuses nuances et orientations réglementaires mettant à mal cette protection. Il est nécessaire de limiter fortement les dérogations possibles, de fixer des objectifs chiffrés et des règles

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	prescriptives de conservation de ces espaces et de renforcer la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers de l'espace rural. L'intégration de ces remarques dans le SDRIF permettra d'assurer l'habitabilité du territoire ainsi que la sécurité et le bien-être des franciliens.
Mail 7531													X				Mme Véronique DEBALLE de ? a écrit : Importance des cours d'eau, de l'eau potable A l'heure de l'urgence climatique, il faut préserver nos cours d'eau, les renaturer et améliorer leur qualité. Pour cela il faut absolument la liste exhaustive et une bonne cartographie des rivières urbaines ou non, cours d'eau, écoulements. La région a besoin de règlements plus prescriptifs pour leur préservation, leur entretien, la lutte contre les pollutions et s'il n'est pas possible de faire cela, d'être stricte sur les mesures de réparation. Pourquoi le territoire Vallée Sud Grand Paris veut retirer certains cours d'eau de la liste "à préserver ou renaturer" ? Le ru des Morteaux, le ru de Châtenay, le ru d'Aulnay et de la Sygrie doivent être préservés, s'il n'est pas encore trop tard !
Mail 7532							X							X			Laure (Anonyme) de Noiseau, a écrit : Contre la prison à Noiseau, pour l'agroquartier, pour le SDRIF E Non à la prison à Noiseau, car elle prendrait trop de terres agricoles 20ha, les transports ne sont pas adaptés, la ville n'a que 3 points d'entrée et sortie déjà très encombré aux heures de pointes. Oui à l'agroquartier, en court depuis la PLU de Noiseau (2018), et il ne prend 1,4ha puisqu'il en prend d'un côté mais en rend de l'autre. Ce projet est un réel besoin pour notre ville, afin de nous éviter la ville sur la ville pour remplir nos besoins SRU Pour le SDRIF-E s'il empêche la prison et s'il ne met pas en péril l'agroquartier.
Mail 7533			X	X													M. Emmanuel HOFFMANN de Champigny-sur-Marne, a écrit : Mobilités, logement et concertation La faiblesse de la concertation fait que la majorité des franciliens n'ont pas entendu parler de celle-ci et donc de ses enjeux. C'est un débat d'initié alors qu'il impacte la vie quotidienne des franciliens Le projet ne pense pas les mobilités de l'après GPE ; il ne remplit donc pas son rôle de perspective et il est trop dans les projets actuels. Il est donc urgent d'avoir un débat sur cette question La mesure "anti ghetto" va empêcher et limiter les possibilités de construction. Elle est donc contradictoire avec les objectifs annoncés (et les besoins). Cette mesure aggravera encore la crise actuelle et plus particulièrement pour le logement social et les personnes les plus en difficulté
Mail 7534			X														Mme Gabrielle MARIE de Capestang, a écrit : Opposition à l'Autoroute A104bis Totalement opposée à cette autoroute. Commencez par respecter l'environnement. Assez de déforestation, d'embolisation des espaces naturels pour gagner quelques minutes et engraisser au passage le groupe VINCI
Mail 7535			X														Évelyne (Anonyme) de Saint-Sulpice-la-Pointe, a écrit : Préserveons l'environnement La voiture c'est fini si on veut survivre. Améliorez les transports en commun plutôt que les infrastructures routières. Il est encore temps de préserver l'avenir de nos enfants.
Mail 7536			X					X							X		Mme Elya CONZA de Herblay-sur-Seine, a écrit : Îlots de chaleur zone commercial patte d'oie d Herblay La zone commerciale la patte d'oie d'Herblay/Montigny/ Corneilles, doit devenir une priorité de la Région. Cette zone est un lieu très pollué car une départementale très fréquentée la traverse, aucune enquête publique n'a été

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	fait sur la pollution atmosphérique (particules) que subissent les riverains, pavillons et immeubles aux alentours. S'y rendre à pied est une galère sans nom d'autant que l'été cette zone est un immense îlot de chaleur (qu' il conviendrait de mesurer d ailleurs). Il faut aussi interdire toute extension future et préserver les bois qui restent autour.
Mail 7537			X												X		M. Philippe SALVI de Juvisy-sur-Orge, a écrit : Projets Haropa Port et Pont viaduc entre Vigneux et Athis-Mons Le SDRIFE se doit de respecter les objectifs nationaux en matière de préservation de la biodiversité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les deux projets en objet ne sont pas compatibles avec ces objectifs l'un de par son emplacement (le port) et l'autre parce qu'il est totalement anachronique (le pont viaduc 4 voies surplombant les habitations).
Mail 7538			X	X													M. John PATTERSON de Saint-Leu-la-Forêt, a écrit : Opposition à l'A104Bis Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andresy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44.000 v/, génère un niveau sonore dépassant les niveaux admis par l'OMS. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ?
Mail 7539			X											X			Mustapha (Anonyme) de Noiseau, a écrit : Sacrifier des terres agricoles pour construire une prison sachant que des communes sont candidates pour les constructions de prison à leurs niveaux sans aussi tenir compte de l'engorgement que va engendrer la prison au niveau du trafic.
Mail 7540						X	X							X			Chantal Fouché-Husson de Sénart a écrit : Enquête publique Sénart Industrialisation Parcelle ZD n°16 Les habitants de Sénart se réjouissent de savoir que la communauté d'agglomérations du Grand Paris Sud compte sur eux pour faire de Sénart « la ville nourricière », confirmant ainsi officiellement ce que Sénart, depuis nombre d'années, développe avec persévérance, suite aux décisions, prises par le SAN, dans les années 1990, de consacrer, au maintien pérenne de l'agriculture, plusieurs sites, dont celui de Servigny. Depuis bientôt trente ans, la vitalité de la cueillette au centre de la ville confirme son double succès économique et social. Dans le potager les familles avec enfants joignent l'utile à l'agréable, les paniers se remplissent tandis que les enfants gambadent et la boutique ne désemplit pas d'amateurs de produits bio locaux. La cueillette de Servigny contribue fortement à l'originalité de notre ville ; grâce à elle, l'écologie à Sénart est une réalité concrète, vivante et vivifiante. Tenue et entretenue par un personnel jeune, la cueillette de Servigny porte en elle les promesses d'un développement durable et l'exemple d'un métier dynamique ouvert à tous. Il serait très fâcheux de compromettre cette belle réussite en installant dans la parcelle ZD n°16, dite « L'ORME CHIPEAU » autre chose qu'une réalisation similaire, culture de céréales, verger ou futaie, qui vienne confirmer l'emblème de Sénart « ville naturelle », Sénart « ville d'avenir » qui a su sacrifier une partie de ses sols.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7541																	Chantal Fouché-Husson de Sénart a écrit : Doublon Mail 7540
Mail 7542						X								X			Gillian (Anonyme) de Feucherolles, a écrit : Terrain à Feucherolles Nous sommes contre ce nouveau projet de zone d'activité à Feucherolles que le maire de Feucherolles veut exploiter pour faire une zone d'activité. C'est abominable de même proposer un tel projet ??? Il n'est pas raisonnable de sacrifier une exploitation arboricole.
Mail 7543			X												X		M. Remy BERNHARD de Andrézy, a écrit : OPPOSITION A L'A 104 BIS Ce projet relève d'une totale irresponsabilité de la part de nos élus. C'est un projet d'un autre âge. Il est incroyable qu'un tel projet puisse voir le jour alors que le réchauffement climatique est connu depuis des années. C'est un vrai scandale, c'est un projet qui va à l'encontre de la direction qu'il faut prendre pour préserver notre planète. IL FAUT ARRÊTER CE PROJET. IL EST ENCORE TEMPS. SINON NOUS ALLONS AU DESASTRE
Mail 7544						X											M. Daniel FEREDIE de Bazainville, a écrit : Délibération du Conseil Municipal de Bazainville Avis favorable aux recommandations de la Communauté de Communes du Pays Houdanais qui permettent à la commune de Bazainville de bénéficier de 2 hectares supplémentaires pour le développement économique.
Mail 7545							X		X								Véronique (Anonyme) de Échirrolles, a écrit : SDRIF-E Incohérent Dispendieux Irrespectueux Polluant Ne ne répond pas à nos besoins primaires
Mail 7546		X	X	X													M. Noah MEZERETTE de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Je ne suis pas d'accord avec le plan de la Communauté de Communes les Portes Briardes et de la mairie d'Ozoir. Le projet de modification du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF-E), lancé par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir-la-Ferrière, vise à construire 1500 logements et à établir une zone industrielle sur des terres agricoles qui sont exploitées depuis de nombreuses générations. Cependant, il ne prend pas en considération les conséquences potentielles pour les milliers de résidents d'Ozoir, Lesigny et Férolles, qui sont déjà tributaires de la route départementale 354 comme principale voie de circulation. Cette route est déjà fortement sollicitée aux heures de pointe, et l'ajout de 5000 nouveaux résidents ainsi que de véhicules industriels ne ferait qu'aggraver leurs conditions de vie. En tant que lycéen au Lycée Lino Ventura à Ozoir-la-Ferrière, résidant au Clos de la Vigne, je suis régulièrement en retard car cet axe est saturé tous les matins. Cela représente une source d'angoisse pour moi. Je crains également pour les futures générations face à l'application d'un tel projet. Je tiens à remercier les personnes ayant contribué à l'élaboration du SDRIF-E. Elles ont pleinement saisi la problématique de la commune d'Ozoir-la-Ferrière, et il est crucial de ne plus rien changer à ce niveau.
Mail 7547			X														M. Rodrigo ALVES de Drancy, a écrit : Ce mail est repris sous une forme améliorée dans le Mail 7553
Mail 7548			X				X										Laurent (Anonyme) de Montgeron, a écrit : Je découvre que dans le SDRIF-E, la Région projette de faire traverser Montgeron par la voie rapide vélo V7 qui doit relier Melun à Paris et Mantes-la Jolie. Normalement le choix du tracé à l'intérieur de la ville incombe à la municipalité qui est seule apte à prendre en compte les servitudes qui s'imposent localement. Pourtant, la Région

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	a déjà mis en ligne une carte qui transforme les deux chemins latéraux de la Pelouse en pistes cyclables, c'est à dire en « chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés », totalement incompatibles avec la priorité des piétons et des familles. Je ne peux accepter pareille situation, qui ignore totalement le statut patrimonial et le caractère familial de la Pelouse, utilisée par les Montgeronnais comme une voie piétonne en centre-ville, mais aussi comme un parc dans lequel ils savent qu'ils peuvent, à tout âge, évoluer librement en toute tranquillité et sécurité. Le développement de voies cyclables ne doit en aucun cas se faire au détriment des espaces utilisés par des piétons et des familles. Je vous demande de toute urgence de rectifier l'information erronée diffusée par la carte À vélo en IDF du site IDF-smart-services.
Mail 7549			X				X		X								<p><u>BERNARD (Anonyme) de Claye-Souilly, a écrit :</u> Claye-Souilly population Pour la ville de Claye-Souilly où j'habite depuis 28 ans il semble que le SDRIF-E se traduise par la construction de 1500 logements supplémentaires quasiment sans étalement supplémentaire. Artificialisation des sols ou pas ça ne me semble pas souhaitable.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1100 nouveaux logements ont été construits depuis 2014 augmentant significativement la population (12 228 habitants en 2015) - Les infrastructures n'ont pas suivi. Il n'y a pas de gare ni de métro et il n'y en aura jamais. Le seul moyen de transport est forcément routier et l'augmentation du trafic rend les déplacements en bus vers la gare de Mitry-Claye incertains. La circulation routière aux heures de pointes est devenue très difficile. Et mentionnons au passage l'état déplorable du RER B qui pour ne rien arranger va devoir partager une partie des voies avec le CDG express, ce scandaleux projet. - Mais surtout pourquoi vouloir nuire d'avantage aux habitants actuels et futurs qui sont ou seront les heureux voisins de la plus grande décharge de France (qui se nomme pudiquement Val 'Pôle, pôle d'écologie industrielle) , d'un site Seveso à Mitry-Mory, de multiples décharges ISDI pour déchets qu'on souhaite réellement inertes, et de l'atmosphère particulière de l'aéroport de Roissy dont l'activité est amenée à se développer. L'ORS Ile de France a publié en 2019 un rapport dans lequel il apparait que la mortalité des habitants du nord de la Seine et Marne pour cause de maladies respiratoires est supérieur à la moyenne régionale <p>Est-ce vraiment raisonnable de vouloir augmenter la population dans un tel environnement ?</p>
Mail 7550		X			X			X									<p><u>Mme. Sophie CADU pour la mairie de Linas, a écrit :</u> Courrier de Monsieur Le Maire de la commune de Linas (91) vous apportant sa contribution sur l'élaboration du SDRIF-E</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>Comme précisé dans mon courrier du 22 juin 2023 et celui de la Communauté d'Agglomération Paris Saclay (CPS) du 20 décembre 2023 en tant que Personnes Publiques Associées (PPA), ce document appelle les remarques ci-après.</p> <p>Pour mémoire, le SDRIF en vigueur identifie dans le secteur Nord-Est de la Commune une zone d'urbanisation préférentielle de 25 hectares (pastille orange). La Ville a ainsi décidé, par délibération n°3 du Conseil municipal du 27 janvier 2016, de créer la Zone d'Aménagement Concerté Carcassonne-étang. Cette dernière est inscrite dans le Plan Local d'Urbanisme en vigueur en zone à urbaniser (1AU).</p> <p>Or, je constate que le projet arrêté du SDRIF-E a réintégré une zone d'extension urbaine, elle est désormais définie par une pastille de 10 hectares, malheureusement cette dernière a été mal positionnée (remarque n°1 sur la carte 1 - développement urbain).</p> <p>Aussi, je vous remercie de bien vouloir repositionner la pastille plus au Nord et mettre en cohérence l'aplat vert afin que la Ville puisse mettre en œuvre la Z.A.C Carcassonne-étang.</p> <p>Par ailleurs, la Ville s'est associée avec l'Etablissement Public Foncier d'Ile de France (EPFIF) pour conduire une politique foncière via une convention d'intervention foncière.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>Dans ce cadre, l'EPFIF maîtrise un terrain bâti, acquis par voie de préemption, sis impasse des Amaryllis en vue de réaliser une opération mixte comprenant des logements locatifs sociaux.</p> <p>Cette opération concerne aussi les terrains voisins appartenant principalement à la Ville (Cf. Plan cadastral du secteur Amaryllis et remarque n°2 sur la carte 1 - développement urbain).</p> <p>Or, vous avez cartographié la majeure partie du secteur des Amaryllis en armature verte à sanctuariser.</p> <p>J'espère que vous serez sensible à mes observations et ajusterez le périmètre de manière à maintenir ces espaces dans l'enveloppe urbaine, et retirer en cohérence l'aplat « armature verte à sanctuariser ».</p> <p>Pour finir, la Ville travaille sur l'aménagement d'un groupe scolaire depuis plusieurs années et ce antérieurement à l'élaboration du SDRIF-E, afin de répondre aux besoins d'accueil scolaire liés aux nombreuses opérations immobilières accordées depuis l'approbation du Plan Local d'Urbanisme (PLU) en 2017.</p> <p>Le seul terrain communal permettant de répondre à ce projet à court terme est la parcelle cadastrée AP n°147 aujourd'hui classée en zone urbaine et en zone naturelle du PLU.</p> <p>Ainsi, dans le cadre de la révision du PLU, la Ville prévoit de modifier le classement de la parcelle AP n°147, ouvrant à l'urbanisation une emprise foncière de 5000 m², précédemment classée en zone naturelle, qui accueillera uniquement un groupe scolaire et ses équipements connexes.</p>

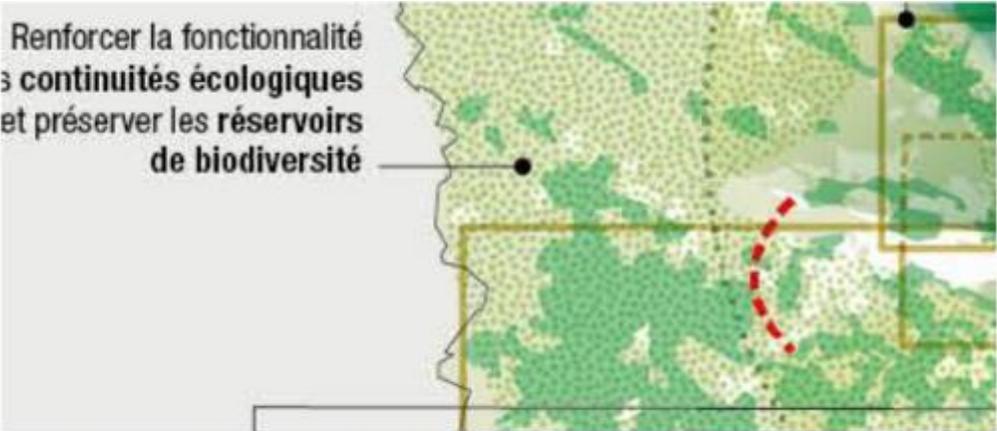
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Cette demande a reçu un avis favorable de la Préfecture dans le cadre de la consultation PPA de la procédure de révision du PLU, considérant la nécessité d'augmenter les équipements publics et plus particulièrement de construire une école pour répondre à un besoin immédiat lié à l'arrivée conséquente de nouveaux habitants.</p> <p>Ainsi, je vous remercie de bien vouloir retirer ce foncier des espaces à sanctuariser (remarque n°3 sur la carte 1 – développement urbain).</p> <p>Le service urbanisme se tient à votre disposition pour toute information complémentaire.</p> <p>Je vous prie d'agréer, Madame La Présidente, l'expression de ma considération distinguée.</p> <p style="text-align: right;">Christian LARDIÈRE Maire de Linas</p>
Mail 7551		X		X	X									X			<p><u>Lyezid (Anonyme) de Taverny, a écrit :</u> Destruction de nos espaces verts et toujours plus de béton Sacrifier les terres agricoles pour continuer à construire toujours plus de logements (et pas des logements sociaux, bien sûr) et de pollution qui va avec (circulation accrue), une piscine hors de prix, etc... Les espaces verts ont une importance cruciale pour empêcher ou limiter le réchauffement climatique. Pensez également à développer les transports...</p>
Mail 7552						X								X			<p><u>M. Philippe CAMBIER de Feucherolles, a écrit :</u> Préserver les terres agricoles des zones de développement économique de la CC Gally-Mauldre La Communauté de communes Gally-Mauldre (78) a déposé une Réponse en tant que Personne Publique Associée à la procédure du SDIF-E le 6/12/2023. Voir https://www.registre-numerique.fr/sdrif-e/voir?document2=93978 Je ne discute pas l'exposé des besoins de classer des surfaces de la CC en zone de développement économique, mais le choix de la zone décrite de 28 ha (0,281km2) au Sud de Feucherolles est très mauvais car il concerne de bonnes terres agricoles, planes, des sols profonds favorables à l'agriculture, et des agriculteurs proches y ont récemment investi en replantant des arbres fruitiers. Il existe bien d'autres surfaces à l'échelle de la communauté de communes, y compris dans ce secteur Feucherolles-Davron-Chavenay, de peu de valeur du point de vue des sols et de l'agriculture. Il ne faudrait bien sûr pas non plus mordre sur les zones d'intérêt écologique comme les bords du ru de Gally tout proche.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7553			X														<p>Bref, sauvegarder absolument les terres cultivées et les sols fertiles de la communauté de communes et plus largement de l'Ile-de-France. Il en va du dynamisme des agricultures (céréales, légumineuses, oléagineux, légumes et fruits, et élevage) et de l'autonomie alimentaire de la Région.</p> <p>Rodrigo (Anonyme) de Drancy, a écrit : Contre le métro à Drancy La densification massive menée depuis plus de 20 ans par la majorité municipale depuis 2001 « justifierait » selon elle la nécessité d'une station de métro au sein de la commune, non dans un quartier qui serait en déshérence en termes de transport mais en plein centre-ville qui par sa situation géographique est 10-15 min en bus de chacun des trois grands pôles de transport ! Certes Drancy compte désormais 72 000 habitants selon les derniers chiffres de l'Insee et serait, selon la majorité locale, la seule commune de cette taille à ne pas bénéficier d'un métro. Au rythme de densification que vous constatez en Petit-Couronne et notamment en Seine-Saint-Denis, il faudra songer bientôt à deux trois stations par commune du département Soyons sérieux ! Il convient de signaler que Drancy n'est pas un désert en termes de transport en commun. Au-delà des nombreuses lignes de bus, signalons la proximité immédiate dans chaque quartier de la commune de pôles/gares existantes ou de futures gares du Grand Paris Express, le vaste projet lancé sous la Présidence de N. Sarkozy : - Station de Bobigny Pablo-Picasso - Ligne 5 du métro-Ligne de Tramway T1 au niveau des 6 Routes - Proximité de la station La Courneuve- 8 mai 45 (ligne 7) - Gare RER de Drancy-Gare RER du Bourget (à la frontière avec Drancy) - Ligne de Tramway T11 au Bourget - Futures gares des lignes 7, 16 et 17 du Grand Paris au Bourget Le projet en Drancy Centre serait une hérésie financière et n'amènerait aucun gain de temps particulier par rapport au réseau existant. Revoyons la politique de la ville et rénovons d'abord le réseau existant qui en a bien besoin (Mme Péresse l'a dit). Transports en commun certes, mais pour désenclaver des quartiers en manque pas pour densifier ou bétonner un peu plus tant en réseau de transport qu'en population des quartiers déjà bien pourvus.</p>
Mail 7554			X				X						X				<p>M. Jean-Luc DENECHAU de Paris, a écrit : Contribution Fédération Française de Voile - SDRIF-E La Fédération Française de Voile (FFVoile) a reçu délégation du ministère chargé des sports afin d'encourager, de promouvoir, de développer, d'animer, d'enseigner, d'encadrer, d'organiser, et de contrôler dans la limite de ses prérogatives le sport de la voile sous toutes ses formes de pratiques, que celles-ci soient à visée de compétition, de loisir, de pratique éducative et sociale ou d'intérêt touristique. Dotée de prérogatives de puissance publique et représentant un réseau de 1083 structures (dont 93 en Ile-de-France) et de 333 000 licenciés (ou détenteurs d'un titre fédéral), la FFVoile veille notamment à ce que les projets d'aménagement au niveau d'un territoire n'aient pas un impact néfaste sur le développement de la pratique de la voile et d'une façon générale sur la promotion des sports nautiques. Par cette contribution, la FFVoile souhaite soutenir les deux contributions déposées par le Club Nautique d'Ablon s'opposant d'une part à l'installation d'une usine de production d'hydrogène et d'autre part à l'installation du port Haropa sur la commune de Vigneux. Ces deux projets sont de nature à nuire à la navigation sportive et de plaisance proposée par le CN Ablon et à</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>terme à menacer la survie d'une structure associative qui propose depuis de nombreuses années des activités nautiques (voile et aviron) contribuant à la promotion de l'activité physique et sportive de nombreux franciliens (objectif qui pour rappel a été décrété Grande Cause Nationale 2024).</p> <p>La FFVoile partage avec la Région Ile de France une volonté forte de sauvegarder les espaces naturels de la région et de rendre accessibles les sports de pleine nature (et notamment nautiques) aux 12,4 millions d'habitants franciliens. Dans ce contexte, en cohérence avec la politique environnementale et sportive de la Région, il est primordial de veiller à ce que les projets d'aménagement envisagés dans le cadre du SDRIF-E ne nuisent pas aux acteurs qui contribuent par leur activité à cette ambition sportive et environnementale.</p> <p>En espérant que cette contribution permettra à la commission d'enquête de prendre en compte la situation particulière du CN Ablon qui s'oppose fermement, sur la base de motifs légitimes relevant de l'intérêt public, à l'installation d'une usine de production d'hydrogène et du port Haropa sur la commune de Vigneux.</p>
Mail 7555																	<u>Lyezid (Anonyme) de Taverny, a écrit :</u> Doublon Mail 7555
Mail 7556		X		X			X				X						<p><u>M. THIERRY RAYNAUD de Montry a écrit :</u></p> <p>J'habite à Montry depuis plus de 30 ans Il s'agit d'un village à la base de 3000 habitants Nous avons commerces au centre ville et une âme de village avec des maisons arborées Au fil des gouvernements la commune a cédé le bijou le Creps de Montry pour le franc symbolique à l'Etat</p> <p>Les enfants des écoles ne pouvant plus profiter du cadre et des infrastructures sportives</p> <p>Nous venons de passer sous bannière du val d'Europe Nous visualisons que notre commune est dans la vallée du Morin à votre plan Nous visualisons les projets de réaménagement des villes en 2040 Notre maison arborée est proche de la gare de Montry peu de passagers car utilisation des gares d'Esblly et de RER de Marne la vallée La densification du schéma directeur a fait augmenter les trafics des axes routiers RN 34 et axe CHESSY ESBLY MEAUX et par conséquence l'axe traversant notre commune</p> <p>D'une commune paisible verdoyante nous sommes passés à la banlieue ou les axes sont bouchés aux heures de pointe Les logements collectifs créés sont sujets à des incivilités ou les syndicats font office de boîtes aux lettres pour récupérer les appels de fonds et charges</p> <p>Les logements créés ne sont pas contrôlés par des Maîtrises d'œuvre et bureaux de contrôle à la botte des Maîtres d'ouvrages soucieux de vendre comme du petit pain des logements à des clients one shot achetant leur logement de leur vie avec crédit de 20 ans, voir 25 ans ne voyant pas les non conformités réglementaires de construction et d'environnement</p> <p>Nous avons nos voisins qui ont une maison typique briarde mentionnée à préserver au Plu de la commune en zone Ub type de style pavillonnaire Elles sont décédées et il n'y a pas de descendants directs L'indivision a fait qu'ils ont vendu à un promoteur Il a déposé un permis de construire pour édifier un immeuble de 21 logements avec 24 places de stationnement et création de voie de desserte sans se soucier de l'environnement des habitations voisines</p> <p>Nous avons monté un collectif de voisins pour exprimer notre opposition à cette construction dans une zone pavillonnaire arborée comme le précise le Plu Nous avons attaqué ce permis qui n'a pas de sens à cet endroit Il va démolir une maison typique de la région pourtant avec la mention de tenter de la préserver au Plu Il va surtout raser toute la flore et la faune car c'est un endroit encore où le corridor animal existe où nous avons la chance de voir écureuils chauve-souris chevreuil renard oiseaux de tout type en forte diminution au fil des années des constructions La densité de la végétation de cette parcelle de 5000 m2 amène fraîcheur lors des fréquentes</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	canicules et ombres pour les sols permettant que les sols ne soient pas grillés À la place nous aurons un immeuble avec une voie de circulation de véhicules et motos sous nos fenêtres de nos pièces de vie Un immeuble de R+ 2 + combles alors que le Plu autorise dans notre zone uniquement un R+1 + combles sachant que cela va empêcher l'ensoleillement des 20 panneaux photovoltaïques installés sur notre maison alors que cet immeuble prévoit une alimentation gaz pour 21 logements Voilà la densification One shot financier d'un promoteur sans scrupule qui ne vivra pas à la suite au détriment des habitants locaux qui vont subir les nuisances sonores de concentration de véhicules dont la rue est déjà saturée Il faut conserver des villes de pavillons arborées même à côté des gares peu fréquentées comme la nôtre sinon ce sera la banlieue sans faune et flore comme j'ai connu dans ma jeunesse Espérons que nous ayons gain de cause en justice pour pouvoir conserver cet âme de zone pavillonnaire comme le PLU le mentionne Espérant que nos élus prennent en compte l'avis de leurs concitoyens habitants dans leurs communes pour décider ensemble et pas imposer systématiquement par le haut surtout lorsque nous sommes confrontés à des projets qui vont dans le sens contraire à l'amélioration de la qualité de nos cadres de
Mail 7557		X		X			X	X									Marie-Laure (Anonyme) de Taverny, a écrit : Un Sdrif qui ne fait pas rêver ! Après de pseudo-concertations auxquelles j'ai pu participer à Taverny et où tout était joué d'avance, ce Sdrif : - manque de cohérence avec le mieux-être des populations qui devrait être recherché (objectif Zéro Artificialisation Nette ici "perdu de vue"). - manque d'informations "visibles" par tous et absence de réelle concertation des Tabernaciens dans leur ensemble. - malgré tous les moyens de communication payés avec nos impôts qui semblent au service de visées plus politiciennes qu'avant-gardistes, le Sdrif n'est actuellement certainement pas de nature à faire connaître l'utilité des services de l'État français en matière environnementale ou en vue d'un possible rayonnement ne serait-ce que régional. - stigmatise les Tabernaciens par quartiers : dont les eco-quartiers voulus loin du centre-ville-
Mail 7558	X		X		X	X	X	X				X		X			Mme Pascale MARTINEAU de Montfort-l'Amaury, a écrit : Contribution du Montfortois en Transition (78 Cœur d'Yvelines) Qui et où sommes-nous ? Notre association, Le Montfortois en Transition, composée d'une centaine de membres, se propose d'accompagner, en appui avec les autres associations locales, les 51 000 habitants et élus des 31 communes de l'EPCI Cœur d'Yvelines dans leur démarche de transition écologique et sociale. Aux communes à caractère rural qui composent majoritairement l'ouest de notre territoire, on trouve à l'est et en contrefort de l'agglomération de Paris, les petites villes et villages péri-urbains de Saint-Rémy l'Honoré, Jouars-Pontchartrain, Le Tremblay-sur-Mauldre... Nos paysages sont essentiellement constitués d'espaces agricoles et forestiers, de zones humides, ce qui explique un attachement particulier des habitants à la biodiversité, aux paysages et patrimoines locaux dont profitent également de nombreux franciliens et touristes qui viennent s'y ressourcer. Au plan économique, 63% des entreprises se situent dans les secteurs du commerce, transports et services divers et plus de 76 % comptent moins de 10 salariés. Comme l'avait souligné en octobre dernier la Cour des comptes régionale lors de l'audit de notre EPCI, notre bassin de vie ne dispose pas de SCoT, essentiel à la définition de ses orientations de développement sur le temps long, sur lequel devraient pouvoir s'appuyer, à défaut d'un PLUi, les PLU locaux; pas plus que nous ne disposons de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>PCAET, outil de planification visant à anticiper, atténuer et s'adapter au changement climatique à l'échelle territoriale, alors même qu'il impacte très directement des enjeux environnementaux, sanitaires, climatiques et énergétiques (objectifs liés au ZEN, à la consommation énergétique, aux nuisances lumineuses et à la trame noire).</p> <p>Une situation d'autant plus dommageable que ces outils stratégiques sont essentiels à la constitution d'une vision territoriale systémique et harmonisée dont ne disposent pas de fait nos élus locaux.</p> <p>(L'ordonnance n° 2020-744 du 17 juin 2020 prévoit d'ailleurs que les SCoT puissent tenir lieu de PCAET).</p> <p>Plus globalement, ces chaînons manquants "intermédiaires" nous font ressentir le SDRIF-E comme difficilement exploitable pour une application précise dans les PLU (repérage des trames écologiques, fronts urbains, développement des énergies locales, accessibilité aux pôles d'équipement...).</p> <p>Préambule</p> <p>Il convient tout d'abord de préciser que les documents dédiés au projet de SDRIF-E sont d'une grande richesse informative et documentaire. Ils ont également le mérite de montrer la complexité d'un exercice en conjuguant des enjeux économiques, écologiques et infrastructurels pouvant s'avérer contradictoires, alliant territoire rural peu dense et zone urbaine très dense. Ils mériteraient cependant d'être plus explicites lorsque les thématiques croisent des objectifs ou décisions de l'État. Pour exemple, le bonus de 1 hectare d'artificialisation en vue d'aménagements territoriaux accordé par la Loi ZAN du 20 juillet 2023, à chaque commune n'est pas assez explicitement présenté dans le projet SDRIF-E, ce qui tend à générer incompréhensions et confusion.</p> <p>Concernant les principes-clés des "fronts urbains"</p> <p>La carte "Placer la nature au cœur du développement régional" présente en son angle inférieur gauche une seconde carte présentant les principes clés de la carte</p> <p>Concernant cette seconde carte le principe clé "front urbain" aurait pu s'inscrire sur la carte "Maîtriser le développement urbain". En effet, notre territoire de Cœur d'Yvelines (et notamment les communes de Saint-Rémy-l'Honoré, Jouars-Pontchartrain, le Tremblay-sur-Mauldre) est directement impacté à la croisée du front urbain sans pouvoir clairement en identifier ses limites (trait pointillé rouge).</p> <p>Afin de mieux déterminer ces limites de front urbain sur notre territoire, nous demandons que ce principe-clé indiquant les limites de l'agglomération parisienne pour préserver la ceinture verte soit notifié sur la carte elle-même.</p> <p>On remarquera que le front urbain est largement décalé vers l'ouest, par rapport à l'analyse effectuée p 6. (Evaluation environnementale stratégique).</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>Renforcer la fonctionnalité des continuités écologiques et préserver les réservoirs de biodiversité</p>  <p>Extrait Les principes-clés de la carte "Placer la nature au cœur du développement régional"</p> <p>La trajectoire du ZAN proposée dans l'actuel projet de SDRIF-E visant à une réduction de -20% par décennie ne permettra évidemment pas d'atteindre le ZAN en 2050, ce qui pourrait être vécu comme une volonté de ne pas tenir compte des enjeux écologiques, climatiques et de bien-être des habitants de la Région. L'autre impératif est la mise en cohérence de nos objectifs ZAN avec les autres régions françaises, voire d'être précurseur et exemplaire. C'est pourquoi, nous préconisons que la trajectoire définie dans le projet de SDRIF-E pour le ZAN soit révisée pour parvenir, à horizon 2050 au ZAN et tendre au ZAB.</p> <p>La sobriété foncière doit d'abord s'envisager à partir de l'existant et non pas uniquement sur la seule base de construction de logements : 400 000 logements sont encore vacants en Ile-de-France ; avec le télétravail, des centaines de bureaux vides peuvent être reconvertis en logements ; le rehaussement d'un niveau des maisons de plein pied, le réemploi des espaces de friches urbaines, la rénovation de logements, l'habitat coopératif sont autant de solutions à développer pour éviter l'étalement urbain.</p> <p>De plus, l'objectif de 700 000 logements à construire sur 10 ans semble démesuré et ne tient pas compte de l'hyper volatilité des populations (à l'instar de la période covid) ni des évolutions sociologiques de nos concitoyens au cours de ces 15 prochaines années. Plusieurs vagues d'engagement doivent donc être précisées dans le projet de SDRIF-E afin de pondérer l'amplitude de ce plan.</p> <p>Sur le plan qualitatif, leur localisation devra s'intégrer dans une parfaite cohérence systémique de nos bassins de vie conjuguant économie circulaire, circuits courts, activités économiques de proximité, mobilités et préservation des espaces et espèces.</p> <p>À défaut de réhabilitation, le bâti nouveau devrait s'accompagner d'une réflexion systématique sur son autonomie énergétique, alimentaire et en eau, ainsi que sur sa réversibilité.</p> <p>Biodiversité et espaces naturels</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>La carte relative aux espaces naturels ne mentionne pas les passages de grands animaux alors qu'il s'agit d'une spécificité de notre territoire, notamment autour de l'axe de la N12 et aux abords de la forêt de Rambouillet. Les principaux corridors écologiques notés sur la carte "Eléments de la trame verte et bleue" sont trop vagues et ne réapparaissent pas sur les cartes à plus grande échelle, permettant aux PLU/PLUi de s'y soustraire. Un repérage précis accompagné d'une réglementation stricte de ces zones devrait s'imposer pour les PLU/PLUi.</p> <p>Au-delà des trames vertes (terrestre) et bleues (aquatique et humide) figurant obligatoirement dans les documents locaux d'urbanisme, nous souhaitons que deviennent également obligatoires celles portant sur les trames blanches (limitation, suppression des nuisances sonores), les trames noires (réduction, suppression de la lumière nocturne), les trames brunes (biodiversité du sol, continuité des sols de pleine terre) pour une meilleure protection et une meilleure santé du vivant et des sols, ainsi que la visualisation du zonage des corridors écologiques des territoires concernés.</p> <p>Compte tenu d'une augmentation croissante des températures pour les décennies à venir, le principe des trames vertes urbaines prend ici tout son sens. Cela implique, entre autres, d'identifier dans les documents de planification les arbres remarquables en agglomération pour favoriser leur sanctuarisation, afin de disposer d'îlots de fraîcheur et de la préservation de la biodiversité et ses habitats au sein des villes et villages. Ces éléments importants de notre cadre de vie et irremplaçables (un jeune arbre planté ne remplace pas un arbre centenaire, ni visuellement et historiquement, ni pour les services écosystémiques qu'il rend) devraient être protégés au même titre que les bâtiments remarquables.</p> <p>Entrant dans la continuité des trames vertes, et pour répondre à l'objectif ZEN, les forêts urbaines et péri-urbaines devraient acquérir un statut particulier au regard des services écosystémiques rendus, de la protection de la santé et de la qualité de vie des habitants : purification de l'air par l'absorption du dioxyde de carbone et du dioxyde d'azote particulièrement concentré dans notre région ; circuit de l'eau, recharge des nappes phréatiques nécessaire à l'approvisionnement en eau potable et rafraîchissement de l'air indispensable pour les zones à forte densité de bâti; accès à des espaces naturels essentiels pour la santé physique et mentale des habitants des zones fortement urbanisées.</p> <p>Mobilités</p> <p>Le SDRIF-E met l'accent sur les zones denses facilement équipables, le Grand Paris et l'agglomération de Paris, mais les zones rurales sont clairement dans l'angle mort en ce qui concerne les mobilités.</p> <p>Les nouveaux projets de transports en commun ne doivent pas se faire aux dépens des réseaux existants. La ligne N du transilien voit d'année en année réduire la fréquence et la régularité de ses trains. L'absence de trains les week-ends entre octobre et avril n'est pas admissible car cela contraint les populations de toutes tranches d'âge à demeurer sur le territoire ou à utiliser leur véhicule.</p> <p>Un dispositif efficace d'interopérabilité entre transports collectifs et mobilités douces et actives doit être une priorité dans nos zones rurales pour permettre de désengorger le trafic excessif et de véhicules carbonés</p> <p>Dans notre secteur rural, les mobilités douces et actives ne sont pas facilitées : malgré les réglementations, il n'y a pas d'accès cyclables sécurisés en direction et aux abords des gares et écoles, les parkings vélos sont quasi inexistantes et les piétons sont mis en danger par l'absence de trottoirs. Les pôles d'équipement doivent impérativement être dotés d'accès cyclables sécurisés et entretenus dans un périmètre d'au moins cinq kilomètres. Leur projection doit s'inscrire dans les PLU.</p> <p>Le réseau cyclable ne peut se projeter commune par commune, au bon vouloir des élus. Il doit être pensé dans le cadre d'une cohérence territoriale à l'échelle intercommunale ou du bassin de vie. Une fois de plus l'absence</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de PCAET montre le manque de volonté, voire le déni de ce sujet. Développement économique On identifie sur la carte consacrée au développement économique 4 pôles concernant notre territoire : Garancières-La Queue-lez-Yvelines, Thoiry, Montfort-Méré, Beynes. On peut s'étonner que Jouars-Pontchartrain, qui tout comme Beynes fait partie des "petites villes de demain", ne figure pas parmi celles-ci. On peut regretter que le SDRIF-E ne se focalise pas sur la diversité des ressources spécifiques de notre Région, qui permettrait d'identifier des potentiels de développement de filières adaptées, durables et créatrices d'emplois, afin de capitaliser en faveur de notre autonomie énergétique (avec le potentiel de la géothermie, de la biomasse...), ou de notre souveraineté alimentaire régionale à partir d'une agriculture saine et de qualité permettant les circuits courts.
Mail 7559						X											<u>Sonia (Anonyme) de Magnanville, a écrit :</u> Contre le projet de prison à Magnanville Nous sommes contre ce projet pour différentes raisons : D'un point de vue sécurité : En premier lieu pour protéger nos enfants. La prison va se construire à proximité des habitations. Nous savons tous ce que fait une prison installée à côté d'un lycée. Avec tout ce que nous entendons dans les médias avec la drogue dans les prisons les passeurs à l'extérieur. La jeunesse du lycée doit plutôt se concentrer sur l'obtention du bac que d'entendre les délinquants à taper sur les enceintes du mur de la prison. Fini les promenades en vélo ou les randonnées dans les champs d'à côté. On pensera sans cesse à l'insécurité pour nos enfants. Risque d'évasion - prise d'otages. La peur de voir des détenus dans nos jardins ainsi que des personnes qui pourraient les aider à s'évader. D'un point de vue économique, si une cellule coûterait 350 000€. Pourquoi investir autant dans une prison alors que nos écoles les hôpitaux auraient autant besoin de ce budget que l'on met seulement pour une prison. C'est exorbitant. Le coût d'une cellule coûte plus cher que nos maisons du quartier ! D'un point de vue environnemental, il faut penser à la biodiversité, il faut protéger la nature, les espèces protégées. La nature il ne faut pas seulement la protéger aujourd'hui mais pour nos enfants, leurs enfants pour que des générations futures puissent aussi respirer et profiter. D'un point de vue nuisances sonores et logistique : 700 détenus avec beaucoup d'aller et retour au quotidien entre sirène policière, bruits des voitures, pollution engendrée face aux habitations. Manque de sommeil aux quotidiens pour nos enfants pour les parents pour les habitants à proximité, l'éclairage de la prison pendant la nuit. Magnanville a déjà subi un traumatisme. Rappelez-vous la tuerie de deux policiers. Faut-il encore que nous subissions cette prison au quotidien et devons -nous vivre au quotidien dans la peur et dans l'insécurité. Nos enfants qui seront au lycée seront ils sereins pour construire leur avenir. A la base nous sommes venus à Magnanville pour la proximité du collège et lycée pour les enfants. Leur quotidien à côté d'une prison en passant devant les détenus qui vont menacer, jeter des débris dans les champs les jardins, pourquoi créer davantage l'insécurité à Magnanville. Les politiciens prennent des décisions sans même se soucier de la vie des autres et des enfants. Imaginez qu'un jour ça tourne mal, l'Etat et les politiciens qui auront pris cette décision seront responsables pénalement et civilement. On a besoin de prison certes mais pas près de notre habitation. Si des prisons doivent être créées la justice doit également changer.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>Voici une photo en pièce jointe. Nous ne verrons plus tout cela. Jetez un œil sur cette belle photo. Belle surprise d'un matin dans le jardin. Continuons à protéger notre jeunesse sans éléments perturbateurs aux quotidiens et vivons au quotidien sans stress et sans peur</p>
Mail 7560							X										<p>Adrien (Anonyme) de Beynes, a écrit : Contestation du projet de prison à Magnanville (78200) Il paraît impensable d'implémenter un centre pénitentiaire directement à côté d'un établissement scolaire ! Il n'est pas concevable que des élèves puissent avoir la vue de ce bâtiment tous les jours, qui plus est, en remplacement de celle de la nature et quel exemple de cadre de vie va être donné ? N'est-il pas possible d'isoler davantage ce centre dans la campagne ?</p>
Mail 7561			X			X								X			<p>Karine (Anonyme) de Crespières, a écrit : Pastille zone activité Feucherolles Je suis contre cette pastille de zone d'activité au niveau de Feucherolles Davron. En tant qu'élue communautaire au sein de la CC Gally Mauldre je ne comprends pas que cette demande de pastille n'ait pas fait l'objet d'un débat/échange au sein du conseil communautaire et d'une concertation locale avec les habitants. Ce projet de zone d'activité en plein centre de la CC risque d'avoir de forts impacts en termes de circulation et d'entraîner la construction de nouveaux logements. C'est une fuite en avant. Ceci est en contradiction avec le souhait constamment formulé au sein de la CC de préserver le caractère rural, vert et agricole de notre territoire. En tant qu'agricultrice je suis également contre ce projet qui prévoit de bétonner de bonnes terres dont certaines viennent d'être plantées en arbres fruitiers, une culture historique de la région qui a malheureusement grandement disparu. On veut créer de l'activité ? Pourquoi ne pas aider plutôt l'agriculture à se développer et à se pérenniser ? Rien n'est fait actuellement pour le logement agricole par exemple.</p>
Mail 7562							X							X			<p>Marie de Sucy-en-Brie, a écrit : Contre l'installation d'un centre pénitentiaire à NOISEAU JE SOUTIENS NOS AGRICULTEURS ET LE SDRIF-E. LEURS TERRES DOIVENT ÊTRE SANCTUARISÉES. ELLES NOUS NOURRISSENT ET J'ESPÈRE PENDANT ENCORE EE NOMBREUSES ANNÉES !</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7563			X														<p>Mme Christine OUVRARD de Groslay, a écrit : Le projet du BIP J'habite GROSLAY, ma rue est normalement interdite aux camions...qui ne se gênent pourtant pas pour passer, faisant trembler ma maison et occasionnant des dégâts sur la chaussée. Il y a des bouchons matin et soir devant chez moi. J'ai le bruit, les insultes entre les conducteurs, le danger : des conducteurs montent sur le trottoir même si j'y suis ! Ci-joint les traces de pneus lors du dernier épisode neigeux Je ne veux pas de cette pollution sonore et atmosphérique !</p> <p>Non au BIP dans ma commune.</p> 
Mail 7564		X											X				<p>Mme. Nathalie IDRISSI de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, a écrit : COLLECTIF RIVERAINS COEUR DE VILLE SAINT RÉMY LES CHEVREUSE C'est en tant que représentante du collectif des riverains cœur de ville à Saint Rémy lès Chevreuse que je vous adresse ces observations. Celles-ci sont issues de notre expérience que vous trouverez résumer ci-après : CHANTIER COEUR DE VILLE ET CONSTRUCTIONS EN ZONES INONDABLES Depuis août 2020, le promoteur NACARAT construit en zone inondable (et inondée en 2016 et 2018 - nous avons 1 mètre d'eau dans nos maisons), en méconnaissance de la loi sur l'eau. Après avoir fait opposition au projet (octobre 2021) en découvrant que le promoteur avait commencé la construction sans autorisation depuis août 2020, la préfecture, qui a été mise devant le fait accompli, a régularisé le projet en demandant la réalisation de zone d'expansion des crues pour l'Yvette. Ainsi les m3 pris à la crue par les constructions, ont été compensés dans le jardin public derrière l'église, mis à disposition du promoteur par la commune. Cependant, le terrain assiette du projet est à la confluence de 3 rivières : l'Yvette, le Rhodon qui traverse la parcelle, et le Montabé. Ces deux rivières, et notamment le Rhodon, n'ont pas été prises en compte, parce qu'il aurait alors été impossible de régulariser le projet (impossibilité de réaliser des zones d'expansion des crues en amont sur le Rhodon, quartier déjà largement urbanisé). Plusieurs recours ont été déposés devant la justice. Or, nous constatons aujourd'hui dans ce projet de SDRIF-E que le risque inondation n'est toujours pas pris en compte à sa juste valeur, malgré un retour d'expérience tragique pour la commune. Nous sommes une commune contrainte, sur un territoire inscrit, classé et inondable. Le potentiel de construction renforcé pour notre commune du fait de son statut de « polarité de la couronne » est une très grande source d'inquiétude pour nous. Le développement rendu possible de programmes immobiliers dans ce secteur va accroître inévitablement le risque d'inondation.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Nous souhaitons que le statut de Saint Rémy les Chevreuse soit revu, en prenant en compte nos spécificités et notre territoire inondable.
Mail 7565						X								X			Mathieu (Anonyme) de Feucherolles, a écrit : CC Gally Mauldre projet de SDRIF-E Nous sommes opposés à la création d'une zone d'activité sur une zone agricole située au sud de Feucherolles et sur la commune de Davron des 2 côtés de la RD30 sur une superficie de 28,1Ha.
Mail 7566					X									X			M. Emmanuel GACHET de Noiseau, a écrit : Un grand OUI au SDRIF-E ! La Région Ile-de-France, notamment les départements qui constituent la petite couronne parisienne, ont connu un développement urbain particulièrement important ces 50 dernières années. Quelques poches vertes subsistent, elles contribuent à offrir aux habitants, malgré une situation qui s'est très largement dégradée au fil des années, un cadre de vie moins catastrophique en matière de pollution que d'autres mégapoles. Le SDRIF imposait des règles qui limitaient le développement de l'urbanisation, le volet environnemental du SDRIF-E, en plus de les confirmer, permet de clairement sanctuariser les zones naturelles et agricoles qui subsistent malgré cette course éfrénée à la sur-urbanisation. Il est essentiel que la Région réaffirme, par ce document qui doit s'imposer à l'ensemble des collectivités franciliennes, sa position sur le sujet, et, qu'une bonne fois pour toute, la protection de ce qui reste de nature et d'environnement vert en petite couronne parisienne notamment, ne soit plus appelé "réserve foncière" comme on l'entend encore trop souvent de la part d'aménageurs immobiliers et même de Maires parfois. Le SDRIF-E doit surprotéger les zones naturelles et agricoles, et l'Etat français doit en outre montrer l'exemple. Par exemple, imaginer construire un établissement pénitentiaire en plein champs cultivés à Noiseau dans le Val-de-Marne, alors que ces terres agricoles constituent le dernier poumon vert de l'est de la petite couronne parisienne, alors que ces espaces sont régulièrement inondés, alors qu'aucune étude faune / flore n'a été réalisée, alors qu'aucune étude hydrologique n'a permis d'affirmer que le sous-sol permettait d'artificialiser 20 hectares en surface sans conséquences, est non seulement une hérésie, mais cela constitue une faute grave de la part de l'Etat dont les générations futures paieront le prix. La Métropole du grand Paris, par son SCOT, les départements par leurs PPAEN, les Villes et les territoires par leurs PLU et PLUI, vont tous dans le sens de la protection des terres naturelles et agricoles. Permettons à la Région, dont le terrain de jeu regroupe toutes ces strates, de confirmer ce qui est une évidence, et surtout, surtout, imposons ces règles à tous, y compris à l'Etat français, qui ne peut se placer au-dessus des Lois en matière de protection de l'environnement. Qualifier de Projet d'Intérêt Général (PIG) ou d'Opération d'Intérêt National (OIN) des projets que l'Etat veut mener coûte que coûte, bien souvent pour des raisons politiques, insultant par la même occasion l'environnement et les générations futures, est un véritable scandale qu'il faut à tout prix stopper ! En conclusion, un grand OUI au SDRIF-E, et également OUI pour qu'il s'impose à tous, réellement à tous !
Mail 7567						X					X		X				Mme Valérie LESSERTISSEUR de Aubervilliers, a écrit : Ressources énergétiques Il manque cruellement une évaluation transversale et additionnée des ressources énergétiques concernant la poursuite de l'application du modèle de la mondialisation en IDF contenu dans ce projet (ses infrastructures, ses aménagements du territoire, ses réseaux de mobilité entre autres) lequel conditionne les 3/4 des propositions de ce nouveau SRDRIF - La quantité folle des datacenters, leurs besoins accrus en électricité, en eau obligeront (car ils seront prioritaires

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>en géographie numérique mondialisée) des restrictions d'accès publics (baisse ou suppression des éclairages publics, baisses de régime, couacs dans les transports, les gares, hôpitaux etc....graves problèmes de fournitures électriques, comme cela se passe déjà mais en pire)</p> <p>- Cette poursuite de la mondialisation est la raison principale de ce projet : redessiner, "améliorer " toutes les roades, les voies de circulation, les routes, autoroutes, bretelles, centres-ville pour gagner quelques secondes à la circulation des marchandises continuant à venir du bout du monde, en passant par le port du Havre jusqu' à greendock à Gennevilliers jusqu'au centre de Paris, des villes d'IDF, à proximité de chaque gare, jusqu'à la conciergerie de livraison de votre immeuble = projet Haropa.</p> <p>Ce modèle de la mondialisation à poursuivre ce projet de Sdrif est impossible à tenir énergétiquement. Il a été conçu en fantasmant les profits accrus par la mutation numérique de la grande distribution, le e-commerce puis le m-commerce, la moelle épinière digitale ?</p> <p>Commencé il y a 30 ans, il a fallu du temps pour en installer ses infrastructures, pour installer et choisir tous ses élus à la signature des permis de construire, toutes ces lois Maptam, la CET et la suppression de la taxe professionnelle pour imposer autoritairement ces projets aux citoyens et sélectionner les jeunes politiques du milieu des années 90 qui allaient obéir tout au long de leur carrière à ce modèle.</p> <p>Ce projet du SDRIF si on le regarde de haut et informé</p> <p>https://www.gpmetropole-infos.fr/le-grand-paris-express-moelle-epiniere-digitale-de-la-metropole/</p> <p>https://www.gpmetropole-infos.fr/category/dossiers/gp-numerique/</p> <p>https://objectifgrandparis.fr/le-grand-paris-tire-son-attractivite-de-sa-polyvalence/</p> <p>amène à la privatisation du territoire, ce projet du SDRIF est une nouvelle étape à</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=g_i_Ti1unOs</p> <p>- La transition énergétique diversifiée (hors de la solution monopolistique nucléaire elle aussi fantasmée comme solution au tout numérique) la transition écologique, l'adaptation au dérèglement climatique, la souveraineté alimentaire, l'accès à l'eau, les conséquences de ces aménagements sur les nappes phréatiques sont subsidiaires. Cette course folle menée par des politiques aveugles ne peuvent qu'échouer et elles échouent déjà : bureaux vides, difficultés des ventes immobilières, constructions inadaptées au réchauffement climatique, la RE2020 n'étant toujours pas appliquée, les containers bloqués par des guerres commerciales etc...</p> <p>Il n'y a pas d'additions de tous les impacts environnementaux des projets, ce qui nous a amené globalement au dérèglement climatique à échelle globale. Cette même inconsidération à l'échelle locale est présente dans ce projet du Sdrif, inadapté aux urgences sociales, écologiques, économique, démocratiques des générations futures.</p>
Mail 7568							X							X			<p>Nawal (Anonyme) de Noiseau, a écrit :</p> <p>Sacrifier des terres agricoles aura un impact sur l'environnement car les terres agricoles sont drainées et cela aura des conséquences sur la commune au niveau des inondations par temps de pluie sans compter que les habitants de Noiseau s'opposent catégoriquement à la construction de la prison</p>
Mail 7569						X											<p>Mme Isabelle VANIER de Verrières-le-Buisson, a écrit :</p> <p>Demande de maintien des ZAE de Verrières le Buisson en zone dense, sur la carte <<Développer l'indépendance productive régionale >></p> <p>Il est à noter quelques incohérences sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale », principalement sur la ville de Verrières le Buisson (91370) :</p> <p>Sur la version initiale du 03/04/2023, trois ZAE apparaissaient sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » (notées 1, 2 et 3 sur le document ci-joint). A cette date, les 3 zones sont qualifiées comme à «</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>Requalifier/moderniser le site économique existant »</p> <ul style="list-style-type: none"> • La zone 1 est un centre de formation du CIC-Crédit Mutuel : il ne s'agit donc pas d'une ZAE au titre de la définition prise par la Communauté d'Agglomération de Paris-Saclay (à laquelle appartient Verrières Le Buisson). • La zone 2 est la ZAE des petits ruisseaux, avec une soixantaine d'entreprises et un peu plus de 700 emplois. • La zone 3 est la ZAE des gardes, avec une vingtaine d'entreprises et un peu plus de 200 emplois. <p>Sur la version finale du 12/07/2023, les deux ZAE ont disparu et le centre de formation du CIC-Crédit Mutuel (qui n'est pas à proprement parlé un site qui contribue, suivant l'intitulé de la carte, au « Développement de l'indépendance productive régionale ») reste apparent (voir extrait de la carte sur le document ci-joint) et est « coloré » comme à « Requalifier/moderniser le site économique existant », ce qui n'est pas le cas.</p> <p>A contrario, la ZAE des GODETS est systématiquement oubliée alors qu'il s'agit d'une véritable ZAE.</p> <p>Comme l'indique le SDRIF-E, dans son chapitre 4 « Conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions » et plus particulièrement dans le sous-chapitre 4.2 « Pouvoir accueillir les projets économiques stratégiques d'une région en transition », il faut « maintenir les activités productives au cœur des zones urbaines » (page 112).</p> <p>Sur cette même page 112, il est développé tous les points qui justifient de réinscrire ces deux ZAE sur cette carte et d'en « sanctuariser » l'existence pour y maintenir les compétences des près de 1.000 personnes et 80 entreprises qui y exercent leurs activités.</p> <p>Extraits :</p> <p>« Réindustrialiser l'Île-de-France implique également de maintenir le tissu industriel existant, dans un contexte de forte compétition spatiale au cœur des villes.</p> <p>Les petites entreprises représentent la très grande majorité des 50 000 établissements industriels franciliens, dont 80 % ont moins de dix salariés. Les PME et TPE industrielles sont particulièrement fragilisées par l'intense renouvellement urbain. Le développement de projets mixtes, associant logements, commerces, services et activités tertiaires, dont les formes urbaines sont plus denses et plus compatibles avec la proximité de secteurs résidentiels, conduit à augmenter la valeur foncière des espaces d'activités. Ces projets grignotent alors progressivement l'immobilier d'activités et conduisent à l'éviction des locaux d'activités productives en périphérie des zones urbaines denses. Il en résulte une accélération de la disparition des sites d'accueil des activités productives, des services urbains. »</p> <p>« Il est essentiel de conserver l'ancrage d'un tissu productif au sein des zones urbaines denses, pour y favoriser la diversité des activités et des emplois, réduire les distances d'acheminement et la consommation d'espaces agricoles en périphérie des villes. La perception des sites d'activités économiques existants devra dès lors évoluer, afin qu'ils ne soient plus uniquement vus comme des réserves foncières pour le logement ou les activités tertiaires, mais autant que possible des atouts stratégiques à conserver pour maintenir et réimplanter des activités essentielles. Cette ambition rend nécessaire une protection à long terme des sites économiques clés. Aussi, le SDRIF-E préserve les surfaces d'activités existantes insérées dans le tissu urbain pour maintenir l'implantation de services urbains stratégiques, d'activités de distribution et de petite production dans les zones urbaines soumises à une forte pression foncière, et notamment au plus près de l'hypercentre de l'agglomération parisienne. »</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>CONFORTEUR L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION</p> <ul style="list-style-type: none"> Sanctionner les sites d'activité et d'habitat régionaux Requalifier/renover les sites économiques existants  <p>03 avril 2023 - Avant projet avec les 3 ZAE identifiées 1 (CIC - Crédit Mutuel), 2 (ZAE des petits ruisseaux) et 3 (ZAE des gardes).</p> <p>12 juillet 2023 - Projet final, sans les ZAE 2 et 3 (ZAE des petits ruisseaux et ZAE des Gardes).</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7570			X														<p>Mme Marie RACZ de Groslay, a écrit : Contestation contre le bip Bonjour je conteste la construction de bip sur tous les territoires prévus en particulier sur Groslay parce que j'habite exactement sur le chemin prévu. Je suis contre des destructions des espaces verts des écoles qui serait en danger cause de la proximité. On a déjà les avions qui nous pourrissent la vie nous n'avons pas besoin plus de pollution ni sonore ni visuel le</p>
Mail 7571		X	X		X	X		X					X	X			<p>Mme Arlette FASTRÉ de Buc, a écrit : Contribution de l'association A.P.A.C.H. de Buc à l'enquête publique SDRIFe2040 L'association A.P.A.C.H., a été créée en 1987 avec pour objet statutaire la protection et l'amélioration du cadre de vie, de l'habitat et de l'environnement. L'élaboration du SDRIFe 2040 a fait l'objet de nombreuses consultations préalables auxquelles A.P.A.C.H. a participé lorsqu'elle y a été invitée. Le schéma mis à l'enquête publique aujourd'hui présente de nombreuses avancées en matière de protection de l'environnement mais également de nombreuses contradictions. Nous ne voyons pas bien comment les orientations seront transcrites dans les documents d'urbanisme locaux et comment les contrôles seront effectués. D'une façon générale, A.P.A.C.H. salue l'avis de bon sens de l'avis exprimé par l'autorité environnementale le 21 décembre 2023. L'Association y adhère pleinement. Nous nous sommes principalement basés sur les cartes pour élaborer l'avis qui suit Un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens Les limites communales manquent sur les cartes dont la définition est insuffisante pour être zoomées en restant lisibles. L'armature verte La préservation et la restauration d'une trame verte et bleue fonctionnelle, en assurant notamment le bon état de conservation des réservoirs de biodiversité et en permettant leur connexion via les corridors écologiques, est un objectif consacré dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Mais alors que les liaisons écologiques étaient bien identifiées dans le SDRIF en cours, le projet actuel ne présente plus de carte précise. On a l'impression que la place des espaces ouverts dans la ville est renforcée et les espaces verts agricoles boisés et naturels protégés. Toutefois les continuités écologiques, qui sont un des éléments constitutifs de la trame verte et bleue, ne semblent plus une priorité face au développement urbain. Le risque de mitage demeure par ailleurs avec le développement d'équipements et infrastructures exceptionnels isolés, comme la branche ouest de la ligne 18 du métro GPE. D'un point de vue local et plus particulièrement bucois L'échelle de la carte de la maîtrise du développement urbain ne permet pas de juger finement de la pertinence des contours de la sanctuarisation de l'armature verte. En particulier, le parc du château semble être coloré comme inclus dans cette armature, tout comme la partie boisée du Fort de Buc (répertorié espace boisé classé au PLU de 2007) mais ni l'un ni l'autre ne sont entourés d'un trait vert foncé. On peut dès lors se demander ce qu'il en est exactement de leur protection. Les nuances de couleurs, de la partie de la carte concernant « Préserver les espaces naturels agricoles et forestiers et développer la nature en ville », sont difficiles à distinguer pour différencier les trois catégories d'espaces : naturels, agricoles ou forestiers. Une déclinaison plus précise par commune serait bienvenue pour éviter les</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>mauvaises interprétations. La préservation des espaces agricoles au sud de Buc doit rester impérative. Elle est sanctuarisée avec la ZPNAF à laquelle aucune atteinte ne devra pouvoir être tolérée. Pour le maintien ou le rétablissement des liaisons agricoles et forestières d'intérêt régional : Le plateau agricole de Saclay s'étend jusqu'au sud de Buc. Nous pensons qu'il présente un intérêt régional. La continuité de la liaison entre les terrains agricoles situés au sud du Fort de Buc depuis la RD91 et ceux situés à l'est de la RD936 englobant la ferme du Trou Salé, mériteraient à ce titre d'être gratifiés d'une flèche de continuité qui est malheureusement absente de la carte présentée dans le dossier (en jaune sur la figure ci-après).</p>  <p>Concernes également l'OR3 Même chose pour les liaisons forestières, il manque celle est-ouest qui devrait relier les coteaux boisés de la vallée de la Bièvre depuis l'étang du Moulin à Renard jusqu'à Bièvres. Pour ce qui est de placer la nature au cœur du développement régional : La forêt, les espaces encore verts et ouverts, le plateau agricole de Saclay, doivent conserver leurs caractéristiques et non être transformés en parcs urbains ou « dysneylandisés » par des aménagements qui peuvent être considérés par certains comme « naturels » mais qui sont plus compatibles avec un parc en ville qu'avec un espace naturel dans lequel ils ne devraient pas trouver place. Pour ce qui est de renforcer et valoriser le réseau des espaces ouverts Conforter les unités paysagères La haute vallée de la Bièvre constitue une unité paysagère remarquable identifiée et reconnue grâce à son classement en 2000. Les terres agricoles du plateau de Saclay en constituent une autre.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Pourtant, ni l'une ni l'autre ne sont identifiées sur la carte. Il faut remédier à cette absence.</p> <p>Valoriser les forêts de protection La forêt domaniale de Versailles devrait pouvoir bénéficier du statut de forêt de protection. C'est une demande récurrente des associations. Un soutien de la Région serait bienvenu pour l'obtenir. Curieusement, aucune jonction écologique d'intérêt régional n'est identifiée sur tout le secteur qui nous à Buc intéresse au sud de la RN12. Comment ces jonctions ont-elles été identifiés ailleurs ?</p> <p>En ce qui concerne la maîtrise et l'encadrement du développement urbain L'orientation 57 fixe à 13% à l'horizon 2040 la progression moyenne du nombre de logements au sein des espaces urbanisés par rapport à la date d'approbation du SDRIF-E pour les communes dépourvues d'une gare comme Buc. Mais à Buc cette augmentation ne tient pas compte du fait que la population atteinte aujourd'hui l'a été grâce à des accroissements passés qui ont été supérieurs à ce qui avait alors été demandé. Les efforts consentis par le passé ne sont donc pas reconnus et pénalisent d'autant la commune aujourd'hui puisque la base considérée pour le calcul de l'augmentation souhaitée est surestimée par rapport à ce qu'elle aurait été si les taux d'augmentation passés n'avaient pas été dépassés.</p> <p>Cette augmentation de 13% doit donc pouvoir être relativisée à Buc au moment de la déclinaison locale du SDRIF pour un accroissement plus limité, sauf à finir par faire imposer la commune sous le poids du nombre de ses habitants en détruisant totalement les caractéristiques qui font son attractivité aujourd'hui.</p> <p>Nous partageons totalement l'objectif de production de 90 % des nouveaux logements en renouvellement urbain (OR 57-60). Et pour se faire, il y a lieu de se pencher sérieusement sur la situation existante à la recherche non seulement des logements inoccupés et des friches industrielles ou commerciales pouvant être reconverties mais également des logements qui peuvent être adaptés pour accueillir un plus grand nombre de foyers. Buc n'est pas déficitaire en matière de logements sociaux et n'a donc pas d'effort particulier à faire en ce domaine. En revanche, il faut avoir constamment à l'esprit, au moment de donner une autorisation pour la construction de logements supplémentaires, que ceux-ci vont accroître d'autant le nombre de logements sociaux supplémentaires à offrir.</p> <p>Sur la carte développement de l'indépendance productive régionale et la confirmation de l'attractivité économique de la Région Buc se trouve à proximité de deux sites d'intérêt régional identifiés : celui de Trappes-Saint-Quentin-en-Yvelines et celui du plateau de Satory. Le large débordement à l'est de la ligne 18 et la RD 91 de la zone identifiée sur le plateau de Satory nous inquiète. Il ne devrait y avoir, en dehors de l'activité militaire présente aujourd'hui sur le plateau à l'est de la RD91, aucune activité nouvelle d'intérêt régional développée à l'est de la ligne 18.</p> <p>Préciser une requalification-modernisation de qualité, non génératrice de trafic de poids lourds sur le site économique existant à Buc La ZAE de Buc Les Loges est bien identifiée sur la carte comme zone de requalification-modernisation du site économique existant. Cela correspond bien au projet actuel de Buc pour requalifier sa ZAE en zone de haute technologie accueillant des PME à forte valeur ajoutée qui nécessitent moins de transports lourds par camions et qui requièrent un personnel</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>très qualifié par ailleurs souvent présent sur place.</p> <p>La ZAE se trouve de plus au barycentre d'entreprises comme Renault, Stellantis, Thalès, Dassault, Bouygues, Safran, Eiffage, Saipem par exemple, susceptibles d'avoir recours à des PME sous-traitantes qui pourraient être attirées à Buc dans les surfaces existantes à prix attractif.</p> <p>Cette requalification permettrait de mettre fin à l'activité actuelle et à la tendance à concentrer sur Buc une activité essentiellement constituée de logistique génératrice d'un important trafic de poids lourds incompatible avec l'enclavement du site qui n'est accessible que par les voies étroites du village et loin des grands axes de circulation de gabarit adapté.</p> <p>Nous partageons et soutenons l'avis de l'autorité environnementale en ce qu'elle préconise (dans son avis exprimé le 21 décembre 2023) de « conditionner toute autorisation d'implantation d'une nouvelle zone d'activité à la démonstration de l'insuffisance des possibilités de densification des zones existantes ».</p> <p>Ce principe devrait s'appliquer à Buc à l'extension inappropriée de la ZI qui a été réalisé au sud du chemin de Villaray aux Loges sur une zone humide à l'origine. Cette zone devrait être rétablie dans sa fonction originale de zone naturelle humide, quitte à ce que ce soit par préemption par la commune.</p> <p>Transformer le métabolisme francilien : sobriété, circularité et proximité</p> <p>Toujours sur la même carte, la présence d'un signe identifiant dans cette même zone un site support de services urbains ou d'économie circulaire nous inquiète dans la mesure où la notion d'économie circulaire et de support de services urbains n'est pas clarifiée.</p> <p>D'autant plus que ce signe n'est présent ailleurs sur la carte que dans des zones très fortement urbanisées (ce qui n'est pas le cas de Buc) comme le sud de Massy, Rungis ou Orly pour ne parler que des plus proches.</p> <p>Buc ne peut pas continuer à être identifiée comme LE lieu de regroupement d'activités peu valorisantes comme la collecte de déchets, une déchetterie intercommunale, la multiplication des dépôts de bus (6 aujourd'hui), une centrale à béton.</p> <p>Cela n'est de plus pas compatible avec une requalification qualitative souhaitée et en principe en cours de la zone.</p> <p>La partie ouest du plateau de Satory, qui est actuellement en cours d'aménagement au bord de la RN12 et en lien direct avec l'A86, est beaucoup mieux adaptée pour accueillir ce type d'activités sans perturber gravement une population villageoise en place depuis très longtemps.</p> <p>Nous partageons totalement l'avis de bon sens de l'autorité environnementale qui précise : « <i>conditionner toute création d'un entrepôt logistique à l'existence préalable d'une interconnexion fonctionnelle avec la voie ferrée ou fluviale</i> » !!! A appliquer en priorité absolue et de toute urgence à la ZAE de Buc.</p> <p>Renforcer les liaisons</p> <p>Ce concept qui mériterait d'être clarifié. Quels en sont les objectifs ?</p> <p>Dans le secteur urbain de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, on constate que les liaisons cyclables ont été développées mais elles restent sans réelle continuité entre elles.</p> <p>En revanche, elles sont totalement absentes sur le territoire de Versailles Grand Parc au sud de la RN12.</p> <p>Favoriser la réouverture et/ou la renaturation des cours d'eau</p> <p>Cette préoccupation forte des associations et des syndicats de communes tout au long du cours de la Bièvre semble bien avoir été intégrée sur la carte.</p> <p>Aucun rétablissement de franchissement d'infrastructure linéaire comme la RN12 ou la RD91 n'est en revanche et malheureusement identifié sur la carte. Il faut y remédier.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7572			X	X	X		X										<p><u>Mme FUCHS de Roissy en Brie a écrit :</u></p> <p>Le projet de SDRIF-E permet une partie de la préservation des espaces naturels et des zones d'activités économiques spécifiques du territoire de la CA Paris-Vallée de la Marne, Il est constitué de très vastes espaces naturels et surtout sujet à de fortes contraintes (inondations, rareté du foncier mobilisable, secteurs non constructibles le long des grands axes routiers etc....) ne permettent pas à notre Agglomération de répondre aux objectifs assignés par ce document de planification régional et en particulier sur la ville de Roissy en Brie..</p> <p>En effet, il est demandé à l'agglomération, à la fois, de contenir l'étalement urbain, de préserver les espaces naturels et les zones d'activités économiques et en même temps de produire un volume considérable de logements pour répondre au besoin de desserrement de la première couronne, dont 2/3 de logements abordables (dont social).</p> <p>Or, cette équation est impossible à résoudre, d'autant que le SDRIF-E n'apporte pas les garanties d'une mobilisation équivalente à celle du logement surtout en termes de grands équipements publics (hôpitaux, sécurité publique, emploi, transports en commun etc....) Pour accompagner les besoins qui seraient induits par la densification urbaine, alors même que les équipements et les infrastructures existants sont déjà largement insuffisants pour répondre aux besoins de nos populations actuelles. C'est pour cette raison que j'apporte un avis défavorable construit et tout particulièrement sur les fondements suivants :</p> <p>1° Environnement</p> <p>La CA Paris Vallée de la Marne rappelle la forte proportion d'espaces naturels que le SDRIF-E participe à préserver. Le territoire est en outre impacté par le risque Retrait-Gonflement-Argiles (100% en risque fort et moyen), les inondations (580 ha), une nature de sol peu perméable qui amplifie les risques d'inondations par ruissellement, des limitations dans les capacités de traitement d'assainissement en aval (secteur Sud), des nuisances sonores (PEB) et des zones de pollution de l'air aux abords d'infrastructures et des périmètres de préservation des paysages autour des Monuments Historiques. Ainsi, notre territoire combine plusieurs paramètres qui rendent impossible la construction de nouveaux logements en nombre aussi important (+ 13 à + 17% de logements en plus d'ici 2040) alors même que le SDRIF-E a pour objectifs de préserver les nouvelles populations des risques et des nuisances, de préserver les paysages, etc.</p> <p>2° Développement économique</p> <p>La CA Paris-Vallée de la Marne rappelle sa volonté de préserver ses zones d'activités, de les renouveler avec notamment la démarche du Schéma d'Accueil et de Services aux Entreprises (SASE), et de préserver un équilibre entre actifs et emplois sur le territoire. A ce titre, elle défend les derniers projets d'extension de zones d'activités. Ne pouvant dès lors développer les secteurs d'activités de manière conséquente, et tout en voulant conserver un équilibre entre emplois et habitants, elle s'oppose à une trop grande production de logements et de plus non accessible à notre population (trop de logements privés et non sociaux).</p> <p>3° Mobilités</p> <p>L'offre de transports en communs est déjà insuffisante et les grandes infrastructures routières desservant le territoire sont complètement congestionnées.</p> <p>Les projets de transports inscrits au SDRIF-E ne sont pas proportionnés aux objectifs d'accueil de population minimum imposés par le schéma régional à l'horizon 2040.</p> <p>4° Habitat - logement</p> <p>La CA Paris Vallée de la Marne va déjà, en 2024, dépasser de 6 000 logements les objectifs minimaux attendus pour 2030, dans le précédent SDRIF de 2013. Elle a largement contribué à l'effort de production de logements</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	relativement à d'autres territoires et ces logements réalisés imposent des besoins en termes d'équipements et de services trop conséquents. Le renouvellement urbain et l'absence de friches à requalifier rendent très difficiles l'offre de logements « abordables ». Sur la base de ce contexte et des facteurs limitants en termes d'environnement, d'équilibre emplois/actifs et d'offres de mobilité, l'agglomération Paris Vallée de la Marne s'oppose aux orientations du SDRIF-E de produire de + 13 à + 17% de logements en plus d'ici 2040. Pour précision, ce volume de logements à produire est aussi repris dans le Schéma Régional de L'Habitat et de l'Hébergement (SRHH), document opposable qui fixe les grandes orientations d'une politique de l'hébergement et de l'accès au logement pour les années à venir. Il précise, EPCI par EPCI, la nature et le nombre de logements à produire chaque année sur la période 2025-2030 (ou Territorialisation des Objectifs de Logements), soit 1 689 logements / an pour la CA Paris-Vallée de la Marne. Je soutiens l'avis défavorable sur le SDRIF arrêté par l'agglomération, et demande des modifications à la fois pour garantir la réalisation des projets de développement en cours de réalisation ou de réflexion mais aussi pour limiter ou lever les obstacles réglementaires du SDRIF-E sur ces projets.
Mail 7573																X	<u>M. Pierre MATHIS de Feucherolles a écrit :</u> Contre ce projet Pour la sauvegarde de notre village
Mail 7574			X				X										<u>Mme Christine ROBERJOT d'Andrézy a écrit :</u> Le rejet du projet de l'A104bis Au moment où tous les spécialistes mettent en garde contre les dangers d'une détérioration de notre habitat naturel et enjoignent tout un chacun à changer de mode de fonctionnement dans sa consommation et son déplacement pour préserver au mieux l'environnement ou au moins essayer de ne pas aggraver une situation plus que préoccupante, ce projet d'A104 bis datant de plusieurs décennies refait surface dans un contexte environnemental et une vision de société bien différents de cette époque-là. Alors que la région a besoin de l'amplification d'un réseau de transports publics pour permettre à tous un déplacement correct (manque de chauffeurs de bus donc annulation de bus sans annonce préalable, un bus toutes les heures dans la journée, des RER aux problèmes techniques récurrents qui impactent un grand nombre de travailleurs de la région), une solution aberrante d'un point de vue écologique est détérré qui impacte la santé de tous les résidents à cause d'une augmentation de la pollution. D'autres points aussi significatifs : une dégradation du confort de vie avec une pollution sonore et visuelle (en effet apparaîtrait une structure bétonnée où passeraient des milliers de voiture au-dessus des berges de Seine où sportifs se retrouvent et promenades en famille ont lieu), un creusement des inégalités en favorisant le routier pour certains au lieu de développer la qualité des transports pour tous. J'ai emménagé dans cette région pour un cadre de vie plus proche de la nature malgré les contraintes de déplacement dues à la faiblesse des transports publics (je n'ai pas de voiture) et l'annonce de ce projet que les personnes concernées, à savoir les habitants des villes impactées ne désirent nullement est imposé sous un prétexte fallacieux de nécessité. A qui profite ce projet?
Mail 7575			X				X	X	X	X				X			<u>Catherine (Anonyme) de Paris a écrit :</u> Améliorer la qualité de vie des franciliens Sanctuariser les parcelles agricoles et favoriser le passage à l'agriculture biologique pour assurer la sécurité alimentaire et une meilleure santé aux habitant-e-s

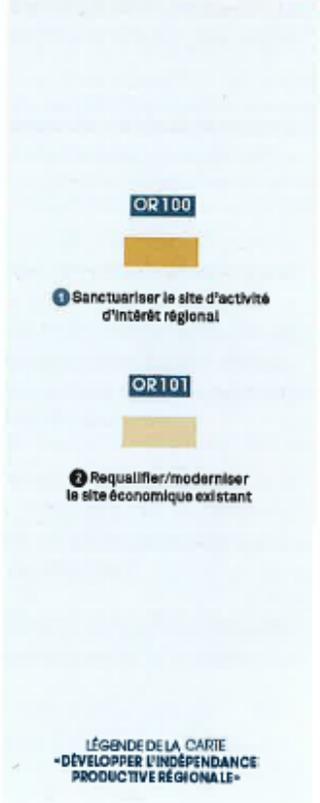
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Favoriser partout les circulations douces (piétons, vélos) Développer le transport des marchandises par voie fluviale et ferroviaire ainsi que le dernier kilomètre non polluant Arrêter d'implanter des gares en rase campagne (Triangle de Gonesse) Favoriser la qualité de vie en agissant rapidement et fortement contre la densification des villes, la pollution sonore et de l'air Désimperméabiliser les sols Mettre en place une protection absolue des espaces verts existants et les augmenter de façon sensible Mettre en place la gestion publique de l'eau partout sur le territoire pour favoriser une meilleure gestion de la ressource Aider les villes à la transition nécessaire pour s'adapter au réchauffement climatique</p>
Mail 7576			X					X									<p><u>Mme Eglantine RIGAL de Carrières sous Poissy a écrit :</u> Je souhaite exprimer mon désaccord concernant le SDRIF-E, notamment en ce qui concerne l'artificialisation des sols. Vous indiquez une réduction de 20% des surfaces artificialisées par décennie, ce qui représenterait une baisse de 36% d'ici 2040. Cependant, atteindre 0% d'artificialisation d'ici 2050 semble peu crédible, nécessitant une baisse de 64% sur la période 2040-2050. De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E engendrent des coûts financiers importants, souvent supportés par les départements, comme le projet RD30-RD190 dont le coût est estimé à 200 millions d'euros. Ces projets ne sont ni nécessaires ni financièrement viables. Par ailleurs, comment justifier la volonté de réduire la part modale de la voiture tout en favorisant ces projets routiers inutiles, tels que la liaison RD30-RD190 dans les Yvelines ? Ce SDRIF-E nécessite une révision en profondeur, car il intègre des projets obsolètes aux besoins et études dépassés. De plus, des projets rejetés par les populations et les élus, tels que le pont dit d'Achères (liaison RD30-RD190), sont maintenus, entraînant l'artificialisation de vastes étendues de terres et modification de l'écoulement de la Seine. Cette incohérence entre les objectifs affichés et les projets inclus dans le SDRIF-E est manifeste et doit être corrigée.</p>
Mail 7577				X												X	<p><u>Mme Danièle CHASSOUX de Meudon a écrit :</u> Objet : Des arbres en ville : Souhaits : Respecter le mode de croissance de chaque espèce, pour la santé de l'arbre et l'esthétique les arbres dont on coupe les branches vivent moins bien et sont plus affectés par les intempéries ,peuvent alors présenter un danger de chute de branches <u>Exemple</u> : le platane de Buffon au Museum National d'Histoire Naturelle, jamais taillé, superbe et sans danger pour les nombreux passants depuis plus de deux cent ans La repousse de jeunes branches au pied de arbres élagués est une réaction de compensation, salutaire pour l'arbre, et ne devrait pas être supprimée en période de feuillage et de canicule Laisser arriver l'eau de pluie au pied des arbres, suffisamment comme recommandé par planteurs d'arbres, indispensable pour un bon enracinement Cesser de présenter la destruction systématique de jeunes branches comme "entretien sanitaire"accès autorisé aux riverains des produits saisonniers des arbres <u>Exemples</u> : fleurs de tilleuls au profit des retraités invalides, par bénévolat et travaux d'intérêt général, serait bienvenu par ex sur l'avenue du Château à Meudon Plantation d'arbres fruitiers, pour leur beauté et la consommation par ex écoles publiques</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7578		X			X				X						X		<p><u>Nita (Anonyme) de Paris, a écrit :</u></p> <p>Analyse des priorités du nouveau SDIF-E par le GNSA (Groupe National de Surveillance des Arbres) et préconisations</p> <p>Je souscris totalement à l'analyse du nouveau SDIF-E, faite par le GNSA (Groupe National de Surveillance des Arbres). Je demande que les préconisations sur les priorités qui doivent être données dans l'élaboration du nouveau SDRIF-E qui y sont développées, soient prises en compte par la région IDF pour une amélioration de l'environnement, du cadre de vie de la région, ainsi que la préservation de son patrimoine et non leur détérioration. Les priorités du nouveau SDRIF-E devraient être données à la protection du patrimoine, de l'environnement et du cadre de vie de l'Île-de-France.</p> <p>Or, ce n'est pas le cas. La région ne prévoit de réduire sa consommation d'espaces naturels que de 20 % sur la prochaine décennie par rapport à la précédente, contre 50 % dans les autres régions, comme l'impose la loi zéro artificialisation nette (ZAN).</p> <p>L'environnement de la région est fortement malmené depuis des décennies et cela s'est accentué avec le Grand Paris, les futurs Jeux Olympiques et certaines lois (SRU, ALUR, ELAN).</p> <p>Avec la livraison de certaines communes à la promotion immobilière, c'est tout une part de l'architecture pavillonnaire de la fin du XIXème et du début du XXème siècle de la région parisienne que l'on fait disparaître. Ces maisons construites sur des terrains peuplés d'arbres anciens ont fait le charme de nombreuses villes autour de la capitale. Tout raser pour y couler des tonnes de béton, c'est transformer ces îlots de fraîcheur en îlots de chaleur, ces îlots de biodiversité en îlots de béton. 18% des espèces en France sont menacées de disparition et l'Île-de-France est particulièrement touchée par ce phénomène alarmant. En 2019, Les listes rouges de l'Union internationale de conservation de la nature (UICN) effectuées sur l'Île-de-France révélaient que 31 % des 1 600 espèces de fougères et plantes à fleurs, 27 % des papillons de jour, 30 % des chauves-souris et 39 % des oiseaux nicheurs sont menacés. L'urbanisation à outrance a évidemment une grande part de responsabilité dans ce terrible constat.</p> <p>L'artificialisation des sols engendre également de plus en plus d'inondations alors que l'eau de pluie ne parvient plus assez jusqu'aux nappes phréatiques. En 10 ans, 7 000 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont été détruits en Île-de-France pour laisser la place à des projets d'urbanisation.</p> <p>On poursuit l'enlaidissement et la détérioration du cadre de vie de la région parisienne au prétexte d'un besoin de logements. Tout est concentré sur le Grand Paris pourtant déjà très dense et saturé alors que l'on abandonne, dans les régions alentour, de nombreuses villes moyennes qui perdent des services publics et, en conséquence, des habitants. L'occupation de logements et de bureaux vacants pourrait également permettre d'accueillir des personnes cherchant à se loger sans tout miser sur la construction de logements neufs. Conserver le bâti existant, surtout lorsque celui-ci est de qualité, doit être une priorité. Réhabiliter au lieu de détruire devrait être la norme dans la mesure où cela préserve des matériaux qui pourraient encore servir durant des décennies, voire des siècles, et les empêche de finir en gravats remplissant les décharges, souvent saturées en Île-de-France. Les constructions nouvelles faites de matériaux ayant un fort impact sur l'environnement (béton notamment) ne devraient plus être tolérées.</p> <p>Les grands arbres, le climat, la qualité de l'air et la santé publique sont liés. Il n'est plus possible aujourd'hui, eu égard aux enjeux climatiques et sanitaires, de continuer à artificialiser les sols et à abattre des grands arbres. Ces derniers nous apportent tant : ils rafraîchissent l'air, absorbent les gaz polluants, captent les particules fines et très fines, fournissent de l'oxygène, maintiennent les sols, améliorent la qualité de l'air, isolent phoniquement, donnent</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>de l'ombre, abritent des espèces animales, offrent de la nourriture, apportent un plaisir visuel à celui qui prendra la peine de le regarder et un plaisir olfactif à celui qui s'approchera de ses fleurs ou de ses feuilles... De nombreux chercheurs ont également démontré qu'être entouré d'arbres diminuait notre tension artérielle, renforçait nos défenses immunitaires, ralentissait notre rythme cardiaque et faisait baisser l'anxiété. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande 10 m² d'espaces verts par habitant. De nombreuses villes d'Ile-de-France n'atteignent pas ce chiffre et la politique de densification menée ne fait que le baisser.</p> <p>Le Grand Paris ne doit pas se faire contre les habitants qui s'insurgent de plus en plus contre ces projets dévastateurs qui défigurent leurs villes et entraînent pollutions et nuisances poussant les habitants de la région à vouloir en partir.</p> <p>Malheureusement, de nombreux grands projets néfastes pour l'intérêt général sont dans les tuyaux dans les mois et les années qui viennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prolongement de la ligne 1 toujours souhaité malgré l'impact catastrophique qu'il aurait sur le bois de Vincennes et les communes traversées. - Projet routier du BIP dans le Val-d'Oise avec une centaine d'hectares boisés détruits. - Une cinquantaine d'hectares de terres agricoles menacée au sud d'Ozoir-la-Ferrière pour la construction de logements et d'une zone industrielle. - Le Triangle de Gonesse et ses terres fertiles est également en danger avec la construction d'une gare du GPE située au milieu des champs. La volonté d'urbaniser la zone est encore au programme malgré l'abandon d'Europa City. - Graves menaces sur les terres fertiles du Plateau de Saclay. - 85 hectares de terres agricoles encore menacés par la construction de la ZAC de Val Bréon 2 en Seine-et-Marne. <p>Et la liste pourrait être bien plus longue...</p> <p>Alors que la région Ile-de-France compte 12 millions d'habitants, pourquoi se priver de terres fertiles qui pourraient nourrir la population en circuits courts et assurer notre souveraineté alimentaire ?</p> <p>Quant aux forêts d'Ile-de-France, elles sont également malmenées par le réchauffement climatique et les insensées coupes rases.</p> <p>Le SDRIF-E ne semble apporter aucune solution concrète pour faire de l'Ile-de-France une région vivable, riche en biodiversité, limitant le réchauffement climatique et où les intérêts privés ne dictent pas leur loi. Nous le regrettons.</p>
Mail 7579				X		X		X							X		<p>M. Romain JOLY de Fontenay-sous-Bois, a écrit :</p> <p>Impact environnemental sur le bois de Vincennes</p> <p>Mesdames et messieurs membres de la commission d'enquête, je souhaite, par ma contribution, attirer votre attention sur l'impact significatif de certains projets évoqués dans le SDRIF-E sur l'environnement et notamment le bois de Vincennes. Cette forêt urbaine de 995ha est en réalité déjà déboisée sur plus de 50% de sa surface à cause de multiples aménagements et emprises qui s'y sont développées au cours du temps. On pourrait croire que l'urgence climatique et le caractère exceptionnel d'un tel poumon vert à proximité immédiate d'une capitale surpeuplée et polluée comme Paris inciterait les responsables politiques locaux à plus de clairvoyance et de sens du bien commun, mais malheureusement la gestion actuelle du bois et les projets planifiés dans les années à venir ne vont pas du tout dans ce sens.</p> <p>Je suis personnellement témoin de la gestion catastrophique de ce bois par la municipalité parisienne depuis plusieurs années. En effet, chaque hiver ce site exceptionnellement préservé est l'objet d'expérimentations</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>hasardeuses menées par des experts auto-proclamés en dehors de tout cadre scientifique: parcelles entières grillagées, coupes rases aléatoires sur des arbres sains, mares et cours d'eaux artificiels, entre autres...La faune et la flore du bois ainsi que les habitants des communes riveraines, Nogent-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois, Vincennes, Joinville-le-Pont, etc... sont les premiers à subir les affres de l'exploitation outrancière du bois par une municipalité prétendument écolo, mais en réalité adepte du greenwashing à travers des événements comme We Love Green, et par leur soutien à des projets de bétonnage au bilan carbone négatif comme celui du prolongement de la ligne 1 risquant de sacrifier 6ha de bois centenaire et dont les conclusions de l'enquête publique de 2022 sont édifiantes.</p> <p>Pour le bien-être des habitants d'Ile de France, j'appelle donc à sanctuariser les bois parisiens et notamment le bois de Vincennes. Plus aucune nouvelle emprise ne devrait être concédée sur ce site naturel exceptionnel et aucune parcelle de bois ne devrait être déclassée. J'appelle également à confier la gestion du bois à un organisme national indépendant gouverné par des experts de l'environnement et non plus uniquement à la municipalité parisienne qui a prouvé sa capacité de nuisance et son incompétence.</p>
Mail 7580		X		X		X		X									<p><u>Mme Maria DA SILVA pour la mairie de Houilles, a écrit :</u> Commune de Houilles - projet de mutation du site d'activités de la Vaudoire</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>La commune de Houilles a pu prendre connaissance du projet de SDRIF-E arrêté par le Conseil régional le 12 juillet 2023.</p> <p>Vous trouverez ci-après les demandes de modification du document souhaitées par la Commune :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur la carte réglementaire « Développer l'indépendance productive régionale », le site d'activités de la Vaudoire est repéré en tant que site d'activités économiques d'une superficie de 5 ha et plus existant à maintenir en cœur d'agglomération. A défaut de pouvoir être maintenu, sa suppression doit être compensée sur le territoire communal par la création d'un autre site à vocation équivalente ou par l'accroissement des capacités d'accueil d'activités économiques équivalentes sur un autre site. 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Extrait des orientations réglementaire OR 101 (page 51) :</p> <p>Les documents d'urbanisme doivent préserver ces sites prioritairement pour l'accueil des activités industrielles, leurs fonctions supports (entrepôts, commerce de gros, installations techniques et multimodales, stockage d'énergie, etc.), des grands services urbains et installations d'économie circulaire.</p> <p>Des développements résidentiels limités sont admis sous réserve de ne pas remettre en cause la vocation économique de l'ensemble du site concerné et de ne pas compromettre le fonctionnement, la maintenance et la sécurité des services urbains implantés sur le site d'activité.</p> <p>OR 101 Les documents d'urbanisme favorisent le maintien de l'activité économique effective des autres sites d'activités économiques existants et prévoient les conditions d'un environnement compatible avec leur activité, ainsi que le maintien de leur accessibilité, le cas échéant en préservant les embranchements ferroviaires. Le cœur d'agglomération représente une zone de vigilance pour le maintien de ces sites, compte tenu de sa densité et du contexte urbain particulièrement contraint. Les sites d'activités économiques d'une superficie de 5 hectares et plus sont représentés par un aplat ② sur la carte</p> <p>« Développer l'indépendance productive régionale ».</p> <p>Dans le cœur d'agglomération, si le maintien sur un tel site de tout ou partie de l'activité économique n'est pas possible, sa suppression doit être compensée, sur le territoire couvert par le document d'urbanisme, par la création d'un autre site à vocation équivalente ou par la création, sur un autre site, de capacités équivalentes d'accueil d'activités économiques.</p> <p>OR 102 De façon à garantir la fonctionnalité des sites d'activités économiques, les projets urbains planifiés à proximité ne doivent pas compromettre leur accessibilité routière (cf. transport de marchandises). Une attention particulière sera portée pour les sites multimodaux en fonction des gabarits des véhicules et des flux générés.</p> <p>OR 103 Outre la prise en compte des orientations réglementaires relatives au stationnement (OR 138 et 139), des espaces de stationnement pour les véhicules utilitaires, légers et lourds, doivent être intégrés dans des espaces mutualisés et le cas échéant dans les emprises privées.</p>  <p>LÉGENDE DE LA CARTE - DÉVELOPPER L'INDÉPENDANCE PRODUCTIVE RÉGIONALE -</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>Le secteur d'activités de la Valdoire se situe dans le prolongement de la ZA dite du Pas de la Mule à Sartrouville.</p> <p>Une partie du site (17 000 m²) située sur les communes de Houilles et de Sartrouville, qui était dédiée au stockage et au transport de produits chimiques, est vacante depuis 2001 suite au départ de la société BRENNTAG. Cette dernière souhaite se dessaisir de ce foncier désaffecté depuis plus de 20 ans.</p> <p>Depuis le début de l'année 2021, les communes de Houilles et de Sartrouville réfléchissent à la mutation progressive de la zone d'activités intercommunale en partenariat avec les opérateurs URBAN ERA (Bouygues Immobilier) et BROWNFIELDS. Une partie des activités aujourd'hui présentes sur le site pourraient être relocalisées dans les pieds d'immeubles futurs. Pour celles qui ne sont pas compatibles avec un contexte résidentiel, une réflexion est engagée pour les installer sur d'autres espaces de l'Agglomération Saint-Germain Boucle de Seine plus adaptés en termes de desserte et d'environnement.</p> <p>Les communes de Houilles et de Sartrouville ambitionnent au travers de la réhabilitation et de la transformation de ce secteur de dessiner une nouvelle entrée de ville sur un axe en pleine mutation depuis Paris, par la création d'un quartier mixte, apaisé et redonnant place à la nature qui constituerait une polarité secondaire entre les centres-villes de Houilles et de Sartrouville.</p> <p>Le PADD du PLU de la commune de Sartrouville prévoit d'ores et déjà de « favoriser le transfert d'activités industrielles ou d'entrepôts aujourd'hui mal intégrées à leur environnement urbain (Pas de la Mule, Les Sureaux) » et « la reconversion du site vers</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p><i>d'autres fonctions : logements, commerces, bureaux... ».</i> La révision générale du PLU de Houilles est en cours. Le PADD débattu en Conseil municipal le 13 décembre 2022 fixe comme objectif d'« accompagner la mutation progressive de la zone d'activités La Vaudoire en espace mixte habitat et activités économiques pour y intégrer une mixité des fonctions urbaines »..</p> <p>Le processus de maîtrise foncière étant engagé, une procédure de « tiers demandeur » pour la prise en charge par les opérateurs de la dépollution du site pour un usage mixte logements/commerces/activités est en cours.</p> <p>Le suivi environnemental du site et les investigations réalisées dans le cadre du plan de gestion font ressortir plusieurs zones de pollution concentrées (sol et eaux souterraines) représentant un volume total de 6 800 m3 de terres à gérer dans le cadre de la réhabilitation du site. Sur la base des hypothèses retenues, l'état environnemental du site sera compatible avec l'usage résidentiel une fois les travaux de dépollutions réalisés. Les travaux de dépollution sont estimés à 2 970 000 € ce qui est économiquement incompatible avec la requalification du site pour un usage d'activités.</p> <p>Enfin, Houilles, commune la plus dense des Yvelines, entièrement urbanisée et à vocation essentiellement résidentielle, ne dispose pas d'espaces sur le territoire communal permettant d'accueillir des activités équivalentes à celles existantes sur le site de la Vaudoire en compensation de la transformation de ce dernier.</p> <p>C'est pourquoi, compte tenu de tout ce qui précède, la commune de Houilles demande que le SDRIF-E arrêté soit modifié pour permettre la requalification et la mutation du site de la Vaudoire.</p> <p>Je vous prie de croire, Monsieur le Président de la commission d'enquête, à l'expression de mes salutations distinguées</p> <div style="text-align: right;">  <p>Julien Chambon, Maire de Houilles, Conseiller départemental</p> </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7581			X														<p>M. François LECOUEY de Triel-sur-Seine, a écrit : Opposition à la 2x2 voies dans les Yvelines, la liaison RD30-RD190 Je suis opposé à la construction de la 2X2 voies dans les Yvelines (liaison RD30-RD190). La lutte contre le réchauffement ne pourra être menée sérieusement que si on réduit drastiquement nos consommations d'énergies et donc que nous modifions nos habitudes. Tout doit être fait pour limiter l'usage de la voiture. Ce projet va dans sens un opposé. C'est un non sens ! C'est un projet des années 70, nous sommes en 2024 ! C'est l'argument de fond pour lequel je suis opposé au projet. Il y a bien sur des arguments liés à la préservation de la santé des habitants, de la tranquillité des habitants et de l'environnement Enfin dépenser 160 millions d'Euros sur ce projet de nouvelle route alors que les routes existantes sont totalement dégradées et que les moyens n'existent pas pour un entretien régulier. Et il y aura bien sur ensuite des dépenses qui seront liées à cette nouvelle route. Je me range même du côté des automobilistes en leur disant d'être contre cette route s'ils veulent que leurs routes habituelles demeurent en bon état. Je préférerais au combien que ces 160 millions d'euros soient affectés au développement des transports collectifs ! Restera-t-il notamment du budget pour réaliser des circulations douces en Triel et la gare du RER E à Vermeuil. Dans quelques années nos enfants nous diront mais comment avez-vous pu laisser se construire cette route !</p>
Mail 7582			X	X		X								X			<p>M. Eric PRELY de La Queue-en-Brie, a écrit : Pour l'invalidation du PIG du projet de prison de Noiseau Bonjour, Tout ce projet de choix d'emplacement de prison et de maison d'arrêt n'est vraiment pas conduit de façon honnête et ce PIG décidé au dernier moment cache l'ambiguïté et le manque de sérieux d'honnêteté des critères retenus. Emprise sur terres agricoles en exploitation, Zone de repos des cigognes lors de leur migration Forêt Notre Dame juxtaposant le projet s'il est retenu Mise en danger des riverains de plusieurs villes par une circulation inadaptée Circulation avec des convois blindés non conformes au type de chaussée Voirie traversante avec écoles à proximité, bruit, vitesse des convois ; Embouteillages nombreux et quotidiens contrairement au critère vert indiqué dans la grille de choix du site dans la consultation initiale (étude 'pipée' et non significative : malhonnêteté des acteurs) Risques sur environnement et sécurité des biens Positionnement de 3 clubs d'aéromodélisme à moins de 2 km avec aéromodèles télécommandés Bétonnisation et non-respect des dernières politiques agricoles en RP Inadaptation des transports publics (1 ligne de bus, pas de métro, de RER, de train...) Pourquoi un dossier si mal monté arrive encore à imposer cette proposition de choix de site ? L'Etat serait-il impliqué dans le PIG annoncé par la Préfète ? Bien évidemment ! Tout ceci est cousu de fil blanc. L'Etat et le Gouvernement marchent vraiment sur la tête : faite ce que dit mais je fais comme je veux et différemment. Il y a tellement d'hectares disponibles en friche. J'ai honte de ces choix et des auteurs de ceux-ci, il est encore temps de reprendre ce dossier</p>
Mail 7583		X	X		X		X								X	X	<p>Sylvie (Anonyme) de Saint-Denis, a écrit : Des priorités à revoir (suite) Il y a 3 défis principaux en banlieue populaire, en termes d'aménagement : le logement, les transports, le manque d'espaces verts.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Les transports Vous répondez Grand Paris Express. Oui et non ! Certes ce sont des moyens de déplacements supplémentaires, ou du moins une armature structurante pour un maillage en transports en commun plus fin au sein des bassins de vie. Mais GPE s'intègre dans une logique consumériste par ses gares qui sont presque partout des centres commerciaux xxl, et une logique spéculative immobilière autour desdites gares, qui chasse les habitants déjà là, qui ne bénéficieront donc pas des nouvelles dessertes.</p> <p>En région parisienne, telle qu'elle est organisée avec une énorme centralité aspiratrice de richesse et d'emplois, nous voyageons beaucoup, et beaucoup en transports en commun qui sont devenus de véritables bêtillères tellement ils sont surchargés et commencent à être vétustes.</p> <p>Cela rend impossible des mesures préconisées pour lutter contre l'emballage climatique ; le réseau ne peut rien absorber de plus, même le réseau lourd du RER et du métro. En banlieue les trams et les bus débordent aussi et les vélos ne peuvent suppléer à tous les types de déplacements.</p> <p>Il y a urgence à travailler à des réseaux de bus fréquents, réguliers, supplémentaires fluidifiant les déplacements quotidiens dans des bassins de vie revitalisés, c'est à dire avec toutes les fonctions de la ville.</p> <p>Les transports en commun en Région parisienne sont en train de devenir un handicap à son développement, mal entretenus, pas assez nombreux, ni diversifiés. Certaines lignes ont besoin depuis des décennies de rénovation : RER B et D, Métro ligne 13. Mais tout le métro est en cours de saturation. Et la privatisation en cours de ce service public ne fera qu'aggraver ces difficultés.</p> <p>Or on ne fera rien de positif pour le climat sans transports en commun fiables.</p> <p>Pour le logement, lorsqu'on dit rééquilibrage et nécessité d'avoir du logement accessible dans un secteur particulièrement tendu, cela signifie qu'il faut se remettre à construire des HLM (habitations à loyer modéré comme son nom l'indique) avec des fonds publics. Aucune autre sorte de logement n'est accessible en région parisienne à la majorité des salariés. Ni l'accession, ni les logements dits intermédiaires qui ne sont que 10% à 15% inférieurs au prix du marché. Il faut donc des HLMs sur tout le territoire, dont des PLAI, à hauteur au moins de 30%. Et des règles pour que cela se fasse obligatoirement. Sinon aucun rééquilibrage ne se fera, ni social ni autrement ! C'est le seul moyen d'avoir une certaine maîtrise des coûts du foncier et de l'immobilier.</p> <p>Enfin pour revenir sur la densification à outrance et la nature en ville, les 2 choses sont reliées. Une densité relativement forte n'est pas rédhibitoire dans un cadre de vie respirable et sur un territoire vivant, avec des pôles de centralités locaux attractifs.</p> <p>C'est un domaine où la réglementation doit être prescriptive : sanctuariser les pôles et espaces de verdure, obliger à des m2 verts, plantations d'arbres, des % obligatoires...Pour conclure je me retrouve totalement dans le document du MNLE, dont en particulier les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rompre avec la logique d'une ville mondialisée soumise à la compétition internationale au mépris de la qualité de la vie et de l'équilibre des territoires infra et inter régions ; contre la métropolisation accélérée dans ce contexte. - Revendiquer une ville totale et cohérente pour tous dans une logique de proximité de toutes les fonctions propres à l'urbain utiles et nécessaires. - Redévelopper une ceinture agricole en IDF, essentielle à la transition alimentaire. - Réimplanter de l'industrie et des activités non polluantes au cœur des bassins de vie pour limiter les déplacements et développer des emplois qualifiés ; - Rendre effectif le droit à un logement digne et accessible à tous.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<ul style="list-style-type: none"> - Réduire le trafic routier de marchandises. - Offrir une alternative réelle en termes de maillage des transports collectifs autres que les transports lourds, et non sanction des personnes n'ayant d'autre recours que l'usage de la voiture. - Intégrer dans le SDRIFe des dispositions réellement contraignantes : coefficients de pleine terre, part de logement social, objectifs chiffrés de désimperméabilisation des sols, sanctuarisation des terres agricoles, espaces verts supplémentaires, jardins cultivés. <p>J'ai bien conscience que donner un avis dans le cadre d'une telle enquête publique ne représente que 1/16000000ème d'importance, mais c'est le seul moyen quand même de s'exprimer après avoir profité du seul moyen de s'informer vraiment sur l'avenir prévu pour nos territoires de vie pour les 30 années à venir, devant des enjeux majeurs.</p>
Mail 7584		X			X			X				X					<p><u>M. Olivier VAGNEUX conseiller municipal de Savigny-sur-Orge, a écrit :</u></p> <p>Avis défavorable à cause du chapitre 3</p> <p>Je vous prie de trouver ci-après quelques observations qui, ensemble, motivent et concluent à mon avis défavorable au projet de schéma directeur de la Région Île-de-France environnemental, ci-après le SDRIF-E, principalement par rapport au chapitre 3 et à une densification idéologique qui est vue comme une fin, et non comme un moyen.</p> <p>Mon avis reprendra partiellement certaines des observations déjà formulées par le Conseil municipal de la ville de Savigny-sur-Orge dans sa délibération no 7/328 du 1er février 2024.</p> <p>***</p> <p>Sur l'application du SDRIF-E au territoire de la commune de Savigny-sur-Orge</p> <p>À titre liminaire, et si je ne peux que déplorer que Savigny-sur-Orge, quatrième commune du département de l'Essonne, ne soit intégrée à aucune polarité urbaine, mais je m'en réjouis tout à la fois, pour ce que cela lui permettra d'échapper à plus de densification.</p> <p>Comme la Commune, je voudrais aussi dénoncer le classement inapproprié de certaines zones du territoire.</p> <p>Il apparaît en effet que la cartographie a été réalisée à partir d'une carte aérienne ou satellite, et qu'elle a procédé en se fondant sur la superficie des espaces, intégrant ainsi dans l'armature verte par exemple le cimetière Champagne, le parc des sports, le lycée et son parc situé sur le terrain de l'ancien château, l'ancienne ferme Champagne ou les espaces verts et bleus, tels que les bords des rivières.</p> <p>Je pense donc aussi que ce classement dans l'armature verte, et notamment dans l'armature verte à préserver, n'est pas adapté pour des zones qui comptent déjà des équipements.</p> <p>Pareillement, je soutiens aussi qu'il n'est pas souhaitable que l'aqueduc de la Vanne, du Loing et du Lunain soit classé dans la trame noire, ce qui effectivement empêchera tout éclairage public de la zone.</p> <p>***</p> <p>Sur les orientations réglementaires du chapitre 1 (un environnement protégé pour le mieux-être des Franciliens)</p> <p>Sur le principe, je suis d'accord avec toutes les OR de ce chapitre, qui me semblent aller dans le bon sens.</p> <p>Mais de manière plus pragmatique, certaines de celles-ci me semblent trop rigides pour les zones urbaines.</p> <p>Je reprendrai à mon compte la réserve de la Commune sur l'OR 2 quant à la possibilité que l'armature verte permette d'intégrer des équipements de sports et de loisirs.</p> <p>***</p> <p>Sur les orientations réglementaires du chapitre 2 (une gestion stratégique des ressources franciliennes : sobriété, circularité et proximité)</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Ces OR n'appellent pas d'observations de ma part. ***</p> <p>Sur les orientations réglementaires du chapitre 3 (vivre et habiter en Île-de-France : des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités) Je ne comprends pas comment un document environnemental peut vouloir imposer la densification de son territoire à hauteur de 70 000 nouveaux logements par an, et qu'il ne réinterroge jamais la loi du 3 juin 2010 relative au Grand-Paris. J'entends que l'on organise la densification de la Région, par rapport à des réalités et à des besoins, mais pas que l'on en fasse un objectif. Je m'oppose à l'OR 57 qui porte objectifs d'accroissement de la densité résidentielle en tant qu'il est purement idéologique et qu'il ne tient absolument pas compte des réalités locales. Je m'oppose à l'OR 65 qui veut densifier les centres-villes et leur armature urbaine, sans s'attacher à leur composition actuelle. Je m'oppose à l'OR 83 qui veut imposer une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat, et renforcer toujours plus la densification. Je m'oppose aux OR 91 et 93 qui veulent densifier les zones autour des gares, dans lesquelles on feint d'imaginer que leurs habitants n'ont pas de voiture. ***</p> <p>Sur les orientations réglementaires du chapitre 4 (conforter une économie compétitive et souveraine, engagée dans les grandes transitions) Je suggère une nouvelle rédaction de l'OR 114, sur la densification des emprises logistiques, de manière à ce que celle-ci ne devienne pas un but, mais demeure un moyen lorsqu'il s'agit d'augmenter les capacités. ***</p> <p>Sur les orientations réglementaires du chapitre 5 (améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité) J'attire votre attention quant à la rédaction de l'OR 138, de manière à ce que celle-ci ne bloque pas la possibilité de création de nouveaux parkings dans les villes. Je souhaiterais une OR 146 plus affirmative, car la réduction des nuisances et des pollutions est une nécessité. Elle ne doit pas être recherchée comme un objectif facultatif, mais elle doit être intégrée et opposable aux activités concernées. ***</p> <p>Telles sont les quelques observations que je souhaitais porter à votre connaissance, et c'est sur le bénéfice de celles-ci, et pour l'ensemble de ces motifs, que je conclus à un avis défavorable.</p>
Mail 7585				X										X			<p><u>M. Marion FAUVARQUE de Noiseau, a écrit :</u> Pour la sauvegarde de notre agriculture française La Région Île de France et tout particulièrement le Val de Marne a vécu durant ses 40 dernières années une forte diminution de ses terres agricoles. Terres agricoles qui nous nourrissent, qui nous donnent un minimum de verdure dans des villes trop bétonnées, qui nous permettent de vivre et de faire vivre des agriculteurs trop peu valorisés. Alors un grand OUI à la sauvegarde des terres nourricières de l'île de France ! J'encourage le SDRIF-E au maintien des espaces verts et agricoles de notre région</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7586			X			X								X			<p>M. Nicolas ROUSSEL de Fontaines, a écrit : Avis défavorable Stop au développement de l'empire logistique. Je m'oppose à ce projet, en particulier au sujet du développement de zones logistiques qu'il prévoit. Ce domaine, induisant toujours plus de surproduction, de surconsommation d'objets souvent inutiles, de transport et de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, est un des principaux responsables d'émission de gaz à effets de serre et plus largement de pollution en France. A l'heure de la mise en place de la politique Zero Artificialisation Nette, il est urgent de stopper tout projet de ce type et de laisser la priorité aux projets de réel intérêt public, d'autant plus que les zones logistiques prévues dans le document sont le plus souvent situées en zone urbaine, où à l'inverse il est indispensable de faire revenir des espaces naturels et agroécologiques Le secteur logistique doit se contenter du réseau existant.</p>
Mail 7587			X			X									X		<p>M. Harm SMIT et Jacqueline Lorthiois de Orsay, ont écrit : Notre contribution, contenue dans le document joint, se focalise sur le rôle central que joue le Grand Paris Express dans le projet de SDRIF-E. SDRIF-E – mythes et illusions urbaines autour du Grand Paris Express Jacqueline Lorthiois & Harm Smit experts en urbanisme-aménagement du territoire, mars 2024 Dans le cadre de l'enquête publique du SDRIF-E, nous focalisons notre avis sur le Grand Paris Express (GPE), qui occupe une place centrale dans ce nouveau Schéma. Celui-ci doit respecter deux finalités inconciliables :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le concept du Grand Paris mondialisé s'estimant en farouche compétition avec New York, Londres, Shanghai et Tokyo, en quête de valeurs « d'excellence » ; • La nécessaire transition écologique exprimée dans la loi Climat et Résilience, basée sur des valeurs de sobriété et de préservation du Vivant. <p>Dans un rapport publié le 12 mars 2014, la Cour des comptes dénonce le retard de l'État et des collectivités territoriales dans la prise en compte de l'enjeu climatique. Il nous semble que cette appréciation peut s'appliquer également au projet de SDRIF-E, qui se contente de retoiletter le SDRIF de 2013, avec quelques mesures insuffisantes, qui ne répondent pas à l'ampleur des défis à relever. Dans le domaine des transports, le Projet d'Aménagement Régional (PAR) se félicite de la « révolution des transports », au premier rang de laquelle figure le GPE. Nous dénonçons ici les erreurs conceptuelles en matière de mobilité et d'aménagement du territoire qui entachent la doctrine de la Région.</p> <p>Le mythe des transports s'imposant à l'aménagement C'est l'idée des « transports structurants », que l'urbaniste Jean-Marc Offner a déconstruite il y a déjà 30 ans dans son article « <i>Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique</i> », complété par son article de 2014 « <i>Les effets structurants du transport : vingt ans après</i> » qui déplore « <i>La messe devrait être dite ! Et pourtant... Le mythe a la vie dure, parce qu'il continue à fonctionner à la fois comme facteur explicatif (trop) simple des mutations urbaines et comme argument de vente (fallacieux) des grands projets</i> » 1.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>En effet, qu'il s'agisse d'autoroutes ou de métros, les aménageurs continuent à brandir ce concept, aggravé par la vision simplificatrice d'une métropole considérée comme un vaste bassin d'emploi unique, qu'on doit pouvoir traverser de part en part. En Île-de-France, cela se traduit par un gigantesque mouvement brownien de 43 millions de déplacements quotidiens, en hausse de 240 000 flux/jour chaque année². Alimentée par le marché du foncier et de l'immobilier, cette spirale infernale engendre mécaniquement l'étalement urbain, source d'une empreinte carbone incompatible avec les objectifs du SDRIF-E.</p> <p>La figure ci-contre illustre l'hyperconcentration des emplois dans la partie la plus dense de la région. Quelques chiffres :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur les 1268 communes franciliennes, 19 cumulaient en 2013 la moitié des emplois de la région³. Et de 2013 à 2019, 69 % des emplois supplémentaires se sont à nouveau concentrés dans ces 19 communes. • Avec ses 660 000 emplois actuels, le QCA4 est le plus gros quartier d'affaires d'Europe, près du double de celui de « La Défense élargie »⁵. De 2013 à 2019, cet effectif a gagné 42 000 postes, pendant que Paris perdait 47 400 habitants et 32 400 actifs. <p>Or, ayant pour but affiché de renforcer le statut de « ville-monde » de Paris, le GPE contribue immanquablement à amplifier cette hyperconcentration.</p> <p>Pour l'essentiel, les promoteurs du GPE raisonnent « toutes choses égales par ailleurs » : considérant l'agglomération comme statique, ils ne tiennent pas compte de l'effet rebond induit par la mise en place d'un transport lourd, qui modifie les comportements des acteurs en conséquence, provoquant des relocalisations. De fait, si la morphologie d'une ville évolue lentement, certaines de ses composantes sont bien plus dynamiques.</p> <p>Le mythe du gain de temps</p> <p>Dans la propagande de la Société du Grand Paris (SGP), l'indicateur « gain de temps » est omniprésent ; ainsi, on y apprend que l'étudiant habitant Sevran va gagner 80 minutes pour se rendre à la fac de Créteil, et que le chercheur de Paris-Saclay rejoignant l'aéroport d'Orly gagnerait trois quarts d'heure. Sans compter que les « premier » et « dernier » kilomètres sont systématiquement ignorés, ces exemples de trajet sont farfelus au regard du trafic infinitésimal et de la très faible utilité qu'ils représentent⁶. L'étudiant de Sevran rejoint l'université de Saint-</p> <div data-bbox="1608 464 2157 1166"> <p>Cercle vicieux induit par les infrastructures de transport lourd</p> <p>Répartition des emplois en Île-de-France</p> <p>Source : IGH, BORD / LEPP</p> </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Denis via les réseaux existants en 22 à 33 minutes et le chercheur de Paris-Saclay, branché quotidiennement par Internet avec des collègues du monde entier, n'a que très rarement besoin de prendre l'avion pour aller les rencontrer physiquement.</p> <p>La presse a propagé cette fable, en apparence plausible, du gain de temps. Ainsi, en exergue de son article Les aventures du Grand Paris Express, Jean-Michel Roux, spécialiste de l'économie urbaine, persifle Le Parisien du 13 février 2018 : « On ira de Villejuif à Champigny en dix-huit minutes ! »⁷. Notons d'ailleurs qu'il est peu probable qu'un travailleur Villejuifois aille quérir un emploi dans la commune-dortoir de Champigny-sur-Marne ; à l'inverse, un Campinois atteint d'un cancer pourra consulter plus aisément un oncologue de l'Institut Gustave Roussy, mais pour un trajet exceptionnel.</p> <p>En réalité, ces gains de temps sont illusoire, parce que annulés par les relocalisations des acteurs urbains. En effet, ceux-ci transforment le temps gagné en d'autres avantages. Ainsi, les entreprises s'empressent de réaliser des plus-values foncières et/ou des gains de productivité en relocalisant leur établissement. Quant aux ménages, ils s'accordent un « budget temps de transport » à peu près constant (qui varie selon la taille de l'agglomération) : une vitesse de déplacement supérieure leur permet, à budget financier inchangé, de s'installer plus loin en périphérie, dans un logement plus spacieux et/ou dans un cadre de vie plus agréable. C'est ainsi que Villejuif qui va bientôt bénéficier d'une connexion remarquable nord-sud et est-ouest perd des employés et ouvriers qui se relogent en Essonne, au grand bénéfice d'agences immobilières qui spéculent sur la revente à des cadres parisiens des anciens pavillons réhabilités⁸.</p> <p>Cet effet rebond est connu depuis les années 1970 sous l'appellation « conjecture de Zahavi », dont voici une formulation scientifique : « Les progrès de la vitesse offerte par l'amélioration des techniques de déplacement et par l'importance des investissements consacrés à l'automobile et aux transports collectifs, permettent, non pas de gagner du temps, mais d'augmenter la portée spatiale des déplacements en maintenant relativement stable le budget-temps de transport d'un individu »⁹.</p> <p>Les Enquêtes globales transport (EGT) successives montrent qu'en moyenne, chaque jour un Francilien passe environ 90 minutes à se déplacer. Cette valeur, depuis qu'on la mesure (1976), est assez stable, tandis que les distances parcourues ont fortement augmenté, neutralisant ainsi les gains de temps tant vantés.</p> <p>L'illusion de la densification autour des gares</p> <p>S'inscrivant dans le prolongement du mythe des transports structurants, cette illusion est fondée sur l'hypothèse que les gares du GPE sont des lieux de destination, autour desquels la population viendrait docilement s'agglutiner. Seul un régime autoritaire le permettrait. Comme souligné dans l'encadré ci-dessous, une gare est bien plus souvent un lieu de dispersion. Les gares de destination de Saint-Lazare, de Lyon et de Montparnasse représentent une exception parisienne, les cas en banlieue sont beaucoup plus rares (La Défense, Saint-Denis, Versailles et bientôt Villejuif...)</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Pourquoi toujours ne voir dans la gare qu'un moyen d'attirer ?</p> <p><i>« L'étalement urbain n'est que la face émergée d'un processus plus global de spécialisation de l'espace – socialement et fonctionnellement – par la vitesse. Ainsi, plus on condamne cet étalement en le considérant comme une aberration des ménages de préférer la proximité de la nature ou une aberration des communes périurbaines d'accueillir ces ménages, plus on s'interdit de peser en fait sur sa manifestation. La lutte contre l'étalement urbain ne se fera donc pas à coup de transports collectifs rapides et subventionnés, supposés permettre de densifier autour de leurs gares... Pourquoi toujours ne voir dans la gare qu'un moyen d'attirer quand c'est certainement autant un moyen de "dispenser" et de "spécialiser". Mystère... »</i></p> <p>Marc Wiel¹⁰</p> <p>Aussi, rien d'étonnant à ce que l'urbaniste Daniel Béhar fasse l'amer constat que « rien ne s'est passé comme prévu dans les quartiers de gare du Grand Paris express » et que « les ménages, comme les promoteurs, sont allés ailleurs, dans le diffus ». Cependant, cela n'empêche pas les appétits spéculatifs de faire grimper les prix de l'immobilier, en anticipation de l'arrivée du GPE.</p> <p>Avec la conjugaison de ces deux phénomènes, la « centrifugeuse sociale » tourne à plein régime : les travailleurs des classes populaires se voient forcés de migrer plus loin en périphérie, pour laisser la place à la classe moyenne parisienne, elle-même chassée pour les mêmes raisons, tandis que les banlieues les mieux desservies se gentrifient avec l'arrivée massive de cadres supérieurs.</p> <p>De façon plus générale, densité et vitesse sont antinomiques : si on a l'une, on ne peut avoir l'autre. Cette règle fondamentale de la dynamique urbaine est hélas largement méconnue, ce qui explique qu'on ait pu faire dire au Premier ministre Jean Castex qu'il faille « innover, de façon à faire des quartiers et des nouvelles gares de véritables démonstrateurs de ce que sera la Ville de demain » et que « le cadre de vie des quartiers de gare sera en effet très attractif, doté de services de qualité, favorisant la proximité avec les lieux de travail ».</p> <p>Voilà une logomachie bourrée de contresens ! Dans le monde réel, des ménages s'installent dans un quartier de gare pour pouvoir aller travailler ailleurs (principalement dans leur « quadrant »11) grâce au réseau de transport. Symétriquement, l'accessibilité du quartier de gare permet aux actifs venant y occuper un emploi un large choix de lieux de résidence. S'il y avait néanmoins des personnes, à la fois résidant et travaillant sur place, la gare ne leur serait d'aucune utilité, sauf occasionnellement pour partir en voyage. Résultat prévisible : le quartier de gare devient un territoire dissocié, sans âme car dépourvue de vie locale, donc tout sauf attractif et susceptible de dégénérer à terme en « quartier sensible »¹².</p> <p>Corollaire : pour « favoriser la proximité avec les lieux de travail » dans « la Ville de demain », il faut en finir avec la vitesse. C'est un enjeu-clé d'un véritable schéma d'aménagement du territoire et d'urbanisme.</p> <p>L'illusion du réseau de transport créateur d'emplois</p> <p>La création de nouveaux emplois, supposée induite par la mise en place du GPE, joue un rôle central dans les évaluations socio-économiques de la SGP. En témoignent ses perspectives dithyrambiques, affirmant que « ces créations d'emplois viennent de trois causes différentes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'amélioration de l'attractivité de la région Île-de-France attirera des emplois internationalement mobiles qui créeront eux-mêmes d'autres emplois induits, ce qui générera de l'activité et de la richesse ;

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La réduction des temps de transport subis par les demandeurs d'emploi pour accéder aux offres entrainera une forte amélioration interne du marché du travail de la région d'Île-de-France et une réduction du chômage et une augmentation du niveau d'emploi d'équilibre ; • Une évolution plus faible du coût du logement sera rendue possible grâce à la mobilisation de ressources foncières importantes et à bas coût dans des zones jusque-là peu intéressantes pour l'immobilier et rendues attractives par l'amélioration de leur accessibilité après la mise en service du Grand Paris Express ; cela entrainera une moindre pression à la hausse sur les salaires et donc une meilleure compétitivité des entreprises de la région Île-de-France débouchant sur une augmentation de leurs offres d'emplois ». <p>La première affirmation, postulant que le GPE rendra l'Île-de-France plus attractive, est gratuite puisque les bénéficiaires que la SGP en attend (report modal de la voiture vers les transports collectifs, fluidification de la circulation, maîtrise de l'étalement urbain...) ont très peu de chances d'être au rendez-vous.</p> <p>« L' amélioration interne du marché du travail » est un concept pour le moins nébuleux et l'idée que le réseau de transport permettrait de réduire le chômage est fallacieuse. Le facteur « moyen de transport » n'est qu'une condition accessoire d'une embauche potentielle ; de même, pour les travailleurs la mobilité est un critère d'arbitrage parmi d'autres, certainement pas le premier. Et par ailleurs, si un chômeur peut atteindre une plus grande quantité d'emplois qu'auparavant, cette possibilité est exactement la même pour tous les autres chômeurs et aussi pour les actifs en emploi, augmentant le nombre de concurrents des travailleurs inoccupés¹³. En effet, on ne peut projeter sur une collectivité tel ou tel comportement individuel, dès lors que les membres de cette collectivité sont en compétition entre eux¹⁴.</p> <p>Enfin, la troisième affirmation est un enchaînement tarabiscoté de relations causales, partant d'un raisonnement extrêmement simpliste sur le coût du logement, celui-ci étant en réalité régi par les lois du marché ; seule exception : les logements sociaux, mais l'expérience montre, y compris dans les anciennes villes nouvelles, qu'un excès de logements sociaux engendre un quartier sensible, affecté par une croissance du chômage.</p> <p>Au total, rien ne prouve qu'une infrastructure de transport soit créatrice d'emplois. En effet, il y a tout lieu de se défier du fétichisme des équipements de transport¹⁵ et de l'idée très répandue que tout surcroît de mobilité serait source de développement économique. Dans le schéma classique de la croissance économique, l'investissement dans les capacités de production engendre une croissance, qui induit à son tour une demande de mobilité. Mais la séquence inverse n'existe pas, à elles seules les infrastructures ne peuvent rien !¹⁶ Et pour les banlieues périphériques, une mobilité accrue est bien plus vécue comme une contrainte que comme un avantage. Aussi est-ce en vain que la SGP s'est acharnée à trouver des études académiques qui démontreraient une corrélation entre création d'équipements de transports et accroissement de l'emploi¹⁷.</p> <p>Interrogée par un journaliste sur la tribune Lignes 17 et 18 : les évaluations plus que discutables de la Société du Grand Paris publiée en octobre 2022, la SGP se retranche derrière « des dizaines d'études d'experts », citant notamment les travaux de Pierre-Philippe Combes, Miren Lafourcade et Laurent Go-billon, publiés dans l'ouvrage Le Grand Paris Express - les enjeux économiques et urbains, sous l'autorité du Conseil scientifique de la SGP. Or, selon Jean-Pierre Orfeuill, spécialiste des transports et de l'urbanisme, ce sont « d'excellents chercheurs académiques, qui publient des recherches de haut niveau qui ne s'adressent qu'à leurs pairs économètres. Ils ont effectivement travaillé pour la SGP, mais ne sont pas sortis du cadre strict de leur discipline ». Il juge scandaleux l'usage de leurs travaux par les communicants de la SGP et détaille les motifs de cette appréciation.</p> <p>L'illusion d'une action cohérente sur les plans économique et social</p> <p>La ligne 16 du GPE sert d'alibi pour faire croire à la prise en compte des fortes inégalités sociales et territoriales,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>dont l'Île-de-France est championne. Mais quel intérêt de relier entre elles Clichy-Montfermeil et Sevran, des villes d'ortoirs de banlieue populaire périphérique ? Au mieux, cette ligne ne pourrait offrir aux travailleurs que des destinations où leurs qualifications ne correspondent nullement aux profils d'emplois proposés (Saint-Denis, pôle de cadres) et/ou des liaisons avec des sites déjà en pénurie d'emplois pour leur propre population active (Noisy-Champs à Marne-la-Vallée).</p> <p>Cet exemple est emblématique de l'absence totale de prise en compte des spécificités des bassins d'emploi et des bassins de main-d'oeuvre¹⁸. En effet, la SGP n'examine que les supposées retombées économiques du GPE (développement d'entreprises, créations d'emplois) et traite de variable d'ajustement l'ensemble des travailleurs, se berçant de l'illusion qu'ils sont tous interchangeables. Elle propose une offre « descendante » reposant sur une vision métropolitaine uniforme, qu'elle plaque sur des territoires locaux – dont elle doit pourtant savoir qu'ils sont très différents les uns des autres –, sans aucunement prendre en compte leurs spécificités.</p> <p>La stratégie de relier entre eux des grands pôles économiques¹⁹ en oubliant les banlieues périphériques non desservies, revient à « arroser là où il pleut déjà » ; elle ne peut que renforcer les inégalités territoriales. Les moins-values sociales qui en découlent fatalement ne sont jamais calculées.</p> <p>Un volet « social » digne de ce nom devrait partir de l'analyse des besoins des populations locales et ensuite procéder à la construction d'une offre de transports « sur mesure » qui réponde à ces besoins, très différents entre le bassin aisé structuré par les pôles très riches en emplois de Boulogne-Billancourt/Issy-les-Moulineaux et la zone déshéritée de Clichy-Montfermeil/Sevran. Ou encore l'agglomération de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines, contrastant avec les communes-dortoirs de la Vallée de l'Orge comme Morsang, Savigny, Épinay, Saint-Michel ou encore Juvisy-sur-Orge. Cette pluralité de besoins ne peut être comblée par une offre identique sur l'ensemble de la métropole du Grand Paris.</p> <p>Dans le même registre, la ligne 17 Nord ne serait d'aucune utilité pour la population de l'est du Val d'Oise, cinq gares sur six ne desservant aucun habitant dans un rayon de 800 m. Sa traversée du Triangle de Gonesse serait aberrante, l'habitat y étant interdit en raison du bruit des avions en provenance ou à destination des aéroports du Bourget et de Roissy CDG et la gare se situerait à plus de 2 km des premières habitations. Puisqu'il s'agit de plateformes fréquentées par des usagers très différents (aéroport d'affaires et aéroport tous publics, respectivement), les relier entre eux par un transport capacitaire ne correspond à aucune demande : les utilisateurs des jets privés n'ont pas besoin d'aller à Roissy ou s'ils y allaient ce ne serait pas par le métro (ces 13 km peuvent même être franchis en avion !) et les passagers aériens de Roissy n'ont pas davantage besoin de se rendre au Bourget ; ils vont par ailleurs disposer du CDG Express pour gagner Paris directement.</p> <p>Cette ligne partage avec celle qui devrait relier Saclay à Versailles (tronçon ouest de la ligne 18) la particularité de traverser des terres agricoles, qui plus est parmi les meilleures de la planète²⁰. Si une telle configuration n'existe nulle part au monde pour un métro, c'est que la préservation d'une zone agricole n'est pas compatible avec la présence d'une infrastructure de transport lourd²¹. Ces champs – qui constituent par ailleurs un espace de respiration fort apprécié des habitants – seraient donc tôt ou tard voués à une urbanisation massive, malgré la protection dont elles bénéficient aujourd'hui. Cela pèserait sur l'autonomie alimentaire francilienne, qui ne dépasse pas trois jours.</p> <p>Pour cette ligne 18 « au milieu de la pampa »²² – avec une section de 7 km sans arrêt, chose inédite pour un métro –, aucune analyse des caractéristiques précises de la main-d'œuvre locale et de ses comportements correspondants en matière de déplacements n'a précédé ce projet de métro, destiné à relier entre eux trois pôles d'emplois : Orly, Massy-Palaiseau et Saint-Quentin en Yvelines/Versailles. Ceux-ci ont très peu de rapports entre</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires																																																												
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.																																																												
																	<p>eux, ce que reflète la disparité entre leurs typologies d'emplois très spécifiques (graphique ci-dessous).</p> <p>L'EMPLOI PAR FAMILLES PROFESSIONNELLES - ORLY, MASSY, VERSAILLES</p> <table border="1"> <caption>L'EMPLOI PAR FAMILLES PROFESSIONNELLES - ORLY, MASSY, VERSAILLES</caption> <thead> <tr> <th>Famille Professionnelle</th> <th>Orly (%)</th> <th>Massy (%)</th> <th>Versailles (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Services Prox</td><td>8,9</td><td>11,9</td><td>10,7</td></tr> <tr><td>Santé, Act Soc</td><td>3,5</td><td>6,7</td><td>10,1</td></tr> <tr><td>Prestat* Intell</td><td>7,4</td><td>5,5</td><td>5,5</td></tr> <tr><td>Transports-Log</td><td>7,5</td><td>5,4</td><td>32,5</td></tr> <tr><td>Gestion</td><td>20,1</td><td>9,6</td><td>9,6</td></tr> <tr><td>Fabrication</td><td>4,7</td><td>4,7</td><td>4,7</td></tr> <tr><td>Entretien- Répar</td><td>8,1</td><td>8,1</td><td>8,1</td></tr> <tr><td>Educ Formation</td><td>4,7</td><td>2,4</td><td>2,4</td></tr> <tr><td>Distribut*</td><td>6,0</td><td>4,5</td><td>4,5</td></tr> <tr><td>Cult Loisirs</td><td>1,7</td><td>1,7</td><td>1,7</td></tr> <tr><td>Concept* Rech</td><td>11,2</td><td>1,3</td><td>1,3</td></tr> <tr><td>Comm Inter-entr</td><td>8</td><td>3,2</td><td>3,2</td></tr> <tr><td>BTP</td><td>4,1</td><td>4,1</td><td>4,1</td></tr> <tr><td>Admnis publ.</td><td>5,2</td><td>27,0</td><td>7,9</td></tr> </tbody> </table> <p>J. LORTHIOIS - fév 2022 Source : INSEE 2018</p> <p>En conséquence, l'analyse des déplacements révèle que les flux entre les trois pôles sont 21 fois moins nombreux que ceux à l'intérieur de ces pôles.</p>	Famille Professionnelle	Orly (%)	Massy (%)	Versailles (%)	Services Prox	8,9	11,9	10,7	Santé, Act Soc	3,5	6,7	10,1	Prestat* Intell	7,4	5,5	5,5	Transports-Log	7,5	5,4	32,5	Gestion	20,1	9,6	9,6	Fabrication	4,7	4,7	4,7	Entretien- Répar	8,1	8,1	8,1	Educ Formation	4,7	2,4	2,4	Distribut*	6,0	4,5	4,5	Cult Loisirs	1,7	1,7	1,7	Concept* Rech	11,2	1,3	1,3	Comm Inter-entr	8	3,2	3,2	BTP	4,1	4,1	4,1	Admnis publ.	5,2	27,0	7,9
Famille Professionnelle	Orly (%)	Massy (%)	Versailles (%)																																																																										
Services Prox	8,9	11,9	10,7																																																																										
Santé, Act Soc	3,5	6,7	10,1																																																																										
Prestat* Intell	7,4	5,5	5,5																																																																										
Transports-Log	7,5	5,4	32,5																																																																										
Gestion	20,1	9,6	9,6																																																																										
Fabrication	4,7	4,7	4,7																																																																										
Entretien- Répar	8,1	8,1	8,1																																																																										
Educ Formation	4,7	2,4	2,4																																																																										
Distribut*	6,0	4,5	4,5																																																																										
Cult Loisirs	1,7	1,7	1,7																																																																										
Concept* Rech	11,2	1,3	1,3																																																																										
Comm Inter-entr	8	3,2	3,2																																																																										
BTP	4,1	4,1	4,1																																																																										
Admnis publ.	5,2	27,0	7,9																																																																										

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires																
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.																
																	<p style="text-align: center;">Où travaillent les actifs des 3 pôles qui seraient desservis par la ligne 18 ?</p> <p style="text-align: right;">J. LORTHOIS –2021 Source : INSEE 2016</p> <p>Le diagramme illustre la répartition des emplois occupés en interne (cœur) et sur glace (anneau externe) pour trois pôles : Versailles-Montigny-Guyancourt (108 000 emplois), Massy-Palaiseau (44 800 emplois) et Orly-Cœur de Pôle (35 200 emplois). Les données sont les suivantes :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Pôle</th> <th>Emplois occupés en interne</th> <th>Emplois sur glace</th> <th>Emplois totaux</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Versailles –Montigny-Guyancourt</td> <td>20 398</td> <td>17 031</td> <td>37 429</td> </tr> <tr> <td>Massy –Palaiseau</td> <td>8 941</td> <td>17 29</td> <td>26 230</td> </tr> <tr> <td>Orly –Cœur de Pôle</td> <td>3 557</td> <td>3 96</td> <td>7 517</td> </tr> </tbody> </table> <p>Les échanges entre pôles sont : Versailles → Massy (816), Versailles → Orly (335), Massy → Orly (320), Orly → Versailles (75), Orly → Massy (147).</p> <p>Le pôle de Roissy a supprimé 20 400 emplois de 2008 à 2020, en raison de gains de productivité considérables, liés notamment à la mécanisation des services aux passagers. Le pôle d'Orly (28 000 emplois en 2016) va selon certaines estimations réduire de moitié ses postes de travail... Faut-il améliorer l'accès pour les chômeurs à des pôles qui licencient ? Il serait sans doute plus judicieux d'utiliser l'argent public pour mettre en place une reconversion massive de la main-d'œuvre locale vers des filières de grande utilité sociale (santé, éducation-formation, services de proximité, services publics, économie sociale et solidaire...) ou de transition écologique (économies d'énergie, isolation des logements, matériaux de construction biosourcés, économie circulaire, agriculture soutenable et alimentation, transports de proximité, etc.), qui ont pour caractéristique commune de recruter dans un périmètre de proximité, réduisant les besoins de transports lourds.</p> <p>Résultat global : des orientations aberrantes et contre-productives</p> <p>Le fond du problème est sans doute un cruel manque de prise de conscience des enjeux climatiques associé à une approche incohérente en matière d'urbanisme et de social. Les liens systémiques entre transports et aménagement sont méconnus, tout comme les phénomènes de dynamique urbaine. Les évaluations socio-économiques s'affranchissent de tout diagnostic territorial, qui aurait mis en rapport l'offre économique avec la demande sociale. En conséquence, on échafaude des doctrines fondées sur des concepts erronés, illusoire tout autant que restrictifs.</p>	Pôle	Emplois occupés en interne	Emplois sur glace	Emplois totaux	Versailles –Montigny-Guyancourt	20 398	17 031	37 429	Massy –Palaiseau	8 941	17 29	26 230	Orly –Cœur de Pôle	3 557	3 96	7 517
Pôle	Emplois occupés en interne	Emplois sur glace	Emplois totaux																														
Versailles –Montigny-Guyancourt	20 398	17 031	37 429																														
Massy –Palaiseau	8 941	17 29	26 230																														
Orly –Cœur de Pôle	3 557	3 96	7 517																														

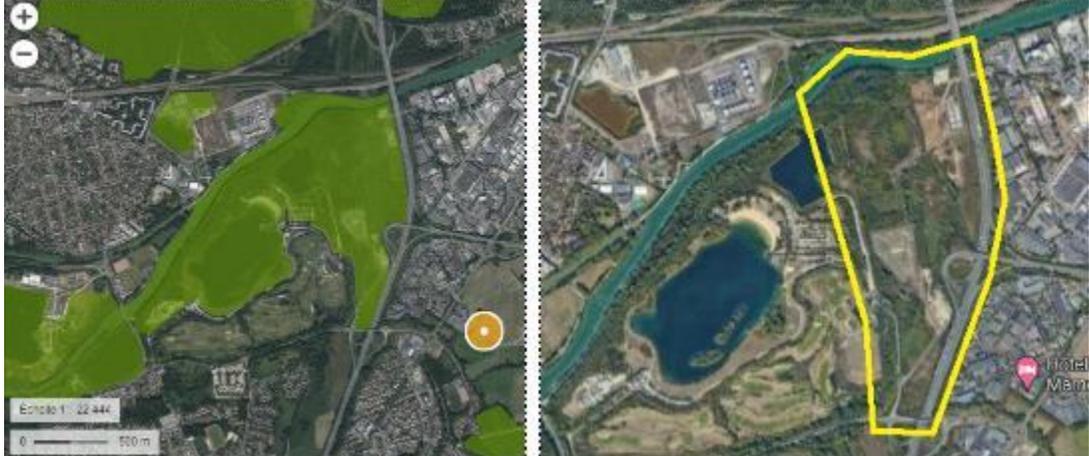
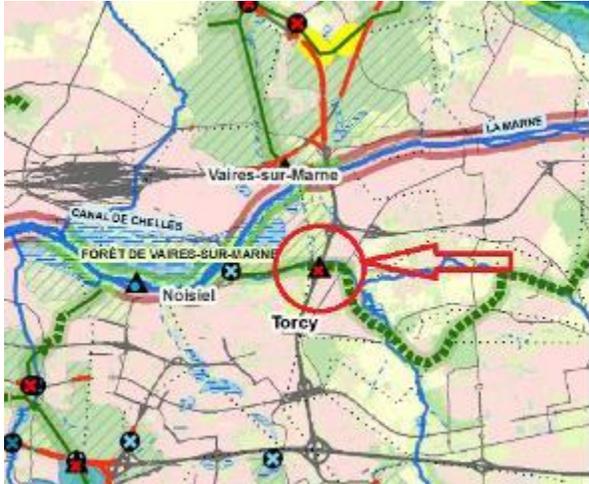
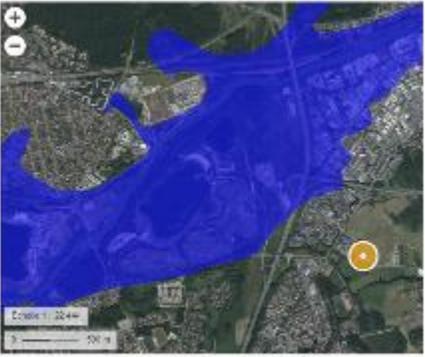
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>Une ardente obligation de changer de braquet Le rapport publié par la Cour des comptes le 12 mars 2024 alerte avec insistance sur l'insuffisance de la prise de conscience des enjeux climatiques, aussi bien au niveau de l'État que des collectivités territoriales. Car il s'agit de faire face à un double défi : à la fois réduire les émissions de gaz à effet de serre pour freiner l'ampleur du dérèglement et prendre des mesures d'adaptation aux impacts et dégâts actuels et futurs. Dans ce contexte, revoir d'urgence l'utilité des investissements et leur affectation s'impose dans tous les domaines, notamment celui des transports et de l'aménagement du territoire. Nous considérons que les orientations du SDRIF-E sont bien trop timorées, révisant à la marge celles du SDRIF de 2013, et ne répondent pas aux défis présents. C'est pourquoi, au terme de notre analyse de la politique de transports dans le cadre du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France, nous émettons un avis TRÈS DÉFAVORABLE à ce projet de SDRIF-E. 1 Notons que la SGP a été renommée « Société des grands projets »... 2 Selon les statistiques de l'Enquête globale transport (EGT) de 2020 pour la période 2010-2019. 3 Mises en carte dans Les écueils du Grand Paris Express, Jacqueline Lorthiois & Harm Smit, Métropolitiques, juin 2019. 4 Quartier central des affaires, regroupant les 1er, 2ème, 8ème, 9ème, 16èmes et 17èmes arrondissements parisiens. 5 La Défense élargie : les villes de Nanterre, Puteaux et Courbevoie, auxquelles on adjoint Neuilly-sur-Seine et Rueil-Malmaison. 6 L'article Ligne 17 Nord, intox 4 - A la recherche des "gains de temps" perdus de Jacqueline Lorthiois (avril 2022), montre que les gains de temps escomptés par la SGP pour la ligne 17 Nord sont largement fictifs. Une démonstration similaire pour la ligne 18 est fournie dans l'article Ligne 18 - le mythe du métro qui ferait gagner du temps, publié par COLOS à la même époque. 7 Les aventures du Grand Paris Express, Jean-Michel Roux, Tous urbains, n° 22, p. 18-19, juin 2018. 8 Villejuif, futur « hub » de connexion des lignes 14 Sud et 15 Sud, en présente un exemple : Immobilier : à Villejuif, les prix explosent autour des futures gares du Grand Paris Express, Anne-Laure Abraham, Le Parisien, mars 2021. 9 Temps de déplacement et structures urbaines, Alain Bieber, in : B. Duhem et al. (éds.) Villes et transports, Actes du séminaire Tome 2, Plan urbain, Direction de l'architecture et de l'urbanisme, p. 277-281, 1995. Voir aussi l'Histoire de la notion de mobilité du sociologue Vincent Kaufmann (mars 2021). 10 Extrait de Grand Paris – sortir des illusions, approfondir les ambitions, Marc Wiel & Jean-Pierre Orfeuill, éd. Scrineo, 2012. 11 Jacqueline Lorthiois, Pour une approche quadrant en Île-de-France, https://j-lorthiois.fr/pour-une-approche-quadrant-en-ile-de-france-2/. 12 La ville de Saint-Denis (93) est un exemple parlant de ville dissociée, on y trouve deux fois plus d'emplois que d'actifs, mais pour l'essentiel les actifs locaux vont travailler ailleurs et les emplois locaux sont occupés par des cadres supérieurs parisiens, tandis que (selon les chiffres de l'INSEE de 2019) le taux de chômage y est de 22%, pire qu'à Sevran (21 %), une des villes les plus pauvres de France. 13 On touche ici au mythe du gain d'accessibilité à l'emploi, le pendant spatial de celui du gain de temps dans la mesure où le gain peut paraître plausible à première vue, mais ne résiste pas à une analyse approfondie. Dans son article Bêtisier du Grand Paris Express : l'imposture de l'accessibilité à l'emploi (juin 2022), Jacqueline Lorthiois</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>décortique neuf cas de figure, sur trois territoires franciliens différents, pour montrer que les gains d'accessibilité sont soit factices, soit inutiles faute de demande.</p> <p>14 Cette démarche mentale erronée sous-tend également le raisonnement sur le gain de temps évoqué plus haut. Dans le domaine économique, les économistes néo-classiques font la même erreur en calquant le comportement collectif sur le comportement des individus sans tenir compte qu'ils sont en concurrence sur le marché. Cette méprise est mise en évidence par l'économiste Steve Keen dans son livre Debunking Economics : The Naked Emperor of the Social Sciences (Zed Books, 2001, mis à jour en 2011), publié en français sous le titre L'imposture économique (Les Éditions de l'Atelier, 2017).</p> <p>15 Ce fétichisme des infrastructures est « une constante de la République » selon Yves Crozet, économiste des transports. Il est aussi exprimé avec force dans l'article L'amour sans limite de nos élus pour le rail de Jean-Pierre Orfeuil (mai 2023), qui aurait pu s'intituler « Quand on aime, on ne compte pas » ...</p> <p>16 En Espagne, la présence d'un excellent réseau routier et autoroutier et du réseau de lignes à grande vitesse le plus étendu d'Europe ne protège nullement le pays d'une crise économique. Le généreux dimensionnement des infrastructures de transport n'est pas un substitut à un appareil de production trop peu diversifié et trop centré sur le bâtiment.</p> <p>17 Ainsi; lors du colloque « Les grandes métropoles et la croissance économique » du 14 et 15 janvier 2016 à Paris, organisé par France Stratégie et la SGP, l'économiste Gilles Durantou, alors membre du « Conseil scientifiques des économistes » de la SGP, rapportait que la SGP avait commandé une étude sur l'influence du GPE sur le développement économique et que celle-ci n'avait pas produit les résultats escomptés.</p> <p>18 Pour un développement détaillé de ces notions, se reporter aux Concepts généraux présentés par Jacqueline Lorthiois.</p> <p>19 Rappelons au passage que l'interconnexion de pôle d'emploi par des liaisons rapides est contre-productive, puisque les déplacements entre lieux de travail ne représentent que 3 % du trafic total, tandis que ces liaisons créent un formidable appel d'air pour d'autres types de déplacements, notamment ceux entre lieux de résidence et de travail.</p> <p>20 De l'avis de François Ramade, professeur émérite d'écologie de l'université Paris-Saclay. Grâce à leur configuration géologique, ces champs n'ont jamais besoin d'arrosage, même en période de canicule.</p> <p>21 En moyenne, le métro parisien affiche une « vitesse commerciale » d'environ 26 km/h et s'arrête tous les 580 m ; c'est un transport lent en zone très dense. En comparaison, un « métro à la campagne » comme la ligne 18 est prévu pour une vitesse commerciale d'environ 65 km/h et la distance moyenne entre gares devrait avoisiner 3,9 km. C'est un transport rapide en zone très peu dense, avec une section Saclay-Guyancourt de plus de 7 km sans arrêt, du jamais vu pour un métro. Si ce tronçon ouest devait se réaliser, il ne trouverait pas la clien-tèle le rendant économiquement viable, ce qui entraînerait le rajout de gares intermédiaires, inéluctables cataly-seurs d'urbanisation.</p> <p>22 Expression utilisée par Jean-Marc Jancovici au cours d'une présentation devant une commission du Sénat en 2012 – « métro au milieu de la pampa », « délire complet », « gaspillage d'argent public, total », « peut-être une bonne idée en 1930, anachronique aujourd'hui » –, qui reste d'actualité.</p>
Mail 7588	X		X										X				<p>Clara (Anonyme) de Chanteloup-les-Vignes, a écrit : Ce SDRIF-E est à revoir car les cartes sont incohérentes avec la réalité du territoire. En effet les pastilles sont parfois placées à des endroits ne correspondant à la nature du terrain. Comme sur Achères et Carrières Sous Poissy vous mettez sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3 des pastilles de création d'espace vert alors que ce sont déjà des</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	espaces verts, mais que vous avez prévu d'y faire passer la 2x2 voies, RD30-RD190, à plus de 44.000 v/j. De plus dans les Yvelines, et particulièrement à Achères où le projet RD30-RD190 prévoit d'installer des murs anti-bruit de 4m de hauteur, nous subissons des crues de plus en plus nombreuses et la crue centennale date déjà de plus de 110 ans. La Cour des comptes dénonce, dans un rapport publié le 17 novembre 2022, la prise en compte insuffisante du risque de crue majeure de la Seine en Île-de-France. Elle appelle les différents parties prenantes, Etat, collectivités territoriales et opérateurs de réseaux, à se fixer des objectifs ambitieux et coordonnés pour réduire ce risque. Comment ce projet peut-il être proposé en enquête publique "loi sur l'eau" alors que son impact sur les crues est largement minimisé. Le plan Seine 2007-2013, qui devait garantir la réciprocité des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et de prévention des inondations, n'a en effet pas été renouvelé, malgré un bilan très mitigé sur les actions menées. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.
Mail 7589														X			Mme Marie FISCHER de Eaubonne, a écrit : Alimentation Le dossier donne la part belle à la "réindustrialisation", or les produits industriels ne se mangent pas...Elle bénéficie d'un chapitre dédié et est mentionnée tout au long du dossier. Où est le chapitre sur l'autonomie alimentaire ? Comment allons manger en 2040 ? Les scientifiques sont unanimes : il faut tendre vers des circuits bio et courts. => Cela veut dire qu'il faut arrêter les projets écicides sur les terres de Gonesse, Saclay, sans parler du nième Golf à Herblay... Avec la hausse du prix des carburants et des engrais et leur limitation pour des questions climatiques, l'agriculture va transitionner et représenter une source de création d'emploi importante.
Mail 7590							X										Sandrine (Anonyme) de Magnanville, a écrit : Opposition à ce projet Je rejoins l'avis de l'association de Magnanville pour vous faire part de mon désaccord avec ce projet.
Mail 7591			X					X									Mme Christine LYRAUD de Solliès-Pont, a écrit : Non à l'A 104 bis Arrêtons d'augmenter le trafic routier. Il est grand temps de favoriser le train et les transports en commun. Non à l'artificialisation forcée des sols et à son impact environnemental maximum.
Mail 7592											X						Mme Marie-José ROSSI-JAUEN de Beynes, a écrit : Contribution FNE 78 : complément OR 52à59 et 11et 19 Si nous souscrivons aux objectifs de résilience en matière de développement d'Energie bas carbone renouvelables, d'exploitation des ressources locales et de recyclage des matériaux, il importe de se montrer vigilant et de renforcer les prescriptions à intégrer dans les PLU et SCOT sur : <ul style="list-style-type: none"> • L'installations de fermes agrivoltaïques qui ne doivent pas se substituer à des espaces agricoles mais utiliser au mieux toitures, parking et friches industrielles • L'installation de méthaniseurs et le contrôle des cultures d'approvisionnement • L'installation d'éoliennes sur les points hauts. • L'installation de plate-forme de stockage des matériaux recyclables

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7593			X		X												-l'exploitation des carrières en zone forestière, agricole et bord de Seine qui doivent se faire avec le souci d'une intégration paysagère, la protection contre les nuisances (éloignement suffisant des habitations, prise en compte du ruissellement, impact sur la faune) en concertation avec la population locale Françoise (Anonyme) de Deuil-la-Barre, a écrit : Je suis contre la construction du BIP car : Cela augmentera la pollution de l'air et la pollution sonore, alors que nous subissons déjà les avions. Cela apportera une quantité astronomique de camion qui traversera nos villes. Cela ne fluidifiera pas la circulation puisqu'un nombre considérable de véhicules qui actuellement ne passe pas par ici viendront s'ajouter au trafic local. Comme toujours une nouvelle route amène toujours un grand apport de population, donc un bétonnage accru de nos villes pour créer toujours plus de logements. La côte de Deuil poumon vert de nos quartiers que nous utilisons pour régulièrement pour la promenade sera détruite. Notre cadre de vie sera considérablement affecté.
Mail 7594			X		X												Mme Danielle GOUMAIN de Neuville-sur-Oise, a écrit : Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrézy, île si riche en faune ornithologique. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 7595			X		X							X	X				M. Regis GUERIN de Saint-Thibault-des-Vignes, a écrit : SAINT-THIBAUT DES VIGNES / OUEST A104 Sur la commune de Saint-Thibault-des-Vignes (77) la zone A104 Ouest "coincée" entre la zone industrielle de Saint-Thibault et la base de loisirs de Torcy est un espace de biodiversité présent et en devenir. Les cartographies montrent un grand intérêt écologique majeur : - un bois qui est déjà une réserve de biodiversité (au nord-ouest le long du bord de Marne). - un bord de Marne à préserver de toutes activités industrielles. - une grande zone humide (l'ensemble du terrain est sous risque d'inondation suivant le site Géoportail). - une continuité écologique (surtout par une trame bleue) depuis la forêt de Ferrières vers la Marne par l'intermédiaire des ruisseaux de la Brosse et de la Gondoire. - suivant la cartographie Géoportail, ce secteur est en ZNIEFF type 1 et type 2 au titre des espaces protégés - une mare (contre l'échangeur A104), mare qui est en lien avec la Marne par un ru. De plus, le SRCE (2013) pointe une rupture de la trame verte qui argumente dans le sens de l'intérêt écologique. Et sur tous ces points je suis en total accord avec le SDRIF-E de préserver entièrement cet espace naturel. Mais par contre je ne suis pas du tout d'accord avec le projet de l'OAP5 de la commune de Saint-Thibault des Vignes et je ne suis pas d'accord aussi avec la CAMG pour regrouper sur ce secteur, à fort intérêt écologique, des activités plus ou moins proches d'une vertu environnementale et écologique. (Voir P.J. lettre information 5 OAP) . Actuellement sur cet espace et mis à part les éléments à caractère écologiques, il y a : - une aire d'accueil de 30 places pour les gens du voyage - une aire de grand passage pour les gens du voyage (activité suspendue pour le moment) - une servitude pour les lignes électriques

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>- une servitude pour une conduite de gaz Le projet de l'OAP5 prévu par la commune de Saint-Thibault y prévoit encore de nombreuses activités complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un parc photovoltaïque : la CAMG doit être productrice d'énergie (CAMG : communauté d'agglomération de Marne & Gondoire) avec intégration d'une activité d'éco pâturage sous les panneaux solaires. - un site de compostage (compostage de déchet vert ? de bio déchet ?) avec un parc de stationnement des bennes O.M. du Sietrem - une installation technique pour le fret sur les berges de la Marne - une aire de repos et de stationnement d'attente pour les transporteurs en livraison dans la zone industrielle - la création d'un axe routier doublé par une voie cyclable pour traverser cette zone - des terrains familiaux pour les gens du voyage. <p>Il est complètement incohérent de faire cohabiter des populations dites de passage, voir sédentaires avec les terrains familiaux et de les exposer aux désordres suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les nuisances sonores de circulation de l'A104 et du RD10p qui sont des axes routiers majeurs - les nuisances sonores de la zone industrielle tout proche : incinérateur, centrale à béton, passage de camion sur le futur axe traversant le secteur A101 Ouest- les nuisances olfactives : mâchefers du Sietrem, gaz d'échappement de la circulation automobile et poids lourds, une activité de pressing industriel - les pollutions : rejet de perchlorate (même si cela reste dans les normes), les particules des fumées du Sietrem (même si cela reste dans les normes), les GES émis par les différentes circulations, les lignes de distribution électriques (malgré qu'il n'est pas réellement prouvé que cela engendre des nuisances sur la santé) <p>De plus sur ce secteur A104 ouest, le barreau routier A104 aurait dû servir de barrière à l'arrêt d'implantation de logements (les caravanes restent pour les gens du voyages leur logement). L'aire d'accueil de 30 places n'aurait jamais dû être construite là où elle est !</p> <p>En conclusion, j'abonde dans le sens où le SDRIF-E caractérise cette parcelle A104 ouest comme un espace vert et de loisirs d'intérêt régional.</p> <p>Il est plus que de bon sens de faire de cet endroit un lieu apaisé conformément au SDRIF-E et surtout ne pas accorder de dérogation pour y faire tout ce qui ne serait pas cohérent avec cet environnement naturel.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>ZNIEFF à gauche et emplacement du projet à droite</p>   <p>SRCE À gauche et zone inondable À droite</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	L'observation comporte également la copie de l'OAP 5 OUEST A104 du PLU de Saint Thibault-les-Vignes qui est difficilement lisible.
Mail 7596																	M. Eric PRELY de La Queue-en-Brie, a écrit : Doublon Mail 7582
Mail 7597			X														Liliane (Anonyme) de Drancy, a écrit : Metro en centre ville de Drancy Drancy est une ville agréable à vivre mais accéder à Paris exige plusieurs moyens de transport (bus+rer ou bus+métro dans une autre commune). Une station de métro en centre-ville permettrait à Drancy ainsi qu'aux communes avoisinantes de se rapprocher de Paris pour le travail, ou les loisirs.
Mail 7598			X	X													Marie (Anonyme) de Deuil-la-Barre, a écrit : Avis contre le projet du bip Il y a déjà tellement de constructions et de route en île de France, deuil la barre est encore épargnée même si on entend les avions toute la journée. Ne serait-il pas mieux de privilégier les transports en commun ? Est-ce que toute l'île de France doit ressembler à un tas d'immeubles remplis d'embouteillages comme Epinay Villetaneuse ou la seine St Denis ? Ces environnements urbains sont sans âme et aliénants. Mon message vous semblera sûrement culcul mais pouvez-vous pour une fois laisser une zone à-peu-près boisée et aérée ? Est-ce que le but ultime est de toujours rentabiliser au maximum et entasser les gens comme des boîtes de conserves entre des voies rapides ? Les êtres humains ne sont pas faits pour vivre comme des chiens dans un chenil. Les risques d'inondations dus aux sols imperméables, l'absence d'arbres et de terres pour retenir l'eau, la multiplication de problèmes de sécurité et de propreté dus à la surpopulation urbaine ... Évitez de transformer ma ville en échangeur à quatre voies s'il vous plaît.
Mail 7599			X										X				M. Marie-Noëlle LANGLOIS de Granville, a écrit : Idem Mail 7588
Mail 7600	X		X	X		X								X			M. Jean-François VINCENT de Montgeron, a écrit : Remarques à propos du projet HAROPA-Pont et de l'aménagement de la Saussaie des Gobelins (commune de Vigneux-sur-Seine) Table des matières de cette contribution (fichier joint) : - Un projet de port et de site industriel dans une zone verte en bord de Seine. - Des cartes qui paraissent contradictoires- Observation à propos des cartes du SDRIF-E - Un paysage des bords de Seine menacé par le projet - La Saussaie des Gobelins, une zone d'intérêt écologique qui serait malmenée - Une zone agricole de plusieurs dizaines d'hectares à préserver - Un projet qui aggraverait les pollutions sonores et lumineuse - Des projets en contradiction avec des efforts de renaturation en cours tout près de la Saussaie des Gobelins - Une grande incertitude concernant la desserte routière vers la Saussaie des Gobelins, et la circulation routière déjà très difficile dans les environs - Quel est la position du SDRIF-E sur le lien entre le projet de port et celui de franchissement de la Seine ? - Beaucoup d'incertitudes - Le SDRIF-E porte une vision d'ensemble problématique Un projet de port et de site industriel dans une zone verte en bord de Seine.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>La carte 2 du SDRIF-E prévoit qu'une cinquantaine d'hectares en bord de Seine, dans la commune de Vigneux-sur-Seine, secteur de la Saussaie des Gobelins et de l'Ile brune et face à la pointe Sud de la commune d'Ablon (qui se trouve à 150 mètres sur l'autre rive de la Seine), pourraient accueillir un « site multimodal » et de « développements industriels d'intérêt général ». Ces installations dépendraient de la réalisation d'un port fluvial.</p> <p>La zone, à l'heure qu'il est, est occupée par des terres agricoles et par des zones de broussailles, de roselières, de petits bois et de chemins de terre. Elle comporte également au Nord un petit bras artificiel de la Seine de plusieurs centaines de mètres (nommée darse ci-dessous) qui communique avec la fosse Montalbot. Cette zone perméable et basse est un secteur d'expansion de la Seine en cas de crue. Elle est considérée comme une zone d'intérêt écologique. C'est également un paysage agréable, face à la ville d'Ablon, et une partie du panorama de la Seine depuis le chemin des écluses d'Ablon.</p> <p>Les indications portées sur la carte du SDRIF-E correspondent au projet « HAROPA-Port ». HAROPA, établissement public d'Etat sous la tutelle du ministère de la Transition Ecologique, possède depuis 1994 107 hectares en ce lieu. Il a depuis lors l'intention d'exploiter la zone, sans avoir pu passer à l'acte jusqu'à présent. La prise de conscience collective de la catastrophe écologique en cours a conduit beaucoup d'opérateurs à revoir leurs projets, et c'est le cas d'HAROPA : les schémas des années 1990 qui occupaient toute la zone semblent avoir laissé la place à une installation qui n'en utiliserait que la moitié environ, le reste étant promis à la renaturation. Une partie de ces installations serait consacrée à la production d'hydrogène, pour l'approvisionnement des bateaux.</p> <p>Dans le même secteur, un franchissement de la Seine est également envisagé depuis des années. Il est représenté par un double trait sur la carte 2 du SDRIF-E et partirait du Sud d'Ablon, pour rejoindre on ne sait trop comment la pointe Nord-Ouest de Montgeron, dans la zone du Réveil-Matin où se trouve l'échangeur de la N6. On peut penser que les deux projets sont interdépendants, mais ce n'est ni sûr ni clair. On est en tout cas obligé de prendre en compte ce franchissement éventuel pour réfléchir au sort de la Saussaie des Gobelins.</p> <p>Le projet qu'on nommera ci-dessous globalement HAROPA-Port par commodité appelle un certain nombre de remarques.</p>

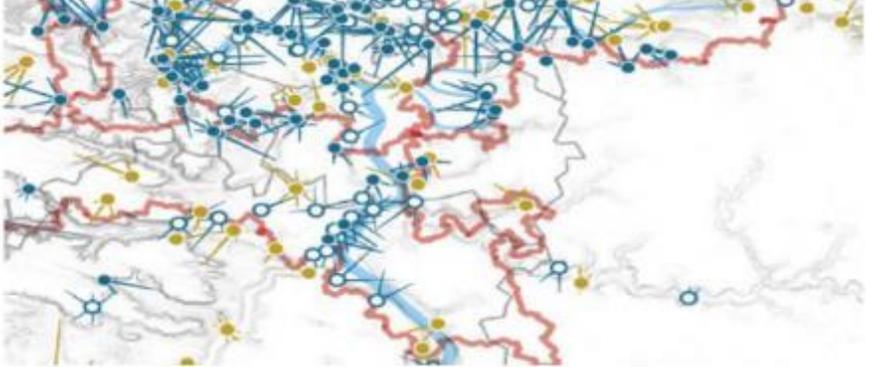
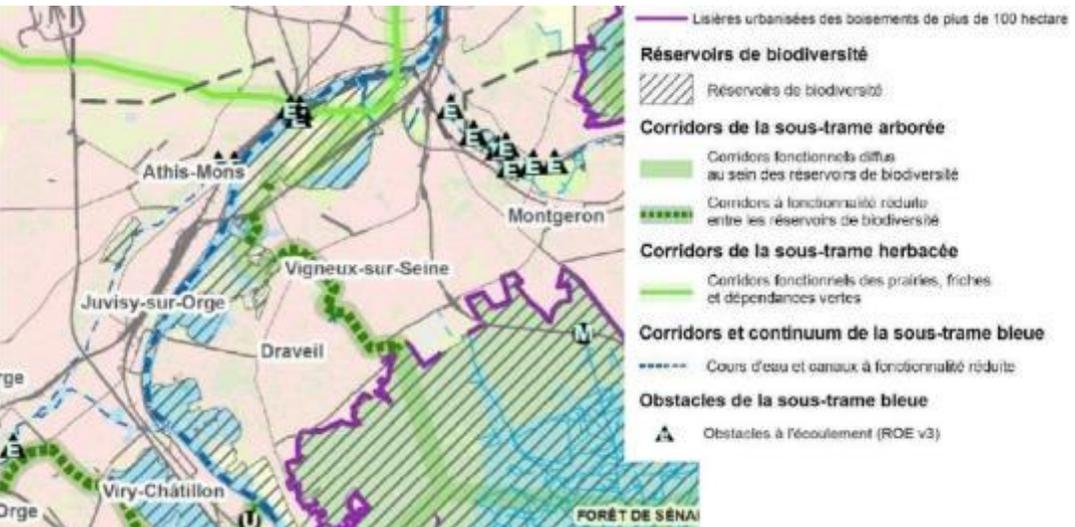
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p data-bbox="1081 994 1485 1026">Vue d'ensemble de la zone (plan IGN)</p> <p data-bbox="1081 1034 1507 1058">Des cartes qui paraissent contradictoires</p> <p data-bbox="1081 1058 2168 1102">La carte 3 du SDRIF montre que la zone de la Saussaie est largement dans le contour où on doit « sanctuariser l'armature verte », à l'exception d'une partie des terres agricoles en bord de Seine.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>RENFORCER ET VALORISER LE RÉSEAU DES ESPACES OUVERTS</p> <ul style="list-style-type: none"> Sanctuariser l'existant vert Créer de nouveaux espaces verts Valoriser les terres agricoles Établir des corridors écologiques régionaux Restaurer les forêts Mettre en œuvre des projets écologiques régionaux Mettre en œuvre des projets écologiques locaux Préserver le tissu urbain et acquiescer leurs bords <p>DÉVELOPPER LA NATURE EN VILLE</p> <ul style="list-style-type: none"> Créer un espace vert bleu et un espace de jeux d'été régional Favoriser le développement de la nature dans les zones d'habitat <p>PRÉSERVER DES RISQUES NATURELS</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone soumise à un risque d'inondation <p>Sdrif2023_arrete_Carte3.png</p> <p>Pourtant, la carte 2 du SDRIF dessine les icônes qui indiquent le pôle multimodal correspondant au port et aux activités industrielles en partie sur cette zone à sanctuariser (à moins qu'il ne faille imaginer que seules les terres actuellement cultivées seraient utilisées par les installations ?) :</p>

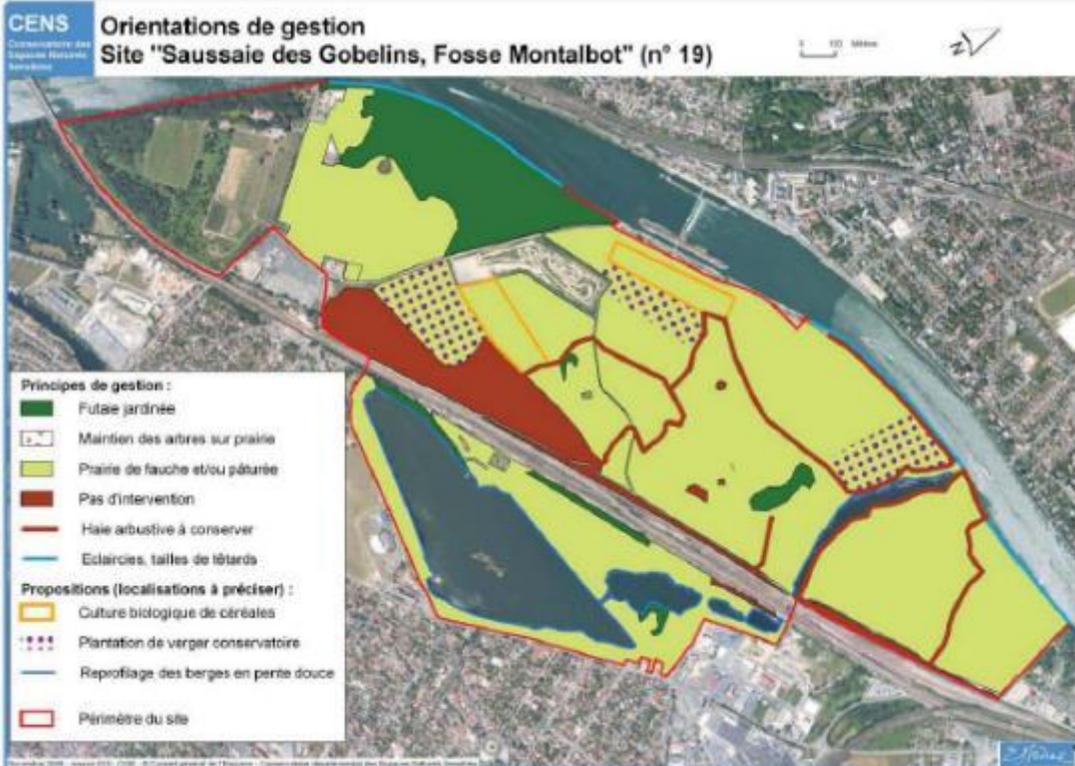
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p data-bbox="1086 877 2072 1181"> Nouvel espace d'urbanisation ● Secteur d'urbanisation préférentielle pastille entière ; demi-pastille ● Secteur de développement industriel d'intérêt régional pastille entière ; demi-pastille Préserver la fonctionnalité de la plateforme aéroportuaire Limiter la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare dans un rayon de 2 km ◆ ◆ Maintenir le site multimodal Plateformes portuaires, chantiers de transport combiné et tringles ; Autres sites ferroviaires ou bus/tramway implantés majoritairement en zone urbaine dense ◇ ◇ Créer le site multimodal ou renforcer le potentiel multimodal du site Plateformes portuaires, chantiers de transport combiné et tringles ; Autres sites ferroviaires ou bus/tramway implantés majoritairement en zone urbaine dense </p> <p data-bbox="1086 1197 2161 1268">En outre, HAROPA a fourni, en mars 2023, un schéma d'implantation qui a été présenté aux collectivités voisines et que la ville d'Ablon a mis en ligne sur son site. Cette représentation tout à fait schématique, dont on comprend bien qu'elle n'engage pas directement le SDRIF-E, laisse perplexe.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p data-bbox="1317 1008 1966 1034">http://www.ablon-sur-seine.fr/?Ablon-dit-NON-au-PORT-NON-au-PONT</p> <p data-bbox="1079 1056 2161 1129">En effet, les zones de développement qui sont envisagées sont en plein dans la zone verte à sanctuariser selon la carte 2 du SDRIF-E. Ce projet n'est pas compatible avec les cartes opposables. (Voir aussi sa description textuelle par HAROPA dans ce courrier au maire de Vigneux, le 16 juin 2023 :</p> <p data-bbox="1079 1136 2161 1177">http://www.ablon-sur-seine.fr/IMG/pdf/courrier_haropa_-_projet_de_port_16062023_.pdf qui ne semble pas laisser</p> <p data-bbox="1079 1184 2161 1209">de doute sur la contradiction entre les intentions d'HAROPA et la carte 3 du SDRIF-E.)</p> <p data-bbox="1079 1216 2161 1327">On doit donc constater pour commencer que l'information du public, que ce soit par les cartes opposables du SDRIF-E ou par l'information fournie par l'opérateur, est peu intelligible sinon contradictoire. Les cartes du SDRIF-E ne semblent pas tout à fait compatibles entre elles (encore une fois, sauf à considérer que seules les terres agricoles en bord de Seine seraient artificialisées), et le schéma d'HAROPA est tout à fait incompatible avec les cartes du SDRIF-E.</p> <p data-bbox="1079 1334 2161 1375">C'est dans cette obscurité, pour partie due aux documents du SDRIF-E eux-mêmes, que les remarques ci-dessous sont faites.</p> <p data-bbox="1079 1382 1541 1407">Observation à propos des cartes du SDRIF-E</p> <p data-bbox="1079 1414 2161 1455">On soulignera au passage que le fait que le SDRIF-E repose en partie sur plusieurs cartes, et non sur une seule, est source d'opacité et d'incohérences.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Cela ne manquera pas de poser des problèmes pour la suite lorsqu'il s'agira de mettre d'autres documents en cohérence avec ceux-là.</p> <p>Un paysage des bords de Seine menacé par le projet</p> <p>Ce secteur des bords de la Seine, depuis la ferme de Noisy au Sud jusqu'à l'Île brune au Nord, a connu diverses dégradations plus ou moins considérables au cours du XXe siècle (exploitation de sable durant la première partie du XXe siècle, puis remblaiement avant les années 60, et, dans les années 1990, accumulation de déblais issus de grands travaux d'excavation parisiens, zone abimée par l'installation de motocross, dépôts d'ordures en bord de route; travaux de tunnel actuellement en cours, qui impliqueront la réhabilitation des secteurs de chantier mais qui sont temporaires.) Pourtant le secteur est assez beau pour celui qui habite à proximité ou qui s'y promène. La passerelle de l'écluse d'Ablon par exemple offre sur lui un panorama agréable, et un vaste dégagement pour le regard.</p> <p>Des efforts ont d'ailleurs été faits pour améliorer l'allure des environs du secteur ou pour permettre à des écosystèmes riches de se reformer : zone de « compensation » des travaux du tramway T12, au Sud-Ouest; fosse Montalbot et sa réhabilitation, à l'Est.</p> <p>L'installation d'un port et d'une usine d'hydrogène dégraderait cet espace, qui offre à l'heure actuelle au regard un espace libre dont nous avons besoin. Il serait envisagé qu'une partie des installations atteignent 20 mètres de haut, ce qui veut dire qu'elles auraient une présence considérable dans le paysage très plat du lit de la Seine.</p> <p>De ce point de vue, le projet paraît difficilement conciliable avec de grandes orientations du SDRIF-E, notamment mentionnées dans le préambule du 1.1 COMPOSER L'ARMATURE VERTE DE LA RÉGION-NATURE DE DEMAIN et de l'OR1, et la section « VALORISER LES PAYSAGES ET LE PATRIMOINE BÂTI » (p. 36), notamment OR72</p> <p>« OR 72 Les documents d'urbanisme préservent et valorisent les grands paysages structurants, notamment les vallées de la Seine et ses affluents, leurs berges, les coteaux, les grands plateaux agricoles et boisés. Les belvédères devront être préservés sous forme d'espaces accessibles, aménagés, et leur vue protégée. »</p> <p>Le document 2_3_L_Evaluation_Environnementale_Strategique.pdf présente p. 71 une carte des belvédères dont la vue est à protéger qui prend en compte largement cette zone :</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>La Saussaie des Gobelins, une zone d'intérêt écologique qui serait malmenée Le secteur de la Saussaie des Gobelins est identifié comme réservoir de biodiversité dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) actuel.</p>  <p> <ul style="list-style-type: none"> — Lisières urbanisées des boisements de plus de 100 hectare Réservoirs de biodiversité <ul style="list-style-type: none"> ▨ Réservoirs de biodiversité Corridors de la sous-trame arborée <ul style="list-style-type: none"> — Corridors fonctionnels diffus au sein des réservoirs de biodiversité — Corridors à fonctionnalité réduite entre les réservoirs de biodiversité Corridors de la sous-trame herbacée <ul style="list-style-type: none"> — Corridors fonctionnels des prairies, friches et dépendances vertes Corridors et continuum de la sous-trame bleue <ul style="list-style-type: none"> — Cours d'eau et canaux à fonctionnalité réduite Obstacles de la sous-trame bleue <ul style="list-style-type: none"> ▲ Obstacles à l'écoulement (ROE v3) </p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>Il offre de grandes possibilités de régénération écologique grâce à la présence de la Seine, et au fait que la zone, qui n'est que très peu construite et habitée, présente des zones écologiquement assez diverses, avec beaucoup de possibilités d'interconnexions.</p> <p>On parle d'une cinquantaine d'hectares qui seraient artificialisés, ou plutôt qui seraient dénaturés à nouveau, si l'on pense qu'il y a quelques décennies ils ont été défoncés pour partie pour l'extraction du sable, avant d'être des lieux de dépôt de déblais jusqu'à une date récente : suppression d'espaces verts qui se sont déjà un peu reformés, destruction d'habitats variés pour la faune sauvage (roselière, fourrés, chemins de terre, zone agricole ouverte, zone humide de la darse au-dessous de l'Île brune.)</p> <p>Le projet de PLU de Vigneux, contesté par HAROPA le 18 mars 2021 dans un courrier intéressant (https://drive.google.com/file/d/1Obwxc7mucuYQiVqBC8bOUaLyI8mimjBg/view), prévoyait de classer toute la zone en zone naturelle. Il semble y avoir un conflit entre les intentions que la commune a affichées et les contraintes pour l'avenir que le SDRIF-E veut faire peser sur la zone (puisque le PLU devra être conforme au SDRIF-E.)</p> <p>Une zone agricole de plusieurs dizaines d'hectares à préserver</p> <p>La Saussaie porte une exploitation agricole de plusieurs dizaines d'hectares. Si on regarde une carte, on se rend compte de la rareté des assez grands espaces agricoles dans ce secteur. Sauf erreur, il faut faire dix kilomètres pour en retrouver à l'Est de Boussy-Saint-Antoine, à l'exception de deux parcelles dans les hauteurs de Villeneuve-Saint-Georges. Est-il raisonnable d'envisager de supprimer des espaces agricoles dans une zone de la région qui en a fort peu ?</p> <p>On a du mal à comprendre vers quoi pointe la "liaison agricole ou forestière d'intérêt régional" (grosse flèche verte) que la carte 2 semble faire aller jusqu'à la Saussaie des Gobelins. Voir plus haut les incertitudes sur la localisation des installations projetées, qui rendent ici encore difficile la compréhension.</p>  <p>On verrait avec plus de satisfaction sur cette zone la réalisation du projet dessiné en 2007 par le Conservatoire des espaces naturels sensibles :</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>Un projet qui aggraverait les pollutions sonores et lumineuses L'infrastructure prévue accroîtra la pollution sonore dans une zone qui est déjà très bruyante (du fait notamment des vols à très basse altitude en direction d'Orly.) Il est à craindre aussi qu'elle ne nuise à la trame noire. Ces impacts qui affecteraient la biodiversité seraient grandement accrus si le projet de franchissement de la Seine entre Athis-Mons et Vigneux voyait le jour.</p> <p>Des projets en contradiction avec des efforts de renaturation en cours tout près de la Saussaie des Gobelins Certaines actions de régénération sont en cours depuis peu dans les environs très proches :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zone de compensation des travaux du T12, au sud-ouest de la zone de la Saussaie

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zone de la fosse Montalbot, au Sud. <p>Il est difficile de comprendre comment la logique économique du développement portuaire pourrait prendre le pas, dans les années critiques pour la biodiversité où nous sommes entrés, sur la logique de réhabilitation du secteur que ces travaux semblaient avoir lancée.</p> <p>Une grande incertitude concernant la desserte routière vers la Saussaie des Gobelins, et la circulation routière déjà très difficile dans les environs</p> <p>La zone concernée par le projet n'est pour l'instant directement accessible pour un véhicule que par la petite route du bord de Seine qui se nomme chemin d'Ablon, et qui, provenant de la ferme de Noisy (tout près de la station de RER de Vigneux) se termine en cul-de-sac 600 mètres avant la darse qui sépare la Saussaie de l'île brune. Cette petite route ne pourrait pas servir au fonctionnement régulier des installations prévues, et encore moins aux travaux qui seraient nécessaires.</p> <p>L'opérateur semble envisager un accès à la zone par le Nord, à partir du carrefour du Réveil-Matin à Montgeron (voir le plan IGN ci-dessous, où la solution ne saute pas aux yeux.)</p>  <p>HAROPA a en effet affirmé dans un courrier aux municipalités impactées (http://www.ablon-sur-seine.fr/IMG/pdf/courrier_haropa_-_projet_de_port_16062023_.pdf) que son projet d'infrastructure n'était pas nécessairement lié à la réalisation d'un franchissement de la Seine¹.</p> <p>Pourtant, quand on connaît le secteur, on reste perplexe en lisant que « quelques aménagements » au niveau du carrefour du Réveil-matin (aménagements dont la nature et l'ampleur ne sont pas précisés) suffiraient à assurer l'accès au site.</p> <p>La Cour des comptes, en 2016, remarquait quant à elle que « le manque d'infrastructures routières [était] une des explications de la non-réalisation du projet de port de Vigneux »</p> <p>https://www.vie-publique.fr/files/rapport/pdf/164000521.pdf</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>De fait, la circulation dans ce secteur est notoirement saturée. On peine à comprendre comment un chantier considérable pourrait s'y dérouler sans emboliser complètement le secteur pendant les années de son déroulement ; puis comment les installations et leurs activités ne rendraient pas encore plus difficile la circulation sur la N6.</p> <p>Quelle est la position du SDRIF-E sur le lien entre le projet de port et celui de franchissement de la Seine ?</p> <p>Si l'installation voulue par HAROPA réclamait tout de même la réalisation d'un franchissement de la Seine (contrairement aux indications d'HAROPA dans le courrier déjà cité du 16 juin 2023), il faudrait considérer que les nuisances prévisibles en terme écologique et en termes de destruction paysagère seraient considérablement accrues. Mais on peut être très sceptique sur la mise en œuvre de ce franchissement, tant il paraît démesuré et dévastateur. Ce projet, comme les nombreux autres qui l'ont précédé au cours du XXe siècle, finira peut-être bien dans un tiroir.</p> <p>Quoi qu'il en soit, quel est le point de vue des auteurs du SDRIF-E sur cette question de l'accès routier à la zone ? On peine à le comprendre, alors qu'il s'agit d'une question qui semble assez cruciale. Selon le SDRIF-E, y a-t-il une relation nécessaire entre la réalisation des deux projets, ou la réalisation du port est-elle considérée comme possible indépendamment de la réalisation d'un pont ?</p> <p>La zone est difficile d'accès, et la question ne peut pas rester sans réponse sans que l'hypothèse d'un aménagement ambitieux du secteur ne paraisse très difficile à imaginer, à moins d'accepter qu'elle ne soit très nuisible pour les différentes communes impactées par les difficultés de circulation sur la N6, et sans doute particulièrement Villeneuve-Saint-Georges, Vigneux et indirectement Montgeron.</p> <p>Beaucoup d'incertitudes</p> <p>En l'état actuel de notre information, il est difficile de faire un bilan clair du coût environnemental et des nuisances des chantiers envisagés. On ne connaît pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le détail de l'implantation (sinon sous la forme de plans sommaires et qui se contredisent) • Les conséquences des installations sur le bassin d'expansion des crues, et les mesures de compensation qui seraient prévues (où ? avec quel impact ?) • Le détail des dégâts sur les biotopes • Le bilan carbone du chantier et celui de l'exploitation • Le niveau des nuisances du chantier pour les populations voisines, comme pour les espèces sauvages qui fréquentent la zone • Les travaux nécessaires pour assurer l'accès routier aux installations • Les conséquences en termes de circulation routière pour la zone, tant pendant les travaux que pendant l'exploitation du port et des installations industrielles. <p>Le SDRIF-E porte une vision d'ensemble problématique</p> <p>Un projet comme celui-ci ne devrait pas être envisagé hors de son contexte global.</p> <p>On comprend certes que le Schéma directeur est justement là pour ça. On admet aussi que certains aspects des installations envisagées ne sont pas incompatibles avec l'intérêt général : mieux vaut des péniches à l'hydrogène que des péniches au gasoil, mieux vaut aussi des transports fluviaux décarbonés (à supposer que l'hydrogène en question soit en effet décarboné lui-même, ce qui reste à garantir) que des transports routiers polluants.</p> <p>Néanmoins, la logique de développement qui est à l'œuvre dans cette zone ne semble pas présenter une grande cohérence avec un bon nombre des intentions affichées par le SDRIF-E :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Respect des continuités écologiques,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<ul style="list-style-type: none"> • Protection des paysages, • Economie de foncier, • Protection des capacités agricoles de la région, • Objectif de réduction de l'artificialisation... <p>On trouve dans ce projet particulier les limitations et les contradictions qui ont été reprochées à l'ensemble du projet du SDRIF-E.</p> <p>Beaucoup de bonnes intentions y sont affichées : c'est la preuve certes que la réalité de la catastrophe écologique en cours est admise par les auteurs et les responsables du projet de schéma directeur. Mais ces bonnes intentions sont contradictoires avec une logique qui, semble-t-il, n'est pas compatible par exemple avec l'objectif de Zéro Artificialisation nette.</p> <p>Le SDRIF-E fait en effet sortir l'Île-de-France du cadre de la loi ZAN de 2023 : la trajectoire proposée dans le SDRIF-E (- 20% en 2031 par rapport à la consommation de terres mesurée entre 2011 et 2020, puis - 20% en 2040, soit une consommation en 2040 de - 36% par rapport à la période de référence), ne permettra jamais d'atteindre l'objectif ZAN en 2050, et reste très loin de l'objectif intermédiaire de la loi de - 50% en 2031 par rapport à la période de référence. Or, il est urgent en Île-de-France plus qu'ailleurs de ralentir l'artificialisation nette pour préserver notre cadre de vie et préserver les terres agricoles. Rien ne justifie une telle dérogation à la loi. Cette trajectoire proposée dans le SDRIF-E est une hypothèse fondamentale qui doit être remise en cause.</p> <p>Plus globalement, c'est une logique de « croissance », qui n'a pas complètement pris acte de l'ampleur du désastre écologique. Dans une phrase on admet ce que la science nous a forcé à voir : l'effondrement effrayant de la biodiversité, le désastre climatique qui est là et s'amplifie, la destruction des paysages et du cadre de vie. Dans la suivante, on fait plus ou moins comme si tout cela n'était qu'un mauvais rêve, et que la société extractiviste et consumériste avait encore de l'avenir.</p> <p>Or, elle n'en a plus.</p> <p>Changer radicalement de logique ou courir droit à l'effondrement, c'est le choix que nous avons à faire aujourd'hui, s'il est encore temps d'en faire un.</p> <p>1 « ...nos premières études ont montré que l'accès routier existant au nord et relié à la RN6 au niveau du carrefour du « Réveil-Matin » pouvait, moyennant quelques adaptations, répondre aux besoins de la desserte routière du site, et qu'en aucun cas il n'était envisagé un accès par le secteur de la gare et donc la traversée du centre-ville de Vigneux. De ce fait, ce projet ne nécessiterait pas de franchissement routier de la Seine. »</p>
Mail 7601			X		X		X										<p><u>Stéphane (Anonyme) de Ablon-sur-Seine, a écrit :</u></p> <p>Opposition au projet industriel</p> <p>Habitant sur les quais d'Ablon sur seine, j'ai connaissance du projet industriel et d'usine de production d'hydrogène à Vigneux-sur-Seine. Le SDRIF-E présente également le projet de franchissement de la Seine, à proximité, entre Athis-Mons et Vigneux. Ce pont routier à 4 voies doit permettre d'alimenter en véhicules poids-lourds le port industriel (évaluation d'environ 1500 camions/jour supplémentaires sur le secteur).</p> <p>Ces projets auraient bien entendu des conséquences désastreuses en termes de nouvelles pollutions induites qu'elles soient sonores, aériennes ou visuelle pour les populations locales.</p> <p>De plus nous assisterions à la destruction du dernier paysage naturel du secteur et d'une zone protégée sur les bords de seine en Ile de France. Ces projets sont en totale contradiction avec les conclusions du Grenelle de l'Environnement, des objectifs de luttés contre le dérèglement climatique, la qualité de l'air et des lois ZAN (Zéro Artificialisation Nette des sols), du PPRI et du PPBE.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Pour rappel, les Ablonais subissent déjà fortement les nuisances aéroportuaires d'Orly (Air et bruit), des lignes SNCF (C et D), du risque lié aux sites Sévésos proches (2 dépôts pétroliers GPVM et aéroport) ainsi que la traversée de notre commune par le pipeline pétrolier Trapil. Des études récentes démontrent l'impact de toutes les pollutions subies par les riverains des aéroports dont la vie en bonne santé est déjà impactée et l'espérance de vie diminuée. Pour toutes les raisons évoquées, je m'oppose personnellement aux projets de la Région Ile de France concernant notre environnement proche, projets qui défigureraient notre cadre de vie et impacteraient encore notre santé, à savoir le port industriel et l'usine d'hydrogène d'Haropa à Vigneux ainsi que le pont routier entre Athis-Mons et Vigneux.
Mail 7602			X												X		Olivier (Anonyme) de Montmorency, a écrit : Le Bip ne présente aucun intérêt pour la Région déjà saturée et polluée par la circulation automobile et le manque de transport collectifs (RER, trains et bus saturés ...). Outre son manque d'intérêt, ce projet est destructeur pour l'environnement, la qualité de vie et notre santé. Il est dépassé car datant depuis de nombreuses décennies. J'habite Montmorency qui subit déjà le trafic aérien et manque de transports en commun. Notre ville serait coupée en deux et perdrait sa qualité de vie. Pourquoi prévoir une nouvelle infrastructure routière alors le changement climatique devient menaçant ? Il est nécessaire que la Région réfléchisse à son réaménagement territorial plutôt que de se lancer dans la construction d'une autoroute. Je ne comprends pas pourquoi les autoroutes A15, A 1, A86 et la Francilienne sont tout le temps saturés. Je ne suis pas convaincu que le Bip va soulager la circulation des axes existants mais va au contraire aggraver la situation. De plus, cela va coûter cher. Il faut repenser la mobilité et protéger l'environnement.
Mail 7603																	Mme Christine NEDELEC de Paris, a écrit : Contribution SDRIFe FNE Paris - OAP Santé environnementale : <i>Cette contribution semble concerner une OAP du PLU de Paris en enquête publique au même moment. Elle n'est donc pas reproduite ici.</i>
Mail 7604			X		X												Mme Martine SCHYN de Montmorency, a écrit : Le BIP augmenterait le trafic routier avec son lot de camions et donc de pollution atmosphérique et sonore. Nous sommes déjà gravement impactés par le trafic aérien. Sans compter sur les nombreux embouteillages en amont de cette voie rapide. D'autres solutions sont possibles : transports en commun, pistes cyclables...Ce BIP détruirait des espaces naturels essentiels à notre qualité de vie déjà mise à mal en banlieue nord (îlots de fraîcheur, prévention des inondations qui risquent d'être de plus en plus fréquentes, préservation de la biodiversité indispensable. Ce projet datant du siècle dernier n'est plus du tout adapté aux défis actuels.
Mail 7605														X			Mme Marie-Laure SIGNOLLE de Villiers-le-Bâcle, a écrit : Préserver l'intégrité des fermes agricoles La nouvelle dénomination du Schéma Directeur d'Île de France s'est vu attribuer la mention « Environnemental ». On pourrait s'en réjouir. De plus, la communauté d'agglomérations Grand Paris Sud Seine Essonne, Sénart, a proposé une nouvelle orientation politique : la « ville nourricière ». Ce thème nous a favorablement interpellés, et c'est pourquoi nous souhaitons vous faire part de notre remarque pour que vous puissiez faire modifier ce document. Afin de nourrir les populations urbaines de Grand Paris Sud, il est indispensable de maintenir les exploitations agricoles qui subsistent encore sur son territoire, et qui peuvent encore maintenir un fonctionnement économique viable.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	A proximité du complexe commercial « Le Carré Sénart », la zone de Cueillette de Servigny est maintenant « sanctuarisée ». La rencontre entre le monde urbanisé et le monde agricole est une réussite qu'il est indispensable de développer. Cependant, en marge de ce succès reconnu par tous, l'équilibre de cette exploitation agricole ne pourra subsister bien longtemps, si les autres parcelles cultivées, et pas uniquement la zone "cueillette", sont rognées petit à petit par un désir politique d'aménagement industriel ou autre autour de cette ferme. L'intégrité des parcelles de l'exploitation agricole de la ferme de Servigny doit être respectée. Nous vous demandons donc d'orienter le SDRIF-E afin que toutes les parcelles autour de cette ferme de Lieusaint, et notamment celle cadastrée en ZD n°16, dite « L'ORME CHIPEAU », ne soient plus menacées.
Mail 7606			X					X									M. Pierre RICO de Triel-sur-Seine, a écrit : Je suis opposé au projet 2x2voies RD30/RD190. Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Paris) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ? L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Je ne comprends pas d'ailleurs que vous mainteniez les projets routiers alors que votre trajectoire de baisse des artificialisations ne permet pas d'atteindre le ZAN en 2050.
Mail 7607			X												X		Guy (Anonyme) de Abbaretz, a écrit : Stop au béton, asphalte et autre revêtement routier excessif Je ne suis pas d'accord avec ce projet de construction de route pour relier les deux autoroutes. Vous ne cessez de crier que le réchauffement climatique, la chute de la biodiversité et la disparition des terres, jardins, champs et bois, sont une menace participant à ce réchauffement climatique mettant en danger, soi-disant, l'humanité. La réduction des transports individuels est prônée au profit d'un recentrage dans les zones urbanisées et de l'utilisation des transports en communs alors pourquoi étendre encore les infrastructures qui mettent à mal nos paysages et territoires ? Cela n'a aucun sens ou plutôt, si : cela sert uniquement le profit réalisé par une minorité aux dépens de la majorité. Je m'oppose donc fermement à ce projet déraisonnable et en parfaite inadéquation avec les objectifs promus pour une meilleure qualité de vie de l'humain
Mail 7608			X						X								Laurent (Anonyme) de Andrésy, a écrit : SDRIF - E Y'en a marre !!! Je voudrais si possible que l'argent de nos impôts ne serve pas à construire encore de la pollution et des gaz à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>effet de serre.</p> <p>Y'en à marre de ces projets autoroutiers qui se rejoignent tous au même endroit du genre " Orgeval - Autoroute A13 - Autoroute A15 - N184" tous ces lieux sont déjà sclérosés par vos camions et vos voitures, s'il vous plait, allez construire ces magnifiques projets avec notre argent sous vos fenêtres et nous en reparlerons ensemble dans une atmosphère peu détendue et nauséabonde.</p> <p>Mon désir serait plutôt d'investir l'argent de notre sueur dans l'éducation et des bâtiments scolaires, dans les transports en commun, dans le ferroviaire qui n'est pas du tout à la hauteur de l'Union Européenne.</p> <p>Au cas où vous ne le sauriez pas (cela m'étonnerait) c'est un très vieux projet qui n'a pas évolué avec le temps et qui est donc parfaitement obsolète. Je suis sidéré par votre facilité à trouver de l'argent pour nous asphyxier alors que de plus en plus personnes crèvent dehors sans abri décent, il est évident que cela rapporte moins d'argent de s'occuper de la détresse humaine.</p> <p>Vous défigurez ce département uniquement pour votre profit, c'est détestable.</p> <p>Je n'en peux plus de tout ça... ma colère monte et elle est pleinement justifiée.</p>
Mail 7609						X		X									<p><u>Mme Veronique BENOIST DEKKICHE de Maulette, a écrit :</u> J'approuve la proposition remise par la commune de Maulette (78550) quant à son développement futur sur les zones 1 et 2 telles qu'explicitées dans leur courrier et schémas</p>
Mail 7610					X		X										<p><u>Mme Brigitte WILSON de Fontainebleau, a écrit :</u> Protection du patrimoine naturel et architectural dans le SDRIF-E Il est impérieux et urgent de protéger le patrimoine naturel et de stopper la bétonisation des espaces, comme c'est le cas depuis quelques années à Fontainebleau et Avon. Ce n'est pas la proximité de la forêt qui peut servir d'excuse à l'abattage d'arbres pour construire des immeubles à la place des maisons dotées de jardins. À Melun aussi, des dizaines d'arbres (près de 90) sont menacés d'abattage pour un projet de bus TZEN le long de l'avenue Thiers. L'importance des îlots de nature dans les villes est avérée. Quant à l'argument de remplacer les arbres en place par d'autres plus jeunes, il est tout à fait contestable car un arbre prend des années à se développer - et il n'est même pas certain que les jeunes arbres s'adaptent là où on les importe. De même il est important de conserver et de réhabiliter le patrimoine architectural qui fait le charme des petites villes et dont le bâti est souvent de très bonne qualité. Nous souhaitons des villes agréables à vivre et à l'échelle humaine.</p>
Mail 7611		X	X														<p><u>Samuel (Anonyme) de Orgeval, a écrit :</u> 1. Circulation</p> <ul style="list-style-type: none"> Améliorer l'existant avant de construire de nouveaux ensembles afin de préserver la sécurité en matière de circulation. Tenir compte des éventuels goulets d'étranglement produits par la construction de nouvelles infrastructures à tel ou tel endroit : exemple du pont d'Achères et de l'A104 bis qui amènerait un trafic supplémentaire ingérable pour Orgeval et Poissy <p>2. Stationnement et sécurité des piétons</p> <ul style="list-style-type: none"> Etablir un plan de stationnement urbain en liaison avec l'accroissement de la population et veiller de conditionner l'accord de nouveaux permis de construire de logements collectifs à la mise en place en temps et en heure des infrastructures de stationnement appropriées.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<ul style="list-style-type: none"> Veiller au respect de la sécurité des piétons en prévoyant lors de l'octroi de nouveaux permis de construire la construction d'un trottoir s'il n'existe pas déjà. <p>3. Transports collectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> Réaliser les moyens de transports collectifs dans les communes ou villages périphériques aux pôles d'activité, ceci de façon préalable à leur densification éventuelle-tenir compte de la proximité des réseaux de transports appropriés pour le choix des sites d'implantation et la taille des programmes de logements collectifs <p>4. Préserver le bien-être des habitants en évitant une sur densification concentrée sur certains quartiers des communes</p> <ul style="list-style-type: none"> Préserver l'existant ou le développer pour les espaces boisés et/ou îlots verts, y compris au sein des secteurs d'habitation Dans les zones pavillonnaires, préserver autant que possible les constructions existantes non vétustes et ne pas les démolir pour la construction de logements collectifs <p>"Nous demandons d'inclure dans les orientations et préconisations du SDRIF à l'égard des mairies et communautés de communes une mention forte du type :</p> <p>Pour rendre effective cette protection des quartiers pavillonnaires, notamment en ce qui concerne la qualité de vie des habitants, les dispositions d'urbanisme des PLU intégreront des limitations de hauteur des immeubles, même ceux destinés à des logements sociaux, aux niveaux moyens des constructions existantes dans leur environnement immédiat."</p> <p>C'est la seule façon de mettre en œuvre effectivement l'orientation générale préconisée par Valérie PECRESSE, Présidente de notre région, qui affirmait en introduction du SDRIF : « Enfin, nous protégerons les quartiers pavillonnaires remarquables auxquels les Franciliens sont attachés parce qu'ils sont l'âme de nos villes de banlieue et le reflet de leur histoire. A la différence d'un appartement, une maison est avant tout un capital plastique que l'on peut adapter à ses besoins au fur et à mesure de la vie. Si la famille s'agrandit, la maison peut être étendue. »</p>
Mail 7612							X							X			<p>Fabien (Anonyme) de Magnanville, a écrit :</p> <p>Projet de révision du SDRIF-E sur la commune de Magnanville</p> <p>En tant qu'habitant de Magnanville, je tiens à exprimer mon opposition et mon inquiétude quant à la modification prévue du Schéma Directeur Régional de l'Île-de-France, qui envisage l'intégration du projet de maison d'arrêt sur des terres agricoles dans ma commune. Cette proposition va à l'encontre des principes de développement durable et de protection environnementale que nous chérissons tous.</p> <p>Le projet de construction d'une prison sur ces terres agricoles soulève de sérieuses préoccupations environnementales. Ces terres jouent un rôle crucial dans la préservation de la biodiversité et la régulation des cycles de l'eau. Leur artificialisation risque de porter atteinte à ces fonctions écologiques vitales, en contradiction avec les objectifs du SDRIF-E visant à promouvoir une gestion durable du territoire et à lutter contre le changement climatique.</p> <p>En tant que Magnanvillois, je suis également préoccupé par l'impact qu'un tel projet aurait sur la qualité de vie à Magnanville. La proximité d'une prison entraînerait des nuisances sonores et visuelles, et pourrait augmenter la pression sur nos infrastructures locales déjà sollicitées. De plus, les espaces verts et agricoles constituent des lieux de détente et de loisirs pour nous, essentiels à notre bien-être. Leur disparition nuirait significativement à notre cadre de vie.</p> <p>Je fais appel à votre considération pour préserver les terres agricoles de Magnanville contre ce projet de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>construction. Il est essentiel de maintenir la qualité de vie des habitants. La protection de nos espaces naturels et agricoles est cruciale pour l'avenir. Je vous remercie de prendre en compte mon avis, celui d'un citoyen engagé pour la préservation de notre environnement et le bien-être des Magnanvillois. J'espère que notre voix collective incitera à une réévaluation du projet en faveur d'une approche plus respectueuse des principes de développement durable et de cohabitation harmonieuse.</p> <p>NB : il est hors de question que ma fille aille au lycée de Magnanville avec une prison et des délinquants qui tourment partout ! Elle qui souhaite aller en cap coiffure, elle n'ira pas si ce monstrueux projet voyait le jour ! Elle sera déscolarisée très rapidement !</p>
Mail 7613		X			X		X										<p>M. Julien GUIRAUDEN de Noisy-le-Grand, a écrit : Sauvegarde du Bois Louis Lumière à Noisy-Le-Grand - Taux d'urbanisation de la nouvelle gare du Grand Paris déjà atteint</p> <p>Avec les projets immobiliers prévus autour de la gare de Noisy-Champs, il n'est pas nécessaire de construire sur la zone du Bois de la Justice ou du Bois Louis Lumière pour être en-deçà du taux d'urbanisation fixé (carte "Placer la nature du développement régional"). Cette zone doit être sanctuarisée.</p>
Mail 7614			X			X											<p>Mme Anne Marie ZANINOTTO de Montgeron, a écrit : Zone Val d'Yerres Val de Seine, franchissement de la Seine, zone industrielle et piste cyclable dans la forêt de Sénart</p> <p>En tant qu'habitante de Montgeron ville de l'agglomération Val-Yerres Val de Seine, plusieurs points du projet du SDRIF-E me semblent contestables et inquiétants dans cette zone :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur la carte 2.4.1 « Maîtriser le développement urbain », apparaît un franchissement routier sur la Seine entre Ablon et Vigneux. La carte ne montre bizarrement aucun projet de route dans le prolongement de ce franchissement. <p>Cela laisse ouvert la possibilité de construction d'un pont autoroutier, et laisse dans le vague le tracé des bretelles qui permettront d'accéder à ce pont. Un tel projet a ressurgi régulièrement ces dernières années, créant beaucoup d'inquiétude chez les habitants.e.s. et les élu.e.s. des communes concernées. Des collectifs et des particuliers ont organisés plusieurs manifestations contre ce franchissement, il conviendrait de les respecter et les écouter.</p> <p>Ce franchissement autoroutier est de toute façon contraire aux Orientations Règlementaires OR70, OR136 et 137 demandant de limiter les pollutions et les nuisances. Seul un franchissement pour les transports en commun et les mobilités actives (conformément aux OR 140, 141 et 142) serait acceptable.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur cette même carte et à proximité de ce franchissement, apparaissent 2 pastilles violettes, soit des possibilités de développement industriel de 25 hectares chacune. Cela ouvre à Haropa, propriétaire des terrains, la possibilité d'ouvrir une zone portuaire dont personne ne veut. Ni de l'usine d'hydrogène prévue en ce lieu. <p>Une zone portuaire est clairement incompatible avec les OR 12 et 16 (préservation des terres agricoles, encore présentes dans cette zone) et OR22 (préservation des berges). Elle occasionnerait de fait une augmentation du trafic routier incompatible avec les OR70, OR136 et 137 déjà cités.</p> <p>Pourquoi ne pas installer ce port dans des zones déjà artificialisées ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur la carte apparaît un tracé de piste cyclable nord/sud au milieu de la forêt de Sénart se poursuivant sur un lieu de promenade pédestre (incompatible avec la rapidité actuelle des cyclistes) en cœur de ville à Montgeron. Ce tracé est incohérent : <p>Soit on garde l'existant (les vélos circulent déjà très bien en forêt de Sénart sur des pistes en terre (perfectibles ou quelquefois bitumées), et dans ce cas, pourquoi noter ce tracé sur la carte ?</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Soit on projette d'aménager davantage ces pistes (dans le cadre du « RER vélo»?) en bitumant les sols ou en apportant des éclairages par ex, ce qui occasionnerait des nuisances graves à la faune et la flore de la forêt et qui est totalement contraire à L'OR 17 (préservation des forêts) D'autre part, il faut rappeler que la forêt de Sénart est déjà coupée en deux par l'ex RN6 devenue départementale dans cette zone. Un tracé parallèle d'une piste cyclable dans la forêt dédouanerait le département de créer les aménagements pour les mobilités actives en longeant la RN6. Ces aménagements sont nécessaires à court terme d'une part pour freiner la circulation dense et polluante de la RN6, d'autre part pour améliorer la vie des habitants de Brunoy et Montgeron en répondant aux OR 140, 141, 142 (développement des mobilités actives)
Mail 7615			X				X										<u>M. André MAUGIN de Brissac-Loire-Aubance, a écrit :</u> Cette belle ceinture Pourquoi ne pas faire une piste cyclable ? De très beaux lieux à végétalisez. Balade avec les enfants et leurs premiers vélos !!!!!
Mail 7616			X														<u>Mme Fatiha KEBBICHE de Drancy, a écrit :</u> Pour le métro à Drancy Je souhaite que le métro arrive à Drancy pour faciliter l'avis de tous les habitants, leur accès à la culture et à l'emploi.
Mail 7617			X														<u>M. Thibaut ROBERT de Poissy, a écrit :</u> Contre le projet Pourrions-nous svp arrêter de détruire et construire alors que nous avons déjà beaucoup ? Cette section n'a aucun intérêt et ne devrait ni n'être envisagée par les temps qui courent, ni même réalisée par rapport aux enjeux sociaux et climatiques auxquels nous faisons face.
Mail 7618													X				<u>Mme Marie FISCHER de Eaubonne, a écrit :</u> Ressource en eau Le 95. Nest pas à l'abri de 2 risques majeurs concernant la gestion de l'eau D'une part le risque d'inondation eu égard à l'artificialisation galopante la destruction des terres agricoles et l'absence de création à grande échelle de zones humides dont on connaît le bénéfice. Le dérèglement climatique avec ces pluies hivernales intenses associé à l'urbanisation déraisonnable nous exposé z ce risque tt seule une politique volontariste pour protéger les zones humides renaturer les rivières réartificialisées renforcer les capacités des bassins de stockage pourra nous préserver de ce risque Quant à la ressource en eau et sa potabilité, malgré la présence de l'usine de Mery sur notre territoire, nous savons qu'en amont la ressource en eau est en tension que ce soit les cours d'eau et les nappes phréatiques souterraines. Un débat du type Grenelle de l'eau afin de débattre de la qualité de la ressource et de l'équité serait souhaitable sur le 95. Et des assurances quant aux polluants éternels aux pesticides nous semble nécessaire.
Mail 7619			X				X		X								<u>Céline (Anonyme) de Deuil-la-Barre, a écrit :</u> Sdrif-e, BIP Je souhaite affirmer mon opposition concernant le projet du Bip. Tout d'abord je voudrais souligner que ce projet date des années 30, il est obsolète et ne correspond plus à rien. Le infrastructures sont déjà fort présentes dans la région, il faut renforcer celles-ci et développer d'autres types de mobilité (ligne 17 et 19, piste cyclables) Ce projet aurait des répercussions écologiques préjudiciables :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Hausse des émissions de gaz à effet de serre, nuisances sonores, détérioration de la qualité de l'air. Destruction du système écologiques, d'espaces naturel, de réserves de biodiversité, risques accrus d'inondations, création d'îlots de chaleur. Ce projet aura un impact direct sur la santé publique, tant au niveau physique que mentale ! Nous sommes déjà fortement impactés par le trafic aérien ! Le bip coupera nos villes en deux réduisant et compliquant les mobilités douces tel le vélo et la marche et apportera un flux de camions supplémentaires notamment en favorisant la liaison entre l'A15 et l'A1.Ce projet aurait aussi comme impacte de dévaloriser les biens immobiliers et il créerait des expropriations. Je tiens à signaler à votre attention que de nombreux maires sont contre ce projet, le maire de sarcelles, de Groslay, de Montmorency, de Deuil la barre ont pris position Pour toutes ces raisons je donne un avis défavorable au bip
Mail 7620						X		X						X			M. Christophe LELAÏT de Feucherolles, a écrit : Pastille urbanisation demandée par P Loisel président CCGM doc2= 93978 Le Président de la CCGM souhaite urbaniser 28,1 hectares de terres agricoles sur Feucherolles Davron alors que la loi veut limiter la consommation et l'urbanisation de terres agricoles. Cela s'avère inutile et contraire a l'avis des habitants et aux propos du Maire de Feucherolles sur la conservation du caractère agricole de la commune il a déjà urbanisé des terres agricoles pour la création d'une zone d'activités artisanale le long de la D30 au nord de la commune contre l'avis des riverains et sans respecter le PLU A quoi servirait cette nouvelle zone d'activités ? La CCGM a déjà anticipé le débat en achetant un terrain agricole dans cette zone sur 2h parcelles ZB 121 et ZB 123 sur lesquelles les arbres fruitiers ont été abattus dans l'objectif de créer un "développement d'activités agricoles et économiques à taille humaine " ...selon les déclarations de P Loisel Quelle infrastructure prévue autour ? Nous sommes opposés à cette pastille d'urbanisation - comme c'est bien dit!- et doit être refusée si l'on accorde une importance aux limites et aux préservations des terres agricoles dans ce département comme souhaitée par la loi
Mail 7621			X						X								Mme Monique WALTER de Conflans-Sainte-Honorine, a écrit : Prof retraitée opposée à la 2x2 voies (ou A 104bis) Notre société a changé ! De plus en plus de gens sont conscients de devoir laisser tomber la voiture et utiliser les transports en commun et le vélo. Nous parlons tous de polluer moins et de laisser une planète propre aux générations futures ! C'est le moment où jamais d'agir ! Et de reconnaître ses erreurs dans des projets anciens basés sur le " tout voiture" Seuls les imbéciles ne changent pas d'avis, dit-on. L'argent pourra servir à la réparation e, à l'entretien et à l'aménagement des routes déjà existantes : mettre des pistes cyclables, offrir des vélos dès l'école primaire : Tout faire à vélo comme dans de nombreux pays maintiendra les gens en bonne santé et en relation (c est excellent pour le moral et donc la santé en général, Donc tout bénéfique pour la Sécurité Sociale et TOUTE la société en général. Professeur de collège retraitée, je sais que SEUL L'EXEMPLE COMPTE ! A vous dirigeants de donner cet exemple en prenant des mesures radicales pour une nouvelle société tournée vers le respect total de la Nature ET le respect de nos Vies, de l'air que l'on respire, des champs et de l'alimentation SAINE, de NOTRE SANTÉ. Je compte sur vous pour avoir le courage et l'audace de faire cesser ce projet de 2 fois 2 voies à Carrières-sous-Poissy et environs. Même si de trop nombreux endroits ont déjà été saccagés (jardins partagés et arbres centenaires sur l' île de la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Dérivation), IL N'EST PAS TROP TARD POUR RECONNAÎTRE SON ERREUR VU LE CONTEXTE ACTUEL DES PROBLÈMES DE L' ENVIRONNEMENT ET vu LES CONSIGNES EUROPÉENNES .Même le Ministre actuel de l' environnement avait réussi en tant que maire à stopper un projet similaire concernant sa ville, il l' a dit lors des " Mardis de l' ESSEC" il y a 10 jours..
Mail 7622																	M. Eric PRELY, a écrit : Doublon Mail 7582
Mail 7623			X										X				M. Samuel ALGLAVE de Montreuil, a écrit : Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrézy, île si riche en faune ornithologique. Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies !
Mail 7624			X														Quentin (Anonyme) de Chanteloup-les-Vignes, a écrit : Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Je demande son retrait. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet génèrera une augmentation de trafic. Je ne comprends pas d'ailleurs que vous mainteniez les projets routiers alors que votre trajectoire de baisse des artificialisations ne permet pas d'atteindre le ZAN en 2050
Mail 7625		X			X			X									Clarisse (Anonyme) de Émerainville, a écrit : Non aux constructions, oui à la nature Le projet prévoit une augmentation significative du nombre de logements sur le territoire de l'agglomération Paris - Vallée de la Marne, avec une hausse de 17%, soit l'ajout de 544 logements supplémentaires pour la Ville d'Émerainville. Nous faisons déjà face à de nombreuses nuisances, notamment en raison de l'autoroute A4, de la Francilienne, de l'aérodrome et de la densité de la circulation. Les transports en commun sont insuffisants et les infrastructures publiques actuelles telles que les écoles, les crèches et les services sociaux ne pourront pas répondre de manière adéquate aux besoins des nouveaux habitants. Face à cette situation, je suis contre cet objectif et rejoins l'avis défavorable émis par tous les maires de la Communauté d'agglomération Paris – Vallée de la Marne. Cet avis est notamment motivé par une hausse du nombre de logements demandés trop importante sur le territoire de la communauté d'agglomération pour garantir un cadre de vie de qualité et un niveau de services adapté. En ce qui concerne plus de nature en ville, je suis évidemment pour ! À Émerainville, il y a de nombreux espaces verts que j'espère voir conservés.
Mail 7626			X										X				M. Yvan VALLAT de Satillieu, a écrit : NON A L'A104BIS PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT Idem Mail 7623

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7627														X			M. Aurélien BARRIER de Argenteuil, a écrit : Sanctuarisation complète de l'ensemble des terres agricoles du Triangle de Gonesse et non pas seulement de sa partie sud La sanctuarisation complète des terres agricoles du Triangle de Gonesse, et non pas seulement de sa partie sud, est indispensable. Ces terres agricoles sont exceptionnellement fertiles en raison de leurs particularités géologiques qui leur permettent de pratiquer une agriculture pratiquement sans irrigation. Elles ont fait la richesse de l'Île de France depuis le moyen âge. La sauvegarde intégrale de ce patrimoine agricole est une priorité pour ne pas encore dégrader le faible degré d'autonomie alimentaire de l'Île de France. De manière plus générale, ces terres nous seront rapidement précieuses dans le futur pour faire face à un monde où les risques de sécheresse et l'insécurité alimentaire vont s'accroître.
Mail 7628						X		X									Mme Sandra YONTER de Feucherolles, a écrit : Contre le projet de nouvelle zone d'activité à Feucherolles Je ne comprends pas les choix opérés par P Loisel avec ses zones d'activités, celle à la sortie de Feucherolles est abominable. La communauté de communes, en faire partie ne doit pas être au détriment de notre environnement et des personnes qui contribuent à une alimentation de qualité...
Mail 7629	X		X		X		X										GILLES (Anonyme) de Villemomble, a écrit : A) Observations pour défaut de démocratie. demande de prolongation de l'Enquête. 1) Pourquoi dans l'objet apparaît par défaut Enquête publique modification du PLU i et pas le vrai sujet., enquête du SDRIF, on pourrait presque parler de tromperie. 2) Pourquoi l'information à Villemomble en dehors du site de la ville n'a pas été présentée par voie d'affiche au niveau d'un lieu très fréquenté, le marché dit de l'époque. Pour ces deux raisons je demande une information réelle et la prolongation de l'enquête pour une durée de 15 jours B) Propositions : Vouloir le bien être des habitants, c'est : 1) Préserver les espaces verts existants et en créer de nouveaux pour favoriser la santé physique et mentale de toutes les tranches de population. - (Espaces de parcs -de jardins familiaux ...) 2) Favoriser la création d'emploi de proximité et éviter les banlieues dortoirs. 3) Réaliser des constructions quand cela est réellement nécessaire, qui favorisent : a) un environnement respectueux de l'existant, des riverains, en limitant la hauteur des immeubles et en créant des zones de transition. b) un environnement respectueux de la sécurité et de la santé des riverains en construisant des immeubles en retrait de 4 mètres par rapport aux chaussées donc des constructions en retrait d'au moins deux mètres et en laissant des trottoirs d'au moins deux mètres pour la circulation des piétons et des handicapés et les plantations d'arbres. c) et qui prévoient un nombre de places de parking correspondant réellement aux besoins. C) En conclusion, De manière générale le projet de la région doit s'orienter vers un avenir qualitatif en favorisant la santé, la sécurité, l'amélioration des transports collectifs sans pour autant en créer de nouveaux, l'emploi de proximité et la régulation des naissances.
Mail 7630					X												M. René BOUGOURD de Aulnay-sous-Bois, a écrit : Protection des arbres.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Nous observons que le SDRIF ne fait aucune mention de la protection des arbres. Nous souhaitons : - une mention sur les arbres d'alignement, qui doivent être préservés. Toutes expertise phytosanitaire devra être publique, et assurée par un professionnel qualifié. Seuls les arbres réellement malades pourront être abattus. Les municipalités seront fortement incitées à veiller à ce que la base des arbres assure une perméabilité convenable. - les arbres isolés : les municipalités seront invitées à mettre en place un cadre permettant l'information des propriétaires privés et les aidant à l'entretien de leurs arbres, qui tant du point de vue du paysage, de l'équilibre climatique et de la biodiversité, représentent un patrimoine commun. Sans souci de l'entretien du patrimoine arboré public et privé, ce SDRIF ne mérite pas la mention Environnemental.
Mail 7631						X		X					X		X		<u>Mme DANIELLE.RIVIER de , a écrit :</u> Avis d'une habitante de Gentilly 94250 sur Le SDRIF-e de notre région Je souhaite, après lecture globale du sdrif E (Schéma directeur Region IDF Environnemental), joindre quelques avis à votre registre sur les 5 ambitions mises en avant au niveau de la région qui ne peuvent s'appliquer telles qu'elles à notre commune de Gentilly 94250. 1. Adapter le territoire francilien au réchauffement climatique en récupérant au maximum les eaux de pluie, en utilisant au maximum des matériaux bio sourcés, en peignant les toits en blanc. 2. Préserver la nature existante et permettre la perméabilité des sols ainsi qu'augmenter un quota de pleine terre pour les futurs projets. 3. Favoriser la construction de logements sociaux et intermédiaires dans les villes n'ayant pas construit suffisamment de logements jusque-là. Notre ville devrait défendre plus de mixité sociale et rénover et isoler de façon qualitative les constructions existantes. Préférer la construction de logements de qualité à celle des bureaux voués à rester vides. 4. Inscrire la région dans la trajectoire de sobriété foncière (ZAN) 100% plus rapide qu'à échéance 2050. 5. Relocaliser des activités productives de type maraîchères et artisanales non polluantes pour assurer notre souveraineté économique, qui a été questionnée lors de la crise du COVID-19
Mail 7632			X		X		X										<u>BRIGITTE (Anonyme) de Andrésy, a écrit :</u> Je suis CONTRE ce SDRIF-E pour les qq raisons suivantes : * le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, ferait passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Je ne comprends pas que de tels projets routiers soient envisagés alors que l'on devrait partout viser à baisser le degré d'artificialisation des sols* l'île de la dérivation a un statut particulier (elle est qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines en raison de la présence d'un grand nombre d'espèces d'oiseaux) * les études pour "valider" ce projet sont complètement obsolètes et ne correspondent toujours pas à l'attente des riverains.* le coût pharamineux de ce projet serait plus utile dans l'amélioration des transports en commun et de l'éducation (les établissements scolaires notamment)* cette région ne mérite pas d'être défigurée pour satisfaire quelques egos qui n'en subiront pas les conséquences néfastes pour la santé et la vie au quotidien. Je le répète, je suis CONTRE ce projet nauséabond
Mail 7633																	<u>M. Christine NEDELEC de Paris, a écrit :</u> Contribution SDRIFe FNE Paris - Contribution générale FNE Paris au PLU de Paris Cette observation semble destinée à l'enquête publique pour le PLU de Paris et n'est donc pas reproduite ici.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7634	X	X		X	X			X		X				X			<p>L'Association APEL des Essarts-le-Roi, a écrit : Diffusion des observations de l'APEL - Association Pour l'Environnement des Layes (version définitive)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>L'Association Pour l'Environnement des Layes (APEL) est une association de Loi 1901, créée en 1983. Aux Essarts Le Roi, elle s'occupe de l'environnement des hameaux des Layes & des Baudoins ainsi que de toutes les questions relatives aux espaces naturels, agricoles & forestières du plateau alentour, territoire communal à l'est du Centre Bourg et de la N10. L'APEL intervient sur les sujets liés à l'Ecologie (maîtrise de l'artificialisation des sols, dépôts sauvages & biodiversité), à l'Urbanisme (PLU & patrimoine bâti), ainsi qu'aux Circulations Douces (entretien des chemins & création de pistes ou bandes cyclables) L'APEL est affiliée à l'UAPNR (Union des Amis du Parc Naturel Régional) de la Haute Vallée de Chevreuse & adhérente à France Nature Environnement Yvelines & Ile de France.</p> </div> <p>L'APEL, comme de nombreuses associations franciliennes, regrette qu'en l'absence d'une politique d'aménagement volontariste du territoire nationale, l'Île de France conserve un statut particulier et continue de concentrer les richesses mais aussi les problèmes. Cette situation la conduit à produire un SDRIF-E qui, dans sa version actuelle, ne prend pas suffisamment en compte les enjeux sociétaux, écologiques et économiques apparus depuis le dernier SDRIF et tout particulièrement la loi Climat et Résilience. Concernant les besoins en Logements, la loi du Grand Paris a fixé en 2010 l'objectif de produire 70 000 logements par an. Cet objectif, irréaliste et jamais atteint, place notre région au cœur d'injonctions contradictoires. Ce SDRIF-E aurait dû faire l'objet d'une réévaluation beaucoup plus réaliste. Nous proposons de changer de paradigme en recadrant les besoins. L'effondrement de la biodiversité et le réchauffement climatique imposent de renaturer autant que faire se peut la zone dense de la Région mais surtout, face aux faisabilités limitées de la renaturation de sols lourdement artificialisés et pollués, de sanctuariser les terres vierges subsistantes en limitant drastiquement l'artificialisation des sols, voire en la stoppant. L'insécurité alimentaire et la pollution des sols et des eaux par population, industrie & agriculture conventionnelle imposent d'autant plus de préserver les terres agricoles restant en IdFrance et de les orienter, via une politique incitative, vers une agriculture plus vertueuse. Dans ce contexte, des secteurs relativement préservés jusqu'à présent, comme Rambouillet Territoires, prévoient, à rebours des enjeux environnementaux, d'accroître la pression urbaine et l'artificialisation des sols de l'Agglomération ce qui va concourir à aggraver la crise qui touche la biodiversité & à limiter notre capacité à nous adapter au changement climatique. Au bilan, l'APEL rejoint les différents acteurs environnementaux (CESER, Autorité Environnementale) : avec un objectif de réduction globale de moins 20% d'artificialisation tous les 10 ans, la version actuelle du SDRIF-E propose une trajectoire très clairement en deçà des attentes concernant l'avenir du territoire et qui, par ailleurs, ne permettra pas d'atteindre l'objectif légal du ZAN pour 2050 ! Observation n°1 Besoins en Logements : revoir les hypothèses prises en base, issues de la Loi du Grand Paris, qui avait fixé en 2010 un taux de production annuel de 70 000 logements. Cet objectif déjà obsolète aujourd'hui le sera d'autant plus en 2040 ! La population francilienne estimée à plus de 12 Millions d'habitants n'a augmenté en moyenne annuelle que de 25 000 habitants, soit + 0,2% par an entre 2018 et 2023 (+0,7% de solde naturel et -0,5% de solde migratoire).</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Chiffres INSEE 2023 https://www.insee.fr/fr/statistiques/6968304</p> <p>La Région ne s'est pas dotée en amont du SDRIF-E d'une hypothèse ou d'un objectif d'évolution de la population qui aurait permis de reconstruire un besoin en logements cohérent.</p> <p>En l'absence, il n'est pas absurde de penser que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un solde migratoire négatif puisse perdurer entre l'IdF & les régions en liaison avec les écarts de qualité & de coût de la vie. - Un solde naturel puisse décroître avec la baisse constatée de la natalité et le vieillissement naturel de la population. <p>Ce phénomène de solde migratoire négatif de l'IdFrance pourrait également s'amplifier selon :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'installation durable de la montée en puissance, post pandémie, du numérique & du télétravail (impact réseau TGV) et de la dynamique de croissance économique des régions elles-mêmes. - Des objectifs SDRIF-E contre-productifs de poursuite, voire d'intensification, de l'étalement urbain. - Seule région de France avec plus de départs que d'arrivées, la population de la région IdFrance pourrait décroître à l'horizon 2040 ! <p>A cette vision calée sur une stricte dynamique de population (ratio entrants/sortants), il faut évidemment tenir compte de la situation actuelle de l'IdFrance en termes de mal logement et de manque de logements disponibles, à la vente ou à la location. Il conviendrait d'intégrer dans un plan global les 400 000 logements vacants, dont ceux vacants par rétention, qui pourraient être mobilisés en priorité, sans oublier les locations Airbnb abusives contre lesquels des communes de plus en plus nombreuses commencent à agir.</p> <p>Dans un raisonnement au pire où la croissance se poursuivrait au rythme actuel constaté jusqu'en 2040, soit près de 25 000 habitants par an, cela reviendrait à un besoin d'un ordre de grandeur de 12 à 13 000 logements par an, très éloigné de l'hypothèse actuelle prise en base par le SDRIF-E de 70 000 logements par an.</p> <p>Nous ne prétendons pas nous substituer aux services compétents en la matière, l'objectif de ces quelques lignes visent à montrer qu'une autre approche est possible.</p> <p>Nous demandons une révision en profondeur du SDRIF-E sur le logement pour qu'il intègre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ un objectif réaliste en besoin de logements, limité à 13 000 logements par an, ➤ la diminution, corrélativement, du besoin en surfaces foncières destinées aux logements neufs, ➤ une mobilisation prioritaire des logements vacants par rétention (inclus les locations Airbnb abusives), ➤ des actions régionales supplémentaires de soutien à la réhabilitation de logements anciens (en plus celles de l'état), ➤ des aides régionales à la déconstruction / reconstruction, en alternative à une réhabilitation impossible ou trop coûteuse. <p>Observation n°2</p> <p>Production de logements : revoir le déploiement d'objectifs uniformes !</p> <p>L'OR 57 impose une augmentation du nombre de logements moyenne de 13 %, portée à 15 % dans les communes avec gare et les polarités des villes moyennes, petites villes et communes de l'espace rural.</p> <p>Cette injonction uniforme ne tient pas compte des besoins réels et risque de déstabiliser les petites villes et les bourgs ruraux qui seraient contraints de densifier en surélevant démesurément au centre Bourg ou de devoir générer de l'étalement urbain sur les terres vierges, naturelles, agricoles ou forestières environnantes.</p> <p>Même si l'effort de production de logements peut être encouragé partout où cela est possible, tout en priorisant la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>réhabilitation des logements anciens, il est nécessaire de le mener à la lumière des besoins locaux, notamment en matière d'emploi et de mobilité en tenant compte de la spécificité des communes.</p> <p>Nous rejoignons le CESER et la DRIEAT qui ont également attiré l'attention sur ce point en insistant sur une meilleure « territorialisation » dans la répartition des logements et l'établissement d'un mécanisme régional de suivi des équilibres habitat-emploi.</p> <p>Nous demandons de revoir l'OR 57 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Supprimer l'obligation d'augmentation uniformément du nombre de logements. ➢ Ajouter une nouvelle orientation réglementaire en introduisant des ratios de mixité entre habitat et activité [X m² de logement pour Y m² d'activités] avec un suivi annuel des équilibres habitat-emploi. <p>Observation n°3 Application de la Loi ZAN – La proposition de décroissance portée par le SDRIF-E ne converge pas selon à la loi ZAN en 2050.</p> <p>Cf ci-dessous pour illustrer un schéma qui prolonge la trajectoire proposée dans le SDRIF-E actuel et qui démontre sa non-convergence pour le ZAN en 2050.</p> <div data-bbox="1086 805 2161 1204" data-label="Figure"> <p>KO Vers le « Zéro Artificialisation Nette » en Île-de-France en 2050</p> <p>Point de départ : 774 ha / an</p> <p>Consommation brute d'espaces naturels, agricoles et forestiers (moyenne annuelle)</p> <p>2011 : 774 ha / an</p> <p>2021 : 619 ha par an (-20%)</p> <p>2031 : 495 ha par an (-20%)</p> <p>2041 - 2050 : 396 ha par an (-20% ?)</p> <p>Trajectoire NON convergente</p> <p>SDRIF-E, Evaluation Environnementale Stratégique, page 132 Simulation...</p> </div> <p>Nous tenons à rappeler le "Porter à Connaissance" du 30 octobre 2023 de M. Le préfet de Région Marc Guillaume sur les principales dispositions de la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux sur le sujet.</p> <p>M. Le Préfet soulignait que les nouvelles dispositions de la loi promulguée le 20 juillet 2023 étant de nature à impacter tant le contenu que le calendrier d'application du SDRIF dont le projet venait d'être arrêté par le Conseil Régional... le 12 juillet 2023, la loi prévoyait le report de 9 mois des échéances régionales dont le SDRIF-E afin de mieux prendre en compte et décliner les objectifs du ZAN en 2050, ce qui n'avait clairement pas été fait en amont par la Région comme nous l'illustrons dans le schéma ci-dessus !</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ L'IdFrance doit revoir sa proposition de décroissance globale d'artificialisation des sols en l'alignant sur ce qui est demandé au reste de la France, à savoir - 50% par tranche de 10 ans, conformément à la loi n°2023-630 du 20

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires																																																																																													
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>juillet 2023. Observation n°4 Application de la Loi ZAN – Limiter drastiquement, voire interdire les variations locales de l'application de la décroissance. Rambouillet Territoire avait consommé 197 ha entre 2010 & 2020 et avait demandé initialement 333,5 ha ; la version actuelle du SDRIF-E lui en a accordé 241 ha, soit une augmentation ou une stagnation selon périmètre comptable. > Nous préconisons que Rambouillet Territoire se limite à 100 ha pour 2021 – 2030 et 50 ha pour 2031 – 2040, soit 150 ha pour le périmètre du SDRIF-E au lieu des 241 ha décidés. Observation n°5 Maîtrise de l'artificialisation des sols & transparence – Eclairer le Public / les citoyens sur les hectares prévus à artificialiser ! Sur les ENAF susceptibles d'être consommés, aucune information précise n'est disponible pour près de la moitié de la surface.</p> <table border="1"> <caption>Objet/mesure du SDRIF-E qui consomme de l'espace</caption> <thead> <tr> <th>Cartographié</th> <th>Non cartographié</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Secteurs d'urbanisation préférentielle (« pastille rose »)</td> <td>Secteurs de développement industriel d'intérêt régional (« pastille rouge »)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>25 ha</td> <td>25 ha</td> <td>50 ha</td> </tr> <tr> <td>78</td> <td>24</td> <td>102</td> </tr> <tr> <td>800 (87 %)</td> <td>46 (13 %)</td> <td>846 (80 %)</td> </tr> <tr> <td>4 170 ha</td> <td>790 ha</td> <td>4 960 ha</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>5320 ha</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>53 %</td> </tr> <tr> <td>Tracés d'infrastructures</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Transports « en commun (voies ferrées, métro, tramway ; BHNS...)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>88 projets / 770 km</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Routes (voies nouvelles, aménagées ou réqualifiées)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>34 projets / 269 km</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>360 ha</td> </tr> <tr> <td>Secteurs de développement à proximité des gares</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>509 communes concernées</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1 % de l'espace urbanisé communal (au sens « strict »)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>974 ha</td> </tr> <tr> <td>Polarités</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>140 pôles / 216 communes concernées</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2 % de l'espace urbanisé communal (au sens « strict »)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>1 166 ha</td> </tr> <tr> <td>Villes moyennes, petites villes et communes rurales</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>872 communes concernées</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2 % de l'espace urbanisé communal (au sens « strict »)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>1 166 ha</td> </tr> <tr> <td>Installations de la transition environnementale</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>1 367 ha</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>4692 ha</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>47 %</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>13012 ha</td> </tr> </tbody> </table> <p>SDRIF-E, Evaluation Environnementale Stratégique, page 133, récapitulatif des mesures susceptibles de consommer des ENAF. Concernant Rambouillet Territoires, le ratio est pire, sur les 241 ha accordés, seuls 120 sont cartographiés. Les 121 autres ha sont inconnus. Par ailleurs, l'Agglomération semble revendiquer un gestion « globale Agglo » ce que réfutent certains Maires. Concernant la commune des Essarts Le Roi, seules 2 ½ pastilles de 20 ha sont lisibles sur les cartes pour une demande initiale de 36 ha. > Nous demandons à ce que toutes les surfaces pressenties à artificialiser soient cartographiées. Cette absence d'information du Public lors de cette enquête, pour un pourcentage aussi conséquent, constitue un manquement grave de transparence.</p>	Cartographié	Non cartographié	Total	Secteurs d'urbanisation préférentielle (« pastille rose »)	Secteurs de développement industriel d'intérêt régional (« pastille rouge »)		25 ha	25 ha	50 ha	78	24	102	800 (87 %)	46 (13 %)	846 (80 %)	4 170 ha	790 ha	4 960 ha			5320 ha			53 %	Tracés d'infrastructures			Transports « en commun (voies ferrées, métro, tramway ; BHNS...)			88 projets / 770 km			Routes (voies nouvelles, aménagées ou réqualifiées)			34 projets / 269 km					360 ha	Secteurs de développement à proximité des gares			509 communes concernées			1 % de l'espace urbanisé communal (au sens « strict »)					974 ha	Polarités			140 pôles / 216 communes concernées			2 % de l'espace urbanisé communal (au sens « strict »)					1 166 ha	Villes moyennes, petites villes et communes rurales			872 communes concernées			2 % de l'espace urbanisé communal (au sens « strict »)					1 166 ha	Installations de la transition environnementale					1 367 ha			4692 ha			47 %			13012 ha
Cartographié	Non cartographié	Total																																																																																																												
Secteurs d'urbanisation préférentielle (« pastille rose »)	Secteurs de développement industriel d'intérêt régional (« pastille rouge »)																																																																																																													
25 ha	25 ha	50 ha																																																																																																												
78	24	102																																																																																																												
800 (87 %)	46 (13 %)	846 (80 %)																																																																																																												
4 170 ha	790 ha	4 960 ha																																																																																																												
		5320 ha																																																																																																												
		53 %																																																																																																												
Tracés d'infrastructures																																																																																																														
Transports « en commun (voies ferrées, métro, tramway ; BHNS...)																																																																																																														
88 projets / 770 km																																																																																																														
Routes (voies nouvelles, aménagées ou réqualifiées)																																																																																																														
34 projets / 269 km																																																																																																														
		360 ha																																																																																																												
Secteurs de développement à proximité des gares																																																																																																														
509 communes concernées																																																																																																														
1 % de l'espace urbanisé communal (au sens « strict »)																																																																																																														
		974 ha																																																																																																												
Polarités																																																																																																														
140 pôles / 216 communes concernées																																																																																																														
2 % de l'espace urbanisé communal (au sens « strict »)																																																																																																														
		1 166 ha																																																																																																												
Villes moyennes, petites villes et communes rurales																																																																																																														
872 communes concernées																																																																																																														
2 % de l'espace urbanisé communal (au sens « strict »)																																																																																																														
		1 166 ha																																																																																																												
Installations de la transition environnementale																																																																																																														
		1 367 ha																																																																																																												
		4692 ha																																																																																																												
		47 %																																																																																																												
		13012 ha																																																																																																												

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Observation n°6 Mettre fin à l'étalement urbain et protéger les terres agricoles L'OR 12 détermine que les espaces agricoles sont inconstructibles, sauf capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E. Ainsi, pour les communes de polarité, les villes moyennes, petites villes et communes rurales, le SDRIF-E leur donne la possibilité d'ouverture à l'urbanisation de 2% de l'espace communal déjà urbanisé. Comme pour les logements, les capacités d'extension sont attribuées de manière égale et uniforme sans tenir compte des situations locales. Par ailleurs cette règle de 2% d'extensions urbaines peut offrir des possibilités importantes pour des communes aux tissus urbains lâches. De fait, cela reviendrait à accorder une prime aux communes les moins vertueuses, celles qui se sont majoritairement développées en étalement urbain. Pour enrayer ce phénomène d'étalement urbain et préserver les terres agricoles nécessaires à la résilience alimentaire de l'Île-de-France, ➤ Nous demandons de supprimer la possibilité d'ouverture à l'urbanisation de 2% de l'espace communal urbanisé accordée aux 872 communes de l'espace rural, soit environ 1165 ha d'espaces non-cartographiés.</p> <p>Observation n°7 Protéger les terres agricoles – garantir la sanctuarisation de la Trame Verte ! Aux Essarts Le Roi, Rambouillet Territoires (CART) envisage de réactiver et d'étendre la ZAC du Gros Chêne le long de la N10 : 2 ½ pastilles de 10 ha, soit 20 ha, ont été décidées en extension de cette ZAC. Vue l'imprécision des cartes, l'une des 2 pastilles, a minima, est en conflit avec la trame verte sanctuarisée (terres agricoles). Nous sommes en phase par ailleurs sur la nécessité de restructurer et redynamiser les friches industrielles en bord de N10 dont les terres sont déjà artificialisées... mais pas au-delà. ➤ Nous demandons d'officialiser dans le projet ZAC de Rambouillet Territoires le bilan des ha déjà artificialisés et des ha agricoles. ➤ Nous demandons confirmation de la sanctuarisation de la trame verte. ➤ Nous demandons le retrait du SDRIF-E de tous les ha agricoles, a minima une des 2 pastilles. ➤ Avant toute préemption de terres agricoles, nous demandons de vérifier préalablement le statut de Zone Humide, via les marqueurs d'hydromorphie du sol afin d'éviter les processus de compensation, sur-consommateur de terres agricoles.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>Observation n°8 Maîtriser l'artificialisation des sols – Justification d'artificialisation de nouvelles terres vierges, naturelles, agricoles ou forestières Dans le SDRIF-E actuel, le « droit à artificialiser » ne semble faire l'objet d'aucune contrainte, d'aucun enjeu pour autant que l'on rentre dans une volumétrie préalablement accordée. Là encore, il faut changer de paradigme et challenger fortement les décideurs et les entrepreneurs sur le choix des sites. > Nous demandons qu'à chaque nouvelle demande d'artificialisation (y compris dans les volumétries précédemment accordées) d'imposer via les SCoT et PLU/PLUI la constitution d'un dossier justificatif présentant l'état des lieux des sols déjà artificialisés disponibles et expliquant le besoin d'artificialiser de nouvelles terres.</p> <p>Observation n°9 Protéger les terres agricoles – Ajouter un critère lié à la qualité agronomique des sols Dans les cartes réglementaires du SDRIF-E, nous identifions 37 500 hectares de terres agricoles à sanctuariser, soit seulement 7% des 564 000 hectares de surfaces agricoles utiles. D'après l'autorité environnementale, depuis l'approbation du SDRIF de 2013, l'urbanisation est intervenue à 80 % sur des terres agricoles et sans qu'ait été appréciée la valeur agronomique des sols concernés. > Nous demandons d'ajouter dans l'orientation OR 12 un critère lié à la qualité agronomique des sols dans les choix de localisation des potentiels d'extension (4682 ha non cartographiés pour toute l'IdF ; 120 ha pour Rambouillet Territoires)</p> <p>Observation n°10 Absence des Parcs Naturels Régionaux d'Île-de-France, existants ou à venir, dans le Projet actuel du</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>SDRIF-E Les PNR franciliens sont des territoires classés pour la richesse de leur patrimoine naturel et culturel. Ils constituent potentiellement une couronne verte autour de la zone la plus densément peuplée de l'IdF et devrait avoir un rôle important à jouer dans un aménagement durable du territoire francilien. Bien pilotés, ce sont de potentiels réservoirs de biodiversité qui offrent aux visiteurs (habitants des zones les plus fortement urbanisées & touristes) à la fois un poumon vert, la beauté des paysages, la diversité des espaces naturels. Deux projets de Parcs devaient compléter le réseau régional : Brie et deux Morin et Bocage gâtinais en plus des 4 PNR existants (Haute Vallée de Chevreuse, Vexin français, Gâtinais français et Oise-Pays de France).. Ensemble, ce réseau de Parcs était censé concrétiser une ambition régionale pour un aménagement et un développement durable. Force est de constater que les Parcs Naturels Régionaux sont absents du projet d'aménagement régional (PAR) et aucune carte des PNR franciliens ne figure dans le SDRIF-E arrêté. > Nous demandons d'ajouter la carte des PNR franciliens ainsi que les projets en cours, en termes d'extension (Haute Vallée de Chevreuse) ou nouveaux (Brie & Deux Morins ; Bocage Gâtinais)</p>  <p>Observation n°11 Prise en compte et valorisation des PNR franciliens. Dans le cadre des Chartes (en cours de révision pour la Haute Vallée de Chevreuse), les communes des PNR ont pris des engagements de développement durable qui doivent concrètement se traduire sur la maîtrise de l'artificialisation des sols et l'étalement urbain. > En liaison avec les Chartres des PNR, mettre en place des restrictions sur les « droits à artificialiser » et la maîtrise de l'étalement urbain des Communes incluses dans les PNR.</p> <p>Observation n°12 Sur l'aspect procédural, la durée de l'enquête publique est trop courte => demande de prolongation. La consultation dans le cadre de la révision du SDRIF-E a été trop rapide pour permettre une réelle concertation,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>informer et consulter le Public en général ainsi que les adhérents des associations en particulier sur un sujet aussi compliqué et aussi impactant pour le futur.</p> <p>L'enquête publique s'est ouverte le 1er février et s'achèvera le 16 mars, couvrant les vacances scolaires d'IdFrance, période défavorable quant à la disponibilité des habitants. Il n'y avait donc pas plus de 4 semaines opérationnelles (hors congés scolaires) pour intervenir.</p> <p>Au regard des enjeux en termes d'aménagement du territoire et de leur mise en œuvre pour plus de 12 millions de franciliens d'ici 2040, une telle durée pour comprendre un projet aussi lourd qui a mis 2 ans à être construit et formuler des observations, c'est trop court.</p> <p>Enfin, nous tenons à rappeler le "Porter à Connaissance" du 30 octobre 2023 de M. Le Préfet de Région Marc Guillaume qui soulignait dans le cadre de l'article 1er de la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 le report de 9 mois des échéances régionales dont le SDRIF-E afin de mieux prendre en compte et décliner les objectifs du ZAN en 2050, ce qui ne nous semble pas avoir été fait en amont !</p> <p>M. Le préfet donne à la Région une nouvelle date d'échéance portée au 22 novembre 2024.</p> <p>➤ Nous souhaitons une prolongation de l'enquête publique d'un minimum d'un mois afin que le Public dispose de 2 mois effectifs (hors congés scolaires) en cohérence avec le report des échéances régionales.</p> <p>Observation n°13 Sur la forme, les cartographies sont incomplètes et peu exploitables :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'information locale est peu accessible et compréhensible, les zooms sont d'une qualité graphique insuffisante sur les .pdf mis à disposition sur le site du registre numérique, ▪ le choix général des couleurs pastel ne permet pas de bien discerner les informations, ▪ les pastilles roses et rouges ne se distinguent quasiment pas... Pourquoi ne pas avoir adopté des formes différentes ? (Carré vs rond)
Mail 7635								X									<p>Agnès (Anonyme) de Thorigny-sur-Marne, a écrit : La trajectoire proposée par la région Île de France ne permettra pas d'atteindre le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en 2050. Pourtant, la révision du S.D.R.I.F. a été initiée suite à la Loi Climat et Energie d'août 2021 dans l'objectif d'intégrer l'objectif ZAN. Pourquoi continuer alors à bétonner, détruire des terres agricoles, le grenier de la France. Cessons cette logique de profits systématique et protégeons notre territoire pour les générations futures. Merci aux décideurs d'être visionnaire d'un monde respectueux de la terre qui nous accueille.</p>
Mail 7636					X			X									<p>Mme Elodie ACCART de Viroflay, a écrit : Je suis défavorable à l'artificialisation des sols qui va découler de ce projet, tout comme, encore une nouvelle fois,</p>
Mail 7637			X						X								<p>Mme Martine FRANQUE de Eaubonne, a écrit : Je suis opposée au toujours plus de voitures, plus il y a d'aménagements pour les voitures, plus on facilite plus il y a d'automobilistes Cela engendra beaucoup de nuisances sonores et de pollution, la région est déjà bien sinistrée par Roissy et le réseau routier existant Il est temps de rendre notre région respirable et agréable à vivre en développant justement les circulations douces au profit du tout automobile</p>
Mail 7638			X					X									<p>M. Yann DUFIEF de Andrésy, a écrit : Sdrif-e a104bis Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artificialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% De plus, les projets</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€. Nous ne voulons pas de ces projets dont nous n'avons pas les moyens ni besoin. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants.
Mail 7639			X		X							X					<p>Mme Nathalie CHADELAT de Saint-Augustin, a écrit : Voici les dispositions que le SDRIF-E devrait mettre en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protection maximale de tous les espaces naturels, boisés, en les inscrivant "dans le marbre" du SDRIF-E - Il existe un projet de Parc Naturel Régional (Brie et deux Morin) : je souhaite que son périmètre soit inscrit sur les cartes, comme ceux d'ailleurs des autres PNR d'Ile de France. - Avant de prévoir d'urbaniser, prévoir les transports collectifs. Ainsi, sur notre secteur, une voie SNCF est toujours en bon état mais ne fonctionne plus. La ligne Coulommiers-La Ferté Gaucher devrait être rétablie pour faciliter les transports des habitants de la Ferté, et les aider ainsi à mieux se déplacer pour leur travail, le lycée de Coulommiers. Donc, ne pas oublier de conserver ou rétablir les tracés de ces lignes désaffectées, qui reprendront vie un jour ... - Créer de nouveaux lycées à l'Est du département de la Seine et Marne (celui de Coulommiers comporte 2 500 élèves, oblige des élèves venant de l'Est à se lever à 5h30 du matin, ...). - Le plan vélo du département est un bon début, il faut le densifier. - Arrêter de construire des nouvelles voies routières, qui appellent à plus de véhicules et plus d'urbanisation, et qui consomment des terres agricoles ou des espaces naturels. <p>Je m'intéresse aux questions de l'environnement dans ma région, tout comme à l'activité économique et sociale, et je constate que malgré de multiples protections existantes prévues dans nos documents, le temps long des mises en œuvre vertueuses en matière d'environnement, s'oppose au temps relativement court de l'urbanisation. Pendant qu'une nouvelle ZAC ou de nouveaux lotissements sortent de terre, en supprimant au passage des espaces agricoles ou naturels, le projet de Parc Naturel Régional Brie et 2 Morin a bien du mal à émerger ; et la population se déplace comme elle peut avec des transports collectifs bien en deçà des besoins des nouveaux besoins. Le bien-être général est négligé, l'activité économique est désordonnée.</p>
Mail 7640			X					X									<p>M. Dominique VANJAK de Eaubonne, a écrit : Avis sur développement des transports et du ZAN dans le cadre du SDRIF-E Que ce soit les projets de "voies rapides" (BIP, A104 bis.) ou de lignes de métro, (grand Paris express, ligne 19 dans le Val d'Oise.), les conséquences seront encore de densifier l'île de France ce qui est une ânerie (dixit Jean-Marc Jancovici) et d'accélérer le mouvement brownien éperdu des Franciliens pour tenter de travailler, allant de Paris à banlieue, banlieue à banlieue en perdant des heures et en saccageant toujours plus le cadre de vie et la nature environnante. De même faciliter l'accès à Roissy favorise les plus riches et encourage le tourisme aérien qui empoisonne 2 millions de Franciliens. La France et plus précisément la région Île de France doivent anticiper les conséquences du dérèglement climatique et des limites planétaires dépassées en adoptant un modèle beaucoup plus radical : zéro artificialisation brute, entretenir et améliorer l'existant (RER en particulier le D), décroître la circulation automobile en favorisant les circulations douces, cesser de spéculer sur l'immobilier. Les conflits d'usage de l'énergie et de l'eau à venir vont renverser dès 2040 les idées de "croissance" d'une région déjà polluée, bruyante, à la qualité de vie en décroissance,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	elle ! Ce SDRIFe est issue toujours du même logiciel de politique qui n'a pas pris la mesure de l'urgence environnementale et fonctionne comme au siècle passé.
Mail 7641													X		X		Christian (Anonyme) de Eaubonne, a écrit : Lutter contre l'artificialisation et densification des populations Pour l'eau suggestion Le 95. N'est pas à l'abri de risques majeurs concernant la gestion de l'eau D'une part le risque d'inondation est réel eu égard à l'artificialisation galopante la destruction des terres agricoles et l'absence de création à grande échelle de zones humides dont on connaît le bénéfice. D'autre part Le dérèglement climatique avec ces pluies hivernales intenses associé à l'urbanisation déraisonnable nous expose à ce risque et seule une politique volontariste pour protéger les zones humides renaturer les rivières qui sont artificialisées renforcer les capacités des bassins de stockage pourra nous préserver de ce risque
Mail 7642			X														M. Jean CHRETIEN de Paris, a écrit : Prolongement de la ligne 4 Bonjour, je vous écris car dans mon quotidien le prolongement de la 4 rendrait les déplacements beaucoup plus simples.
Mail 7643													X	X			Mme Sabine THOMAS de Eaubonne, a écrit : Eau Le Val d'Oise est exposé à deux principaux risques concernant la gestion de l'eau Tout d'abord le risque d'inondation lié à l'artificialisation galopante et la destruction des terres agricoles et l'absence de création à grande échelle de zones humides dont on connaît le bénéfice. Seule une politique volontariste pour protéger les zones humides, renaturer les rivières et renforcer les capacités des bassins de stockage pourra nous préserver de ce risque Quant à la ressource en eau et sa potabilité. La ressource en eau en amont de Mery sur notre territoire est en tension que ce soit les cours d'eau et les nappes phréatiques souterraines. Nous souhaitons un grand débat citoyen pour débattre de la qualité de l'eau et de sa distribution juste auprès de tous les acteurs sur le Val d'Oise. Également une assurance quant aux polluants éternels aux pesticides. Il faut revenir à des basiques : manger (bio et en circuit court), boire (de l'eau potable non polluée), dormir (sans nuisances aériennes)
Mail 7644	X	X	X		X	X											Mme Valérie (Anonyme) de Paris, a écrit : SDRIF-E incohérent Ce SDRIF-E est à revoir car les cartes sont incohérentes avec la réalité du territoire. En effet les pastilles sont parfois placées à des endroits ne correspondant à la nature du terrain. comme sur Achères et Carrières-Sous-Poissy vous mettez sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3 des pastilles de création d'espace vert alors que ce sont déjà des espaces verts, mais que vous avez prévu d'y faire passer la 2x2 voies, RD30-RD190, à plus de 44.000 v/j. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voie, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrézy, île si riche en faune ornithologique. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 7645	X		X										X			X	Mme Eugénie (Anonyme) de Amillis, a écrit : PPRI 2015 Amillis disparition L'Aubetin sur Plan Prévention Risque Inondation 77

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Habitante de la commune d'Amillis 77120 depuis 1997, adhérente à l'association RENARD et après analyse du dossier présenté dans cette enquête publique, je souhaite émettre mes remarques quant à l'évolution du territoire. La préservation et la sauvegarde de la ruralité de notre territoire doivent être la priorité, tout en maintenant les bassins de vie et économiques des grandes villes. J'ai pu constater lors de l'étude des informations et documents transmis, l'absence ou la disparition de la rivière Aubetin traversant mon village. Suite à des recherches, la vallée de L'Aubetin était classée inondable sur les documents POS Amillis de 1993 (copies ci-jointes et photos). Sur l'ensemble du territoire de mon village, j'ai pu constater également l'absence d'inventaire des réseaux d'évacuation des eaux pluviales, des drainages des champs agricoles, provoquant une méconnaissance et incapacité de comprendre les sinistres lors des inondations connus ces dernières années. Concernant la mobilité, en complément d'un réseau structuré et optimisé de transports publics cohérents, l'évidente solution de la mise en place d'un protocole covoiturage, reste à mon avis un axe de politique prioritaire et économiquement accessible. Les interconnexions en transports publics entre notre département et les départements limitrophes hors Ile-de-France restent inexistant. La solution de démocratisation du covoiturage peut permettre une mobilité facilitée. Merci de m'avoir permis de m'exprimer.
Mail 7646			X														Mme Ghislaine GALTIER de Saint-Hilaire-de-Brens, a écrit : Non à l'A104bis Pour la protection de l'environnement!
Mail 7647							X							X			Mme Sylvie MORAN d'Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir. Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser. Nous comptons sur la Commission d'Enquête et les équipes du SDRIF-E pour repousser définitivement ces demandes d'un autre âge.
Mail 7648							X									X	Mme Claudine (Anonyme) de Doué, membre du Conseil local de développement du PNR Brie et Deux Morins, a écrit Je souhaite attirer l'attention sur la nécessité de développer le projet du parc naturel régional Brie et Deux Morin et œuvrer pour le voir aboutir. L'île de France possède encore un poumon vert au Nord-Est qu'il ne faut pas asphyxier. les engagements des associations et des élus pour aller dans le sens du développement rural doivent être entendus. Vous avez des compétences humaines dans le territoire concerné prêtes à se mobiliser pour fédérer la Seine et Marne rurale qui demande une grande attention.
Mail 7649					X		X									X	M. Christophe SEELINGER de Marly-le-Roi, a écrit: Protection des arbres et des haies en milieu urbain contre les îlots de chaleur Nous constatons depuis plusieurs années une aggravation de la densification / bétonisation de nos villes et de nos quartiers Le SDRIF-E, en tant qu'organisme de cadrage d'urbanisme et de planification doit de toute urgence s'emparer de la question des « îlots de chaleur urbains » et du maintien de la biodiversité au sein même du milieu urbain On connaît aujourd'hui les risques liés aux îlots de chaleur avec des conséquences sanitaires graves sur les populations fragiles. Reconnecter la ville à son environnement est une priorité face aux vagues de chaleur de plus en plus fréquentes Il faut que le SDRIF-E permette de conserver la végétation dans les villes : -Protéger / classer les arbres existants au sein même des milieux urbains – trop d'arbres sont abattus pour libérer des surfaces

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	à bâtir. les règles doivent absolument être renforcées pour que les arbres sur des parcelles constructibles (et pas uniquement ceux dans les rues) ne soient plus abattus par facilité, au bon vouloir des promoteurs, des mairies ou de certains particuliers-Préserver/ entretenir les haies végétalisées en ville. Il ne devrait pas être possible de supprimer des haies déjà existantes. Les haies sont une source de biodiversité et de fraîcheur tout autant que les arbres. Les villes doivent être incitées à conserver, replanter de nouvelles haies aux espèces variées au lieu de laisser s'installer des « palissades » très souvent inesthétiques et surement pas éco-responsables. Jamais nous n'avons vu autant de « palissades », « clôtures métalliques » se monter, sans aucun contrôle des mairies - Augmenter les quotas pour un minimum d'arbres - par parcelle-Planter des arbres nobles et pas seulement à faible développement (contre la pratique du "greenwashing" par certaines mairies)-Encadrer, mieux contrôler les règles des PLU et leur application par les mairies, dans ces domaines De nombreuses associations et concitoyens dont je fais partie, s'activent de plus en plus pour agir en ce sens. Ils se sentent démunis. Ils doivent être soutenus au niveau de la Région et du SDRIF-E par une réglementation plus stricte, qui oblige à des modifications des PLU Je soutiens toutes les initiatives reprises dans les contributions qui servent à atteindre ces objectifs et souhaite vivement qu'elles aboutissent afin de préserver notre cadre de vie, notre patrimoine malheureusement déjà bien abimés au cours de ces dernières années
Mail 7650	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		<p><u>Mme Céline MALAISE de Saint-Ouen-sur-Seine, Présidente du groupe La Gauche Communiste Ecologiste du Conseil Régional d'Ile-de-France, a écrit :</u></p> <p>Veuillez trouver la contribution du groupe La Gauche Communiste Ecologiste et Citoyenne du Conseil régional d'Ile-de-France déposée dans le cadre de l'enquête publique. Nous demandons à la commission d'enquête d'émettre un avis défavorable au projet. Nos arguments sont détaillés dans cette contribution. A défaut d'un avis défavorable, notre groupe propose que la commission formule 14 réserves et prenne en compte 150 propositions pour une région durable, équilibrée et innovante.</p> <p><u>PJ : 21 pages</u></p> <p>Contribution du groupe La Gauche Communiste Ecologiste et Citoyenne du Conseil régional d'Ile-de-France</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	

Monsieur le Président de la commission d'enquête,
Mesdames, Messieurs les membres de la commission,

Le 12 juillet 2023, le Conseil régional d'Île-de-France arrête le projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France Environnemental (SDRIF-E). Notre groupe politique, la Gauche communiste, écologiste et citoyenne, a été le premier - dès 2018 - à demander la révision du SDRIF en vigueur au regard de l'évolution de la crise climatique et du creusement des inégalités sociales et territoriales en Île-de-France.

De la mise en révision à l'enquête publique, nous avons suivi l'évolution du projet de SDRIF-E malgré la faiblesse des éléments partagés avant l'enquête publique. À l'issue d'un processus d'élaboration en chambre et d'une concertation confidentielle à laquelle 0,004% de la population francilienne a contribué, une enquête publique se déroule du 1er février au 16 mars 2024. Nous nous en réjouissons bien que nous ayons exprimé le regret que la réunion publique du 29 février ait été la seule organisée de toute la Région, les horaires des permanences locales n'étant pas adoptés à la majorité des salarié.es.

Cette enquête publique constitue l'ultime temps d'expression des collectivités, des forces vives et des habitant.es sur ce schéma stratégique qui ambitionne d'encadrer l'aménagement de l'Île-de-France jusqu'en 2040. L'avis de la commission d'enquête sera déterminant pour l'avenir de ce document mais aussi pour les avis exprimés par les habitant.es, les associations, les forces vives, les organisations syndicales, les entreprises et les élu.es.

À la lecture du projet de SDRIF-E, nous vous demandons d'émettre un avis défavorable.

Nous vous soumettons quelques-uns de nos arguments ci-dessous.

Un projet de SDRIF-E qui contrevient à la loi

Tout d'abord, le projet de SDRIF-E tel que soumis à l'enquête publique compromet voire contrevient aux objectifs fixés par la loi en matière de préservation d'espaces naturels agricoles et forestiers (loi ZAN du 20 juillet 2023) et de construction de logements (loi SRU du 13 décembre 2000 et loi Grand Paris du 3 juin 2010). Par ailleurs, son contenu pourrait entrer en contradiction avec d'autres documents de planification à l'image du Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement révisé de manière concomitante et parallèle.

Un projet de SDRIF-E qui bétonne et ne respecte pas la trajectoire ZAN

Concernant le non-respect de la trajectoire ZAN à l'horizon 2040, cette réalité est partagée par l'Autorité Environnementale (avis du 21 décembre 2023 annexé au dossier d'enquête publique) et oblige des modifications substantielles du projet de SDRIF-E qui prévoit, selon les sources, l'urbanisation de 10 002 à 17 700 hectares d'ici 2040. En effet, le projet soumis à l'enquête publique tient compte des « coups partis » en matière d'aménagement et poursuit donc une logique de consommation des terres agricoles tout en autorisant de nouveaux grands projets d'aménagement.

Un projet de SDRIF-E qui aggrave la pénurie de logements

Concernant la construction de logements, dans un avis daté du 6 juin 2023, le représentant de l'État alertait sur un contenu du projet de SDRIF-E incompatible avec l'objectif légal de construction de 70 000 logements par an. De plus, de nombreuses personnes publiques associées de toutes sensibilités politiques, dont la Métropole du Grand Paris, et des participants à l'enquête publique, dont les acteurs de du logement francilien, exigent la suppression de toute mention à la « norme anti-ghetto » qui figure dans l'orientation 59 des orientations réglementaires. Pour rappel, l'Île-de-France comptait fin 2022 près de 800 000 demandes de logement social officiellement enregistrées dans les Préfectures.

Un projet de SDRIF-E qui n'est pas à la hauteur de la crise climatique

Par ailleurs, ce projet de schéma ne tient pas suffisamment compte de l'urgence climatique, de l'action en faveur de la qualité de l'air, de la lutte contre les inondations, contre le bruit, contre la pollution des sols, contre les inondations, des événements climatiques exceptionnels et de leurs conséquences... Ce schéma ne préserve pas suffisamment les emprises nécessaires à la réindustrialisation indispensable pour réduire les transports internationaux et source d'emplois. Les emprises ferroviaires et le développement du fret ferroviaire ne sont pas suffisamment pris en compte alors qu'ils constituent des leviers centraux pour la transition écologique et la réduction du trafic routier. Nous déplorons également le rejet des amendements de notre groupe en faveur d'un moratoire sur les fermetures de lignes ferroviaires alors que celles-ci se poursuivent y compris en Ile-de-France.

Un projet de SDRIF-E qui abandonne des projets déclarés d'intérêt général et attendus par la population

Ce projet, s'il était appliqué en l'état, avaliserait sur le plan réglementaire la réalisation de projets suscitant une vive opposition citoyenne et politique dont l'urbanisation du triangle sud de Gonesse, la poursuite de l'urbanisation du plateau de Saclay et de Marne-la-Vallée y compris au-delà de 2040, la réalisation de centres pénitentiaires à Bernes-sur-Oise, Magnanville, Crisenoy et Tremblay-en-France, la réalisation du barreau routier dit « Pont d'Achères », la création de la ligne 18 du métro entre Versailles et Nanterre, etc.

Un projet de SDRIF-E qui ignore les inégalités sociales et territoriales

Ce projet de schéma abandonne en l'état toute ambition en matière de rééquilibrage emplois/logements entre l'Est et l'Ouest de la région. Il ne propose pas de leviers d'actions pour la résorption concrète des inégalités sociales et territoriales. Pire, certaines dispositions sont de nature à renforcer les inégalités à l'échelle de la région.

Il est à noter également que ce projet de schéma entraînerait l'abandon de projets structurants, attendus des populations et pour certains déclarés d'utilité publique à l'image des prolongements Ouest et Est du tramway T11. L'abandon de tels projets participe à creuser le déséquilibre entre l'Est et l'Ouest de la Région.

Un projet qui ignore les besoins de services publics

Ce projet de SDRIF-E manque également de vision en matière de développement des transports collectifs après l'échéance du Grand Paris Express. Aménager la région pour 2040 en faisant l'impasse sur la nécessité d'enclencher une nouvelle étape de maillage du territoire francilien par un réseau de transports en commun public, accessible à tous les habitants et véritable alternative à l'usage de la voiture notamment en grande couronne, constitue un problème social, économique et environnemental. A titre d'exemple, le projet de SDRIF-E ne prévoit pas un seul kilomètre de transport collectif ferré en Seine-et-Marne malgré un potentiel d'urbanisation considérable. Pour rappel, le mouvement des "gilets jaunes" est né dans ce département à partir d'une revendication sur les coûts des carburants.

Le projet de SDRIF-E pose pour principe fondateur une "Ile-de-France des 20 minutes" où les grands services seraient accessibles de toutes les Franciliennes en moins de 20 minutes. Ce principe prometteur ne trouve malheureusement aucune traduction concrète dans le schéma notamment en matière d'accès aux services publics. L'exécutif régional a supprimé des dispositions en la matière en vigueur dans le SDRIF actuel et a refusé les propositions de notre groupe pour cartographier les zones carencées en matière d'accès aux soins, à l'enseignement supérieur, aux transports publics, etc. Ce schéma ne propose aucune création de service public à l'exception des transports dans la zone dense. Ce principe d'une "Ile-de-France des 20 minutes" n'est donc qu'un coup de communication et n'est toujours pas appliqué dans les choix d'investissement de la Région Ile-de-France elle-même.

Un projet de SDRIF-E insincère

De surcroît, l'enquête publique de ce schéma a été perturbée par l'irruption de nouveaux projets qui ne figuraient pas dans la version arrêtée le 12 juillet 2023. Tel est le cas de la quête d'un site de 60 hectares pour la création d'un stade de grande capacité (annoncée par la presse le 9 février, pendant l'enquête publique comme un "appel à candidature" à conclure avant le 10 mars). Des évolutions sensibles de projets inscrits au projet de SDRIF-E sont également intervenues après l'arrêt du projet, à l'image de la ligne 19 du métro dont le terminus Est à Saint-Denis figure dans le projet de SDRIF-E quand le président de Région a annoncé un terminus Est au Triangle de Gonesse le 22 novembre 2023. Il est à noter que le principe de ligne 19 du métro avec ce tracé est aujourd'hui rejeté par l'État.

Pour un SDRIF-E prescriptif et non à la carte

Enfin, pour un SDRIF-E véritablement efficace, l'orientation générale très incitative est problématique et nuira à sa mise en œuvre. La quasi-absence de mesures coercitives et/ou prescriptives compromet - dès leur adoption - les objectifs déjà insuffisants. Le caractère prescriptif est primordial pour garantir sa mise en œuvre : il ne peut pas se résumer à un coup de communication comme les nombreux plans sans âme adoptés par la Région (à l'image du mirage du plan régional d'adaptation au changement climatique). De notre point de vue, la mise en place d'un contrôle par les citoyen.nes de l'application du SDRIF-E constituerait un garde-fou utile et indispensable.

Face à ce constat, nous vous demandons, par conséquent, d'émettre un avis défavorable au projet de SDRIF-E.

À défaut d'un avis défavorable de votre part, nous vous demandons l'expression de réserves suivantes :

RESERVE 1 : Prendre acte que le SDRIF-E n'est pas la hauteur de la pénurie de logements en Île-de-France, qu'il renforce, et inviter le législateur à prendre en urgence les dispositions en faveur d'un choc de la construction de logements en Île-de-France.

RESERVE 2 : Retrait de toute mention à la norme « anti-ghetto » et l'intégration dans le SDRIF-E de mesures coercitives pour le respect de la loi SRU dans les communes carencées.

RESERVE 3 : Respect de la trajectoire ZAN d'ici 2040 en Île-de-France par la réduction des potentiels d'urbanisation avec une planification décennale précise et sincère.

RESERVE 4 : Retrait des potentiels d'urbanisation permettant la construction des centres pénitentiaires de Magnanville (78), Crisenoy (77), Bernes-sur-Oise (95) et Tremblay-en-France (93) et de refuser toute inscription d'un potentiel d'urbanisation à Noisseau (94).

RESERVE 5 : Prise en compte des mobilisations citoyennes et politiques locales contre des projets tels que le barreau rouvier dit du "pont d'Achères", l'urbanisation du triangle de Gonesse, le prolongement de la ligne 18 du métro entre Versailles et Nanterre, etc.

RESERVE 6 : Réintroduire dans le SDRIF-E la notion et les dispositions contre les inégalités sociales et territoriales et inviter le législateur à prendre des mesures fiscales à même d'y remédier.

RESERVE 7 : Réintroduire dans le SDRIF-E la notion et les dispositions en faveur du rééquilibrage des emplois et du logement entre l'Est et l'Ouest de la Région.

RESERVE 8 : Introduire dans le SDRIF-E la notion de maîtrise des prix du foncier et d'outils de lutte contre la spéculation foncière et immobilière.

RESERVE 9 : Refuser le principe de fin des monopoles de la RATP et de la SNCF en Ile-de-France qui met en péril le réseau unifié de transports en commun de la Région capitale et inviter l'Etat, la Région et Ile-de-France Mobilités à organiser un débat public sous l'égide de la CNDP sur l'organisation, la qualité de service, la mise en concurrence et le financement des transports d'Ile-de-France.

RESERVE 10 : Introduire la notion de moratoire sur les fermetures de lignes ferroviaires et le démantèlement du foncier consacré aux activités ferroviaires

RESERVE 11 : Conduire une étude sur l'accès des Franciliens aux services publics (hôpitaux, gares, universités, lycées, postes...) et aux grands équipements (espaces verts, sites remarquables...) et formuler des préconisations publiques pour atteindre concrètement le concept d'une "Ile de France des 20 minutes".

RESERVE 12 : Introduire dans le SDRIF-E le développement de transports collectifs ferroviaires de rocade supplémentaires dont prioritairement une liaison nouvelle Meaux - Marne-la-Vallée - Melun.

RESERVE 13 : Refuser tout ajout d'équipement ou de potentiel d'urbanisation susceptible de construire un nouveau stade de grande capacité sur des terres agricoles, espaces verts ou espaces naturels.

RESERVE 14 : Imposer un contrôle de l'exécution du SDRIF-E avec la mise en place d'outils publics en open data, d'un rapport de suivi annuel et d'un conseil citoyen chargé du suivi de la mise en œuvre et du respect du schéma.

150 propositions pour l'Ile-de-France pour une région durable, équilibrée et innovante

Par ailleurs, nous vous invitons à prendre en compte les 150 propositions ci-dessous pour une vision alternative de l'avenir de l'Ile-de-France, en prise avec les besoins exprimés par les Franciliens et tenant compte des crises sociales et climatiques.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, nos salutations cordiales.



Céline Malaisé

Présidente du groupe Gauche Communiste,
Écologiste et Citoyenne
Conseil régional d'Ile-de-France

Aménager l'Île-de-France dans un contexte d'urgence climatique



1/ Donner à la Seine et à ses affluents une personnalité juridique

Reconnaître à la Seine et ses affluents le statut de personnalité juridique permet d'en faire un sujet de droit, de rendre ses cours d'eau titulaire de droits supplémentaires d'information, de protection et de défense. Cela permettrait de simplifier l'information, la défense et la protection sur ses cours d'eau alors que le droit se sédimente depuis plusieurs siècles autour de l'usage des voies d'eau, de leurs berges et plus récemment, sur la qualité de l'eau et de la protection des espèces végétales et animales. Cette reconnaissance n'est en rien une fin en soi. C'est un outil juridique nouveau et universel à la portée symbolique incontestable. Le SDRIF-E et la commission d'enquête doivent reprendre cette proposition de notre groupe.

2/ Instaurer enfin une écotaxe poids-lourds en Île-de-France !

Depuis 2016, l'Assemblée régionale vote favorablement la mise en place d'une redevance kilométrique applicable aux camions en transit en Île-de-France. La Présidente de Région a, à plusieurs reprises, soutenu publiquement cette disposition. Pour rappel, dans le cadre des 192 propositions issues de la « CDP Île-de-France », a été retenue l'idée d'un piéage pour les poids lourds en transit en Île-de-France (proposition n°13). Par ailleurs, il s'agit d'une des pistes de travail des Assises des financements des transports. Cette mesure constituerait une ressource fiscale importante pour financer des mobilités alternatives au transport routier. Elle participerait à internaliser une partie des coûts externes du transport routier, très avantagé par rapport au rail ce qui constitue une véritable distorsion de concurrence. L'écotaxe poids lourds serait appliquée, dans un premier temps, aux véhicules de plus de 11 tonnes en transit en Île-de-France au regard de la saturation des rocade autoroutières et des émissions polluantes mesurées aux abords de ces axes routiers. Une telle disposition participerait à l'atteindre des objectifs environnementaux du SDRIF-E.

3 / Protéger de la ressource en eau et empêcher sa privatisation

La privatisation de l'eau est un mouvement en marche dans de nombreux pays du monde. Il aboutit à la privation d'eau de populations en raison de politiques industrielles agressives voire abusives vis-à-vis des populations, des collectivités ou d'États. Alors que le dérèglement climatique, la pression anthropique sur les milieux naturels, le monté des océans et l'augmentation de la population mondiale entraînent une pression inédite et planétaire sur les ressources en eau, il convient de réaffirmer que l'eau est un bien commun et qu'il ne peut pas être privatisé. Le SDRIF-E doit protéger cette ressource.

4 à 9 / Préserver les terres agricoles en empêchant la construction des centres pénitentiaires à Noisseau, Magnanville, Crisenoy, Tremblay-en-France et Bernes-sur-Oise



Marche contre la prison de Noisseau

10 / Interdire l'abattage d'arbres remarquables !

Plusieurs projets urbains ont entraîné des destructions d'arbres remarquables, y compris d'arbres préservés au titre des permis de construire délivrés. Le SDRIF-E peut permettre de renforcer la protection des arbres remarquables.

11 / Résurgence des cours d'eau dont la Bièvre dans Paris

La présence de l'eau à l'air libre en milieu urbain est un facteur de réduction des îlots de chaleur et est favorable à la biodiversité. La réouverture de cours d'eau canalisés, préalablement dépollués, doit être encouragée en s'inspirant

150 propositions pour l'Île-de-France pour une région durable, équilibrée et innovante

150 propositions pour l'Île-de-France pour une région durable, équilibrée et innovante

d'exemples réussis à l'image de la réouverture de la Dèdre dans le Val-de-Marne, initiée sous l'ancienne majorité départementale. Plusieurs projets similaires existent en Île-de-France, à Paris (Bèdre) et le Val-de-Marne (Bèdre, Morbras) notamment. Il convient de les encourager et d'en susciter de nouveaux.

12 / Protection de l'accès public aux berges des cours d'eau domaniaux

L'accès du public aux berges des cours d'eau domaniaux est un droit encadré par la loi (articles L-2131-2 du Code général de la propriété des personnes publiques). Or, des projets d'urbanisation ou aménagements privés illégaux peuvent contraindre l'accès du public aux berges à l'image d'un précédent, sur la Marne, à Chennevières-sur-Marne (94). Il convient de réaffirmer ce droit et de garantir le caractère public des berges des cours d'eau domaniaux.

...15 / Préserver l'intégralité des terres agricoles du triangle de Gonesse !

16 / Préserver les terres agricoles du Val Bréon

Le projet de SDRIF-E prévoit la possibilité d'urbaniser, selon les orientations réglementaires du présent document, jusqu'à 85 hectares de terres agricoles situées du Val Bréon. Alors que son urbanisation était conditionnée à sa desserte par une nouvelle ligne de transport ferré dans le SDRIF de 2013, l'inscription proposée dans le projet de SDRIF-E actuel suscite cette obligation. Ce projet d'urbanisation suscite, depuis plus d'une décennie, une très vive opposition d'élus et de populations locales mais aussi d'associations de défense de l'environnement. La Région doit entendre cette opposition et les arguments légitimes avancés.

... 18 / Obligation de désimperméabiliser les parkings de pleine terre et inciter à les couvrir

Les surfaces de parking consomment de l'espace mais génèrent aussi de l'imperméabilisation des sols et des îlots de chaleur. En effet, l'asphalte empêche l'écoulement des eaux et stocke la chaleur. Afin de limiter ces phénomènes, la végétalisation et la désimperméabilisation des surfaces de stationnement doivent être encouragées dès à présent, sans attention d'hypothétiques opérations de requalification. Par ailleurs, la désimperméabilisation doit être rendue obligatoire lors de la création de nouveaux parkings de surface. De plus, pour réduire les îlots de chaleur et la montée en température des revêtements des parkings, leur couverture même partielle doit être encouragée à l'image des aménagements méditerranéens (couverture végétalisée, pergolas en bois, etc.). Enfin, les couvertures de parking peuvent contribuer à la production d'énergie par l'intermédiaire du photovoltaïque. Le SDRIF-E ignore actuellement ces opportunités et doit les inciter.

19 / Interdire les méga bassines dans le SDRIF-E !

Les mégabassines se multiplient en France. Elles promettant une solution d'irrigation de l'agriculture intensive en période estivale. Or, leurs bénéfices sont contestés et leur impact environnemental est avéré. Pouvant atteindre 18 hectares de superficie et d'une dimension moyenne de 8 hectares en France, les mégabassines captent pour partie les eaux des nappes phréatiques par pompage. De plus, la construction d'un tel équipement a des conséquences environnementales considérables. Elle rencontre une opposition citoyenne, associative et politique grandissante. Enfin, elles tentent de prolonger la survie d'un modèle d'agriculture dont la réorientation est au cœur des politiques agricoles et inadapté aux enjeux climatiques actuels. Pour toutes ces raisons, le SDRIF-E doit proscrire ce type d'infrastructure.

20 / Abandon du barreau routier dit « du pont d'Achères » entre Triel-sur-Seine et Achères

21 / Favoriser la réutilisation des eaux grises

Le réemploi des eaux grises domestiques doit être encouragé (pour des usages non-alimentaires) en raison de la raréfaction progressive et durable de la ressource en eau. La France accuse un important retard en la matière. L'Île-de-France doit encourager cette pratique à travers le projet de SDRIF-E notamment.

...24 / Achever de la ceinture verte autour du cœur d'agglomération

Le schéma directeur de la ceinture verte d'Île-de-France a été adopté en 1983. La vision qu'il portait se retrouve dans le présent projet de SDRIF-E sans toutefois prendre les dispositions nécessaires pour assurer la complétude d'une ceinture verte continue entre les grands massifs forestiers présents dans une bande comprise entre 10 et 30 kilomètres de Paris. Ainsi, en sus de la sanctuarisation d'espaces et de terres, il convient d'encourager voire de contraindre réglementairement à la complétude de cette ceinture. De telles dispositions sont complémentaires aux projets de créations d'espaces boisés voire de forêt à l'image de la nouvelle forêt de Marlysay.

25 / Transformer certains bois et forêts inaccessibles en lieu public

De nombreux espaces verts sont inaccessibles au public car dépourvus d'accès facile ou privatés. À l'image de l'ouverture au public des 200 hectares du Bois Saint-Martin sur les communes de Nully-le-Grand (93), Villiers-sur-Marne et Le Plessis-Trévise (94), d'autres bois privatés sont susceptibles d'être valorisés par l'intervention de la puissance publique et ouvert au public. Le SDRIF-E doit favoriser cette appropriation par les habitants de ces espaces en veillant au respect de la biodiversité.

26 / Préserver les terres agricoles du plateau de Saclay**27 / Agir davantage pour le respect des seuils de l'OMS en matière de qualité de l'air**

Le nombre de Franciliens exposés à des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air a diminué, passant pour le dioxyde d'azote, de 2,9 millions de Franciliens en 2010 à moins de 60 000 en 2021, principalement dans l'agglomération parisienne. Pour les particules, ce nombre est passé de plus d'un million à moins d'un million pour les PM10, et à zéro pour les PM2.5. Toutefois, les niveaux moyens de pollution restent supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS. Ces seuils internationaux viennent, d'ailleurs, d'être abaissés car les données scientifiques montrent que même des quantités modestes de polluants peuvent entraîner des conséquences délétères sur la santé. Il convient d'intégrer ces objectifs de l'OMS dans les orientations réglementaires du SDRIF-E où leur absence, pour le moment, est en pleine contradiction avec le plan air adopté début 2023 par le Conseil régional.

28 / Agir vraiment pour la qualité de l'air en milieu souterrain

Selon Airparif, la qualité de l'air dans les gares et stations souterraines est « mitigée ». Selon des relevés réalisés à grande échelle par le collectif « Vert de rage », des dépassements des valeurs limites, avec des relevés cinq fois supérieurs aux valeurs limites recommandées par l'OMS, sont constatés. Le plan air adopté début 2023 prévoit de « purifier » l'air de 20 stations d'ici 2028, sur près de 300 stations souterraines existantes. Face aux atermis et dans l'attente d'un plan d'actions véritablement à la hauteur, il convient d'introduire l'enjeu de l'amélioration de la qualité de l'air en milieu souterrain dans les orientations réglementaires du SDRIF-E.

29 / Agir en faveur de la lutte contre les incendies de forêt

Ravage du feu en forêt de Fontainebleau

30 / Pour des actions coercitives contre les constructions en zone inondable !

L'Île-de-France est particulièrement exposée au risque d'inondation. Ainsi, la Région a été frappée par deux importantes crues en 2016 et 2018 engendrant l'évacuation de milliers de personnes en Seine-et-Marne et dans la Val-de-Marne. Face au dérèglement climatique qui est susceptible d'augmenter l'ampleur et la fréquence des phénomènes météorologiques exceptionnels, il convient de renforcer les dispositions des documents de planification urbaine pour éviter que des constructions d'habitations et équipements recevant du public dans des secteurs fréquemment inondés ne soient réalisées.

150 propositions pour l'Île-de-France pour une région durable, équilibrée et innovante

...34 / Abandon du droit d'extension de 1 ha pour les communes au sein des PNR

L'objectif ZAN étant insuffisant à l'échelle régionale et les projets d'urbanisation n'étant pas fidèlement pris en compte dans le projet de SDRIF-E, il convient de prendre des mesures volontaristes et de sanctuariser les espaces agricoles ou forestiers existants dans les parcs naturels régionaux.

35 / Abandon du droit d'extension de 1 ha pour les communes hors la loi SRU

Face à la crise du logement et au nombre de demandes de logements sociaux en souffrance dans les Préfectures, il convient de sanctionner les communes qui ne respectent pas la loi SRU en les privant de capacité d'extension. En revanche, en cas de projet urbain comprenant plus de 50% de logements sociaux, les communes carencées doivent être encouragées et bénéficier dans ce cas de capacités d'extension.

36 / Création de passages à faune

Le passage à faune entre les forêts de Oras Bois et de la Orange est une mesure compensatoire au projet de déviation de la RN 19 dans la traversée de Boissey-Saint-Léger. Sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, ce projet est achevé mais le passage à faune n'a pas été réalisé et son financement n'a pas été mobilisé par l'Etat. Les collectivités locales continuent d'aspirer la réalisation de ce passage et d'autres à l'échelle de l'Île-de-France. Ces principes de liaison relatif à ce franchissement doivent être inscrits au SDRIF-E afin de permettre leur réalisation.

37 / Contre la privatisation de l'île de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines

38 / Préservation du caractère public des îles de loisirs et inscription de toutes les îles de loisirs dans l'armature verte

Les îles de loisirs régionales ne bénéficient pas du même niveau de protection dans le projet de SDRIF-E. En effet, certaines îles de loisirs sont sanctuarisées - dont la plus vaste qu'est celle de Saint-Quentin-en-Yvelines - au titre de l'armature verte et cartographiées comme telles ce qui n'est pas le cas des îles de loisirs des Boucles de Seine (78), de Créteil (94), de Jabilles (77), de Bois le Roi (77) et d'Etampes (91). Il convient de sanctuariser toutes les îles de loisirs régionales et pour cela de les intégrer directement dans les orientations réglementaires.

39 / Rehausser les objectifs de véritables plaines terres dans les projets d'aménagement

La définition des espaces de pleine terre varie en fonction des documents d'urbanisme et des communes. Par ailleurs, de nombreux aménagements récents ont confondu bacs à fleurs et espaces verts sur dalle avec de véritables surfaces de pleine terre. Il convient donc de prévenir ses dérives et de définir précisément ce que le SDRIF-E entend par surfaces de pleine terre.

40 / Imposer une végétalisation partielle des façades d'immeubles de bureau dans les îlots de chaleur

L'immobilier de bureaux doit participer à la création d'îlots de fraîcheur et réduire son impact sur l'environnement. Parmi les contributions, la conception de bâtiments plus adaptés au dérèglement climatique et aux enjeux énergétiques s'impose. Pour les nouveaux bâtiments comme pour l'immobilier existant, la végétalisation des toitures et des façades doit être encouragée afin de réduire la chaleur urbaine et favoriser le végétal en milieu urbain.

41 / Cartographier l'intégralité des parcelles polluées et informer la population

La lutte contre la pollution des sols ne figure dans aucune des orientations réglementaires du projet de SDRIF-E. Or, il s'agit d'un enjeu de santé publique et d'aménagement du territoire particulièrement présent en Île-de-France. Les bases de données existantes, dont BASOL, répertorie plus de 600 sites pollués « en cours » et 1 385 en cours ou traités. Leur nombre très important oblige le SDRIF-E à les prendre davantage en compte et à les cartographier.

42 / Récupérer la chaleur des gros émetteurs (datacenters, transports, réseaux souterrains...)

Les réseaux de transports, d'assainissement ou encore les datacenters produisent de la chaleur. Des expériences permettent d'ores et déjà en Île-de-France de récupérer la chaleur à des fins de chauffage ou de production d'énergie. Cette méthode vertueuse doit être encouragée dans un contexte de sobriété, de crise climatique et énergétique.

43 / Favoriser les énergies renouvelables dont l'implantation d'éoliennes et de centrales photovoltaïques

44 / Moratoire sur l'installation de méthaniseur

Il convient d'exclure les méthaniseurs des installations réalisables hors de l'enveloppe de capacités d'urbanisation dédiée à la transition environnementale. En effet, au regard des technologies variées qui existent et de l'impact environnemental de ces installations, faciliter leur installation n'est pas souhaitable.

45 / Mobiliser les délaissés ferroviaires et routiers pour la végétalisation et la biodiversité

46 / Empêcher l'exploitation du gypse du fort de Vaujours

Le projet de SDRIF-E postule un « site support de services urbains ou d'économie circulaire » à Vaujours [93] et Courtry [77]. Il s'agit de plusieurs sites industriels sensibles cohabitant dont le projet d'exploitation d'une carrière de gypse principalement à ciel ouvert au sein du fort de Vaujours. Ce site, aujourd'hui désaffecté, a accueilli des essais nucléaires du Commissariat à l'Énergie Atomique. Par ailleurs, cette activité engendre des nuisances et pollutions atmosphériques importantes. Le projet implique par ailleurs le défrichement d'un espace boisé. Enfin, ce projet suscite une très vive opposition d'étus, de l'EPT Paris Terre d'Envol, du Département de Seine-Saint-Denis et des populations locales mais aussi des associations de défense de l'environnement.

47 / Préserver de la butte de Montgé en Goële

Les buttes de la Goële présentent un important enjeu écologique, hydrologique et paysager pour le nord de la Seine-et-Marne. Leur préservation doit être renforcée alors qu'une partie des buttes historiques ont été urbanisées au cours du XXe siècle.

48 / Préserver l'espace boisé classé de l'hôpital de Saint-Maurice

Les espaces verts et espaces boisés classés contenus dans l'enceinte de l'hôpital Esquirol de Saint-Maurice [94] sont menacés par un projet immobilier dénoncé par des élus du Val-de-Marne et des associations de défense de l'environnement mais aussi du patrimoine historique. Suite à la mobilisation de ces collectifs et d'élus du Val-de-Marne, le classement d'une partie des espaces boisés classés dans l'emprise verte est bien prévu dans le projet de SDRIF-E. Toutefois, nous demandons l'extension de ce périmètre de protection à l'ensemble des arbres et espaces verts présents au sein de l'hôpital Esquirol. Par ailleurs, nous alertons sur le risque d'un retour en arrière sur ce classement lors et après l'enquête publique.

... 50 / Moratoire sur l'installation de nouvelles décharges (ISDI, ISDND) en Seine-et-Marne

La Seine-et-Marne reçoit une majorité des déchets de la Région Île-de-France. Elle compte par exemple 5 des 8 installations des installations de stockage des déchets non dangereux que comptant l'Île-de-France. La Seine-et-Marne dispose également de 71% des capacités autorisées des installations de stockage des déchets inertes de toute la Région. Afin de ne pas aggraver ce déséquilibre, il convient d'appliquer un moratoire sur l'extension ou la création de sites de stockage ISDI et ISDND dans la Seine-et-Marne.

150 propositions pour l'Île-de-France pour une région durable, équilibrée et innovante

... 55 / Préserver les terres agricoles de Taverny

Le projet de SDRIF-E prévoit la possibilité d'urbaniser, selon les orientations réglementaires du présent document, jusqu'à 25 hectares dans la commune de Taverny dont un projet d'aménagement de la plaine des Ecouardées sur une surface de 15,4 hectares de terres agricoles principalement. Ce projet d'urbanisation suscite une opposition locale dont des associations de défense de l'environnement. Dans un avis, la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale a d'ailleurs indiqué que "la révision du PLU de Taverny est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la santé humaine" et a pointé tout particulièrement ce projet d'urbanisation. La Région doit entendre cette opposition et les arguments légitimes avancés. Maintenir cette possibilité d'urbanisation sur 25 hectares de terres agricoles contribue aux objectifs affichés du SDRIF-E et concourt à détruire des terres.

56 / Préserver l'île Héloïse à Argenteuil

La Municipalité d'Argenteuil (95) projette un vaste projet d'urbanisation de l'île Héloïse avec la réalisation de 40 000 m² d'espaces dont un cinéma, des commerces dont un hypermarché et 154 logements. Ce projet, dans sa mouture initiale, a suscité lors de l'enquête publique des réserves de la part du commissaire enquêteur et de l'autorité environnementale. Dans sa nouvelle mouture, l'équilibre général du projet est maintenu en zone inondable avec la construction de 40 000 m² dont un immeuble de 38 mètres de hauteur. L'abattage de 80 arbres est envisagé pour 220 replantés. Ce projet urbain apparaît contraire aux orientations réglementaires du SDRIF-E concernant la prévention du risque inondation mais aussi concernant la préservation d'espaces verts existants. Par conséquent, il est demandé à la commission de protéger l'île Héloïse par son intégration à l'armature verte avec l'ajout d'un aplat « Sanctuariser l'armature verte ».

... 60 / Valorisation de la baignade en fleuve et des plages**...64 / Favoriser la couverture du périmètre et d'infrastructures majeures**

La réalisation des coupures urbaines exige la création de nouveaux franchissements conventionnels (ponts, passerelles, passages). Elle passe aussi par l'entassement ou la couverture d'infrastructures à l'image d'opérations déjà réalisées (couverture de l'AT, de l'AS...) ou de projets portés par les collectivités (couverture partielle du périphérique, de voies ferrées à Paris, Saint-Mandé, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, etc.). Il convient de prévoir ses possibilités et de les encourager.

65 / Couverture du RER B à Gentilly-Arcueil

Depuis plusieurs années, des associations de quartier et la Municipalité demandent la couverture d'une partie des voies du RER B à Gentilly (94). Cet aménagement, similaire à ceux réalisés à Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois (94) sur le RER A, permettrait de réduire sensiblement les nuisances du trafic ferroviaire dans un secteur très fortement urbanisé. L'amendement de notre groupe en faveur de ce projet a été adopté lors de l'arrêt du projet de SDRIF-E. Nous restons vigilants pour son maintien dans le document après l'enquête publique.

... 66 à 75 / Création de 10 nouveaux franchissements des fleuves et coupures urbaines**76 / Favoriser les fermetures et désimperméabilisations d'axes routiers**

Afin d'éviter la fragmentation des espaces agricoles, naturels et forestiers, des fermetures de tronçons de voirie peuvent être décidées par les gestionnaires. Ces projets permettent de limiter le morcellement de ces espaces et est bénéfique à la biodiversité. Il convient de les encourager. C'est le cas notamment de voiries au sein des bois de Vincennes et de Boulogne (75) ou de la forêt de Saint-Germain-en-Laye (78). Par ailleurs, des voiries fermées peuvent être désimperméabilisées afin de faciliter l'écoulement des eaux et réduire les coupures. Il convient de les encourager et de ne pas opposer d'obstacles réglementaires.

77 / Préserver les gares de triage dont celle de Villeneuve-Saint-Georges

78 / Préserver le MIN de Rungis et le chantier multimodal d'intérêt national

Le MIN de Rungis est le premier marché de produits frais du monde. Son positionnement lui permet une desserte routière et ferroviaire. Sa proximité avec l'aéroport d'Orly permet également l'apport de produits importés ou ultrafrais. La desserte ferroviaire du MIN doit faire l'objet d'une vigilance renforcée et doit être améliorée. Ainsi, un terminal intermodal doit être reconstruit en complément du site actuel, desservi par le train des primeurs Perpignan-Rungis, menacé de disparition. Le développement du ferroviaire participe significativement à réduire le nombre de poids lourds sur les routes du pays et singulièrement aux abords du MIN et des axes majeurs qui le desservent (A 86, N 106, RN 7, A 106, A 6). La création de ce chantier intermodal ne figure pas sur la carte, il convient de l'ajouter. Par ailleurs, conforter et sanctuariser ce site est indispensable au regard de la pression foncière constatée, de la tentative de l'Etat d'en privatiser l'exploitation et dans la perspective du projet AGORALUM qui pourrait impliquer le déménagement ou la reprise d'activités aujourd'hui présentes au sein du MIN de Rungis.

79 / Pour un moratoire sur la création de nouvelles zones commerciales et l'encadrement de leur extension !**80 / Préserver les embranchements ferroviaires sur l'ensemble du territoire de l'Île-de-France**

Le développement du fret ferroviaire est indispensable pour réduire l'impact du trafic routier sur l'environnement, la mortalité et les finances publiques. La desserte ferroviaire (via les ITE) des générateurs de trafic routier est indispensable et régresse en nombre dans notre région. Leur préservation est indispensable, dans l'hypocentre, le cœur d'agglomération mais également partout ailleurs dans la Région d'autant que la grande couronne accueille les principaux générateurs de trafic routier, que leur développement se poursuit et que la pression foncière menace également les ITE sur ces territoires. Il convient donc de protéger dans le SDRF-E les ITE actifs et inactifs, sur l'ensemble du territoire de l'Île-de-France.

81 / Préserver l'intégralité des emprises ferroviaires en Île-de-France

Le développement du fret ferroviaire est indispensable pour réduire l'impact du trafic routier sur l'environnement, la mortalité et les finances publiques. De nombreuses infrastructures ferroviaires sont aujourd'hui menacées par l'urbanisation et la pression foncière. Par ailleurs, des emprises foncières d'anciennes lignes ferroviaires perdurent et pourraient permettre le retour d'un service fret ou voyageurs à moyen ou long terme. Face à la volonté nationale et régionale de développer le fret et les transports collectifs, il convient de sanctuariser dans le SDRF-E l'intégralité des emprises ferroviaires existantes en service ou désaffectées (gares de triage, gares, lignes exploitées, lignes désaffectées ou déclassées, emprises foncières, etc.).

82 / Vite, un moratoire sur les fermetures de lignes ferroviaires en Île-de-France !**... 84 / Interdire de la création de zones logistiques sans embranchement ferroviaire ou voie fluviale**

La création de nouvelles zones logistiques desservies exclusivement par la route est permise par le projet de SDRF-E. C'est contradictoire avec plusieurs orientations du SDRF-E. Afin de réduire l'impact environnemental de ces zones, leur desserte ne pourra plus être exclusivement routière comme le permet le projet en l'état actuel. Notre groupe propose d'obliger les nouvelles zones logistiques à disposer d'un accès ferroviaire ou fluvial en complément de la route.

Pour un SDRIF-E contrôlé par les citoyen.nes et qui s'oppose au libéralisme

85 / Conseil citoyen de suivi du SDRIF-E

La faiblesse de la participation à la concertation relative au SDRIF-E démontre le manque d'ambition pour associer véritablement les habitantes et habitants de la Région à l'élaboration du SDRIF-E. Afin d'éviter que ce document stratégique s'achève et s'applique sans l'implication de la population, il est souhaitable qu'un conseil de suivi de l'élaboration et des engagements du SDRIF-E composé exclusivement d'habitantes et d'habitants d'Ile-de-France, tirés au sort, soit mis en place dès à présent.



Réunion publique consacrée au projet de SDRIF-E organisée par notre groupe à Montreuil le 5 mars 2024

86 / Mise en place de l'écotaxe poids-lourds

Depuis 2016, l'Assemblée régionale vote favorablement la mise en place d'une redevance kilométrique applicable aux camions en transit en Ile-de-France. La Présidente de Région a, à plusieurs reprises, soutenu publiquement cette disposition. Pour rappel, dans le cadre des 192 propositions issues de la « COP Ile-de-France », a été retenue l'idée d'un péage pour les poids lourds en transit en Ile-de-France (proposition n°13). Par ailleurs, il s'agit d'une des pistes de travail des Assises des financements des transports. Cette mesure constituerait une ressource fiscale importante pour financer des mobilités alternatives au transport routier. Elle participerait à internaliser une partie des coûts externes du transport routier, très avantage par rapport au « talon » qui constitue une véritable distorsion de concurrence. L'écotaxe poids lourds serait appliquée, dans un premier temps, aux véhicules de plus de 11 tonnes en transit en Ile-de-France au regard de la saturation des rocade autoroutières et des émissions polluantes mesurées aux abords de ces axes routiers. Au regard des objectifs affichés par le SDRIF-E, il est indispensable que le Gouvernement et le Parlement accèdent à cette demande légitime et nécessaire.

87 / Stop à la galère dans les transports d'Ile-de-France : moratoire sur la privatisation des transports publics !



88 / Captation de la plus-value foncière autour des gares et des grands investissements publics

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit, dans son article 10, la captation d'une faible partie des plus-values immobilières réalisées aux abords des gares du Grand Paris Express afin qu'elles participent au financement des investissements publics nécessaires à la constitution de ce réseau. Suite au puissant lobbying des agences immobilières, de fonds spéculatifs et d'offices bourgeois, les décrets d'application de l'article 10 de la loi du 3 juin 2010 ne sont jamais parus. Or, le développement des transports publics génère une économie parallèle privée nourrie par la spéculation immobilière. Cette dernière et la pression foncière se nourrissent et, sans cadrage de la part de la puissance publique, évincent de plus en plus de personnes des abords des gares et réserve les transports publics de proximité à une partie de plus en plus réduite de riches propriétaires. Cette spirale infernale coûte cher à la société et aux finances publiques. Il est nécessaire d'enrayer cette spirale et d'assurer par la même occasion une nouvelle source de financement aux transports publics. Les secteurs de développement aux abords de la plupart des gares existantes, prévus par le projet de SDRIF-E dans l'article 91 des orientations réglementaires, vont participer à ce phénomène. Il convient de le prévenir et de donner à la Région la capacité d'agir en lui confiant le pouvoir d'actionner la taxation des plus-values immobilières aux abords de certaines gares stratégiques. Enfin, les secteurs de développement aux abords de la plupart des gares existantes, prévus par le projet de SDRIF-E dans l'article 91 des orientations réglementaires introduisent un périmètre de 2 kilomètres. Il est cohérent que la taxation des plus-values immobilières épouse ce périmètre. Le SDRIF-E doit tenir compte de cette dimension et, à défaut, la commission d'enquête doit émettre une recommandation dans ce sens.

150 propositions pour l'Ile-de-France pour une région durable, équilibrée et innovante

... 90 / Création d'une fiscalité spécifique au béton

91 / Réinstauration de la CVAE pour le financement de la décarbonation de l'Île-de-France

Afin d'accompagner le financement des coûts induits par les objectifs du SDRIF-E pour les collectivités, il est proposé de mobiliser la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) qui a été supprimée en 2022 par le Gouvernement. Or, cette contribution dégageait une recette pour l'État et les collectivités de 2,6 milliards d'euros en Île-de-France et plus de 8 milliards d'euros à l'échelle nationale. La remise en place de la CVAE, totalement ou partiellement, et son affectation à la Région permettrait de dégager une recette pérenne pour financer la mise en œuvre du présent SDRIF-E et assurer une véritable transition de l'Île-de-France.

92 / Pour un volet mobilités du CPER d'au moins 10 milliards d'euros d'ici 2027 et des recettes fiscales dédiées

150 propositions pour l'Île-de-France pour une région durable, équilibrée et innovante

2040, le Réseau Francilien Express Écologique !

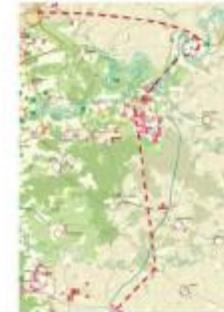


Le réseau de transports publics est insuffisant à l'heure de l'urgence climatique : sa densité est faible en grande couronne, les déplacements de banlieue à banlieue sont difficiles, la saturation du cœur du réseau engendre d'importantes dysfonctionnements, etc. La privatisation de l'exploitation du réseau de transports publics est en marche. Elle aggrave la situation avec immédiatement des difficultés d'exploitation et à terme des économies contraintes à l'intérêt général et à un service de qualité. Le Grand Paris Express répondra partiellement aux besoins et certains tronçons risquent d'être saturés à moyen-terme. Par ailleurs, des territoires restent dépourvus d'une desserte attractive, capable de rivaliser avec l'automobile individuelle notamment en moyenne et grande couronne.

Le projet de SDRIF-E ne propose aucune nouvelle desserte ferroviaire pour la grande couronne à l'exception d'une ligne 19 hypothétique et à revoir. Aucune création de nouvelles voies ferrées n'est pas exemple prévue en Seine-et-Marne alors que l'urbanisation autorisée par ce même SDRIF-E sera la plus importante de la région !

Notre groupe propose de préparer l'après-Grand Paris Express avec la constitution d'un réseau plus vaste : le Réseau Francilien Express Écologique (RFZE). Le RFZE vise à désaturer le cœur d'agglomération et à réduire sensiblement la dépendance à l'automobile par le développement d'infrastructures ferroviaires principalement, avec le souci d'un rattrapage en grande couronne. En incarnant les principes d'ici à présent dans le SDRIF-E, le RFZE pourrait voir le jour progressivement d'ici 2040.

93 / Méridienne 77 : constituer un véritable réseau ferré maillé en la Seine-et-Marne, de Roissy à Melun via Meaux et Marne-la-Vallée



Palceau d'études proposé pour la méridienne 77

94 / Création de la Gare TGV de l'aéroport d'Orly - Pont de Rungis

95 / Nouvelle ligne RER (ligne F) visant à connecter les réseaux de Saint-Lazare et de Montparnasse via la création d'un nouvel tunnel parisien

96 / Pour la ligne 19 du métro avec un tracé desservant la population et non les champs du triangle de Gonesse

97 / Principe de création d'une ou plusieurs voies supplémentaires entre la Gare du Nord et Châtelet-Les Halles afin de dissocier l'exploitation des lignes B et D du RER



Principe de doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord

150 propositions pour l'Île-de-France pour une région durable, équilibrée et innovante

150 propositions pour l'Île-de-France pour une région durable, équilibrée et innovante

98 / Maintien d'Orlyval avec développement de la ligne avec création de 3 nouvelles stations

99 / Création de la ligne S du Transilien

**100 / Abandonner
le CDG Express**



101 / Création de la ligne Nouvelle Paris Normandie

102 / Nouvelle ligne de métro (ligne 20) en rocade autour de Paris, à proximité du périphérique

103 / Réouverture de la ligne ferroviaire Coulommiers - La Ferté Gaucher



Ligne existante entre
Coulommiers et La
Ferté-Gaucher

104 / Prolongement du RER B entre Mitry-Mory et CDG Terminal 2

105 / Sextuplement des voies ferrées du RER C à hauteur des Ardoines

106 / Préservation du caractère ferroviaire de la petite ceinture à Paris

107 / Prolongement de la ligne 1 du métro au Val-de-Fontenay

108 / Fusion des lignes 3bis et 7bis du métro avec étude d'un prolongement à l'Ouest

109 / Prolongement de la ligne 5 du métro dans le centre-ville de Drancy

110 / Prolongement de la ligne 7 du métro à Bourget Aéroport

111 / Fin de la branche de la ligne 7 du métro par le prolongement de la ligne 5 du métro

112 / Prolongement de la ligne 9 du métro à Montreuil Hôpital

113 / Prolongement de la ligne 10 du métro aux Ardoines

114 / Prolongement de la ligne 11 du métro à Noisy-Champs

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.

150 propositions pour l'Ile-de-France pour une région durable, équilibrée et innovante

115 / Reprise d'études pour d'un débranchement de la ligne 13 du métro



116 / Prolongement de la ligne 14 avec une gare à Morangis

117 / Abandon de la gare du Triangle de Gonesse de la ligne 17 du métro

118 / Abandon de la ligne 18 du métro entre Versailles et Nanterre

119 / Prolongement de la ligne 18 du métro à l'Est de l'aéroport d'Orly

120 / Prolongement du tramway T4 à Noisy-le-Sec

121 / Prolongement du tramway T5 à Stains

122 / Prolongement du tramway T6 entre Châtillon et Porte d'Orléans

123 / Prolongement du tramway T9 à la plateforme aéroportuaire d'Orly au Sud et à la place d'Italie au Nord

124 / Confirmer le prolongement du tramway T11 à Noisy-le-Sec à l'Est et à Sartrouville à l'Ouest

125 / Confirmer le prolongement du tramway T12 de Massy-Palaiseau à Versailles



126 / Prolongement du tramway T13 à Cergy

127 / Création d'un TCSP à Fleury-Mérogis - Viry-Châtillon

128 / Création d'un TCSP RD / RN 19 entre Créteil et Brie Comte Robert

129 / Confirmer le TCSP Altival phase 2 entre Chennevières-sur-Marne et Sucy-en-Brie

130 / Créer un réseau de voies réservées au covoiturage et aux transports publics sur autoroute

131 / Confirmer le prolongement de la RN 406 au port de Bonneuil

132 / Requalification de la RN 6 à Villeneuve-Saint-Georges

133 / Favoriser le développement des téléphériques urbains dans les secteurs pertinents

134 / Interdire les taxis volants commerciaux en Ile-de-France !

Mieux vivre ensemble en Ile-de-France



135 / Objectif de construction de logements à 100 000 par an

Au regard de la gravité de la crise du logement, du nombre de demandes de logement en souffrance et des prix des loyers, un choc de production de logements sociaux est vital pour garantir le droit à vivre dignement sous un toit et la cohésion sociale de notre Région. Il est nécessaire pour cela de relever provisoirement l'objectif de construction de logements sociaux pour résorber la crise mais aussi de provoquer un choc de l'offre afin de casser la spirale infernale qui prive tant de Franciliens d'un toit, d'un lieu de vie salubre et digne.

136 / Abrogation de la mesure anti-ghetto

Le dispositif « anti-ghetto » nuit à la construction de logements et empêcherait la construction d'un logement sur cinq par rapport à la production 2018-2022. Il s'agit d'une mesure contraire aux objectifs de la loi du 3 juin 2010 qui vise à construire 70 000 logements par an, objectif jamais atteint à ce jour. Cette disposition est par ailleurs totalement déconnectée de la misère, de la souffrance et de la galère qui découlent de la pénurie de logements qui entretient le mal logement et toutes les difficultés qui y sont associées (précarité énergétique, insalubrité, conflictualité intrafamiliale, etc.). Cette mesure est par ailleurs hypocrite car elle stigmatise les collectivités qui respectent l'obligation légale de construire pour dépasser 25% de logements sociaux. Elle stigmatise également les occupants du logement social en convoquant un mot chargé d'histoire et jette l'opprobre sur l'ensemble des quartiers d'habitat social. Cette hypocrisie est double : la pénurie de logements accentue la pression sur les collectivités qui en construisent, pression augmentée par les collectivités qui refusent d'appliquer, 23 ans après son adoption, la loi SRU. Enfin, le dévoilement du SDRIF-E pour introduire un tel dispositif est dangereux et expose ce document stratégique à son rejet par l'Etat ou le Conseil d'Etat. Il ouvre la voie à des recours juridiques majeurs alors que d'autres mesures du schéma sont utiles, attendues et indispensables et mériteraient de rentrer en application le plus rapidement possible. Pour toutes ces raisons parmi tant d'autres, toute mention au dispositif « anti-ghetto » de pauvres doit être supprimée et remplacée par un dispositif invitant les collectivités réfractaires au respect de la loi SRU à participer à l'effort pour éviter le confortement de « ghettos » de riche et résoudre les difficultés des personnes à l'origine du million de demandes de logements publics enregistrés dans les Préfectures d'Ile-de-France.

150 propositions pour l'Ile-de-France pour une région durable, équilibrée et innovante

150 propositions pour l'Île-de-France pour une région durable, équilibrée et innovante

137 / Encadrement des loyers à l'échelle régionale

138 / Réquisition des logements vacants

A la crise de l'accès des Franciliens au logement s'ajoute la crise sociale d'ampleur qui s'abat sur notre pays. Avec bientôt 1 million de demandeurs de logements sociaux en souffrance, l'Île-de-France connaît une pénurie historique, sans précédent. Il est nécessaire d'agir pour que le droit au logement reste effectif en Île-de-France. Parmi les outils disponibles, la réquisition des logements est une mesure exceptionnelle adaptée à la situation de pénurie inédite.

Afin d'agir concrètement pour le droit au logement et réduire le nombre de demandes de logements sociaux, la réquisition doit être promue alors que la spéculation immobilière sévit dramatiquement dans la Région et que l'Île-de-France compte 400 000 logements vacants selon l'INSEE. Le nombre de logements inoccupés progresse en Île-de-France, en moyenne de 2.7% par an avec de fortes disparités : Paris +7 000 logements vacants entre 2013 et 2018 pour atteindre 8.5% du parc, +18% en petite couronne et +42% en grande couronne. La réquisition de ces logements permettrait de proposer des solutions pour une partie des demandeurs de logement franciliens. La Région doit mettre la pression sur le nouveau Gouvernement pour que les 400 000 logements vacants soient réquisitionnés afin de réduire le nombre de demandes de logements en souffrance dans les Préfectures d'Île-de-France.

139 / Lutte contre les meublés touristiques

A la crise de l'accès des Franciliens au logement s'ajoute la crise sociale d'ampleur qui s'abat sur notre pays. Avec bientôt 1 million de demandeurs de logements sociaux en souffrance, l'Île-de-France connaît une pénurie historique, sans précédent. Il est nécessaire d'agir pour que le droit au logement reste effectif en Île-de-France. Parmi les activités rentières qui confisquent une partie du parc de logements, les locations touristiques de courte durée dans les zones où l'offre en logement est tendue deviennent un fléau. Face aux excès, de nombreuses collectivités ont agi pour encadrer voire interdire ces activités type « Airbnb ». Alors que le phénomène s'est progressivement étendu en Île-de-France, il convient d'agir à l'échelle régionale alors qu'Île-de-France est la première destination touristique du monde et que l'hôtellerie souffre également de ces pratiques. Afin d'agir véritablement pour la libération de logements et pour soutenir l'hôtellerie, grand secteur pourvoyeur d'emplois, notre groupe propose d'interdire la croissance du parc exclusivement consacré aux locations touristiques de courte durée dans l'hypercentre et le cœur d'agglomération mais aussi de demander à l'État l'interdiction pure et simple des locations touristiques de courte durée dans ces zones.

140 / Création de maisons de santé régionales pour que chaque Francilien soit à moins 20 minutes d'un professionnel de santé

141 / Création de nouveaux lycées pour que chaque élève soit à moins de 20 minutes d'un établissement

142 / Moratoire sur la fermeture de gares et la déshumanisation de gares SNCF

L'accessibilité aux transports collectifs passe par la préservation de l'ouverture des gares sur l'ensemble du territoire francilien. Près d'une centaine de guichets sont menacés de fermeture totale ou partielle. Des gares des RER C, D et des Transiliens H, J, K, L, N, R, U sont touchées. Sous couvert d'une nouvelle offre de services partagée entre la SNCF et IDFM, c'est une déshumanisation qui s'installe dans les moyennes et petites gares. La Défenseure des droits, saisie des difficultés rencontrées par des usagers pour acheter des billets de train en raison de la suppression de guichets dans les gares et de la fermeture des gares elles-mêmes, a alerté dans une décision sur l'atteinte au droit à la mobilité des usagers. Nombre d'élus locaux, des agents et des usagers se mobilisent contre la fermeture de leur gare. Mettre en place un moratoire sur la fermeture des gares sur le territoire francilien contribuera à l'amélioration du service rendu au public, à un haut niveau de sécurité des biens et des personnes mais aussi à la volonté de faire de l'Île-de-France "la Région des 20 minutes".

143 / Moratoire sur la fermeture des bureaux de poste

Depuis 2017, au moins 15% des bureaux de poste franciliens ont fermé. Dans le même temps, un tiers des bureaux franciliens ont fait l'objet de réduction d'amplitude d'ouverture au public et ce processus se poursuit. C'est tout un maillage d'accès au service public postal qui est en passe d'être détricoté. Dans tous les départements franciliens, des initiatives sont prises par des élu.e.s locaux, des usagers et des organisations syndicales contre les projets de fermeture de bureaux de poste, leur transformation en « point contact » chez des commerçant.es et contre la réduction des amplitudes horaires d'ouverture des bureaux de poste. Mettre en place un moratoire sur la fermeture des bureaux de poste d'Île-de-France contribuera à l'amélioration du service rendu au public, à un accès au service public postal pour l'ensemble des Franciliens mais aussi à la volonté de faire de l'Île-de-France "la Région des 20 minutes".

144 / Création d'une nouvelle université pour la Seine-et-Marne et la Seine-Saint-Denis**145 / Création de multi secteurs pour le recrutement des lycées parisiens avec les communes environnantes**

La fermeture de 9 lycées parisiens sur 2023-2024 constitue un affaiblissement de l'offre éducative régionale. Une des recommandations d'un rapport d'observations de la chambre régionale des comptes en 2021 était de définir avec la région académique et les académies départementales les conditions d'accueil dans les lycées parisiens situés près des limites du territoire parisien des lycéens domiciliés dans les départements limitrophes. Des expériences d'établissements multi secteurs ont déjà été menées avec une réussite en termes de mixité scolaire et sociale. Franchir la limite du périphérique dans l'affectation des lycéennes et lycéens est un outil pour à la fois permettre une accessibilité plus facile aux établissements secondaires dans le cadre de "L'Île-de-France des 20 minutes" et pour rompre cette barrière entre Paris et ses communes environnantes.

146 / Moratoire sur les fermetures d'hôpitaux et de services hospitaliers en Ile-de-France**147 / Création d'un hôpital nord Seine-et-Marne****148 / Minimum 30% de logements sociaux partout en Ile-de-France et autour des gares**

Afin de limiter la consommation de terres agricoles, il est indispensable de réduire drastiquement l'étalement urbain au détriment des terres agricoles. Au regard de la pénurie de logements, du nombre de demandes de logements sociaux en attente dans les Préfectures d'Île-de-France, proche de 1 million, la densification des polarités et des abords des gares du Grand Paris Express doit être plus ambitieuse. Les gares du Grand Paris Express doivent bénéficier à toutes les catégories de la population et ne peuvent pas servir de levier à la pression foncière pour chasser les populations issues des classes moyennes ou populaires. Le logement social, auquel 70% de la population francilienne est éligible, participe au droit à la ville et au droit à vivre près d'une gare. Il convient donc que toutes les constructions ou opérations situées dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres devront comprendre au moins 30% de logements sociaux.

149 / Fin des agréments de bureaux dans les zones où le ratio emplois/habitants est très déséquilibré et aide à la transformation de bureaux en logement

La concentration de bureaux se renforce encore et toujours dans les communes de l'Ouest parisien. Paris et les Hauts-de-Seine concentrent le plus gros stock de bureaux du pays et le volume de surfaces créées reste très élevé dans les Hauts-de-Seine aggravant le déséquilibre emploi/logement de la Région. Cette forte concentration d'activités tertiaires à l'Ouest génère d'importants dysfonctionnements des systèmes de transports publics et routiers. Elle engloutit des investissements privés et publics considérables à l'image du prolongement du RER E à l'Ouest et du soutien, par l'exécutif régional, de l'arrivée des lignes 18 et 19 du métro à La Défense. Alors que la construction de bureaux augmente significativement en Seine-Saint-Denis et qu'elle reste extrêmement faible ailleurs en Île-de-France à l'exception de quelques secteurs (Val-de-Fontenay, Noisy-le-Grand, Antony, Evry...) empêchant tout rééquilibrage à moyen ou long terme, la construction doit désormais être arrêtée dans les zones comptabilisant plus de 100 000 m² de surface de bureaux par maille de 500 mètres afin d'encourager la reconversion des bureaux vacants dans les zones fortement dotées mais aussi de soutenir une répartition moins déséquilibrée des bureaux en privilégiant la grande couronne et l'Est francilien.

150 / Impossibilité de construire pour les communes hors la loi SRU, à l'exception du logement social



Retrouvez l'actualité
du Conseil régional
et du groupe Gauche
Communiste, Ecologiste
et Citoyenne sur :

Site : www.gauchecom.fr
Twitter : [@GaucheComIDF](https://twitter.com/GaucheComIDF)
Facebook : [@GaucheComIDF](https://www.facebook.com/GaucheComIDF)

Lamine Camara
Conseiller régional
de l'Essonne (91)



Céline Malaisé, Présidente du groupe
Conseillère régionale de Paris (75)



Cécile Dumas
Conseillère régionale
du Val d'Oise (95)



Colette Gergen
Conseillère régionale
des Yvelines (78)



Didier Mignot
Conseiller régional
de Seine-Saint-Denis (93)



Fabien Guillaud-Bataille
Conseiller régional
du Val-de-Marne (94)



Vanessa Ghiati
Conseillère régionale des Hauts-de-Seine (92)



Suivez les élu.es du
groupe sur Twitter :



Céline Malaisé @CelineMalaise
Vanessa Ghiati @VanessaGhiati
Cécile Dumas @cdumas_pcf06
Colette Gergen @CocoGergen
Didier Mignot @DidierMignot
Lamine Camara @camaralamine91
Fabien Guillaud-Bataille @Fabien_GB94

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7651	X		X		X												M. Tom (Anonyme) de Strasbourg, a écrit : A104Bis Ce SDRIF-E est à revoir car les cartes sont incohérentes avec la réalité du territoire. En effet les pastilles sont parfois placées à des endroits ne correspondant à la nature du terrain. comme sur Achères et Carrières-Sous-Poissy vous mettez sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3 des pastilles de création d'espace vert alors que ce sont déjà des espaces verts, mais que vous avez prévu d'y faire passer la 2x2 voies, RD30-RD190, à plus de 44.000 v/j. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Parisis) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.
Mail 7652		X															Mme Vanessa de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Opposition projet de densification Bonjour, habitante d'Ozoir la Ferrière, je suis contre ce projet de construction de logements et autres. Ce projet est complètement inadapté à un secteur déjà saturé !! Nuisances routières, réseau routier extrêmement saturé aux heures de pointe, infrastructures inadaptées (manque d'écoles, de médecins.) se serait encore des constructeurs irresponsables!! NON À CETTE DENSIFICATION URBAINE !!
Mail 7653					X		X							X			Mme Claudette BÉRAUD de Claye-Souilly, a écrit : Schéma d'aménagement de la Région Ile-de-France (SDRIF-E) Je suis contre ce projet. Depuis des années notre ville s'agrandit et les infrastructures ne suivent pas. Actuellement le réseau routier autour de la ville de Claye-Souilly est saturé, il manque également des écoles, des crèches, des lieux décents pour les sportifs etc... Nous étions une petite ville à la campagne et je souhaite que ce thème perdure. Alors protégeons la nature, gardons nos espaces verts et les terres agricoles qui restent.
Mail 7654			X		X												Mme Sabine (Anonyme) de Eaubonne, a écrit : Eaubonne - Non aux objectifs d'urbanisation Je suis contre les objectifs d'urbanisation de la ville et la division des parcelles existantes. Beaucoup de projets d'habitat collectif ont vu le jour, Eaubonne s'est déjà fortement développé dans le passé. Il faut arrêter maintenant. Nous avons besoin de préserver les espaces verts et non construits qui nous restent, et conserver des parcelles avec une taille acceptable qui permet de conserver les jardins et préserver/planter arbres et arbustes, sans quoi toutes les surfaces sont bétonnées, les arbres coupés.
Mail 7655															X		Mme Marie FISCHER de Eaubonne, a écrit : Climat Ce projet met avant de belles intentions en matière climatique mais se positionne tout de même dans la continuité du modèle de développement actuel, donc énergivore. Des simulations d'émissions carbone selon différents scénarii ont-elles été menées pour mesurer concrètement l'impact de ces choix et mesurer si la désartificialisation, la renaturation, le système de transport proposé, le renfort de l'effet albedo (toits blancs...)... vont assez loin dans cette proposition ?
Mail 7656			X		X		X						X	X	X		M. Christophe GUITTON de Crisenoy, a écrit : Projet de centre pénitentiaire sur les terres agricoles de la commune de Crisenoy. Mesdames, Messieurs, Tout d'abord merci pour cette nouvelle opportunité d'expression d'un Crisenoy choqué, et ceci depuis des années par le traitement de notre commune, sacrifiée au bénéfice de quelques-uns, j'y reviens

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>plus bas. Dans le cadre du SDRIF-e, l'Etat a demandé à la Région Ile-de-France de rajouter une annexe comprenant une liste de projets d'envergure nationale dont les constructions de centres pénitentiaires. La majorité des sites ciblés pour l'implantation de ces équipements sont des terres agricoles. C'est le cas de la commune rurale de Crisenoy, village de 650 habitants, où l'Etat projette la création d'un centre pénitentiaire de 1 000 places regroupant prison et maison d'arrêt. Il est à noter que le projet du SDRIF a pour ambition de :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) préserver les espaces agricoles, 2) préserver les cours d'eau et reconquérir les berges, 3) conforter les unités paysagères. <p>L'Etat demande aux collectivités, dans leurs politiques et leur planification urbaine, de lutter contre l'étalement urbain et la pollution, d'agir pour la biodiversité, la protection des forêts périurbaines et de l'agriculture de proximité, et pour la réduction des déplacements et de la consommation. Pourtant, il impose aux collectivités des projets qui vont à l'encontre de ce qu'il prône et à l'encontre des ambitions portées par les territoires de l'échelle communale à l'échelle régionale, sans avoir chercher de véritables alternatives notamment la réutilisation de friches. La taille et le positionnement de la commune par rapport aux pôles urbains ne la prédisposent pas à accueillir un développement spécifique en dehors des espaces bâtis existants (réseaux peu développés, peu de transports...).</p> <p>Ainsi, le projet de centre pénitentiaire sur la commune de Crisenoy, c'est :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) à minima 24 ha de terres agricoles, parmi les plus belles et riches de France, qui disparaissent sur un territoire où la principale activité est l'agriculture (92 % de de la commune consacrée à l'exploitation agricole, et seulement 6 % urbanisé). 2) l'artificialisation et l'imperméabilisation de terres avec les conséquences forts connues : mitage, étalement urbain, accélération du changement climatique, érosion de la biodiversité, augmentation des crues et inondations (notamment pas assez pris en considération dans le projet pour la Seine-et-Marne), etc. 3) l'augmentation des déplacements depuis les zones urbanisées vers le centre pénitentiaire (des aller/retour incessants entre l'agglomération de Melun et la commune de Crisenoy (domicile/travail des salariés, déplacement des détenus vers tribunaux, hôpitaux, etc., déplacement des services, des entreprises et associations travaillant avec l'établissement, déplacement des familles pour rencontrer les détenus) avec pour conséquence l'augmentation des émissions de gaz à effet de serres et des moyens importants à mettre en place pour le transport en commun afin de desservir le site. 4) la création d'aménagement lourd pour permettre la viabilisation de l'équipement (station d'épuration, bassin de rétention, voirie, etc.) 5) la fragilisation du rû d'Andy et de ses espaces herbacés dont le tracé est situé sur les terres identifiées avec pour effet des conséquences néfastes sur la biodiversité et a pollution des cours d'eau. 6) la dégradation de l'unité paysagère. 7) la non prise en compte des aléas importants de remontée de la nappe phréatique de Champigny. <p>Le SDRIF-e doit également dans son projet d'aménagement réfléchir à d'autres enjeux dont les enjeux sociaux et patrimoniaux. Là encore, ce projet ne répond pas à l'intérêt général :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) un projet à l'encontre des conditions des détenus, du personnel et des liens familiaux, qui seront loin d'être optimum si ce site est retenu. Le village se trouve géographiquement éloigné des zones urbaines et des pôles générateurs (lieux de réinsertion, palais de justice, forces de police, commerces et services, gare, logements dont locatifs). Il est très peu desservi par les transports en commun (uniquement axés sur les transports scolaires), et ne possède aucun commerce et service,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>2) à l'encontre du patrimoine historique national, en effet le site d'implantation est situé à 6 km du château de Vaux-le-Vicomte, le projet viendra dégrader le paysage observé depuis le château mais viendra également fragiliser le système d'alimentation de ses bassins puisque le cours d'eau sur lequel est prévu l'implantation du projet alimente le mécanisme naturel des bassins depuis le 17ème siècle.</p> <p>Toutes les politiques mises en œuvre, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle locale tendent vers une occupation des sols plus respectueuse de l'environnement et ont pour objectifs la préservation des espaces agricoles. Que l'Etat puisse identifier des terres agricoles (comme le site de Crisenoy et bien d'autres sites où il est prévu des centres pénitentiaires) et les inscrire comme dérogoratoire aux principes de préservation voulus par la Région et par l'Etat lui-même, et ce sans avoir travaillé sur la reconversion des friches, est tout simplement une honte... L'Etat ne se prive pas d'imposer aux collectivités et aux habitants des règles pour lutter contre le dérèglement climatique, et c'est très bien mais il conviendrait qu'il soit lui-même exemplaire, ce qui n'est pas le cas. Des alternatives plus respectueuses de l'environnement et des terres agricoles sont envisageables comme utiliser les friches en milieu urbain ou encore même des terres agricoles déjà situées dans une forte pression d'urbanisation dans le prolongement de l'urbanisation existante.</p> <p>Aussi, je demande à ce que l'Etat s'engage à respecter l'environnement, l'agriculture et les hommes et qu'il s'engage à appliquer pour lui-même les lois qu'il applique aux autres. Par ailleurs, ce projet concernant la commune de Crisenoy a son origine par l'influence néfaste de quelques élus, de la commune de Melun, de la communauté de commune Brie, des Rivières et Châteaux, dont son président, trouvant des intérêts personnels dans ce projet en sacrifiant l'intérêt commun. Les Crisenoyens dénoncent cette situation depuis désormais des années, déjà du temps du projet de Zac Crisenoy Fouju, devenu un projet ZAC+ prison. Nous nous battons pour dénoncer et mettre fin à cette destruction de notre territoire pour quelques intérêts personnels, parfaitement visibles et démontrés. Aussi, Mesdames et Messieurs les commissaires enquêteurs, je vous demande de bien vouloir remettre en question la liste éditée par l'Etat qui n'est pas en corrélation avec les orientations retenues dans le SDRIF-e. Très cordialement</p>
Mail 7657	X		X	X	X					X				X	X	X	<p><u>Mme Catherine BOUVIER de Taverny, a écrit :</u></p> <p>Je suis opposée à ce SDRIF-E qui constitue une erreur historique l'Autonomie alimentaire et santé Toutes les études en matière climat et bio diversité poussent vers des circuits d'approvisionnement locaux et des produits bio. l'autonomie actuelle de la région est de 3 jours (cf. le covid). Qu'est-il prévu pour alimenter la population de la région d'ici 2040 en bio et circuit court ? Il faut déjà et rapidement prévoir de sanctuariser les terres de Gonesse et Saclay et toutes les terres agricoles comme celles de Taverny actuellement menacées.</p> <p><u>Défis climatiques</u> Ce projet se positionne dans la continuité du modèle de développement actuel, donc énergivore. Dommage de ne pas en profiter pour changer de paradigme non ? Comment faire pour se projeter dans un futur désirable ? Artificialisation des sols Malgré de beaux éléments de langage, les cartes ne sont pas alignées sur ces belles intentions. Nous ne comprenons pas cette décision d'accepter une baisse de 20 % d'artificialisation au lieu des 50% nationaux. Pourquoi la région Ile de France ne fait-elle pas sa part alors qu'elle devrait faire plus d'efforts que les autres et être exemplaire ? Avons-nous mesuré tous les impacts ? Ne faudrait-il pas écouter les scientifiques ? Dans le Val d'Oise , l'artificialisation des sols n'a fait que s'accélérer. Nous sommes devenus le département le plus dense de la région et la pollution tue de plus en plus.</p> <p><u>Transport</u>, Le schéma reste dans une logique radiale – alors même que le texte dit privilégier les tangentes. Pourquoi ne pas profiter de ce temps de réflexion pour permettre une mobilité adaptée aux besoins de la population ? Par ailleurs, on peut aller beaucoup plus loin en matière de pistes cyclables. Il faut favoriser les mobilités douces</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>et décarbonées ainsi que l'autopartage. Cela devrait contribuer à réduire la place des infrastructures routières et à pacifier la ville. Les populations sont nerveuses et agressives, en particulier sur la route Val d'Oise- Le Val d'Oise, avant un département très vert, subit actuellement déjà beaucoup trop de projets inutiles et parfois greenwashés, paradis des promoteurs (les fameux « écoquartiers » pour donner bonne impression...). Je suis contre l'extension du BIP, la gare de Gonesse, la prolongation de l'A104. Un SDRIFe devrait être pensé pour le bien-être des citoyens et la préservation de la planète (et des futures générations humaines).Transition juste, dissociation, création d'emploi Le dossier présenté n'est clairement pas assez favorable aux logements sociaux. Ce qu'on appelle la "dissociation" se creuse : les centres économiques favorisés ne profitent pas à la population locale, un vivier de population qu'on emmène travailler loin. Cf. les communes dorts, le manque de place pour la création d'emploi locale...Logistique et trafic aérien. Nous avons l'impression d'être victimes de la proximité de l'aéroport Charles de Gaulle (en plus des nuisances sonores jour ET nuit...et de celles du Bourget – notre département du Val d'Oise, le plus densément peuplé de France, est très exposé. Comment limiter notre exposition face au développement anachronique du trafic aérien ? Il faut instaurer un couvre-feu et réduire le trafic aérien dans son ensemble, fret compris, et non construire des entrepôts logistiques dont nous sommes déjà les victimes à Taverny. Il y va de la santé de millions de personnes. Bruitparif considère que 80 % des Franciliens sont soumis à des niveaux de bruit trop importants et nous savons que la pollution atmosphérique nous rend malades. 15 % des Valdoisiens seulement travaillent à Roissy mais nous prenons de plein fouet les externalités négatives, c'est un scandale ! L'ensemble de la société paie la facture sanitaire qui s'élève à plusieurs milliards d'euros et les millions de riverains des aéroports qui ne peuvent dormir sont moins productifs dans leur travail. Où est le gain ?Agglo Val Parisis Sur le territoire Val Parisis spécifiquement, historiquement très "vert", la population augmente très rapidement. On s'interroge aujourd'hui déjà sur tous ces espaces verts et agricoles qui disparaissent actuellement... Ce schéma inquiète encore plus au moment même où on devrait inverser la tendance...Une démarche peu démocratique Nous n'avons pas eu une seule réunions d'information publique dans le Val d'Oise – une seule, au Châtelet, était-elle à notre portée ? Trop peu de communication.</p> <p>Nous exigeons la prolongation d'un mois au moins et que 3 réunions publiques soient organisées sur notre territoire. On a l'impression que tout est fait pour ne pas aider les gens à comprendre. Le document lui-même est très peu facile à appréhender. Les cartes comprennent en fait une grande partie du contenu du SDRIF – des pastilles partout, beaucoup trop approximatives ne reflètent pas précisément les surfaces impactées. L'exception sur les pouvoir des territoires Pourquoi l'Etat intervient-il dans notre région et non le Conseil Régional seul comme c'est le cas dans le reste de la France ?</p>
Mail 7658			X														<p><u>Mme Christel BORIE de Agnetz, a écrit :</u> Opposition au projets SDRIF-E L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émission de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€. Nous ne voulons pas de ces projets dont nous n'avons pas les moyens ni besoin. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.</p>
Mail 7659			X				X										<p><u>Mme Martine FRANQUE de Eaubonne, a écrit :</u> Contre le BIP Je suis opposée au toujours plus de voitures , plus il y a d'aménagements pour les voitures, plus on facilite plus il</p>

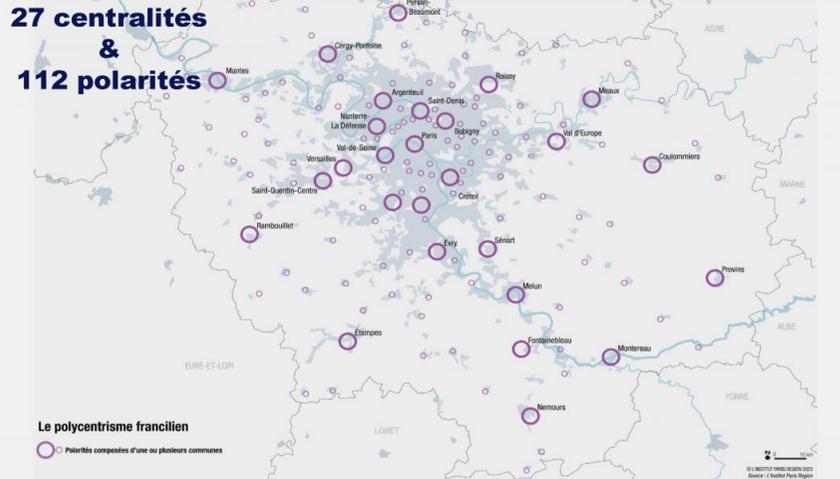
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	y a d'automobilistes Cela engendra beaucoup de nuisances sonores et de pollution, la région est déjà bien sinistrée par Roissy et le réseau routier existant. Il est temps de rendre notre région respirable et agréable à vivre en développant justement les circulations douces au profit du tout automobile
Mail 7660																X	M. Patrick (Anonyme) de Le-Perreux-sur-Marne, a écrit : Projet prison sur Noiseau Bonjour, je suis contre le projet de prison sur Noiseau.
Mail 7661			X					X									Mme Line TAILLADE de Clermont-Ferrand, a écrit : Liaison RD30-RD190 ou A104Bis Je suis contre ce SDRIF-E car dans le document Evaluation Environnementale Stratégique, il est écrit que vous voulez réduire la part modale de l'automobile, mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers. Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier, le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret. Quant aux camions on peut espérer que, grâce à l'ouverture de la concurrence le fret ferroviaire sera de nouveau très bientôt à l'ordre du jour. De plus, la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andresy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. Ce projet artificialiserait des centaines d'hectares. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent. Sans compter que le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ? Pour, au moins, toutes ces raisons je demande le retrait du projet RD30-RD190.
Mail 7662			X				X										Mme Sarah COHEN de Deuil-la-Barre, a écrit : BIP Nous ne voulons pas de ce BIP. Deuil la barre est une petite ville tranquille et calme aux allures de villages de campagne et nous voulons que ça reste comme cela. Non aux naissances sonores, visuelles et polluantes de la création d'un BIP !
Mail 7663			X	X										X			Mme Thérèse ZANINOTTO de Vigneux-sur-Seine, a écrit : Projet du SDRIF-e en 2024 Habitante de Vigneux sur Seine depuis 1955, ayant à la fois profité de tous ses espaces verts et, à cause de sa proximité avec Orly, ayant subi la pollution qu'engendrent de telles installations, d'abord pour cela, Vigneux n'a pas besoin d'être traversé par des centaines de camions supplémentaires. En tant qu' Amapienne, je ne peux envisager de supprimer des terres potentiellement agricoles sur Vigneux ou sur Draveil , ou même des espaces naturels et boisés réservoirs de biodiversité : le projet de port fluvial comprend leur suppression.
Mail 7664			X	X	X	X								X			Mme Marie FISCHER de Eaubonne, a écrit : Artificialisation Pourquoi une baisse de 20% d'artificialisation au lieu des 50% nationaux ? la région Ile de France ne fait pas sa part alors qu'elle devrait faire plus d'efforts que les autres et être exemplaire – c'est de l'ordre de l'écocide ! Une grand part est allouée à la réindustrialisation, au lieu d'habitation, de nature et de terres agricoles. L'ensemble des travaux ferroviaires prévus sont-ils vraiment nécessaires ? Quelle est la part des lobbies et intérêts économiques

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7665					X					X			X	X			des gros acteurs dans ces décisions ? M. Alan (Anonyme) de Magnanville, a écrit : Opposition modification du SDRIFe En tant qu'habitant de Magnanville, je tiens à exprimer mon opposition et mon inquiétude quant à la modification prévue du Schéma Directeur Régional de l'Île-de-France, qui envisage l'intégration du projet de maison d'arrêt sur des terres agricoles dans ma commune. Cette proposition va à l'encontre des principes de développement durable et de protection environnementale que nous chérissons tous. Le projet de construction d'une prison sur ces terres agricoles soulève de sérieuses préoccupations environnementales. Ces terres jouent un rôle crucial dans la préservation de la biodiversité et la régulation des cycles de l'eau. Leur artificialisation risque de porter atteinte à ces fonctions écologiques vitales, en contradiction avec les objectifs du SDRIF-E visant à promouvoir une gestion durable du territoire et à lutter contre le changement climatique. En tant que Magnanvillois, je suis également préoccupé par l'impact qu'un tel projet aurait sur la qualité de vie à Magnanville. La proximité d'une prison entraînerait des nuisances sonores et visuelles, et pourrait augmenter la pression sur nos infrastructures locales déjà sollicitées. De plus, les espaces verts et agricoles constituent des lieux de détente et de loisirs pour nous, essentiels à notre bien-être. Leur disparition nuirait significativement à notre cadre de vie. Je fais appel à votre considération pour préserver les terres agricoles de Magnanville contre ce projet de construction. Il est essentiel de maintenir la qualité de vie des habitants. La protection de nos espaces naturels et agricoles est cruciale pour l'avenir. Je vous remercie de prendre en compte mon avis, celui d'un citoyen engagé pour la préservation de notre environnement et le bien-être des Magnanvillois. J'espère que notre voix collective incitera à une réévaluation du projet en faveur d'une approche plus respectueuse des principes de développement durable et de cohabitation harmonieuse.
Mail 7666	X																M. David MAUGER, Président du groupe municipal Antony Terre Citoyenne, élu au Territoire Vallée Sud - Grand Paris, a écrit : Mise à portée des habitants des documents du SDRIF Première contribution au nom du collectif Antony Terre Citoyenne dans le cadre de l'enquête publique sur le SDRIF. Nous souhaitons faire des observations sur la forme de l'enquête publique. 0) Dès le premier jour de l'enquête publique, j'ai rencontré un commissaire enquêteur en mairie d'Antony. L'échange fut très agréable et instructif. Le site de l'enquête publique a annoncé une trentaine de permanences publiques, c'est tout à fait remarquable. 1) En revanche, <u>au vu des enjeux et de la complexité des documents</u> , nous regrettons qu'il n'y ait eu qu'une seule réunion publique d'information et d'échange. En effet, la commission d'enquête a annoncé une unique réunion publique d'information et d'échange, le jeudi 29 février 2024, au Forum des Images dans le centre de Paris. A minima, une déclinaison par département était nécessaire, pour présenter les projets de la région et les enjeux particuliers du SDRIF sur ce département. Lorsque la Région a communiqué, le 27 mars 2023 sur le futur SDRIF, elle a présenté ses "Projets emblématiques par département", en matière de "Transports", d' "Économie, développement, logistique" et d' "Environnement". Voir les pages 27 à 35 du premier document en pièce jointe. 2) <u>Les cartes à l'échelle de la région nécessitent un outils adapté pour pouvoir zoomer</u> . Les 3 Cartes "Carte Maîtrise le développement urbain", "Carte Développer l'indépendance productive régionale" et "Carte Placer la nature au cœur du développement régional" principales du SDRIF ont une portée réglementaire. Elles sont présentes au

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>format PDF dans le dossier à l'échelle de la région, ce qui pose des difficultés de lisibilité, même en zoomant. L'Institut Paris Région propose ses cartes en ligne avec un outil cartographique adapté qui de zoomer facilement Il aurait fallu un tel outil pour s'emparer plus facilement des cartes.</p> <p>3) <u>Les documents textuels du dossier ne sont pas tous accessibles</u> et ne permettent pas tous une recherche par mot clé. Ce qui pose au moins deux difficultés importantes. La première est l'inaccessibilité de ces documents aux aveugles et mal voyants. Cf. https://www.avh.asso.fr/fr/favoriser-laccessibilite/accessibilite-numerique/accessibilite-des-documents-et-des-courriels- La second est l'impossibilité d'une recherche par mot clé (par CTRL-F ou CMD-F) dans les centaines de pages de ces documents qui sont des PDF-images sans couche de texte. Pour les documents scannés, comme les avis de certaines collectivités, il aurait fallu qu'un logiciel de reconnaissance de caractères ajoute cette couche de texte.</p> <p>Pour résumer, nous félicitons la commission d'enquête pour la trentaine de permanences en mairie, mais nous nous regrettons :1) Qu'il n'y ait eu qu'une seule réunion publique d'information et d'échange ;2) Qu'aucun outil cartographique ne permette de zoomer sur les 3 cartes principales du SDRIF ;3) Que les documents textuels du dossier ne sont pas tous accessibles et ne permettent pas tous une recherche par mot clé.</p> <p><u>PJ : 35 pages</u></p> 

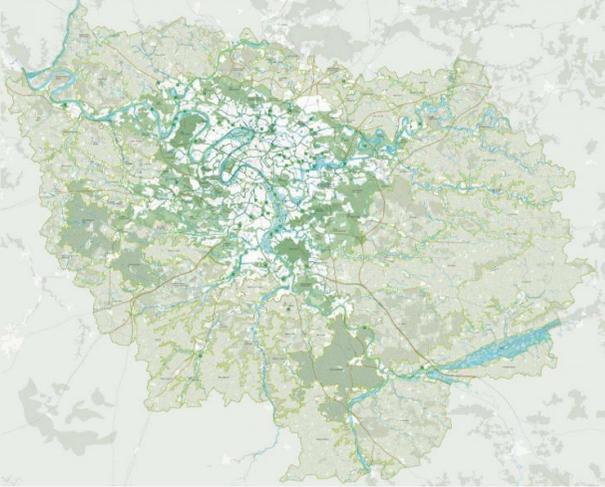
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <div data-bbox="1256 448 1977 818" style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; background-color: #f9f9f9;"> <p>Le SDRIF-E, c'est quoi ?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Un document qui définit le cadre d'aménagement et de développement de la région Île-de-France jusqu'en 2040. ▪ Le SDRIF-E contrôle l'artificialisation des sols et la capacité à urbaniser. ▪ Les documents d'urbanisme des communes devront être compatibles avec le SDRIF-E. ▪ Un SDRIF-E concerté: 5 000 contributions, des dizaines de réunions de concertation, des milliers de Franciliens interrogés. <p style="text-align: right;"><small>Région Île-de-France 2</small></p> </div> <div data-bbox="1200 855 2033 1286" style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; background-color: #f9f9f9;"> <p>Et concrètement?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Un texte qui présente une vision partagée à horizon 2040. ▪ Des orientations réglementaires. ▪ 3 cartes à valeur réglementaire : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Une carte générale d'aménagement : « Maîtriser le développement urbain » ➤ Une nouvelle carte économique : « Développer la souveraineté productive régionale » ➤ Une nouvelle carte environnementale : « La nature au cœur du projet régional » <p style="text-align: right;"><small>Région Île-de-France 3</small></p> </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <div data-bbox="1196 448 2038 879" style="background-color: #f0f0f0; padding: 10px;"> <p>L'Île-de-France, région de toutes les excellences</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'Île-de-France est la seule région capitale globale de l'Union européenne. ▪ Excellence économique : 1^{er} PIB et 1^{ère} place financière en Europe, 1^{ère} région touristique mondiale avec 44 millions de touristes. 1^{ère} destination des relocalisations : 6 000 emplois relocalisés dans le secteur de la finance depuis le Brexit. ▪ Excellence environnementale : l'un des réseaux de transports les plus denses et décarbonés au monde, 3/4 de l'Île-de-France est composé d'espaces naturels. ▪ Excellence scientifique et technologique : 1^{ère} région mondiale sur les investissements en R&D, 40% de la recherche en France, plus de 165 000 chercheurs. 4^{ème} rang mondial pour le nombre de startups quantiques créées. ▪ Excellence du cadre de vie : 21 000 nouvelles places de lycées, patrimoine culturel et historique inégalé, des équipements sportifs pour tous. <p> 4</p> </div> <div data-bbox="1196 948 2038 1378" style="background-color: #f0f0f0; padding: 10px;"> <p>Le contexte : défis du siècle et attractivité</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les défis à surmonter : changement climatique, érosion de la biodiversité, fractures territoriales et sociales (hypermétropolisation, mal-logement), désindustrialisation. ▪ Une transformation radicale des aspirations des Franciliens : les Franciliens veulent vivre autrement, travailler autrement, se déplacer autrement. ▪ Des contraires à concilier : une région globale première puissance économique européenne mais un désir des Franciliens de plus de proximité. Une région encore trop centralisée et l'aspiration des Franciliens au télétravail (passé de 20% à 40% des salariés post Covid). ▪ Une population qui augmente : 50 000 nouveaux Franciliens chaque année (104 000 naissances, plus fort dynamisme naturel de France). <p> 5</p> </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Ma vision : créer une Île-de-France polycentrique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une Région polycentrique : création de 27 centralités et de 112 polarités. • Mon objectif : en finir avec le « méto-boulot-dodo » en encourageant le développement économique en dehors de Paris et en créant une Région des 20 minutes qui permettra un « esprit village » avec des Villes Humaines, multi-services à la place des banlieues dortoirs. • Ces centralités comme les pôles gares rapprocheront logement, emploi, commerces et services et permettront à chacun de travailler, éduquer ses enfants, se divertir, se cultiver et faire du sport là où il vit. • Ces centralités auront davantage de droits à urbaniser mais cela implique également des devoirs en matière de création d'équipements publics et de logements pour faire face à notre réalité démographique. • Une protection des zones pavillonnaires et des poumons verts de l'Île-de-France. • Un bouclier rural pour les plus petites communes : au moins 1 ha de possibilité d'extension. <p>Région Île-de-France 6</p>  <p>27 centralités & 112 polarités</p> <p>Le polycentrisme francilien</p> <p>○ Polarités composées d'une ou plusieurs communes</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p data-bbox="1245 906 1953 970">Un SDRIF-E inédit à la hauteur des enjeux : une consommation foncière de -20% par décennie</p> <ul data-bbox="1211 1010 1953 1254" style="list-style-type: none"> ▪ Le précédent SDRIF autorisait 1 315 ha d'artificialisation chaque année. ▪ Le SDRIF-E va rompre avec ce laisser-faire en favorisant le recyclage urbain tout en soutenant la construction et la réindustrialisation de la région. ▪ Pour la première fois, le SDRIF-E comprend un pilier environnemental. ▪ Le SDRIF-E réduit par 3 la consommation foncière par rapport au SDRIF de 2013 (560 ha/an). <p data-bbox="1182 1358 1285 1385">Région Île-de-France</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <div data-bbox="1176 446 2060 901"> <p>Une trajectoire ZAN qui ne doit pas pénaliser l'Île-de-France</p> <ul style="list-style-type: none"> La Région déjà la plus exemplaire d'Europe : moins de 5% de l'espace artificialisé pour 30% du PIB français et 20% de la population. La trajectoire ZAN ne peut être que progressive, concertée et pragmatique dans chaque territoire, en conciliant économie, social et écologie sinon la région maintiendra ses déséquilibres. L'Etat doit prendre toute sa part à cet effort de sobriété foncière : les projets de l'Etat représentent 25% de l'artificialisation prévue. Ils ne peuvent être comptés dans la trajectoire ZAN de la Région. <p>Région Île-de-France 10</p> </div> <div data-bbox="1176 949 2060 1404"> <p>Une région résiliente pour faire face au changement climatique</p> <ul style="list-style-type: none"> Des villes rafraichies à même de résister aux épisodes de canicule : objectif 30% de pleine terre dans les villes denses et un espace vert à moins de 10 minutes pour tous les Franciliens. Protéger la ressource la plus précieuse, l'eau : préservation prioritaire des zones humides et restauration de près de 400 kms de berges des cours d'eau. Réévaluer le risque inondation pour mieux prendre en compte les vrais risques et protéger les Franciliens face aux conséquences du changement climatique : <ul style="list-style-type: none"> Des collectivités incitées à se préparer au risque d'inondation: adaptation des bâtiments, éviter de construire des bâtiments recevant du public... <p>Région Île-de-France 11</p> </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p data-bbox="1272 459 1926 518">Faire revenir la nature en ville et préserver les espaces verts de la région</p> <ul data-bbox="1227 539 2027 853" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1227 539 2027 582">▪ Le SDRIF-E passe de la lutte contre l'étalement urbain à la sanctuarisation des espaces écologiquement prioritaires et engage leur restauration. <li data-bbox="1227 603 2027 662">▪ Sacralisation de 13% de la Région (160 000 ha d'espaces de nature), dont le sud du triangle de Gonesse (ZPNAF). Ce sont 2/3 des espaces verts et naturels de l'agglomération parisienne qui sont ainsi sanctuarisés ainsi que la forêt de Rambouillet et de Fontainebleau. <li data-bbox="1227 683 2027 726">▪ Création de 111 nouveaux espaces verts ouverts au public et du 5^{ème} PNR. Ex : Ivry Confluence, l'Epi d'Or à Villejuif... <li data-bbox="1227 746 2027 805">▪ De nouvelles trames : noire pour lutter contre la pollution lumineuse, blanche pour lutter contre le bruit, verte et bleue pour les espaces naturels et les cours d'eau, brune pour la préservation des sols. <li data-bbox="1227 826 2027 853">▪ Triplement du linéaire des fronts verts qui protègent les espaces agricoles et naturels de l'urbanisation. <p data-bbox="1205 885 1310 917">Région Île-de-France</p> <p data-bbox="2004 890 2027 906">12</p> <div data-bbox="1187 949 2049 1436"> <p data-bbox="1227 970 1411 1029">Une Île-de-France verte</p>  </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p>L'agriculture, pilier de notre souveraineté alimentaire</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanctuarisation inédite de 38 000 ha d'espaces agricoles dans les zones périurbaines de la ceinture verte où la pression foncière est forte. ▪ Une protection de l'ensemble des espaces agricoles : <ul style="list-style-type: none"> ➢ 3 fois moins d'urbanisation d'espaces naturels et agricoles autorisée que dans le SDRIF précédent. ➢ Création de zones tampons de 5 mètres entre les nouveaux logements et les espaces agricoles, à la charge des aménageurs et promoteurs pour assurer la cohabitation entre agriculture et habitants, et leur santé. ➢ Maintien des circulations pour les engins agricoles.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Une région ZEN</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Une ambition : énergie 100% décarbonée à horizon 2050 pour réduire la dépendance francilienne en énergies fossiles. ▪ Une réserve régionale de 2 000 ha pour les projets en lien avec la transition écologique et énergétique et les transports. ▪ Favoriser la production d'ENR décarbonées : géothermie, biogaz, récupération de la chaleur fatale des datacenters, développement systématisé des panneaux photovoltaïques sur les toits et les parkings. <p>Région Ile de France</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <div data-bbox="1193 448 2040 882" style="background-color: #f0f0f0; padding: 10px;"> <p>Accompagner la transition écologique de certains secteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La logistique : <ul style="list-style-type: none"> ➢ Préservation des sites multimodaux (desserte ferroviaire ou fluviale). ➢ Pas d'installation des grandes plateformes logistiques régionales en dehors de ces sites multimodaux. ▪ Le commerce : <ul style="list-style-type: none"> ➢ Priorité aux implantations dans les centres-villes et la revitalisation des centres-bourg. ➢ Encadrement des extensions commerciales en imposant la compensation de l'artificialisation pour les extensions de 2 000 m² et la requalification des zones existantes (désimperméabilisation des parkings, rénovation thermique, végétalisation, intensification). ▪ Les bureaux : développement en priorité autour des gares et des polarités, davantage de mixité avec des logements, des équipements, des espaces verts. </div>
																	<div data-bbox="1193 882 2040 1444" style="background-color: #1a3d54; color: white; padding: 20px; text-align: center;">  <p>SDRIF-Environnemental – OBJECTIF 2040</p> <p>UNE ÎLE-DE-FRANCE CONNECTÉE</p>  </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Mieux desservir les territoires</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Une double promesse : réduire les besoins de mobilité via le polycentrisme & décarboner les mobilités du quotidien pour relier entre elles les centralités. ▪ Développement des transports en commun pour relier les polarités : <ul style="list-style-type: none"> ➢ 656 kms de lignes supplémentaires comme l'interconnexion ligne H, TZEN 3 4 et 5, la réalisation des lignes 15-16-17-18 et d'Eole, la liaison Cergy-Argenteuil, ligne 19 Saint-Denis-Argenteuil-La Défense. ➢ Une trentaine de prolongation de lignes de métro et de liaisons nouvelles : la ligne 7 jusqu'à Drancy, la ligne 14 à Morangis, la ligne 18 à l'Est, la ligne 1 à Val de Fontenay, la ligne 10 à Ivry... ➢ Des navettes fluviales et le développement du câble. ➢ Mise en service du réseau Vélo Ile-de-France. ▪ Transformation du réseau routier, plus grand et plus propre : <ul style="list-style-type: none"> ➢ Des voies réservées pour les bus et le covoiturage sans réduire le nombre de voies. ➢ Rendre la route intelligente. ➢ Evolution des motorisations : bornes de recharge, stations multi-énergies. ▪ RER et LGV : rendre la priorité aux transports du quotidien et aux Franciliens. <p>Région Ile-de-France 20</p> <p>Prolonger l'un des réseaux les plus denses du monde</p> <p>Projets de transports collectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ferret — Grand Paris Express (désirables validés) — Grand Paris Express (principe de liaison) — Métro (désirables validés) — Métro (principe de liaison) — Transport en site propre (désirables validés) — Transport en site propre (principe de liaison) <p>Réseau de transport collectif existant</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ferret — Métro — Transport en site propre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <div data-bbox="1160 448 2074 919" style="background-color: #f0f0f0; padding: 10px;"> <p>Construire mieux pour la qualité de vie en Île-de-France</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rétablir une véritable mixité sociale « par le haut » en reconstruisant les quartiers dégradés et en en construisant des nouveaux : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mixité sociale grâce à la norme anti-ghetto : pas plus de 30% de logements très sociaux par commune. ➤ Une vraie vie de quartier avec des commerces en pied d'immeuble, de l'activité à proximité des logements. ▪ Un cadre de vie adapté pour répondre aux attentes de tous les Franciliens : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Préservation des pavillons remarquables pour leurs qualités architecturales ou historiques. ➤ Obligation de penser des bâtiments réversibles. ➤ Utilisation de matériaux bio-sourcés dans la construction. ➤ De la nature en ville avec des espaces verts à moins de 10 minutes. ▪ Penser une ville en 3D pour utiliser tout l'espace disponible : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Limiter l'emprise au sol des bâtiments. ➤ Fin des parkings horizontaux pour limiter l'espace perdu et l'artificialisation et en privilégiant des parkings verticaux ou souterrains. </div>
																	<div data-bbox="1160 927 2074 1369" style="background-color: #1a3d54; color: white; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">SDRIF-Environnemental – OBJECTIF 2040</p> <p style="text-align: center; font-size: 24px; font-weight: bold;">CALENDRIER</p> <p style="text-align: center;">Région Île-de-France</p> </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Le calendrier du SDRIF-E pour les prochains mois</p> <ul style="list-style-type: none"> NOVEMBRE 2021: Lancement de l'élaboration du SDRIF-Environnemental. 2022: Large concertation auprès des élus, des acteurs publics, privés et associatifs et du grand public. ÉTÉ 2023: Première version du projet soumise au vote des élus régionaux, puis jusqu'à l'automne 2023 nouvelle concertation auprès des collectivités. DÉBUT AVRIL 2023: Remise aux collectivités d'un avant-projet de SDRIF-E pour avis. DÉBUT 2024: Lancement de l'enquête publique. ÉTÉ 2024: Deuxième version du projet soumise au vote des élus régionaux pour adoption. <p>SDRIF-Environnemental – OBJECTIF 2040</p> <p>LES PROJETS EMBLEMATIQUES PAR DEPARTEMENT</p> <p>Région Île de France</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<div data-bbox="1160 448 2078 919"> <h3 style="text-align: center;">Seine-et-Marne</h3> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="1211 544 1429 592" style="background-color: #002060; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> Transports </div> <div data-bbox="1509 544 1727 592" style="background-color: #002060; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> Economie, développement, logistique </div> <div data-bbox="1807 544 2024 592" style="background-color: #002060; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> Environnement </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Electrification de la ligne P sur la section Trilport - La Ferté Milon ▪ Gare GPE Bry-Villiers-Champigny : interconnexion RER E et ligne P ▪ Bus EVE (Esbly - Chessy - Val d'Europe) ▪ TZen 2 Melun-Sénart (Carré) ▪ Ligne 15 du Grand Paris Express ▪ Ligne 16 du Grand Paris Express ▪ Ligne 17 du Grand Paris Express ▪ 3 lignes du réseau Vélo Ile de France <ul style="list-style-type: none"> ▪ Soutien aux grands sites industriels et économiques : Villaroche, Val Bréon II, la Rucherie à Ferrière ▪ Soutien au développement de Val d'Europe de Marne-la-Vallée. ▪ Développement du fret fluvial sur la Seine-Amont : le SDRIF-E permet la réalisation de la mise à grand gabarit de la Seine amont, entre Bray et Nogent-sur-Seine, ainsi que la réalisation d'équipement sur le parcours comme le port de Bray-Jaulmes ▪ Achèvement d'ici 2040 de la ville-nouvelle de Sénart ▪ Extension de Disney <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanctuarisation de la forêt de Fontainebleau ▪ Protection de l'allée Royale entre la forêt de Sénart et la forêt de Rougeaud ▪ Protection du plateau agricole de Brièrre grâce à un front vert à l'Est de Sénart </div> <div data-bbox="1160 927 2078 1414">  <h3 style="text-align: center;">Val d'Oise</h3> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="1227 1059 1444 1107" style="background-color: #002060; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> Transports </div> <div data-bbox="1523 1059 1740 1107" style="background-color: #002060; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> Economie, développement, logistique </div> <div data-bbox="1800 1059 2018 1107" style="background-color: #002060; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> Environnement </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gare GPE Saint-Denis-Pleyel : interconnexion ligne H ▪ Ligne 17 du RGPE ▪ Liaison Cergy-Argenteuil ▪ Liaison 19 Nanterre-Argenteuil-Saint-Denis ▪ Bus Entre Seine (Argenteuil - Bezons - Sartrouville) ▪ Tram 11 Express Sartrouville-Epinay ▪ Ligne 4 du réseau Vélo IDF ▪ BHNS du Grand Roissy ▪ Requalification en boulevard urbain de la RD311 à Argenteuil ▪ projet de ligne 19 de métro (Nanterre Argenteuil Cergy) ▪ Tronçon est du Boulevard du Paris ▪ CDG Express Gare de l'Est- Roissy CDG <ul style="list-style-type: none"> ▪ Soutien au projet CAREX à Goussainville ▪ Soutien et accompagnement du projet AGORALIM pour le rendre possible ▪ Sanctuarisation et extension de la ZAE de Liesse II et Val de Liesse III à St Ouen l'Aumône ▪ Développement du campus international CY Campus à Cergy-Pontoise et Neuville/Oise ▪ Développement de la logistique fluviale : extension du port de Bruyères-sur-Oise ▪ Accompagnement de la dynamique de requalification des zones commerciales le long de la RD 14 ▪ Accompagner la réalisation des projets majeurs des projets d'aménagement notamment de Louvres-Puisieux, Fosses, Montmagny (quartier de la plante des Champs), le Plessis-Bouchard <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanctuarisation du Sud du Triangle de Gonesse et développement du Nord ▪ Protection et accompagnement de la forêt de Maubuisson ▪ Créations de nouveaux espaces verts : parc du croissant ferré à Argenteuil, extension de l'île de Loisirs à Cergy-Pontoise </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires		
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.		
<div data-bbox="1182 443 2049 890"> <h3 style="text-align: center;">Yvelines</h3> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <p style="text-align: center;">Transports</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tram 13 Saint-Germain - Achères ▪ RER Eole Mantes-la-Jolie ▪ Ligne 18 Orly - Versailles - Nanterre ▪ Tram 11 Express Sartrouville - Epinay ▪ Câble Vélizy - Pont de Sèvres ▪ 6 lignes du réseau Vélo IDF (3 lignes en phase 1, 3 lignes en phase 2) </td> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <p style="text-align: center;">Economie, développement, logistique</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Protection des sites de la vallée industrielle de la Seine aval de Poissy à Mantes, en passant par Flins, Triel, les Mureaux, Porcheville, etc. ▪ Soutien au projet d'Ecopôle de Triel/Seine : site existant sanctuarisé dans sa fonction industrielle et soutien à l'extension de Mantes-Innovaparc ▪ Soutien au développement des sites économiques de Satory et Guyancourt ▪ Sanctuarisation des fonctions logistiques et énergétiques du site de Porcheville ▪ Développement et extensions permises Port Seine Métropole Ouest à Achères </td> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <p style="text-align: center;">Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanctuarisation de la plaine agricole de Montesson et de la plaine agricole de Versailles ▪ Sanctuarisation de la forêt de Rambouillet ▪ Création d'espaces verts et de loisirs : parc sur la Plaine d'Achères, en réaménagement d'anciennes carrières ▪ Le SDRIF-E évite l'urbanisation continue des berges et sanctuarise les coupures vertes entre Rosny et Mantes, entre Porcheville et Limay </td> </tr> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">Région Ile de France 30</p> </div>																	<p style="text-align: center;">Transports</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tram 13 Saint-Germain - Achères ▪ RER Eole Mantes-la-Jolie ▪ Ligne 18 Orly - Versailles - Nanterre ▪ Tram 11 Express Sartrouville - Epinay ▪ Câble Vélizy - Pont de Sèvres ▪ 6 lignes du réseau Vélo IDF (3 lignes en phase 1, 3 lignes en phase 2) 	<p style="text-align: center;">Economie, développement, logistique</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Protection des sites de la vallée industrielle de la Seine aval de Poissy à Mantes, en passant par Flins, Triel, les Mureaux, Porcheville, etc. ▪ Soutien au projet d'Ecopôle de Triel/Seine : site existant sanctuarisé dans sa fonction industrielle et soutien à l'extension de Mantes-Innovaparc ▪ Soutien au développement des sites économiques de Satory et Guyancourt ▪ Sanctuarisation des fonctions logistiques et énergétiques du site de Porcheville ▪ Développement et extensions permises Port Seine Métropole Ouest à Achères 	<p style="text-align: center;">Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanctuarisation de la plaine agricole de Montesson et de la plaine agricole de Versailles ▪ Sanctuarisation de la forêt de Rambouillet ▪ Création d'espaces verts et de loisirs : parc sur la Plaine d'Achères, en réaménagement d'anciennes carrières ▪ Le SDRIF-E évite l'urbanisation continue des berges et sanctuarise les coupures vertes entre Rosny et Mantes, entre Porcheville et Limay
<p style="text-align: center;">Transports</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tram 13 Saint-Germain - Achères ▪ RER Eole Mantes-la-Jolie ▪ Ligne 18 Orly - Versailles - Nanterre ▪ Tram 11 Express Sartrouville - Epinay ▪ Câble Vélizy - Pont de Sèvres ▪ 6 lignes du réseau Vélo IDF (3 lignes en phase 1, 3 lignes en phase 2) 	<p style="text-align: center;">Economie, développement, logistique</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Protection des sites de la vallée industrielle de la Seine aval de Poissy à Mantes, en passant par Flins, Triel, les Mureaux, Porcheville, etc. ▪ Soutien au projet d'Ecopôle de Triel/Seine : site existant sanctuarisé dans sa fonction industrielle et soutien à l'extension de Mantes-Innovaparc ▪ Soutien au développement des sites économiques de Satory et Guyancourt ▪ Sanctuarisation des fonctions logistiques et énergétiques du site de Porcheville ▪ Développement et extensions permises Port Seine Métropole Ouest à Achères 	<p style="text-align: center;">Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanctuarisation de la plaine agricole de Montesson et de la plaine agricole de Versailles ▪ Sanctuarisation de la forêt de Rambouillet ▪ Création d'espaces verts et de loisirs : parc sur la Plaine d'Achères, en réaménagement d'anciennes carrières ▪ Le SDRIF-E évite l'urbanisation continue des berges et sanctuarise les coupures vertes entre Rosny et Mantes, entre Porcheville et Limay 																	
<div data-bbox="1182 890 2049 1423"> <h3 style="text-align: center;">Essonne</h3> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <p style="text-align: center;">Transports</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ M14 Sud : Prolongement à l'aéroport d'Orly ▪ M14 Sud : Prolongement de l'aéroport d'Orly à Morangis ▪ Ligne 18 du Grand Paris Express jusqu'à Montgeron ▪ T7 : Prolongement Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge ▪ TZen 4 Viry-Châtillon - Corbeil-Essonnes ▪ Modernisation de la liaison Massy – Valenton ▪ Inscription du terrier de Bercy ▪ Création de la ligne S ▪ Desserte du Val d'Essonne ▪ 3 lignes du réseau Vélo IDF </td> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <p style="text-align: center;">Economie, développement, logistique</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plusieurs sites économiques sanctuarisés pour la réindustrialisation, dont les zones d'activités de Courtaboeuf aux Ulis ou encore à Brétigny / le Plessis Pâté ▪ Le SDRIF-E permet l'achèvement du campus du plateau de Saclay et les projets d'Evry-Courcouronnes (Genopole, etc.) ▪ Le SDRIF-E permettra le développement du projet « campus des sports » à Ris-Orangis ▪ Le SDRIF-E permettra également le développement et le maintien d'autres sites économiques stratégiques : Renault à Lardy, Campus Ter@tec du CEA à Bruyère le Chatel, le projet du site de la Ferme de Bressonvilliers à Leudeville... </td> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <p style="text-align: center;">Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Protection de la plaine de Chevanne, du plateau de Vert-le-Grand, des vallées de la Renarde et de l'Orge grâce à des fronts verts : c'est la protection des grands plateaux agricoles essonnais et de ses paysages. ▪ En complément de celles du plateau de Saclay, sanctuarisation des terres agricoles et boisée du triangle vert du Hurepoix ▪ Plusieurs nouveaux espaces verts ou de loisirs à créer : au sein du projet urbain « Campus des Sports » à Ris-Orangis, Cirque de l'Essonne (Corbeil/Lisses/Villabé)... </td> </tr> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">Région Ile de France 31</p> </div>																	<p style="text-align: center;">Transports</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ M14 Sud : Prolongement à l'aéroport d'Orly ▪ M14 Sud : Prolongement de l'aéroport d'Orly à Morangis ▪ Ligne 18 du Grand Paris Express jusqu'à Montgeron ▪ T7 : Prolongement Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge ▪ TZen 4 Viry-Châtillon - Corbeil-Essonnes ▪ Modernisation de la liaison Massy – Valenton ▪ Inscription du terrier de Bercy ▪ Création de la ligne S ▪ Desserte du Val d'Essonne ▪ 3 lignes du réseau Vélo IDF 	<p style="text-align: center;">Economie, développement, logistique</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plusieurs sites économiques sanctuarisés pour la réindustrialisation, dont les zones d'activités de Courtaboeuf aux Ulis ou encore à Brétigny / le Plessis Pâté ▪ Le SDRIF-E permet l'achèvement du campus du plateau de Saclay et les projets d'Evry-Courcouronnes (Genopole, etc.) ▪ Le SDRIF-E permettra le développement du projet « campus des sports » à Ris-Orangis ▪ Le SDRIF-E permettra également le développement et le maintien d'autres sites économiques stratégiques : Renault à Lardy, Campus Ter@tec du CEA à Bruyère le Chatel, le projet du site de la Ferme de Bressonvilliers à Leudeville... 	<p style="text-align: center;">Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Protection de la plaine de Chevanne, du plateau de Vert-le-Grand, des vallées de la Renarde et de l'Orge grâce à des fronts verts : c'est la protection des grands plateaux agricoles essonnais et de ses paysages. ▪ En complément de celles du plateau de Saclay, sanctuarisation des terres agricoles et boisée du triangle vert du Hurepoix ▪ Plusieurs nouveaux espaces verts ou de loisirs à créer : au sein du projet urbain « Campus des Sports » à Ris-Orangis, Cirque de l'Essonne (Corbeil/Lisses/Villabé)...
<p style="text-align: center;">Transports</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ M14 Sud : Prolongement à l'aéroport d'Orly ▪ M14 Sud : Prolongement de l'aéroport d'Orly à Morangis ▪ Ligne 18 du Grand Paris Express jusqu'à Montgeron ▪ T7 : Prolongement Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge ▪ TZen 4 Viry-Châtillon - Corbeil-Essonnes ▪ Modernisation de la liaison Massy – Valenton ▪ Inscription du terrier de Bercy ▪ Création de la ligne S ▪ Desserte du Val d'Essonne ▪ 3 lignes du réseau Vélo IDF 	<p style="text-align: center;">Economie, développement, logistique</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plusieurs sites économiques sanctuarisés pour la réindustrialisation, dont les zones d'activités de Courtaboeuf aux Ulis ou encore à Brétigny / le Plessis Pâté ▪ Le SDRIF-E permet l'achèvement du campus du plateau de Saclay et les projets d'Evry-Courcouronnes (Genopole, etc.) ▪ Le SDRIF-E permettra le développement du projet « campus des sports » à Ris-Orangis ▪ Le SDRIF-E permettra également le développement et le maintien d'autres sites économiques stratégiques : Renault à Lardy, Campus Ter@tec du CEA à Bruyère le Chatel, le projet du site de la Ferme de Bressonvilliers à Leudeville... 	<p style="text-align: center;">Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Protection de la plaine de Chevanne, du plateau de Vert-le-Grand, des vallées de la Renarde et de l'Orge grâce à des fronts verts : c'est la protection des grands plateaux agricoles essonnais et de ses paysages. ▪ En complément de celles du plateau de Saclay, sanctuarisation des terres agricoles et boisée du triangle vert du Hurepoix ▪ Plusieurs nouveaux espaces verts ou de loisirs à créer : au sein du projet urbain « Campus des Sports » à Ris-Orangis, Cirque de l'Essonne (Corbeil/Lisses/Villabé)... 																	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<div data-bbox="1169 448 2063 906"> <h3>Val-de-Marne</h3> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="1220 544 1435 906"> <h4>Transports</h4> <ul style="list-style-type: none"> Modernisation de la liaison Massy - Valenton Gare GPE Bry-Villiers-Champigny : interconnexion RER E et ligne P M1 : Prolongement à Val de Fontenay M10 : Prolongement à Ivry - Gambetta M10 : Prolongement d'Ivry jusqu'aux Ardoines M14 Sud : Prolongement à l'aéroport d'Orly TZen 5 Bibliothèque François Mitterrand - Les Ardoines - Choisy Bus Atival : Noisy-le-Grand - Chennevières-sur-Marne Bus Bords de Marne (Val de Fontenay - Chelles-Gournay) Câble C1 : Créteil - Villeneuve Saint Georges Ligne 15 du Grand Paris Express 5 lignes du futur réseau Vélo IDF (V5, V6, V7, V4, V20) </div> <div data-bbox="1514 544 1765 906"> <h4>Economie, développement, logistique</h4> <ul style="list-style-type: none"> Refus de la prison de Noiseau avec protection des terres agricoles et suppression de la pastille Soutien au projet Charenton-Bercy Préservation des sites économiques et multimodaux stratégiques de SENIA à Rungis, Valenton, Ivry/Seine, MIN Rungis, Choisy-le-Roi Préservation et développement du port de Bonneuil/Marne </div> <div data-bbox="1809 544 2058 906"> <h4>Environnement</h4> <ul style="list-style-type: none"> Sanctuarisation de la ceinture verte dans le Val-de-Marne, y compris des espaces agricoles et pas seulement des espaces boisés : l'Arc-boisé, la forêt Notre Dame et l'ensemble des espaces agricoles attenants, y compris la plaine de Noiseau Réouverture et renaturation de la Bièvre 10 nouveaux espaces verts dont certains intégrés dans des aménagements tels que le projet de cité de la Gastronomie à Rungis, Ivry Confluence, Grandes Ardoines, un parc à proximité d'un quartier de gare GPE : l'Epi d'Or à Villejuif, Espace régional de la Plaine de Montjean </div> </div> <p style="text-align: right;">32</p> </div> <div data-bbox="1169 954 2063 1412"> <h3>Hauts-de-Seine</h3> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="1220 1050 1435 1412"> <h4>Transports</h4> <ul style="list-style-type: none"> RER E : Prolongement vers l'Ouest à Nanterre M18 : Versailles-Chantiers - Nanterre La Folie Principe de liaison Ligne 4 à Chatenay Malabry Principe de liaison Ligne 3 à Bécon Les Bruyères Principe de liaison Ligne 1 à Nanterre Principe de liaison Ligne 2 de Porte Dauphine à Rueil/Suresnes Principe de liaison Ligne 12 à Meudon T1 : Prolongement Ouest Colombes à Nanterre 10 lignes du futur réseau Vélo IDF (V1, V8, V2, V3, V9, V5, V4, V7, V6, V 20) </div> <div data-bbox="1514 1050 1765 1412"> <h4>Economie, développement, logistique</h4> <ul style="list-style-type: none"> Sanctuarisation fonciers industriels : port de Gennevilliers, le secteur d'Antonypôle </div> <div data-bbox="1809 1050 2058 1412"> <h4>Environnement</h4> <ul style="list-style-type: none"> Nouveaux espaces verts : prolongement des Terrasses de Nanterre vers la Seine, le projet d'extension du parc des Garennes à Gennevilliers / Villeneuve-la-Garenne Accompagnement des communes et des EPT pour mettre en œuvre l'objectif des 30% de pleine terre </div> </div> <p style="text-align: right;">33</p> </div>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
<p>←--Observations courriers ou mails</p>	<p>Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête</p>	<p>La densification</p>	<p>Les mobilités</p>	<p>Politique des logements</p>	<p>Les espaces verts et la biodiversité</p>	<p>L' activité économique et l' emploi</p>	<p>Le cadre de vie</p>	<p>La sobriété foncière et les ZAN</p>	<p>La qualité de l' air</p>	<p>La qualité des sols</p>	<p>Les énergies renouvelables</p>	<p>Les continuités écologiques et les trames</p>	<p>L' eau</p>	<p>L' agriculture</p>	<p>L' adaptation au changement climatique</p>	<p>Les autres problématiques</p>	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
<div style="text-align: center;"> <h3>Seine-Saint-Denis</h3> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1211 539 1429 592" style="background-color: #003366; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> Transports </div> <div data-bbox="1509 539 1727 592" style="background-color: #003366; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> Economie, développement, logistique </div> <div data-bbox="1807 539 2024 592" style="background-color: #003366; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> Environnement </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> • Ligne 15 du Grand Paris Express • Ligne 16 du Grand Paris Express • Ligne 17 du Grand Paris Express • M1 : Prolongement à Val de Fontenay • M14 Nord : Prolongement jusqu'à Pleyel • Principe de liaison Ligne 11 à Noisy Champs • Principe de liaison Ligne 3 ou 9 à Montreuil • M7 : prolongement à Drancy • Prolongement Métro Ligne 11 à Rosny • T1 : Prolongement Est jusqu'à Val de Fontenay • TZen 3 Pantin - Gargan (Les Pavillons-sous-Bois) • Tram 11 Express Le Bourget-Noisy le Sec • Prolongement T8 Saint-Denis Rosa Park • 5 lignes du futur réseau Vélo IDF (V4, V3, V2, V1, V20) <ul style="list-style-type: none"> • Préservation des sites industriels d'intérêt régional que sont le projet « Val Francilia » sur l'ancien site PSA d'Aulnay/Bois ou encore les Docks de St Ouen, les zones d'activités productives le long du canal de l'Ourcq (Vignes à Bobigny/Pantin, Ecocité et site de Romainville), à St Denis ou encore le long du corridor aéroportuaire Roissy / le Bourget (Tremblay / Villepinte) <ul style="list-style-type: none"> • Le "parc de hauteurs". Le SDRIF-E accompagne la réalisation de ce projet d'espace de respiration pour les populations et la biodiversité, mais aussi de tourisme local en protégeant les espaces verts et les liaisons écologiques à préserver ou recréer • 11 nouveaux espaces verts : les Murs à pêche à Montreuil, Parc Agricole du Clos Saint Lazare à Stains... • Accompagnement des communes et des EPT dans le cadre des 30% de pleine terre <div style="text-align: right; font-size: small;">  34 </div>																	
<div style="text-align: center;"> <h3>Paris</h3> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1128 1050 1637 1102" style="background-color: #003366; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> Transports </div> <div data-bbox="1695 1050 1899 1102" style="background-color: #003366; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> Environnement </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> • M10 : Prolongement à Ivry - Gambetta • TZen 5 Bibliothèque François Mitterrand - Les Ardoines - Choisy • Prolongements Nord et Sud Ligne 14 du Grand Paris Express • RER Eole Haussmann St Lazare- Porte Maillot - Nanterre Mantes-la-Jolie • CDG Express Gare de l'Est- Roissy CDG • TZEN5 Bibliothèque François Mitterrand - Les Ardoines-Choisy • Prolongement T8 Saint-Denis Rosa Park • Prolongement Métro Ligne 14 Nord Saint-Denis • Prolongement Métro Ligne 14 Sud à Orly • Prolongement Métro Ligne 1 à Val de Fontenay • Prolongement Métro Ligne 11 à Rosny <ul style="list-style-type: none"> • Principe de liaison Ligne 1 à Nanterre • Principe de liaison Ligne 2 de Porte Dauphine à Rueil/Suresnes • Principe de liaison Ligne 3 ou 9 à Montreuil • Principe de liaison Ligne 3 à Bécon Les Bruyères • Principe de liaison Ligne 4 à Chatenay Malabry • Principe de liaison Ligne 7 à Drancy • Principe de liaison Ligne 10- Paris Austerlitz- Ivry-Les Ardoines • Principe de liaison Ligne 11 à Noisy Champs • Principe de liaison Ligne 12 à Meudon • 10 lignes du futur réseau Vélo IDF (V1 à 10) • Principes de liaisons de 3 navettes fluviales : Jaurès-Pont de Bondy, Jardin des Plantes-Maisons Alfort, Beaugrenelle-Suresnes <ul style="list-style-type: none"> • 3 espaces verts à créer : projet Bercy-Charenton, porte de Vincennes, porte de la Chapelle <div style="background-color: #003366; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 10px;"> Economie, développement, logistique </div> <ul style="list-style-type: none"> • Protection des ports intra-muros : permettre la logistique du dernier kilomètre <div style="text-align: right; font-size: small;">  35 </div>																	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7667												X					M. Christophe (Anonyme) de Noisy-le-Grand, a écrit : Continuité écologique à préserver à Noisy-Le-Grand Dans le cadre de cette préservation, concernant les OR 3 et OR 4, une continuité écologique doit être établie entre le Bois Saint-Martin, le Bois des Yvrès, la zone classé Znieff de la Butte Verte, le Bois Louis-Lumière (à protéger particulièrement compte-tenu des projets immobiliers prévus) et les autres corridors allant jusqu'à la zone Natura 2000 de la Haute-Ile.
Mail 7668					X							X					Mme Viviane DE CLIPPELE de l'Étang-de-la-Ville a écrit : Protection des forêts et de la biodiversité de la forêt de St Germain et de Marly Concernant les massifs forestiers de plus de 100 hectares, le respect des lisières inscrit dans le SDRIF actuel comprenant une zone de 50m de non-construction doit être renforcé et pris en compte en son état actuel et non à l'approbation du SDRIF-E. Ce qui reviendrait à donner une prime au non-respect de cette limite des 50m et à ne pas tenir compte de ceux qui les ont respectées.- Il faudrait plus d'écoponts entre ces deux massifs forestiers afin de permettre une meilleure circulation de la faune. Celui de la plaine de la Jonction est noté mais il en faudrait un autre sur le N184, 450m avant la croix de Noailles pour traverser la D184 au niveau de la route de Bourbon. Il faudrait le coupler avec un pont qui permettrait aussi aux piétons et cyclistes de traverser en sécurité ce carrefour de la Croix de Noailles et de relier ces deux parties du massif forestier.
Mail 7669			X												X		Mme Caroline EHRMANDRAUT de la Motte-d 'Aigues, a écrit : opposition à l'A104Bis. Je m'oppose fermement au projet de l' A104Bis, nous vivons à l'ère du réchauffement climatique qui s'accélère ! Ce projet est contraire à la lutte que nous devrions mener contre ce réchauffement climatique. Nous marchons sur la tête !
Mail 7670			X	X	X	X	X					X		X			M. Claude COMBRISON, Président de l'association Corbeil-Essonnes, a écrit : Avis association CORBEIL-ESSONNES-ENVIRONNEMENT à l'enquête publique relative au projet du SDRIF-E Prise en compte du maintien de l'activité économique sur les 5 HA des anciens terrains Hélio et Grands Moulins de Corbeil; Deuxième pont sur la Seine à Corbeil-Essonnes PJ : 4 pages Association Corbeil-Essonnes- Environnement, adhérente d'Essonne Nature Environnement Notre avis complète celui de la Fédération Essonne Nature Environnement et porte plus particulièrement sur la sauvegarde de la biodiversité, l'impérieuse nécessité de restaurer l'équilibre entre l'habitat et l'emploi sur la commune de Corbeil-Essonnes et la création d'un deuxième pont sur la Seine. 1) Biodiversité - <u>Corridor écologique entre les forêts de Rougeau et Sénart</u> La largeur prévue de ce projet d'intérêt régional ne peut se réduire à l'emprise foncière de l'allée Royale En effet. 500 m à minima sont nécessaires pour la circulation fluide des espèces animales et végétales Il faut rappeler qu'alentour, l'urbanisation est allée bon train... - <u>Le Cirque naturel de l'Essonne</u> Cet espace est identifié au SRCE, depuis 2013, comme sous trame herbacée et arborée, vaste amphithéâtre de 130ha, inscrit Rives de Seine Oui à la reconnaissance du Cirque Naturel de l'Essonne des cartes 1, 2 et 3 Nous retenons que le Cirque naturel de l'Essonne est identifié comme Espace naturel car il ne répond pas à la définition d'espace de loisirs du SDRIFe, avant dernier paragraphe OR25

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>Carte 1 / maîtriser le développement urbain Il est identifié : sanctuariser l'armature verte zone pouvant présenter un risque d'inondation</p> <p>Carte 2 / développer l'indépendance productive régionale Il est identifié : préserver le bois, la forêt, les autres espaces naturels préserver l'espace agricole maintenir / rétablir la liaison agricole et forestière</p> <p>Carte 3 / placer la nature au cœur du développement régional Il est identifié sanctuariser l'armature verte (renforcer la liaison), (créer / restaurer la liaison), zone pouvant présenter un risque d'inondation</p> <p>Ces trois identifications confirment et confortent la valeur écologique de cet Espace Naturel Sensible depuis 2017 Elles préservent la biodiversité des deux ZNIEFFS de type 1 (zone humide) et 2 (coteau et zone agricole) déclarées par l'INPN le 16/01/2020 qui est en grand danger dans l'hexagone et en particulier en Ile de France. C'est le poumon vert de la CAGPS sur sa rive gauche fortement densifiée en péri-urbain des communes de Corbeil-Essonnes, Lisses et Villabé Les différents milieux qui le composent, boisements prairies calcicoles, zone humide, champs agricoles sont propices aux écosystèmes et à la biodiversité C'est un îlot de fraîcheur et un espace de respiration pour la population alentour à l'heure de l'adaptation aux changements climatiques</p> <p>NON à la fragmentation des espaces naturels</p> <p>Or les travaux d'aménagements en cours ne sont ou ne seront pas en phase avec les particularités de cet espace, ni avec les OR du futur SDRIF Ils ne respectent pas la préservation de la biodiversité en créant des désordres sur les déplacements de la faune et de la flore La trame brune a explosé sous les chenilles des bulldozers et la pose de revêtement imperméable sans avoir envisagé des passages pour lombrics. Du béton a été coulé pour la pose de mobiliers, une route de plus de 3 m de large, a même été réalisée du plateau vers le bas du coteau, comme on en trouve en montagne pour le débardage du bois ! La circulation naturelle de l'eau est complètement perturbée par ces travaux et le déboisement d'un EBC pour l'ouverture de trop nombreux chemins pour le public, contraint et restreint, fragmente le « territoire » de la faune et la flore</p> <p>OUI à la préservation des terres agricoles du Cirque naturel de l'Essonne, du maintien de la liaison agricole et forestière (qui reste bien précaire face à la pression de l'urbanisme de la commune de Villabé).</p> <p>Il est impératif que la Région Ile de France veille à faire respecter un juste équilibre entre la préservation de la biodiversité, la fréquentation du public, une agriculture plus respectueuse de la biodiversité du sol. Toutes ces dispositions doivent être reprises dans les documents réglementaires du Scot de la CAGPS en élaboration.</p> <p>Plus généralement, les continuités écologiques sont insuffisamment prises en compte dans le SDRIF le SRCE a été mis en place en 2013 pour établir le SDRIF 2015-2030 pour « économiser » les espaces naturels Il est en cours de révision et ne peut donc être mis en cohérence avec les projets d'aménagements du SDRIF à l'horizon 2040 ! Pourquoi ?</p> <p>NON à la construction d'infrastructures de transport au sein des espaces naturels agricoles et forestiers qui fragmente indéniablement les habitats faune-flore et la trame brune ou continuité écologique des sols Il manque des orientations réglementaires pour préserver, en milieu urbain les parcs les arbres, stockage du CO2 Les arbres, même adultes sont source de fraîcheur pour les îlots de chaleur que sont la majorité des villes de la région</p> <p>2) Commune de Corbeil-Essonnes</p> <p>- La population de la commune de Corbeil-Essonnes est aujourd'hui de 56 000 habitants Elle a augmenté de 20 000 habitants ces trente dernières années Les constructions des logements correspondants ont eu lieu essentiellement sur d'anciens sites d'activités - de services publics et d'emplois privés - supprimés à proximité immédiate des 4 gares du RER D implantées sur le territoire de la commune.</p> <p>Pendant cette période à l'exception de quelques groupes scolaires aucun équipement public n'a été construit. La</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>ville de Corbeil-Essonnes est la deuxième ville la plus pauvre du département avec un taux de pauvreté de 27 %. 30 % de la population vivent en quartier QPV. En 2020. le taux de chômage est de 11,7% et le taux d'activité des 15 à 64 ans de 71,6%. 27 % des personnes travaillent sur le territoire de Corbeil Essonnes 37 % des personnes travaillent dans une autre commune du département 35 % des personnes travaillent dans un autre département de la région. 1 % des personnes travaillent dans une autre région Il y a 20 802 ménages fiscaux en 2021 La part des ménages fiscaux imposés en 2021 est de 48%</p> <p>La commune de Corbeil-Essonnes continue de s'appauvrir et est en passe de devenir une ville dortoir.</p> <p><u>-Du ratio habitat/emploi</u></p> <p>Les 27 centralités doivent « assurer l'équilibre entre l'habitat et l'emploi ; organiser les bassins locaux de déplacement, garantir à tous l'accès aux aménités » et contribuer à « réduire les inégalités, accompagner le renouvellement urbain afin d'assurer que la croissance démographique s'accompagne du développement de l'offre en équipements, services »</p> <p>La préservation du foncier économique constitue un axe fort du projet de SDRIF-E. s'agissant d'une exigence clé pour le développement économique et l'emploi. Le maintien et la réinsertion des activités productives en zone urbaine plus particulièrement dans le cœur de l'agglomération GPS (Corbeil-Essonnes en l'espèce) participeraient de cette orientation pour garantir le foncier économique</p> <p>Au contraire le projet du SDRIF-E n'envisage pas de développement économique pour notre ville et la cantonne à la préservation du centre historique de Corbeil-Essonnes et à la poursuite du renouvellement urbain des 4 QPV au titre du NPNRU</p> <p>L'existence de plus de 5 HA de friches industrielles, à 300 m de la gare de Corbeil- Essonnes centre à 1 km de La Francilienne, constitue pourtant un atout extraordinaire pour commencer d'inverser le ratio très déficitaire habitat/emploi</p> <p>Le SDRIF-E, comme pour les gares du Grand Pans Express leviers de restructuration de l'espace économique, se doit d'inscrire le quartier de la gare de Corbeil-Essonnes et ses friches adjacentes - HELIO et Grands Moulins de Corbeil - comme élément moteur de revitalisation et de centralité mixte.</p> <p>La population de Corbeil-Essonnes "crève" de la construction effrénée de logements, de l'absence d'équipements publics indispensables. La création d'activités économiques à valeur ajoutée, créatrices d'emplois qualifiés, est vitale pour l'avenir de la ville et la qualité de vie de ses habitants</p> <p><u>- Deuxième pont sur la Seine à Corbeil-Essonnes</u></p> <p>Depuis sa construction au Xème siècle, le pont de Corbeil-Essonnes a toujours été un point de passage stratégique sur la Seine.</p> <p>En 2024. l'actuel pont de l'armée Patton et les voiries urbaines qui y mènent, rive droite, ont encore le même gabarit qu'en 1954. année de son inauguration</p> <p>-En 1989. la ville de Corbeil-Essonnes a remis un dossier de prise en considération [pour un projet de deuxième pont à Corbeil-Essonnes. situé environ 400 m en amont du pont existant] au Préfet de l'Essonne, afin qu'il soit inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France compte tenu des perspectives de développement importantes de Sénart. Ce projet a obtenu progressivement le soutien de tous les Elus directement concernés, notamment Monsieur CAMPREDON (Maire de Saintry-sur-Seine et Vice- président du Conseil Général de l'Essonne) et Monsieur JULIEN (Maire de Saint-Pierre- du-Perray et Président du SAN de Rougeau-Sénart).</p> <p>Le Préfet de l'Essonne (Monsieur DUFEIGNEUX), le Sous-Préfet et le Directeur Départemental de l'Equipement ont adressé, début 1990 un rapport au Ministre de l'Equipement qui affirme que « L'ouvrage préconisé par la ville</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de Corbeil-Essonnes est d'essence intercommunale et devrait pouvoir faire l'objet d'un plan de financement associant l'Etat le Département et les collectivités locales intéressées. » - <u>Aujourd'hui, l'agglomération GPS est implantée sur les deux rives de la Seine</u> La poursuite de l'urbanisation très importante des communes de la rive droite génère au niveau du pont de l'armée Patton (inauguré en 1954) et des voies qui y mènent un transit croissant générateur de très gros embouteillages et des pollutions correspondantes. L'impact de ce développement en termes de circulation de transit n'a pas été appréhendé et nécessite de lancer une étude de faisabilité qui prenne en compte la problématique des échanges routiers et des circulations douces entre les deux rives La Francilienne, saturée une partie de la journée, ne peut, en aucun cas, être considérée comme une voirie permettant les échanges entre les différentes communes de GPS. Le projet de SDRIF-E ne peut méconnaître la nécessité de création d'un nouvel ouvrage de franchissement. En conclusion, nous partageons entièrement l'avis de la fédération Essonne Nature Environnement, et demandons que le maintien de l'activité économique sur les cinq ha du centre-ville et la création d'un deuxième pont à Corbeil-Essonnes soient considérés comme éléments structurants du développement équilibré de l'agglomération GPS.
Mail 7671			X														<u>Mme Béatrice (Anonyme) de Montgeron, a écrit :</u> Pelouse à Montgeron Actuellement, je souhaite que la commune de Montgeron respecte son engagement , contrat signé en 1918, comme quoi aucun véhicule quel qu'il soit, y compris la bicyclette ne doit circuler sur la pelouse.
Mail 7672					X									X	X		<u>Mme Catherine (Anonyme) de Noiseau, a écrit :</u> Terres agricoles de Noiseau NON à la prison de Noiseau La région doit fermement protéger les dernières terres agricoles fertiles et cultivées du Val de Marne, doit protéger ce poumon vert, cette biodiversité , ce corridor écologique. cette forêt classée qui est à proximité. Ce sont des biens inestimables qui appartiennent aux Val de Marnais. Il faut que les générations futures puissent en profiter aussi. Toute artificialisation serait irréversible et saccagerait cet environnement. Il faut sanctuariser cette ceinture verte en ces temps d'urgence climatique. De plus, le site n'est pas du tout approprié à cette construction de prison, les infrastructures ne sont pas adaptées . Un grand OUI au SDRIFE .
Mail 7673					X		X	X							X		<u>Mme Marie GUEVARA de Joinville-le-Pont a écrit :</u> POUR UNE ARTIFICIALISATION DES SOLS SOUTENABLE Je vis en Île-de-France dans le Val-de-Marne depuis un an et la dégradation du vivant tout autour de nous (que ce soit sur les bords de Marne, le bois de Vincennes et les forêts alentours) est un gros sujet de préoccupation pour moi et la qualité de vie de ma famille. Il est difficile d'échapper aux comparaisons avec d'autres villes françaises comme la région lyonnaise, certes une métropole mais où la nature reste accessible. La trajectoire proposée par la région IdF ne permettra pas d'atteindre le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en 2050, qui permettrait de conserver le peu d'espaces naturels qui restent dans la région, voire désartificialiser les espaces déjà construits. Pourtant, la révision du S.D.R.I.F. a été initiée suite à la Loi Climat et Energie d'août 2021 dans l'objectif d'intégrer l'objectif ZAN. Pourquoi ne pas l'avoir conservé ? Par ailleurs, cette trajectoire a été définie d'abord au regard d'objectifs de développement démographique et économique qu'il convient de remettre en question. Ma génération, plus précaire et moins centrée sur une logique "le travail d'abord" aspire à une vie différente de celle de nos aînés, où être

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	urbains ne signifie pas être coupés des préoccupations liées à l'environnement. Nous sommes moins riches que nos parents à nos âges, nous devons vivre dans des espaces plus petits... notre qualité de vie est déjà suffisamment dégradée comme ça. La mise en œuvre du ZAN participerait fortement à la lutte contre les effets du réchauffement climatique, la résilience alimentaire ou encore à l'atténuation de l'érosion de la biodiversité. La région Île-de-France doit donc proposer une trajectoire plus ambitieuse pour éviter de continuer frénétiquement dans la même démarche de dégradation du vivant, viser le Zéro Artificialisation Brute, et anticiper la renaturation pour les territoires les plus denses pour lesquels l'habitabilité en 2050 (pour moi, mes proches ou mes enfants) n'est pas assurée.
Mail 7674			X		X										X		<u>Mme Monique KAISER de Paris, a écrit :</u> STOP au BIP Le BIP ne fluidifierait pas le trafic routier, bien au contraire : ces projets finissent toujours par augmenter le trafic routier. Le trafic prévu est de 30 à 60 000 véhicules par jour, dont plusieurs milliers de camions. Sans compter les gigantesques bouchons provoqués dans les villes traversées par le BIP par les voitures tentant de rejoindre cette voie rapide aux heures de pointe ! Certes il existe localement des bouchons aux heures de pointe actuellement, mais d'autres solutions sont à envisager : investir dans les transports en commun (bus plus nombreux et fréquents, prolongement du tram T11) et dans des pistes cyclables sécurisées, par exemple. Sinon le monde a changé : menace sur la biodiversité et le climat, on a déjà beaucoup de routes et de moins en moins d'espaces verts en Ile de France. Les Franciliens veulent améliorer leur qualité de vie et sortir d'une mobilité polluante. Il faut arrêter le "tout voiture" et développer les mobilités douces. Il est plus que temps d'abandonner ce projet du siècle dernier !
Mail 7675			X		X	X		X					X				<u>M. Christian ZANINOTTO de Montgeron, a écrit :</u> Zéro Artificialisation Nette en Val d'Yerres val de Seine Habitant de Montgeron, j'ai eu connaissance d'un projet industriel de grande envergure et d'une usine de production d'hydrogène à Vigneux-sur-Seine, au niveau de l'écluse d'Ablon sur des terres cultivables, inondables et de zones naturelles servant de corridor à la faune et la flore. Le SDRIF-E présente également le projet de franchissement de la Seine d'Athis-Mons à Vigneux avec arrivée au Réveille-matin à Montgeron, . Ce pont routier à 4 voies devra aussi permettre d'alimenter en véhicules poids lourds le port industriel (évaluation d'environ 1500 camions/jour supplémentaires sur le secteur). Ce pont ne ferait que rajouter du trafic routier dans des secteurs déjà saturés (traversée de Villeneuve saint Georges et N6). Ces projets auraient des conséquences désastreuses en termes de nouvelles pollutions induites qu'elles soient sonores, aériennes, de qualité des eaux ou visuelles pour notre commune et ses habitants. De plus, nous assisterions à la destruction d'un des derniers paysages naturels et d'une zone protégée sur les bords de Seine en Ile de France. Ces projets se révèlent être en totale contradiction avec les conclusions du Grenelle de l'environnement, des objectifs de lutte contre le dérèglement climatique, de la qualité de l'air que nous respirons et des lois ZAN (Zéro Artificialisation Net des sols), du PPRI, du PPBE. Pour rappel, nous Montgeronnais subissons déjà fortement les nuisances aéroportuaires d'Orly (air, bruit), de la ligne SNCF D, du trafic routier (N6). Des études récentes démontrent l'impact de toutes les pollutions subies par les riverains des aéroports dont la vie en bonne santé est déjà impactée et l'espérance de vie diminuée. Pour toutes les raisons invoquées, je m'oppose personnellement aux projets de la région Ile de France concernant notre environnement proche, projets qui défigureraient notre cadre de vie et impacteraient encore notre santé, à savoir le port industriel et l'usine d'hydrogène Haropa à Vigneux sur Seine ainsi que le pont routier entre Athis-Mons et Vigneux.
Mail 7676					X		X	X							X		<u>Mme Sylvie DONATIEN de Issy-les-Moulineaux, a écrit :</u> Les dangers de la politique de la compensation du ZAN

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	La démarche compensatoire de la politique du Zéro Artificialisation Nette est une fausse bonne démarche qui crée en réalité un cercle vicieux. En effet, il faut quelques semaines pour défricher une zone de pleine terre et deux ou trois petites années pour artificialiser selon l'ampleur du programme. Mais il faut de très nombreuses années pour que la végétation arrive à maturité et remplisse sa mission de "climatiseur naturel", années au cours desquelles tous les arbres plantés ne survivront pas notamment en raison de la sécheresse ce qui ne manquera pas d'aggraver les effets néfastes du réchauffement climatique et les conditions de vie des franciliens. Par l'adoption du SDRIF-E, les élus de la Région vont prendre des décisions qui affecteront durablement les conditions de vie des franciliens et ont, à ce titre, une lourde responsabilité dans les choix qu'ils feront. Il est impératif de préserver chaque centimètre carré de végétation existante dans les projets d'aménagement urbain. Il est impératif de veiller à la bonne santé des arbres pas uniquement en tant qu'arbres mais parce qu'ils sont indispensables à la lutte contre les canicules et par conséquent à nos conditions de vie et à notre santé !
Mail 7677			X		X		X										<u>Mme Juliette (Anonyme) de Soisy-sous-Montmorency, a écrit :</u> Projet BIP 95 Le projet du BIP (95, Soisy, Groslay, Montmorency) va à l'encontre du bien être des habitants. Nous sommes dans un tournant de la société où les mobilités douces doivent être favorisées, et la lutte contre la pollution doit être une priorité. Aussi, ces travaux transformeraient une partie de nos villes, détruisant du patrimoine, de la nature, des lieux de vie. Ce projet fait partie du passé, nombreux sont les habitants qui s'opposent à ce projet. Et ma famille en fait partie. Merci de la prise en compte des contestations, oppositions à ce projet.
Mail 7678		X														X	<u>M. Jean-Claude MONIN de Claye-Souilly, a écrit :</u> Priorités Ile de France Contre la densification des centres villes Non à l'extension des décharges et carrières sans compensations environnementales. Ne pas fixer des objectifs trop élevés de nouveaux logements dans des communes qui ne souhaitent pas devenir des zones uniquement d'ortois en dehors d'infrastructures de communications qui devraient précéder tout projet d'extension. Ne pas reproduire le cas du nord Seine et Marne qui 50ans après l'inauguration de l'aéroport de Roissy n'a toujours pas réalisé les infrastructures nécessaires à ce bassin d'emploi. Pour une fois évaluer les conséquences de chaque nouveau projet .
Mail 7679			X														<u>M. Vincent GAYRARD de Deuil-la-Barre, Président du groupe d'élus municipaux Ensemble pour Deuil-La Barre a écrit :</u> Remarques concernant le SDRIFE à Deuil-La Barre et l'avenue du Parisis section est En tant que président du groupe d'élus municipaux Ensemble pour Deuil-La Barre, j'ai remis hier au commissaires enquêteurs présents à Deuil-La Barre la contribution jointe relative aux dispositions du SDRIFE concernant la ville de Deuil-La Barre. Etant fermement opposé au projet de l'avenue du Parisis (BIP), j'ai, par ailleurs, rappelé aux commissaires enquêteurs que 2 des 3 maires concernés par le projet de section Est de l'avenue du Parisis y étaient opposés: - le maire de Sarcelles qui s'est exprimé contre sans ambiguïté lors de son discours prononcé contre le projet lors de la marche du 7 octobre dernier organisé par le Collectif Vivre sans BIP et qui a présenté avec les membres de son groupe une motion contre le projet lors du Conseil départemental du 22/04/2022:un échange à voir en vidéo (2:02:52) sur https://www.valdoise.fr/156-les-seances-plenieres.htm - le maire de Groslay qui s'est à de multiples reprises prononcé contre le projet et qui a fait voter une motion en ce sens à l'unanimité en conseil municipal du 16/11/2021. PJ : 2 pages



Projet de SDRIFE

Observations dans le cadre de l'enquête publique – mars 2024

Introduction :

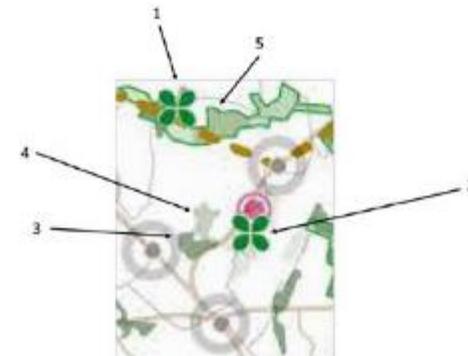
Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France Environnemental (SDRIFE) en tant que document chapeau régissant l'aménagement de la Région impactera la commune de Deuil-La Barre notamment au niveau de l'urbanisme et des projets d'infrastructures.

Densification de la commune :

En tant que commune dotée d'une gare, le nombre de logements au sein des espaces urbanisés de la commune doit progresser de 15% en moyenne d'ici 2040.

Les élus d'Ensemble pour Deuil-La Barre ne contestent pas le besoin de construction de logements en Ile de France. Néanmoins, nous attirons l'attention sur le fait que toute la partie nord de la commune est en zone C du Plan d'Exposition au Bruit interdisant toute construction significative de logements. **Dès lors, cet objectif n'apparaît pas réaliste dans notre commune qui a connu beaucoup de constructions ces dernières années et nous demandons que Deuil-La Barre en soit exempté.**

Destination des sols de la commune :



Extrait de la Carte « Maîtriser le développement urbain »

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	espaces verts, mais que vous avez prévu d'y faire passer la 2x2 voies, RD30-RD190, à plus de 44.000 v/j. De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€. Nous ne voulons pas de ces projets dont nous n'avons pas les moyens ni besoin. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.
Mail 7681														X	X		M. Sylvie MORAN MALECOT de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir. Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser. Nous comptons sur la Commission d'Enquête et les équipes du SDRIF-E pour repousser définitivement ces demandes d'un autre âge.
Mail 7682			X								X				X		M. Didier (Anonyme) de Châtillon, a écrit : Avis réservé de l'Association Chatillon Soleil Veuillez trouver ci-joint la contribution de l'association Chatillon Soleil à l'enquête publique sur le projet de SDRIF-E. En résumé, alors que de nombreux rapports encouragent le développement rapide des EnR sur nos territoires (engagement des gouvernements à la COP 28 de Dubaï de multiplier par 3 les capacités installées en EnR d'ici 2030 et rapport de RTE 2021 sur les futurs énergétiques en 2050 où les capacités installées en photovoltaïque doivent être multipliées par un facteur de 7 à 21 selon les 6 scénarios), le manque d'ambition de ce projet « Environnemental » sur le risque qui nous menace tous (le réchauffement climatique) aboutit à un dossier largement insuffisant sur ce sujet. C'est regrettable car ce projet engage notre Région sur les 15 prochaines années. Nous recommandons donc de l'améliorer fortement en introduisant des mesures fortes en faveur notamment de l'énergie solaire photovoltaïque. La Région peut jouer un grand rôle d'impulsion en encourageant les collectifs pour une énergie citoyenne qui se développent partout sur notre territoire (déjà une vingtaine de projets en IdF). En l'état, nous émettons un avis réservé sur ce projet SDRIF-E. PJ : 3 pages L'association Chatillon Soleil est une association locale qui promeut le développement de l'énergie solaire photovoltaïque sur les toits des bâtiments publics ou d'habitat collectif de Chatillon. L'association travaille en étroite collaboration avec la Coopérative d'énergie citoyenne Sud Paris Soleil et s'inscrit dans le mouvement national d'Energie Partagée. Dans le cadre de l'enquête publique relative au SDRIF-E, notre collectif a souhaité donner son avis sur ce projet. 1- Résumé Alors que de nombreux rapports encouragent le développement rapide des EnR sur nos territoires, l'engagement des gouvernements à la COP 28 de Dubaï de multiplier par 3 les capacités installées en EnR d'ici 2030, le rapport de RTE 2021 sur les futurs énergétiques en 2050 ou les capacités installées en photovoltaïque doivent être multipliées par un (acteur de 7 à 21 selon les 6 scénarios), le manque d'ambition de ce projet Environnemental sur le risque qui nous menace tous (le réchauffement climatique) aboutit à un dossier large ment insuffisant sur ce sujet C'est regrettable car ce projet engage notre Région sur les 15 prochaines années, Nous recommandons donc de l'améliorer fortement en introduisant des mesures fortes en faveur notamment de l'énergie solaire photovoltaïque. La Région peut jouer un grand rôle d'impulsion en encourageant les collectifs pour une énergie

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>citoyenne qui se développent partout sur notre territoire (déjà une vingtaine de projets en IDF). En l'état, nous émettons un avis réservé sur ce projet SDRIF-E,</p> <p>2- Analyse du dossier <u>Document Evaluation Environnementale Stratégique</u> - Page 87 : réseaux de chaleur Le document note que près de la moitié des réseaux de chaleur français se trouvent dans la région Ile de France mais que la part des énergies fossiles dans la production de chaleur de ces réseaux est encore très importante (près de 50%). Par conséquent, même sur cette filière réputée très vertueuse pour tes émissions de gaz à effet de serre, on est très loin du compte en matière de réduction puisque tes réseaux de chaleur réduisent par un facteur2 ces émissions alors qu'il faudra t les réduire d'un facteur 6 pour respecter l'accord de Pans lors de la COP 21. Il est donc primordial d'ici 2040, terme de ce projet, de privilégier massivement les EnR qui seules permettront de nous accompagner sur la trajectoire de la décarbonation de nos énergies alors que les tout premiers nouveaux réacteurs nucléaires de cette nouvelle e génération ne seront disponibles qu'après cette date.</p> - Page 87 : Potentiel d'énergie photovoltaïque Le document reprend des données de gisement solaire sur la région IdF qui indiquent un potentiel de toitures d'environ 140 millions de m2 à équiper, soit un potentiel d'environ 28 GWc de panneaux photovoltaïques. Ceci est effectivement tris important car fin 2023 la capacité cumulée installée dans tout l'hexagone n'atteignait que 20GWc, quand celle installée en Île-de-France n'était que de 0.32 GWc, ce qui situait la région Ile de France à la dernière place des régions de France métropolitaine, à égalité avec la Normandie. Ce retard a également été noté dans l'Avis de l'Autorité Environnementale (page 20/39). Ce potentiel très intéressant en Île-de-France n'a aucune chance d'être concrétisé sans une volonté politique très forte à tous les échelons Etat, Région, Territoires, Communes... et citoyens et particuliers. Cet axe de développement de l'énergie photovoltaïque est un enjeu majeur pointé par de nombreux rapports. Citons tes conclusions de ta dernière COP 28 de Dubaï où les gouvernements se sont engagés à multiplier par 3 les EnR d'ici 2030. Ainsi que le rapport de RTE sur les futurs énergétiques à l'horizon 2050 où la capacité PV doit être multipliée par un facteur de 7 à 21 selon les six scénarios retenus par RTE. Citons également « l'appel pour agir ensemble » fait le 12 décembre 2023 au Collège de France pour te 50e anniversaire du colloque de l'Unesco « Le Soleil au service de l'homme » de 1973. Pour s'inscrire dans ces trajectoires, notre région, dans sa partie urbaine très dense, n'a pratiquement que l'énergie solaire photovoltaïque à sa disposition car on imagine mal l'implantation massive d'autres EnR dans cette partie très peuplée. <u>Document Projet d'aménagement régional</u> - Page 62 : Potentiel PV Le document insiste sur le développement des projets d'EnR, par essence des projets de production d'énergie locale et décentralisée. Le document devrait insister davantage car les EnR sont les seules susceptibles de distribuer de l'énergie en circuit court, et donc de réduire les pertes par effet Joule du réseau de distribution qui sont estimées à 8-10%, soit à peu près 5 tranches de réacteurs nucléaires. L'objectif du SRIFE en 2040, en termes de production PV est compris entre 5-9 et 7.0 TWh/an. Ceci est très ambitieux car la capacité installée en IdF était voisine de 0.3 GWc produisant environ 0.3TWh/an. Quelles sont les solutions envisagées par la Région pour faire ce saut d'échelle ? Nous n'avons pas trouvé la réponse dans ce dossier. Notre préconisation serait que la Région utilise tous les leviers à sa disposition : aide aux particuliers,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>supports de projets d'énergie citoyenne portés par des Coopératives, support au SIPPAREC, encouragement à l'autoconsommation collective patrimoniale ou sociale, etc. Les projets citoyens devraient faire l'objet d'une attention particulière car ils permettent d'avoir un effet mobilisateur sur les citoyens des Territoires et Communes, de les sensibiliser à la sobriété énergétique (c'est particulièrement le cas pour de l'énergie solaire photovoltaïque pour son côté pédagogique), et d'avoir un retour social et financier sur le territoire plus important.</p> <p>A noter également que le cadre de 2040 du projet du SDRIF E (titre du document * logo rappelé sur chaque page) sur ce sujet a été opportunément étendu à l'horizon 2050 au § 2.3 pour permettre la prise en compte de la capacité supplémentaire des nouveaux réacteurs nucléaires. Par ailleurs, l'aérothermie ne devrait pas être prise en compte dans le bilan de production des EnR puisqu'elle ne produit pas d'énergie primaire et ne permet que d'économiser des ressources. On aimerait donc connaître les objectifs de développement des EnR à l'horizon 2040 sans nucléaire ni aérothermie qui représente près du quart de la production d'EnR projetée en 2040.</p> <p>Page 145 : Aménagements routiers</p> <p>La carte présentée fait état de 34 projets d'aménagement routier. Si certains projets visent à sécuriser ou permettre des circulations douces, une grande part vise à fluidifier le trafic ce qui est d'ailleurs pointé comme un risque d'augmentation du trafic dans le même document (qui fait mention comme mesure de compensation du covoiturage) Ces projets qui aboutiraient à une augmentation du trafic routier sont en totale contradiction avec les objectifs de réduction des émissions de GES, de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores, de maintien de la qualité du cadre de vie des habitants et de la zéro artificialisation nette des sols.</p>
Mail 7683							X										<p>Mme Céline BODET de Magnanville, a écrit : Contre le projet pénitencier à Magnanville La sécurité plus que précaire pour tous les étudiants qui côtoieront les prisonniers de ce centre de semi-liberté</p>
Mail 7684						X			X								<p>Le Collectif C'est dans l'air (Anonyme) de Saint-Thibault-des-Vignes, a écrit : Etude de zone 77400 Nous, habitants de Saint Thibault des Vignes et environs résidant à proximité de la Zone Industrielle de Saint Thibault des Vignes et Lagny sur Marne, en Seine et Marne, nous nous interrogeons fortement sur la qualité de l'air que nous respirons sur le bassin environnant. Ceci compte tenu de l'aspect multifactoriel des causes de pollution. Ces communes accumulent un nombre important d'Installations classées protection environnement (ICPE):-Incinérateurs des ordures ménagères Sietrem et U.V.E.-incinérateur des boues du SIAM, construction d'un méthaniseur en cours-SCN Thimeau / Magic Rambo (émission de perchloréthylène)-William Saurin-Ornec-les Enrobées de l'Est -Holcim Bétons-Rotocolor-SN Récup Nord-anciens sites des entreprises avec sols pollués Nous demandons une analyse de l'air sur le secteur de la zone industrielle pour mesurer les effets cocktails des émissions. Nous demandons une analyse sanitaire des habitants. Une analyse de zone a été fait en "Val de Seine"; nous le demandons pour notre secteur, et inclure le secteur de Claye Souilly. Le Collectif 'C'est dans l'air' Saint Thibault des Vignes</p>
Mail 7685		X															<p>M. Bernard FRANCOIS de Claye-Souilly, a écrit : urbanisation Je ne suis pas d'accord pour une urbanisation supérieure à celle déjà très importante de la ville de Claye-Souilly.</p>
Mail 7686		X	X		X	X	X	X	X	X		X	X		X		<p>M. Claude BIZET-GAIGNAIRE de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Comment après 2 années de concertation auprès des Franciliens avec la synthèse des résultats de la priorisation sur 2 des thèmes majeurs ci-dessous : - Les Franciliens adhèrent largement au principe de réduction du nombre de nouvelles zones à urbaniser et à</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>l'interdiction d'urbanisation de certains espaces naturels et agricoles. - Les Franciliens souhaitent réduire les émissions de CO2 à condition de ne pas subir de hausse de prix ou de nouvelles pollutions sonores, visuelles et environnementales et que ces projets se construisent en priorité sur des espaces déjà urbanisés plutôt que sur des espaces naturels et agricoles à artificialiser. N'oublions pas que les prairies ont une vertu écologique indiscutable : elles stockent naturellement le Carbone. La Communauté de Communes des Portes Briardes (CCPD) a proposé aux habitants de la commune d'Ozoir, et par extension, a imposé sans consultation aux communes environnantes un projet qui soulève la désapprobation et les inquiétudes sur leur environnement, habitat et vivre ensemble. A la lecture du livre des contributions sur le site www.registre-numerique.fr/sdrif-e, notre groupe de travail pluridisciplinaires considère 1) que le projet CCPB porte atteinte à la loi « Climat et Résilience » du 22.08.2021 « Zéro Artificialisation Nette » loi n°2023-630 du 20 .07.2023. C'est pourtant un impératif imposé aux collectivités qui doivent réduire leur appétit de foncier et se mettre à la diète en matière de construction tout en préservant la ressource en eau, la reconstitution des zones humides, conserver et ouvrir des espaces verts et de pleine terre pour rafraîchir les zones denses. Ces obligations doivent être incorporées dans les schémas régionaux d'ici le 22.11.2024. « De 2021 à 2031, pour la 1ère étape, les élus locaux ne doivent consommer en terres naturelles que 50% de ce qu'ils avaient utilisé dix ans plus tôt ». Ce qui rend caduque et illégal de surcroît le projet qui nous est présenté par la CCPB aux vues des annexions des seules dernières terres naturelles privées, cultivables et cultivées depuis plusieurs siècles par la commune sur les 10 dernières années.(PLU d'Ozoir la Ferrière: para.4.6 « Espaces naturels et agricoles « Le classement en zone naturelle de l'espace surplombé par les 3 lignes à haute tension au sein de la zone 2AU permet d'identifier ce secteur au sein du projet d'aménagement du sud de la D1004 (RN4) et de le rendre inconstructible afin d'éviter toute construction à usage d'habitation »).(PLU d'Ozoir la Ferrière para : 1.2.5 annexe 3) : Les zones humides (source : Enveloppes d'alerte zones humides en Ile- de-France, novembre 2010, DRIEE) avec carte des enveloppes d'alerte des zones humides potentielles avec eaux qui affluent. La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie a repéré des enveloppes potentiellement humides de classe 2 et 3 sur la zone concernée. La cartographie a abouti et montre que la zone concernée au sud de la D1004 (RN4) est de classe 2que les documents du SAGE de l'Yerres commandent de conserver. 2) que le projet CCPB est de construire dans cette zone, du foncier d'habitations ou/et des bâtiments à vocation industrielle est hasardeux géologiquement. Il faut d'abord assainir ces mares et marécages affleurant (de décembre à mars avril) ce qui augmentera les coûts de construction impactant directement l'exigence de la loi ZAN « du prix abordable pour les investisseurs et accédants). (PLU d'Ozoir la Ferrière : para 1.2.2 Géologie - source : BRGM) : « Argiles vertes et glaises à Cyrènes » « Sèches, les Argiles vertes se débitent en petits blocs ; humides, elles deviennent plastiques et sont responsables du risque de retrait /gonflement des argiles identifiées sur la commune ». Il y a une différence notable entre bâtir sur un sol dans une zone connue et urbanisée et la dernière zone agricole cultivée sur la commune, de bonne terre et sans aucun service public, ni commodités et sur laquelle ont été identifiées des espèces protégées; Espèces protégées(PLU d'Ozoir ; 1.4.5 Espèces protégées p.41) : L'Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN) recense 13 espèces protégées postérieurement à 1950 dans la commune d'Ozoir (10 animales, 2 végétales, 1 insecte).Il est à noter que cette zone agricole cultivée concernée est fréquentée par les migrations d'oiseaux à différentes périodes de l'année. 3) que le projet CCPB présenté a déjà fait l'objet d'une enquête publique sous la forme d'un PLU voté le 13 Mai 2013 mais annulé le 2 février 2018 par le Tribunal Administratif de Melun. 4) que le projet CCPB ne prend pas en compte l'enclavement, le dimensionnement du réseau routier,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>l'augmentation de la pollution due au trafic routier et les nuisances sonores existantes et à venir de cette zone; Ce quadrilatère dont : • le côté nord c'est la CD 351 parallèle à la N4 allant vers Chevry-Cossigny (CD 51) traverse 2 résidences par 3 ronds-points et chicanes (interdit aux poids lourds), •le côté ouest c'est la fameuse CD 354, exutoire des encombrements de la Francilienne N104 allant de la sortie Lésigny et traversant cette commune vers le pont d'Ozoir par 3 ronds-points successifs. •Quant à la traversée de Férolles-Attilly, 4 chicanes alternées (devant le château) ainsi que 2 virages à angle droits impraticables aux poids lourds équipent la rue de l'Avenue. Nuisances sonores (Pièce N° 4 : PLU 5 –Annexes en date du 6 février 2020) Deux routes de ce quadrilatère sont concernées par les nuisances sonores avec l'Arrêté Préfectoral 99 DAI 1CV 019 du 15 février 1999 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit : la D1004 (RN 4) et CD354.</p> <p>5) que le projet CCPB propose une urbanisation de 40 hectares + 10 hectares au sud de la D1004 (RN4). Cette urbanisation serait contraire aux prescriptions de l'Orientation Réglementaire n°7 qui demande le respect des limites naturelles à l'urbanisation, ici la D1004 (RN 4)De plus nous avons sur cet espace agricole la présence à la fois d'un corridor écologique et d'une zone humide que les documents du SAGE commandent de conserver.</p> <p>La desserte de cette zone nécessiterait de nouvelles infrastructures routières qui amèneraient une consommation d'espaces naturelles et privées (champs, bois, forêts)</p> <p>6) que le projet CCPB n'est pas chiffré pour accueillir une population de 25 % de nouveaux arrivants par rapport à la population actuelle de 20.532 habitants depuis le dernier recensement, avec une densité actuelle de 1317 habitants par KM². C'est une arrivée massive dans notre commune qui n'avait connu qu'une hausse de 0,2% de sa population par rapport à 1999 (statistiques de la commune).</p> <p>En Conclusion</p> <p>Notre groupe est opposé à la demande d'expansion d'urbanisation présenté par le CCPB, qu'elle soit à vocation résidentielle et/ou industrielle dans la dernière zone de bonne terre agricole cultivée au sud de la D1004 (RN4).D'autre part, ce projet nécessite l'obtention de nombreuses autorisations, respect des réglementations en vigueur, et dérogations au bon vouloir des organismes décideurs dont à ce jour nous n'avons aucun écho. Enfin le SDRIF-E a pour objectif de faire respecter les lignes de rupture géographique en interdisant une expansion urbaine de type « nouveaux quartier » et « zone industrielle » (dixit courrier de la CCPB) au-delà de ces limites (ligne de chemin de fer , D1004 (RD4) et lignes à haute tension.</p> <p>Au nom du groupe, Monsieur le Président ainsi que tous les membres de la Commission d'enquête, je tiens à vous remercier, d'une part pour le travail d'évaluation, de concertation et de synthèse des différents groupes du SDRIF et, d'autre part, d'avoir pris en compte les inquiétudes exprimées par les habitants de nos communes ainsi que des édiles de Férolles-Attilly et Lésigny qui se sont désolidarisés de ce projet remanié et diffusé tardivement.</p>
Mail 7687						X											<p><u>Mme Marie FISCHER de Eaubonne, a écrit :</u> Part des entrepôts J'ai le sentiment d'être réellement "victime" de la proximité avec l'aéroport Charles de Gaulle (sans parler des nuisances sonores jour ET nuit...) – comment limiter notre exposition face au développement écocide par ailleurs du fret aérien ? Près de Taverny un dépôt encore a été construit récemment pour permettre sans doute au commerce électronique mondialisé et à la consommation de produits qui viennent de l'autre bout du monde de continuer à se développer ? Est-ce cela que nous souhaitons ? vraiment ?</p>
Mail 7688							X										<p><u>M. Morgane BRIEND de Magnanville, a écrit :</u> Contre le centre ouvert de Magnanville</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7689			X		X			X									<p>Je pense à mes parents qui croiseront le chemin des gens de ce centre semi ouvert</p> <p>M. Éric BÉAL de Rosny-sous-Bois, a écrit : Le schéma directeur environnemental de l'Île-de-France - Environnemental (SDRIF-E) entend définir un « nouvel équilibre » et prétend appliquer une « trajectoire » vers le Zéro artificialisation nette (ZAN) à horizon 2050, avec un chemin progressif de baisse de la consommation des espaces naturels. On pouvait donc espérer réduction de l'étalement urbain, désimperméabilisation de certaines zones bétonnées, végétalisation urbaine et décarbonation des transports. Mais malgré des intentions clairement affichées pour améliorer la qualité de vie des Franciliens, des contradictions sérieuses mettent en péril sa capacité à relever les défis climatiques. Vous trouverez dans le document ci-joint, le relevé des contradictions contenu dans le SDRIF-E présenté par l'exécutif régional, ainsi que des propositions pour modifier ce document essentiel à l'avenir de notre région.</p> <p>PJ : 2 pages</p> <p>Point de vue de Éric BEAL, élu municipal de Rosny-sous-Bois Le schéma directeur environnemental de l'Île-de-France - Environnemental (SDRIF-E) entend définir un a nouvel équilibre » et prétend appliquer une « trajectoire » vers le Zéro artificialisation nette (ZAN) à horizon 2050, avec un chemin progressif de baisse de la consommation des espaces naturels On pouvait donc espérer réduction de l'étalement urbain, désimperméabilisation de certaines zones bétonnées, végétalisation urbaine et décarbonation des transports. Mais malgré des intentions clairement affichées pour améliorer la qualité de vie des Franciliens, des contradictions sérieuses mettent en péril sa capacité à relever les défis climatiques.</p> <p>Ainsi, après avoir observé que de 2012 à 2021, la région Île-de-France a consommé 6 969 hectares d'espaces naturels, l'exécutif régional prévoit d'artificialiser 14 700 hectares de plus d'ici 2050. 14 700 hectares, soit l'équivalent d'une fois et demie la surface de Paris. Un chemin qui conduit clairement vers un réchauffement du climat de notre région de 4 degrés supplémentaires en 2050, bien loin des objectifs de viabilité et de l'accord de Paris.</p> <p>L'objectif ambitieux de construire 70 000 logements par an, en conformité avec la loi du Grand Paris, entre en conflit avec l'objectif du zéro artificialisation nette (ZAN) d'ici 2050 A l'inverse, il favorise l'extension des zones urbaines et limite les objectifs de renaturation et de désimperméabilisation dans les zones denses</p> <p>Par ailleurs, les 17% de logements supplémentaires prévus dans les zones proches des nouvelles gares du Grand Paris manquent de mesures concrètes pour favoriser une mixité fonctionnelle pour le développement de l'emploi et des services. Et la limitation des extensions urbaines, principalement à l'Est, exerce une pression significative sur les collectivités locales pour une construction rapide et massive Ces mesures continuent d'inciter les promoteurs à maximiser les hauteurs et les surfaces constructibles, ce qui ne pourra que contribuer au développement de « quartiers dortoir » sans équipement et espaces ENS.</p> <p>Cette densification accrue, avec des habitants entassés dans des projets surdimensionnés, conduira à une dégradation notable du cadre de vie. accentuant les inégalités dans les quartiers. Elle risque d'augmenter significative les trajets domicile-travail, ce qui entraînera forcément une hausse du trafic automobile, une saturation des transports en commun, et une hausse des temps de transport</p> <p>A l'inverse, pour préserver le climat et la qualité de vie dans notre région, il faut définir un projet urbain permettant de ne plus toucher à la nature, de bâtir la ville sur la ville, de sanctuariser les espaces naturels, les bois et forêts Il faut aussi rapprocher les lieux de travail des lieux de logements, faciliter les accès aux études, à la culture, aux sports, aux loisirs, faire la ville du quart d'heure, intensifier les centres-villes pour préserver les périphéries, sauvegarder les îlots de fraîcheurs dans les zones les plus urbanisées, les bois et parcs urbains. « renaturer » les</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>espaces bétonnés, doit être l'objectif d'une programmation écologique du développement du territoire</p> <p>A Rosny-sous-Bois, le SDRIF-F proposé par Valérie Péresse encourage une augmentation de 13% du nombre de logements au sein de zones déjà urbanisées de la ville de notre commune, et de 17% en centre-ville et aux abords des deux gares RER et de la ligne 11 du métro. Une "polarité" est ainsi prévue sur tout le secteur situé entre les deux gares RER de la ville, ainsi qu'une densification autour de la gare RER Rosny-sous-Bois Or ce quartier a déjà subi une augmentation de 14° «du nombre de logements au cours des 5 dernières années, soit plus de 2000 nouveaux appartements, entraînant à chaque fois une suppression de trames vertes et de cœurs d'îlot. Une telle densification de logements n'est pas compatible avec la sécurité et la santé des habitants. Vu la multiplication des chantiers ces quinze dernières années à Rosny-sous-Bois, il est nécessaire que notre commune sorte de cette logique productivité et spéculatoire pour viser le Zéro Artificialisation Brute, et favoriser la renaturation dans les quartiers les plus denses</p> <p>Avec les élus du pôle écologiste de la région Ile-de-France, je souhaite la modification de ce SDRIF-E pour :</p> <p>1/ Viser le zéro artificialisation brute en 2050 pour mettre un coup d'arrêt à la disparition des espaces agricoles et naturels</p> <p>2/ Développer et sacraliser les trames vertes (végétalisation), bleues (eaux l. noires (éclairage public) et brunes (sols naturels) pour préserver la biodiversité, préserver la ressource en eau et protéger nos terres agricoles nourricières</p> <p>3/ Abandonner tous les grands projets inutiles, notamment les nouveaux projets routiers et les grands centres commerciaux.</p> <p>4/ Prioriser la production de logements sociaux et très sociaux en obligeant au respect de la loi SRI pour assurer un rééquilibrage régional</p> <p>5/ Permettre l'accès au logement pour toutes et tous en limitant la spéculation foncière et immobilière et en encadrant les loyers pour stopper la concurrence</p> <p>6/ Relocaliser les activités industrielles et économiques en favorisant leur décarbonation, leur sobriété et leur ouverture démocratique sur le modèle de l'économie sociale et solidaire (ESS).</p> <p>7/ Favoriser la mobilité en installant des activités économiques au cœur des bassins de vie existants pour rapprocher domicile et travail</p> <p>8/ Assurer le rééquilibrage du territoire par un maillage fin des transports en commun pour répondre aux besoins des populations locales et leur offrir une solution efficace contre la dépendance automobile</p> <p>9/ Développer un réseau cyclable permettant de relier en toute sécurité les pôles économiques, de transport et les équipements publics Car le vélo constitue un moyen de déplacement écologique incontournable qui offre une alternative non-polluante à la voiture pour tous les trajets courts</p> <p>10/ Viser la décroissance du trafic aérien en gelant tout projet d'extension des aéroports franciliens et en déclassant l'aéroport du Bourget pour le transformer en un espace de nature.</p>
Mail 7690				X								X			X		<p>M. Martin LARROQUE de Montrouge, a écrit :</p> <p>résilience alimentaire et préservation de la biodiversité.</p> <p>Un des objectifs affichés du SDRIF-E est de progresser vers l'autonomie alimentaire. Pourtant, rien n'est envisagé pour préserver les terres agricoles (13% seulement des espaces naturels sont voués à être sanctuarisés). On y prévoit au contraire l'urbanisation de milliers d'hectares supplémentaires de terres pourtant reconnues comme étant d'une exceptionnelle fertilité. L'ensemble des terres arables et nourricières du territoire doit être sanctuarisé, sans distinction entre l'agglomération et l'espace rural, et sans dérogation possible. Les projets d'extensions urbaines et</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	d'infrastructures doivent être remis en question dans la mesure où ils s'opposent à la bonne atteinte des objectifs visant la sécurité, le bien-être et la santé des franciliens. Je suis étudiant et me rend régulièrement sur le plateau de Saclay où je prends la mesure de la bétonisation des espaces agricoles et naturels. La transition sera complète et fonctionnelle si le S.D.R.I.F. parvient, en parallèle, à insuffler le déploiement des moyens nécessaires pour s'orienter vers une production et une transformation locale indispensables à la résilience alimentaire du territoire. De plus la productivité des surfaces agricoles est dépendante de la richesse de la biodiversité. La densité de l'urbanisation en Île-de-France menace la biodiversité en supprimant les continuités écologiques. En ville, les espaces naturels et agricoles, et les éléments naturels (arbres isolés ou alignements, friches...) doivent être conservés grâce à des règles prescriptives. Des objectifs chiffrés de renaturation doivent être définis pour tous les corridors, qu'ils soient régionaux ou définis localement. Ces espaces de nature dans la ville apportent en plus une réelle amélioration de la qualité de vie. Lorsque je me déplace à vélo où que je me promène je me sens beaucoup mieux entouré d'arbres et de plates-bandes enherbées qu'au milieu d'immeubles vitrés. Ces espaces doivent être développés avec ambitions pour les services qu'ils apportent à la biodiversité et le bien-être qu'ils apportent, tant mental, que physique lors des périodes de fortes chaleurs.
Mail 7691	X	X		X	X	X		X		X				X			<p>(Anonyme) de Les Essarts-le-Roi, a écrit :</p> <p><u>Dépose la contribution de l'association pour l'environnement des Layes (APEL)</u></p> <p>Production de logements : revoir le déploiement d'objectifs uniformes !L'OR 57 impose une augmentation du nombre de logements moyenne de 13 %, portée à 15 % dans les communes avec gare et les polarités des villes moyennes, petites villes et communes de l'espace rural. Cette injonction uniforme ne tient pas compte des besoins réels et risque de déstabiliser les petites villes et les bourgs ruraux qui seraient contraints de densifier en surélevant démesurément au centre Bourg ou de devoir générer de l'étalement urbain sur les terres vierges, naturelles, agricoles ou forestières environnantes. Même si l'effort de production de logements peut être encouragé partout où cela est possible, tout en priorisant la réhabilitation des logements anciens, il est nécessaire de le mener à la lumière des besoins locaux, notamment en matière d'emploi et de mobilité en tenant compte de la spécificité des communes. Nous rejoignons le CESER et la DRIEAT qui ont également attiré l'attention sur ce point en insistant sur une meilleure « territorialisation » dans la répartition des logements et l'établissement d'un mécanisme régional de suivi des équilibres habitat-emploi. Nous demandons de revoir l'OR 57 : Supprimer l'obligation d'augmentation uniformément du nombre de logements. Ajouter une nouvelle orientation réglementaire en introduisant des ratios de mixité entre habitat et activité [X m² de logement pour Y m² d'activités] avec un suivi annuel des équilibres habitat-emploi.</p> <p>PJ : 6 pages</p>



Association
Pour
l'Environnement
des Layes

Observations de l'APEL
sur le projet de SDRIF-E arrêté le 12 juillet 2023

Les Essarts Le Roi, 15 mars 2024

L'Association Pour l'Environnement des Layes (APEL) est une association de Loi 1901, créée en 1983. Aux Essarts Le Roi, elle s'occupe de l'environnement des hameaux des Layes & des Baudoins ainsi que de toutes les questions relatives aux espaces naturels, agricoles & forestières du plateau alentour, territoire communal à l'est du Centre Bourg et de la N10. L'APEL intervient sur les sujets liés à l'Ecologie (maîtrise de l'artificialisation des sols, dépôts sauvages & biodiversité), à l'Urbanisme (PLU & patrimoine bâti), ainsi qu'aux Circulations Douces (entretien des chemins & création de pistes ou bandes cyclables). L'APEL est affiliée à l'UAPNR (Union des Amis du Parc Naturel Régional) de la Haute Vallée de Chevreuse & adhérente à France Nature Environnement Yvelines & Ile de France.

L'APEL, comme de nombreuses associations franciliennes, regrette qu'en l'absence d'une politique d'aménagement volontariste du territoire nationale, l'Île de France conserve un statut particulier et continue de concentrer les richesses mais aussi les problèmes. Cette situation a conduit à produire un SDRIF-E qui, dans sa version actuelle, ne prend pas suffisamment en compte les enjeux sociétaux, écologiques et économiques apparus depuis le dernier SDRIF et tout particulièrement la loi Climat et Résilience.

Concernant les besoins en Logements, la loi du Grand Paris a fixé en 2010 l'objectif de produire 70 000 logements par an. Cet objectif, irréaliste et jamais atteint, place notre région au cœur d'injonctions contradictoires. Ce SDRIF-E aurait dû faire l'objet d'une réévaluation beaucoup plus réaliste. Nous proposons de **changer de paradigme en recadrant les besoins**.

L'effondrement de la biodiversité et le réchauffement climatique imposent de renaturer autant que faire se peut la zone dense de la Région mais surtout, face aux faisabilités limitées de la renaturation de sols lourdement artificialisés et pollués, de **sanctuariser les terres vierges substantielles** en limitant drastiquement l'artificialisation des sols, voire en la stoppant.

L'insécurité alimentaire et la pollution des sols et des eaux par population, industrie & agriculture conventionnelle imposent d'autant plus de **préserver les terres agricoles** restant en France et de les orienter, via une politique incitative, vers une **agriculture plus vertueuse**.

Dans ce contexte, des secteurs relativement préservés jusqu'à présent, comme **Bambouillet Terroires**, prévoient, à rebours des enjeux environnementaux, d'accroître la pression urbaine et l'artificialisation des sols de l'Agglomération ce qui va concourir à aggraver la crise qui touche la biodiversité & à limiter notre capacité à nous adapter au changement climatique.

Au bilan, l'APEL rejoint les différents acteurs environnementaux (CESER, Autorité Environnementale) : avec un objectif de réduction globale de moins 20% d'artificialisation tous les 10 ans, la version actuelle du SDRIF-E propose une trajectoire très clairement en deçà des attentes concernant l'avenir du territoire et qui, par ailleurs, ne permettra pas d'atteindre l'objectif légal du ZAN pour 2050 !

Observation n°1

Besoins en Logements : revoir les hypothèses prises en base, issues de la Loi du Grand Paris, qui avait fixé en 2010 un taux de production annuel de 70 000 logements. Cet objectif déjà obsolète aujourd'hui le sera d'autant plus en 2040 !

La population francilienne estimée à plus de 12 Millions d'habitants n'a augmenté en moyenne annuelle que de 25 000 habitants, soit + 0,2% par an entre 2018 et 2023 (+0,7% de solde naturel et -0,5% de solde migratoire).

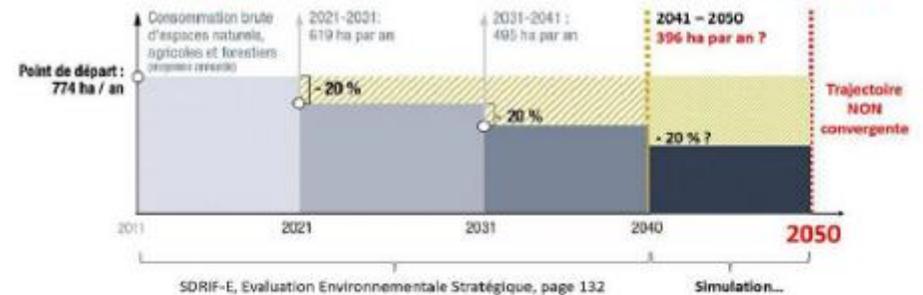
chiffres INSEE 2023 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1898334>

La Région ne s'est pas dotée en amont du SDRIF-E d'une hypothèse ou d'un objectif d'évolution de la population qui aurait permis de reconstruire un besoin en logements cohérent.

En l'absence, il n'est pas absurde de penser que :

- un solde migratoire négatif puisse perdurer entre l'IdF & les régions en liaison avec les écarts de qualité & de coût de la vie.
- un solde naturel puisse décroître avec la baisse constatée de la natalité et le vieillissement naturel de la population.

KO Vers le « Zéro Artificialisation Nette » en Île-de-France en 2050



Nous tenons à rappeler le "Porter à Connaissance" du 30 octobre 2023 de M. Le Préfet de Région Marc Guillaume sur les principales dispositions de la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux sur le sujet.

M. Le Préfet soulignait que les nouvelles dispositions de la loi promulguée le 20 juillet 2023 étant de nature à impacter tant le contenu que le calendrier d'application du SDRIF dont le projet venait d'être arrêté par le Conseil Régional... le 12 juillet 2023, la loi prévoyait le report de 9 mois des échéances régionales dont le SDRIF-E afin de mieux prendre en compte et décliner les objectifs du ZAN en 2050, ce qui n'avait clairement pas été fait en amont par la Région comme nous l'illustrons dans le schéma ci-dessus !

- L'IdFrance doit revoir sa proposition de décroissance globale d'artificialisation des sols en l'alignant sur ce qui est demandé au reste de la France, à savoir - 50% par tranche de 10 ans, conformément à la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023.

Observation n°4

Application de la Loi ZAN – Limiter drastiquement, voire interdire les variations locales de l'application de la décroissance.

Rambouillet Territoire avait consommé 197 ha entre 2010 à 2020 et avait demandé initialement 333,5 ha ; la version actuelle du SDRIF-E lui en a accordé 241 ha, soit une augmentation ou une stagnation selon périmètre comptable.

- Nous préconisons que Rambouillet Territoire se limite à 100 ha pour 2021 – 2030 et 50 ha pour 2031 – 2040, soit 150 ha pour le périmètre du SDRIF-E au lieu des 241 ha décidés.

Observation n°5

Maîtrise de l'artificialisation des sols & transparence – Eclairer le Public / les citoyens sur les hectares prévus à artificialiser !

Sur les ENAF susceptibles d'être consommés, aucune information précise n'est disponible pour près de la moitié de la surface.

Décomposition du SDRIF-E, qui concerne de 2 types						
Cartographie	Secteurs d'urbanisation préférentiels (hors loi n°101)	25 ha	78	300 000 %	4 173 ha	5320 ha 53 %
	Secteurs de développement industriel / tertiaire régionaux (hors loi n°101)	10 ha	22	45 000 %	790 ha	
	Tronçons d'infrastructures	25 ha	24			
	Tronçons d'infrastructures	10 ha	20			
Non cartographié	Secteurs de développement à proximité des gares	500 communes concernées	1 % de l'espace urbanisé communal (au sens = strict)		876 ha	4692 ha 47 %
	Polarités	140 pôles / 216 communes concernées	2 % de l'espace urbanisé communal (au sens = strict)		1 190 ha	
	Villes moyennes, petites villes et communes rurales	872 communes concernées	2 % de l'espace urbanisé communal (au sens = strict)		1 190 ha	
	Installations de la transition énergétique				1 387 ha	
Total						10 013 ha

SDRIF-E, Evaluation Environnementale Stratégique, page 133, récapitulatif des mesures susceptibles de consommer des ENAF.

Concernant **Rambouillet Territoires**, le ratio est pile, sur les 241 ha accordés, seuls 120 sont cartographiés. Les **121 autres ha sont inconnus**. Par ailleurs, l'Agglomération semble revendiquer une gestion « globale Agglo » ce que réitèrent certains Maires.

Concernant la commune des **Essarts Le Roi**, seules 2 ½ pastilles de 20 ha sont visibles sur les cartes pour une demande initiale de 36 ha.

- > Nous demandons à ce que toutes les **surfaces pressenties à artificialiser** soient **cartographiées**. Cette absence d'information du Public lors de cette enquête, pour un pourcentage aussi conséquent, constitue un **manquement grave de transparence**.

Observation n°6

Mettre fin à l'étalement urbain et protéger les terres agricoles

L'OR 12 détermine que les espaces agricoles sont inconstructibles, sauf capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues par le SDRIF-E. Ainsi, pour les communes de polarité, les villes moyennes, petites villes et communes rurales, le SDRIF-E leur donne la possibilité d'**ouverture à l'urbanisation de 2% de l'espace communal** déjà urbanisé.

Comme pour les logements, les **capacités d'extension** sont attribuées de manière **égale et uniforme** sans tenir compte des **situations locales**.

Par ailleurs cette règle de 2% d'extensions urbaines peut offrir des possibilités importantes pour des communes aux tissus urbains lâches. De fait, cela reviendrait à accorder **une prime aux communes les moins vertueuses**, celles qui se sont majoritairement développées en **étalement urbain**.

Pour enrayer ce phénomène d'étalement urbain et préserver les terres agricoles nécessaires à la résilience alimentaire de l'Île-de-France,

- > Nous demandons de **supprimer la possibilité d'ouverture à l'urbanisation de 2% de l'espace communal urbanisé** accordée aux **872 communes de l'espace rural**, soit environ 1165 ha d'espaces non-cartographiés.

Observation n°7

Protéger les terres agricoles – garantir la sanctuarisation de la Trame Verte !

Aux Essarts Le Roi, Rambouillet Territoires (CART) envisage de réactiver et d'étendre la **ZAC du Gros Chêne** le long de la N10 : 2 ½ pastilles de 10 ha, soit **20 ha**, ont été décidées en extension de cette ZAC.

Vue l'imprécision des cartes, l'une des 2 pastilles, a minima, est en **conflit avec la trame verte sanctuarisée** (terres agricoles).

Nous sommes en phase par ailleurs sur la nécessité de restructurer et redynamiser les friches industrielles en bord de N10 dont **les terres sont déjà artificialisées**... mais pas au-delà.

- > Nous demandons d'officialiser dans le projet ZAC de Rambouillet Territoires le bilan des **ha déjà artificialisées** et des **ha agricoles**.
- > Nous demandons **confirmation de la sanctuarisation de la trame verte**.
- > Nous demandons le **retrait du SDRIF-E de tous les ha agricoles**, a minima une des 2 pastilles.
- > **Avant toute promotion de terres agricoles**, nous demandons de vérifier préalablement le statut de **Zone Humide**, via les **marqueurs d'hydromorphie** du sol afin d'éviter les **processus de compensation**, sur-consommateurs de terres agricoles.



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Observation n°12</p> <p>Sur l'aspect procédural, la durée de l'enquête publique est trop courte => demande de prolongation.</p> <p>La consultation dans le cadre de la révision du SDRIF-E a été trop rapide pour permettre une réelle concertation, informer et consulter le Public en général ainsi que les adhérents des associations en particulier sur un sujet aussi compliqué et aussi impactant pour le futur.</p> <p>L'enquête publique s'est ouverte le 1er février et s'achèvera le 16 mars, couvrant les vacances scolaires d'IdFrance, période défavorable quant à la disponibilité des habitants. Il n'y avait donc pas plus de 4 semaines opérationnelles (hors congés scolaires) pour intervenir.</p> <p>Au regard des enjeux en terme d'aménagement du territoire et de leur mise en oeuvre pour plus de 12 millions de franciliens d'ici 2040, une telle durée pour comprendre un projet aussi lourd qui a mis 2 ans à être construit et formuler des observations, c'est trop court.</p> <p>Enfin, nous tenons à rappeler le "Porter à Connaissance" du 30 octobre 2023 de M. Le Préfet de Région Marc Guillaume qui soulignait dans le cadre de l'article 1er de la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 le report de 9 mois des échéances régionales dont le SDRIF-E afin de mieux prendre en compte et décliner les objectifs du ZAN en 2050, ce qui ne nous semble pas avoir été fait en amont !</p> <p>M. Le Préfet donne à la Région une nouvelle date d'échéance portée au 22 novembre 2024.</p> <p>➤ Nous souhaitons une prolongation de l'enquête publique d'un minimum d'un mois afin que le Public dispose de 2 mois effectifs (hors congés scolaires) en cohérence avec le report des échéances régionales.</p> <p>Observation n°13</p> <p>Sur la forme, les cartographies sont incomplètes et peu exploitables :</p> <ul style="list-style-type: none"> l'information locale est peu accessible et compréhensible, les zoom sont d'une qualité graphique insuffisante sur les .pdf mis à disposition sur le site du registre numérique, le choix général des couleurs pastel ne permet pas de bien discerner les informations, les pastilles roses et rouges ne se distinguent quasiment pas... Pourquoi ne pas avoir adopté des formes différentes ? (carré vs rond)
Mail 7692				X		X								X			<p>M. Pierre (Anonyme) de Magnanville, a écrit :</p> <p>Je suis contre l'implantation d'une prison sur le secteur de Magnanville. En effet, le projet prévoit une construction trop proche d'habitations et d'un lycée ce qui engendre des questions de sécurité pour les riverains. De plus, c'est sur une parcelle agricole et dans un cadre où la faune et la flore sont présentes. La terre argileuse pourrait aussi engendrer des problèmes de stabilité de la construction donc des coûts financiers supplémentaires pour le contribuable. Enfin, c'est un cadre de vie chamboulé pour les familles qui viennent s'y promener ou les sportifs. Pour toutes ces raisons, je suis contre cette construction à cet endroit. D'autres lieux plus propices sont possibles, il faudrait les étudier sérieusement.</p>
Mail 7693						X								X			<p>Mme Julie (Anonyme) de Tours, a écrit :</p> <p>Prison Magnanville</p> <p>Construire une prison de 700 places sur des terres agricoles et à proximité d'un lycée et d'habitations est une aberration.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7694		X	X	X	X	X	X				X			X	X		<p><u>Mme Simple Citoyenne de Deuil-la-Barre, a écrit :</u> Un SDRIFe avec un << E >> pour activité Économique mais qui oublie l'alimentation et la santé des Franciliens Merci de prendre connaissance du document joint. <u>PJ : 6 pages</u></p>

Un Sdrif avec un « E » pour activité Économique
mais qui oublie l'alimentation et la santé des Franciliens

Madame, Monsieur,

Je vous adresse ma contribution au SDRIF – E en cour d'enquête

En préambule : Un compte rendu ou **BILAN** tirant les enseignements du Sdrif qui se termine, serait-il disponible ?

Je regrette que la Région IdF n'a pas fait appel par exemple aux services du Cerema , RTE, BRGM, de l'ADEME, du Muséum National d'Histoire Naturelle ou de l'association Terre de Liens pour faire cette analyse et proposer des recommandations.

Nous avons en France de formidables compétences et il est dommage de s'en priver dans le cadre de travaux qui conditionnent l'aménagement de notre territoire sur plusieurs années. .

ENVIRONNEMENT versus **CLIMAT**

Le choix du terme « Environnement », certes consensuel, me paraît quelque peu galvaudé, dans la mesure où le SDRIF-E ne tient pas compte des **enjeux vitaux** qui sont devant nous (en espérant que la guerre ne prenne pas le dessus) avec le changement **CLIMATIQUE**.
Avez vous travaillé avec le Haut Conseil au Climat ?

Il nous faut un SDRIF -C (ou **SDRIF – Climat**) pour réellement prendre en compte les contraintes auxquelles l'Idf va devoir faire face prochainement. J'en cite quelques une ci-dessous :

- un Paris avec des températures de 50°C mais aussi les zones « cœur » (rose clair) largement densifiées (Quid des cartes d'îlot chaleur suite aux nouvelles densifications ?)
- les gonflements et retrait de terrain (RGA),
- les inondations hors du commun (allons nous mettre le projet **GreenDocks sur pilotis** ?),
- des rendements agricoles divisés par 2,
- des routes impraticables en raison des fortes températures ou des inondations
- le manque d'eau ou au contraire de l'eau en abondance (forte pluie pendant plusieurs jours) que les sols ne pourront pas absorber

.. bref ce SDRIF-E ne permet pas de **COMPRENDRE** comment l'Idf se prépare à de **grands événements climatiques** qui mettront en jeux plusieurs centaines de milliers de vies humaines

Les **ÉNERGIES** de la « méduse » que le Sdrif – E se propose de construire.



....et qui s'éloigne de plus en plus de la **forme d'un dissipateur thermique**

de puits de stockage de CO2. Bref c'est un atout indispensable pour nous permettre de résister aux effets du changement climatique.

ARGENT PUBLIC

De plus il serait sain, **dans une période d'économie des finances publiques** et pour l'intérêt général, que les désirs d'extension économique de certains constructeurs de lignes de transport, qui n'en assureront ni l'exploitation, ni la maintenance (libre des contraintes du futur) soit placés sous le contrôle de plusieurs entités de l'Etat (dont la Cour des comptes et la Chambre Régionale d'IdF) afin d'éviter tout abus et des **prises de bénéfices** démesurées dans des activités telles que les bureaux, commerces autour des gares du Grand Paris.

COMMERCES

Par ailleurs, concernant la **création d'emplois locaux**, il ne faut pas se contenter que de logements abordables, mais également s'assurer que les locaux commerciaux à proximité restent également abordables. En effet et afin d'éviter que notre alimentation de demain ne dépende exclusivement du bon vouloir de la grande distribution et également de limiter les déplacements de population, il est indispensable d'aider à l'installation et à la pérennisation en cœur de ville, de commerces de proximité, indépendants et liés à l'économie sociale et solidaire.

INDUSTRIE

Le Sdrif-E fait référence à « des **activités industrielles** de demain », mais sans plus de précision. On vend donc du rêve.

STOP au maintien de **PROJETS ÉCOCIDES et d'un autre siècle**
(liste limitée à ma connaissance de ces dossiers)

Les projets comme le Boulevard de Paris dit **BIP** (tronçon est et ouest) ; la cité scolaire sur le triangle de Gonesse et les bouts des lignes L17 et L19 mais aussi la « petite » dernière la L19 (le cadeau de la pochette surprise de la Région Ile de France) sont à abandonner dès à présent.

Au passage sur le projet du BIP (de l'Est à l'Ouest), **4 maires** qui se sont opposés :
Mr Patrick Haddad, maire de Sarcelles, Mr Maxime Thory, Maire de Montmorency, Mr Patrick Cancouët maire de Groslay et Mme Muriel Scolas Maire de Deuil la Barre.

... et **93 % des habitants** (un peu plus de 4000 réponses) de ces communes ont répondu dans une enquête de février 2024 qu'ils étaient **contre**.

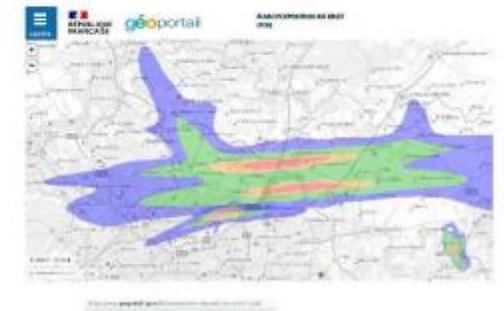
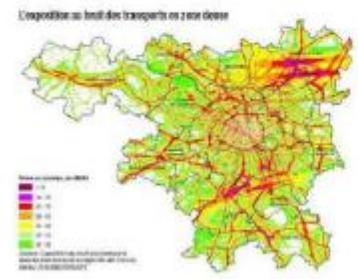
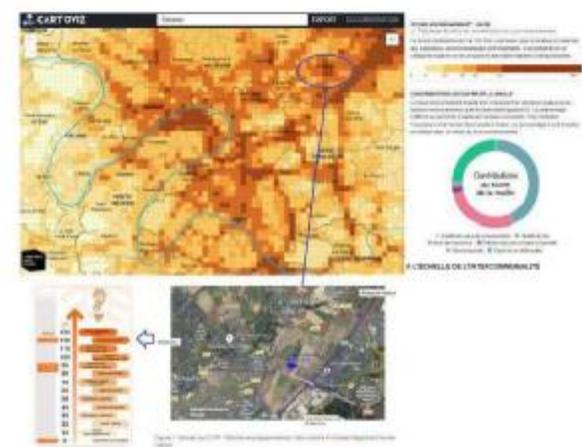


Il est fort regrettable que le vote du Conseil du département du Val d'Ôise n'ait pas retranscrit cette forte décision de ces communes.

⚠️ **LA CITE SCOLAIRE INTERNATIONALE** sur le Triangle de Gonesse ne répond aucunement : ni à la sobriété foncière ; ni à la sobriété énergétique et ni à la sobriété matérielle : Sa simple construction hors de la ville et son coût ne sont pas dans la trajectoire ZAN ni ZEN. Et ne participe pas à limiter l'expansion urbaine !

Avant de valider le bien fondé d'un tel projet, j'invite le Conseil d'Etat à s'intéresser aux niveaux de pollution (air + bruit) de la zone géographique correspondante à a future Cité Scolaire actuellement programmée. Cette zone est pourtant inadaptée à l'apprentissage et aujourd'hui interdit à la construction d'habitation permanente.!

⚠️ **La construction de cet établissement scolaire DOIT IMPÉRATIVEMENT avoir l'approbation de spécialistes du bruit et du sommeil (médecins / universitaires).**



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>EN CONCLUSION</p> <p>Vous l'aurez certainement compris, je m'oppose fermement à la ratification du SDRIF – E et je demande que « la copie » soit reprise de fond en comble afin d'y intégrer au minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • des analyses de circulation des habitants (sous la vérification de l'Urbaniste Mme Lorthiois) pour justifier des transports à créer et pallier aux manques éventuels ; • des scenarii pour les énergies (avec supervision par RTE / ADEME), • des cartes de <u>projection</u> des îlots de chaleurs à venir (Verdi Ingenierie) • les trames de biodiversité (par CEREMA / Museum d'histoire) , • les schémas de flux alimentaires (Agricole : Terre de Liens / Réseaux des Amap / INRA / ITAB + agricultures et la distribution experts pertinents et objectifs), • les études sur les émissions de CO2 (NegaWatt et Shiftproject) , • ... <p>... Bref il faut tout reprendre pour ne rien laisser au hasard car le changement CLIMATIQUE ne sera pas clément avec nous et SDRIF- E ne peut se satisfaire de ne répondre qu'aux sirènes de « E »conomies.</p> <p>Compte tenu des enjeux de demain, il me paraît inconcevable qu'un document tel que le SDRIF-E, réglementant l'utilisation de nos sols et donc de notre espace vital pour des dizaines d'années, n'anticipe pas et ne nous prépare pas aux conséquences attendues du réchauffement climatique !</p> <p>Salutations respectueuses Une Simple Citoyenne</p>
Mail 7695					X									X			<p><u>Olivier (Anonyme) de Noiseau, a écrit :</u> projet de prison à Noiseau Je soutiens le SDRIFE pour sanctuariser les dernières terres agricoles fertiles et cultivées sur la commune de Noiseau. Je m'oppose au projet de construction d'une prison qui détruirait cet environnement qui doit rester un espace naturel. NON à la prison. OUI au SDRIFE</p>
Mail 7696			X		X			X									<p><u>Mme Rachel MONTAGNON de Paris, a écrit :</u> ZAN et maisons d'arrêt La loi du Sénat visant à "faciliter l'application de la ZAN" et déclarant non comptabilisées les zones artificialisées pour des projets spécifiques est utilisée à plein alors qu'elle ne devrait être utilisée que dans le cas d'impossibilité à trouver une autre solution. Les quatre pénitenciers prévus supposent une artificialisation importante ainsi, sûrement, que des nouvelles infrastructures routières et autres. Retirer ces surfaces de l'artificialisation est arithmétiquement facile mais la biodiversité, les ruissellements, les émissions polluantes dues notamment à la circulation se fiche de l'arithmétique. Poursuivre l'aménagement et la modernisation des établissements existants, augmenter le nombre de serviteurs de l'état en charge de ces établissements ... sont de meilleures pistes.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7697			X													X	M. Bernard CARAYON de Andrésy, a écrit : Refus du pont entre Achères et Chanteloup Les nuisances sonores et la pollution apportées par ce pont sont inadmissibles en 2024 alors que tant de lois sont passées pour lutter contre elles .Ce pont va favoriser un accroissement de la circulation automobile ainsi que c'est le cas à chaque nouvelle construction de voie rapide et ne résoudra donc aucun problème. Arrêtons de gaspiller l'argent des contribuables pour satisfaire l'égo de certains fonctionnaires et politiques alors qu'en même temps d'innombrables lois et règlements inspirés par l'écologisme doctrinaire sont imposées aux citoyens qui n'en peuvent plus et paient sans cesse plus de taxes et d'impôts pour financer ces folies
Mail 7698					X						X		X				Mme Aline MARIE de Germigny-l'Évêque, a écrit : AJOUT DES PARCS PHOTOVOLTAÏQUES AUX EXCEPTIONS À LA BANDE DE PROTECTION DES LISIÈRES DES MASSIFS BOISÉS La région Ile-de-France a pour objectifs de favoriser la production d'électricité renouvelables, et en particulier celle de la filière photovoltaïque. La révision du SDRIF a déjà permis d'intégrer des orientations réglementaires favorisant le développement des énergies renouvelables et du photovoltaïque notamment dans les espaces agricoles et terres incultes (orientations réglementaires OR13 et OR89). Toutefois, l'OR20, qui vise la protection des lisières des boisements, interdit à ce stade l'implantation de projets photovoltaïques à moins de 50 m de ces lisières, et ce même dans des espaces agricoles et terres incultes sur lesquels ces projets sont autorisés. Un projet étant concerné par cette restriction sur ma commune, en tant que Maire de Germigny L'Évêque, je souhaiterais donc que soient intégrés dans les exceptions à cette bande de protection (OR20) les parcs photovoltaïques sous réserve : - De non-artificialisation des sols, - De la non-modification des écoulements et infiltrations des eaux pluviales - De l'absence d'impact significatif sur les boisements et lisières à proximité desquels ils s'implantent, et en particulier sur la faune et la flore en présence.
Mail 7699		X															Mme Yvette HOUBE de Claye-Souilly, a écrit : URBANISATION secteur CLAYE SOUILLY Je ne suis pas d'accord avec ce plan directeur .
Mail 7700																X	Mme Marie FISCHER de Eaubonne, a écrit : Démarche de consultation Très peu d'efforts de communication autour de ce projet. La plupart de mes collègues, amis... n'en ont jamais entendu parler... alors que ce sont des personnes informées. Si je n'avais pas été adhérente de 2 associations environnementale du coin, je serai passé à côté du projet alors même que je passe environ 1H par jour à m'informer à la radio, à travers la presse...Il faut absolument prolonger cette phase au minimum d'un mois et que plusieurs réunions publiques soient organisées sur notre territoire pour une réelle consultation citoyenne. Sans cela, les résultats de cette consultation seront caduques.
Mail 7701	X	X	X	X	X		X	X	X	X		X	X		X		Mme Emilie (Anonyme) de Boussy-Saint-Antoine, a écrit : Emilie, résidente, dépose la contribution de la communauté d'agglomération du Val d'Yerres-Val de Seine (CAVYVS) Je vous prie de trouver en PJ l'avis visé en objet. PJ : 5 pages Globalement,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>1/ Même si le projet a progressé par rapport aux SDRIFs antérieurs, il manque de précision dans les documents cartographiques Notamment, lorsque la carte * Placer la nature au cœur au développement régional » localise des « Zones pouvant présenter un risque inondation ». s'agit-il des zones définies dans les PPRI où cela comprend-il d'autres zones plus finement identifiées, par les PAPI, par exemple ? On ne sait trop, non plus, la nature des projets portés par les opérateurs de l'Etat impactant les espaces agricoles, naturels et forestiers » (annexe 2 des OR) ni leur localisation précise sur la carte * Développer l'indépendance productive régionale ».</p> <p>2/ Ainsi, la consommation d'espaces agricoles ne paraît pas devoir cesser, ou même ralentir. Pourtant, l'accroissement de population induit des choix stratégiques concernant l'approvisionnement en denrées, si possible en circuits relativement courts. L'enjeu est majeur si on songe que les sols agricoles franciliens se révèlent de plus en plus pollués (métaux lourds. HAP, produits phytosanitaires ...) et impropres à la culture alimentaire. Un mur sanitaire est devant nous. Il y a certainement des terres « condamnées », mais il faut par conséquent être vigilant et préserver pour la culture celles qui demeurent saines... et qu'il va falloir s'atteler à identifier. Pour cette population à accueillir. Il faut bien un « garde-manger »...</p> <p>Il importe que la Région Ile de France et sa « main verte » Ile de France Nature, se montrent pilotes dans la mise en œuvre d'expériences de dépollution.</p> <p>3/ Par ailleurs, Le SDRIF-e aurait un impact inévitable sur la ressource en eau, d'un point de vue qualitatif certes (ruissellement et pollutions, dégradation des nappes et des rivières ou fleuves subissant les captages ou pompages d'eau potable) mais bien évidemment quantitatif, du fait des pressions liées aux activités humaines ! Alors pourtant que la préservation de la ressource en eau est un enjeu lui aussi stratégique, aucune étude sérieuse ne paraît avoir été faite sur les conséquences de ce futur projet sur la qualité ni la disponibilité de la ressource.</p> <p>4/ En outre, le SDAGE Seine Normandie 2022-2027 repris sur ce point par le PGRI (avec lequel le SDRIFE doit être compatible ...) prescrit d'identifier et préserver les milieux humides et aquatiques continentaux et littoraux et les zones d'expansion des crues, pour assurer la pérennité de leur fonctionnement, Or, malgré leur apparente prise en compte, il s'avère que certains projets régionaux recensés dans le SDRIFE ne semblent pas compatibles avec la préservation des milieux humides (projet HAROPA, par exemple ou d'autres projets d'infrastructures ou de développement important de trop nombreux Ha comprenant des zones humides-même cartographiées dans enveloppes d'alerte Zones humides d'Ile-de-France de la DRIEAT- des zones d'expansion des crues, des corridors écologiques. des réservoirs de biodiversité et des milieux naturels, que le SDRIFE prétend protéger).</p> <p>5/ Contrairement au SRCE en vigueur, le SDRIFE s'affranchit pour certains projets (réseau vélo) des trames verte et bleue, blanche ou brunes, dont le principal objectif est la préservation et la remise en état des continuités écologiques.</p> <p>6/ Ensuite je perçois mal comment les objectifs de production de logements seraient compatibles avec les objectifs du ZAN Je ne suis visiblement pas la seule, puisque la MRAE s'en inquiète également : voir l'avis de la NRAE : « Si l'ambition politique du SDRIFE est claire et bien exprimée dans les différents documents qui le composent, la trajectoire proposée de réduction de l'artificialisation de 20 % par décennie ne semble pas permettre d'atteindre l'objectif de réduction d'artificialisation nette en 2050. » L'Autorité Environnementale recommande de revoir la trajectoire permettant de parvenir à l'absence d'artificialisation nette en 2050 et de renforcer les mesures en matière de santé (pollution de l'air, bruit) et de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>pollution de l'eau.</p> <p>7/ Ces objectifs de production supposent évidemment une densification urbaine, mais, d'une part, il est difficilement concevable qu'elle suffise au respect du ZAN (supra), et d'autre part. c'est la qualité urbaine elle-même qui est menacée, plus encore qu'elle ne l'est aujourd'hui.</p> <p>Rappelons d'ailleurs que la qualité de vie s'est notablement dégradée alors même que les objectifs de production de l'actuel SDRIF n'ont pas été atteints.</p> <p>La mal logement est une réalité, le manque de logement en est une également, et la lutte (certes nécessaire) contre les passoires thermiques (une grosse part du parc immobilier francilien) risque tort de s'accroître si on ne desserre pas davantage le calendrier des interdictions de location. De toute manière, on est bien incapable de le tenir, financièrement comme techniquement.</p> <p>L'incitation à la rénovation ne s'accompagne pas de la qualité de la rénovation. L'ampleur de la tâche est telle que la qualité n'est pas toujours au RDV, et ta Région Ile-de-France s'honorerait en proposant développer des mécanismes fortement incitatifs de rénovation afin de promouvoir l'emploi de matériaux qualitatifs et biosourcés au lieu du polystyrène qui a des effets délétères sur l'environnement, en lui-même ou par une mise en œuvre inadaptée</p> <p>8/ Socialement, une telle concentration urbaine à venir pose question quant à la politique de la Ville. Elle interroge aussi quant à la respirabilité de la Ville,</p> <p>S'agissant spécifiquement du territoire que je connais le mieux pour y vivre – la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres- Val de Seine</p> <p>1/ Je suis opposée (mais vous l'aviez certainement déjà compris) à l'<i>opération HAROPA port</i> qui aurait un impact désastreux sur l'environnement et la biodiversité (artificialisation et remblayage des sols, atteinte aux zones d'expansion des crues sur une zone soumise au risque inondation,) qui générerait un trafic routier supplémentaire considérable des poids lourds notamment, qui asphyxierait des axes routiers déjà saturés au point d'en être impraticables à certaines heures, qui aurait donc un impact carbone délétère et induirait des risques d'atteinte à la santé des populations.</p> <p>2/ Le futur SDR IF prévoit. sur le territoire de notre communauté l'Agglomération, sensiblement le même taux de croissance démographique entre 2024 et 2040 (15% environ) qu'entre 2000 et 2023 (13% environ), Ce qui induit une hausse, en nombre d'habitants, bien plus conséquente que celle du SDRIFE actuellement en vigueur. J'y suis donc également opposée.</p> <p>En effet, notre territoire dispose de peu de foncier, car il est couvert par nombreuses protections environnementales qui (ré)jouissons-nous) figent son développement urbain.</p> <p>Le potentiel de friches urbaines/ d'activités à recycler est quasi inexistant (peu d'entreprises et de bureaux).</p> <p>A cet égard, les obligations du Schéma régional d'habitat et d'hébergement (SRHH), arrêté le 30 novembre 2023 sont fixés à 740 logements par an sur 6 ans : c'est intenable pour notre territoire. Pour rappel l'effort de construction a déjà été assuré sur la période 2017-2023 avec la construction de 680 logements par an, malgré les contraintes de protections naturelles ci-dessus évoquées.</p> <p>3/ Le pont sur la Seine et la ligne 18 d'Orly à Montgeron</p> <p>Afin de désenclaver notre territoire, la réalisation d'un nouveau pont entre la rive droite et la rive gauche est envisageable mais... si ce n'est pas l'occasion d'aggraver, au prix d'une dégradation paysagère et environnementale, le trafic routier,</p> <p>Autrement dit, si ce pont n'est pas ouvert à la circulation routière mais réservé à une ligne de transport en commun : la ligne de métro N° 18 (qui gagnerait à se prolonger. pourquoi pas. s'il est possible de le faire raisonnablement</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	sans une dégradation trop manifeste du paysage et de l'environnement vers Boissy-Saint-Léger.
Mail 7702			X														<u>M. Gabriel CHRISTOPHEL de Voisins-le-Bretonneux, a écrit :</u> VOISINS : Projet de voie "Barreau nord sud" Opposition formelle à l'ouverture aux automobiles dans le projet d'une future voie appelée "barreau nord sud" qui relirait la rue aux Fleurs à la rue Hélène Boucher. Si cette voie devait voir le jour, elle devra être exclusivement réservée aux piétons et aux cyclistes afin de ne pas inciter au développement du trafic automobile déjà très important dans le centre village et nuisant au cadre de vie d'un des quartiers "cœur" de notre ville.
Mail 7703			X	X											X		<u>Mme Valérie FABER de Paris, a écrit :</u> Contre Je suis contre le projet de l'A 104 bis qui détruira une des dernières zones naturelles d'IDF et contribuera au réchauffement climatique par l'augmentation du trafic routier et la destruction des derniers espaces verts d'IDF. Ce budget devrait être utilisé pour améliorer le réseau de transport en commun et le ferroutage. Selon le GIEC il est impératif de diminuer drastiquement le trafic routier qui est l'un des facteurs majeurs des émissions de CO2.
Mail 7704	X				X									X		X	<u>M. Olivier SANGOI de La Queue-en-Brie, a écrit :</u> Carte du SDRIF-E à La Queue-en-Brie (94) Dans le document ci-joint, notre groupe de conseillers municipaux demande : - Que les orientations et les cartes règlementaires du SDRIF-E soient réellement contraignantes et ne puissent pas être contournées par les collectivités locales, les aménageurs et les promoteurs du fait de la multiplication des nuances et des possibilités d'adaptation au prétexte de la subsidiarité. -Que l'armature verte prévue à La Queue-en-Brie soit complétée et consolidée pour stopper la prolifération de zones commerciales excédant les besoins de la zone de chalandise et contraire aux objectifs de sobriété portés par le SDRIF-E - Que le SDRIF-E, signé par le 1er Ministre, s'impose à l'Etat, ce qui implique qu'il interdira la construction d'une prison à Noiseau sur des terres agricoles. <u>PJ : 4 pages</u>

Contribution des conseillers municipaux de gauche et écologistes de la commune de La Queue en Brie

Remarques générales sur le projet de SDRIF-E :

Le projet d'aménagement régional du SDRIF-E affiche une volonté de répondre aux défis de la transition climatique et de résoudre dans ce cadre les problématiques du logement, de la mixité sociale, du cadre de vie, des activités et des mobilités. A la lecture des orientations réglementaires, force est de constater que tout cela n'est qu'un catalogue de bonnes intentions enrobées dans un jargon qui fleure bon le *greenwashing*. Le SDRIF-E perd le plus souvent tout le caractère contraignant qu'à le SDRIF actuellement en vigueur. Ce projet n'est le plus souvent qu'indicatif, approximatif ou sujet à ajustement. Les orientations réglementaires conseillent beaucoup plus qu'elles ne réglementent. La plus grande latitude est laissée aux collectivités et aux aménageurs au détriment des objectifs que le SDRIF-E prétend fixer.

Sanctuariser véritablement l'armature verte à La Queue-en-Brie :

Si on prend l'exemple de notre commune de La Queue en Brie, la carte *Un développement urbain maîtrisé* intègre les figurés *Sanctuariser l'armature verte* et *Préserver l'espace agricole* :



Or, ces espaces ont déjà commencé à être grignotés par des constructions. Le SDRIF-E ne risque pas de mettre un coup d'arrêt à ce processus dans la mesure où on lit dans le guide de lecture des orientations réglementaires à la page 9 les précisions suivantes sur les cartes dites réglementaires :

La réalité du terrain l'emporte sur la représentation cartographique. Les limites communales schématiques constituent des éléments indicatifs de repères.

Il appartient aux documents d'urbanisme locaux, dans le respect des dispositions énoncées dans les orientations réglementaires, de préciser les limites des espaces identifiés, ainsi que celles des éléments représentés symboliquement sur les différentes cartes réglementaires du SDRIF-E, dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité. Toute autre utilisation de ces cartes méconnaîtrait ces principes.

En clair, les élus locaux, les aménageurs et les promoteurs peuvent ajuster les cartes à leur guise et faire ce qu'ils veulent.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.

Nous demandons que les orientations réglementaires soient réellement contraignantes afin que le SDRIF-E remplisse réellement son rôle normatif et ne soit pas une coquille vide.

Par ailleurs, et quoi qu'en dise le guide de lecture, les cartes réglementaires ont un certain degré de précision. On voit sur la carte reproduite ci-dessus que l'armature verte sur La Queue-en-Brie est comme entaillée par une sorte de bec de canard. Sur la carte *Développer l'indépendance productive de la région*, cet espace est en grande partie occupé par un aplat (entouré en rouge ci-dessous) *Requalifier/moderniser le site économique existant* :



Dans la réalité du terrain qui doit primer selon le guide de lecture des orientations réglementaires, cet espace n'est pas d'un seul tenant, comme en témoigne d'ailleurs la carte du mode d'occupation des sols disponible sur le site de l'Institut Paris Région :



Il est coupé par un espace semi naturel que nous avons entouré en rouge. Nous souhaitons, à l'inverse de l'EPT du GPSEA que cet espace, situé entre le chemin des Grands Clos et le chemin des Marmouzats, soit intégré à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>l'armature verte. Cette demande n'est pas anecdotique. Des deux cotés de cette zone se développent des zones commerciales (et non des zones d'activité) avec en particulier une multiplication de magasins franchisés et de fast foods. Ces types de commerces existent déjà abondamment à proximité. Il n'est pas utile d'en ajouter d'autres comme le souhaite l'EPT. Leur nombre excède déjà largement les besoins de l'aire de chalandise. Cet appel à la surconsommation contredit les objectifs de sobriété du SDRIF-E.</p> <p>Le SDRIF-E doit faire obstacle au projet de prison de Noiseau :</p> <p>Nous demandons également que le SDRIF-E s'impose également à l'Etat, d'autant que le premier ministre doit le signer. Il est inacceptable qu'une prison soit construite dans la commune de Noiseau, limitrophe de la nôtre, sur de précieuses terres agricoles inconstructibles qui seraient ainsi artificialisées.</p> <p><i>Les élus du groupe Gauche caudaciennne, écologique et citoyenne au Conseil Municipal de La Queue-en Brie :</i> Martine Aubry, Philippe Chrétien, Julien Girai, Myriam Lambert, Stéphanis Lynseele et Olivier Sangoi</p>
Mail 7705							X							X			<p><u>Mme Françoise et M. Jacques MÉNOCHET de Feucherolles, a écrit :</u> Pastille d'urbanisation Feucherolles. 28ha de terre agricole. Ce projet d'urbanisation va à l'encontre du souhait de la population des habitants des villages voisins. Ceux-ci, en effet, ont choisi de vivre dans des villages à caractère rural. Et voici, que petit à petit les espaces agricoles sont détruits. Nous souhaitons privilégier les agriculteurs et arboriculteurs. De plus, ceux-ci permettent par leur travail, de nous nourrir et de rendre agréable notre environnement. Non aux constructions béton métal. Aux sources de pollution et de bruits.</p>
Mail 7706			X		X		X										<p><u>Mme Guylaine DAVID de Abbaretz, a écrit :</u> Opposition au projet de schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF-E) A l'heure actuelle où nous sommes entrés en récession, sans cesse incités à développer la sobriété au niveau personnel dans tous les domaines de notre vie, (vie mise à mal par la décrépitude organisée des services multiples et variés : éducation, santé, service public délocalisé ou absent de nos communes), à l'heure où on fait gronder la menace d'une guerre au-dessus de nos têtes avec des propos présidentiels très inquiétants, je ne vois pas l'utilité de dépenser de l'argent dans des infrastructures qui n'apportent pas de réels bénéfices à la population qui subira ces aménagements. Travaillez pour préserver des îlots de verdure, de jardins permettant d'humaniser un peu ces zones à forte densité de population, aspirant d'avantage à un cadre de vie verdoyant et nourricier qu'au développement de surfaces artificielles coûteuses, bruyantes, polluantes et non vitales, voilà ce qui devrait retenir toute votre attention !Je m'oppose donc à ce projet et espère que le Bon Sens vaincra l'esprit mercantile qui infuse ce projet mortifère. Sincères salutations vous invitant à plus de respect de l'humanité.</p>
Mail 7707					X			X									<p><u>M. Loïc BOUQUET de Élanecourt, a écrit :</u> Zéro artificialisation nette (ZAN) Cette proposition concerne le projet d'artificialisation de terrain autour de la base de loisir de Saint-Quentin-En-Yvelines. L'environnement naturel autour de la base de loisir, les jardins familiaux et les grandes étendues de nature sont des endroits importants dans SQY. Il est nécessaire de les préserver pour garder ces espaces naturels</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	qui draine l'eau et sont des îlots de fraîcheur et de régulation des phénomènes climatiques extrêmes. Nous devons tendre rapidement vers la Zéro artificialisation nette (ZAN). C'est une urgence. Je m'oppose fortement à ce projet. Sur le reste du plan proposé, il y a beaucoup de projets identiques. Ce n'est pas dans le sens de l'histoire, il faut repenser le plan pour améliorer le rapport entre les espaces naturels et les espaces construits. Il faut globalement travailler l'objectif à court terme de ZAN.
Mail 7708			X				X										<u>M. Jean-Pierre BÂTON de Orgeval, a écrit :</u> Contribution SDRIF Réseau routier: Le réseau routier, à l' échelle de la région, des départements et des communes n' est plus en adéquation avec la densification de la population de l' IdF. Les grands projets tels A104 Pont d'Achères vont produire des îlots de circulation ingérables par les communes et les usagers. Transports collectifs : Améliorer le peu qui existe, en qualité, en fréquence , et en sécurité. Sécurité des piétons Pour exemple, contraindre les piétons à traverser la N13 en plusieurs endroits,(site du PSG, zone commerciale Chambourcy), est très dangereux. Au niveau communal, les stationnements sur les trottoirs sont devenus l' habitude, il faut accorder les permis de construire sous condition de garer sa/ses voiture/s chez soi. Le bien vivre Préserver les quartiers anciens dans leur jus et ne pas y implanter des immeubles défigurant à la fois ces quartiers et les communes. L'Île-de-France perd son visage et s' asphyxie
Mail 7709					X		X					X		X			<u>M. Arnaud GUEVARA de Joinville-le-Pont, a écrit :</u> La préservation des espaces naturels PROTEGER REELLEMENT LES ESPACES NATURELS. La protection des espaces naturels, agricoles et forestiers participe de toute évidence à atténuer les effets du changement climatique et à améliorer la résilience du territoire francilien, déjà très fragilisé. Pourtant, cet objectif se conjugue mal avec la poursuite du développement économique et démographique tel qu'il est souhaité par la région et cela se traduit par de trop nombreuses nuances et orientations réglementaires mettant à mal cette protection. Je peux en témoigner grâce à mon métier d'écologue que j'exerce depuis bientôt 3 ans. Il est nécessaire de limiter fortement les dérogations possibles, de fixer des objectifs chiffrés et des règles prescriptives de conservation de ces espaces afin de renforcer la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers de l'espace rural. La limitation du mitage de l'espace doit être une priorité en Ile-de-France et doit être associée à la restauration des corridors écologiques (trame verte et bleue, trame noire, trame brune, trame blanche). Les accès et la gestion de certains espaces naturels doivent être mieux gérés et mieux protégés pour la faune et la flore. Ce sont des besoins que j'ai pu identifier sur les bois de Vincennes et de Boulogne qui font aujourd'hui plus office de parc d'activités nature que de réels espaces naturels. De nouveaux espaces verts nécessitent de voir le jour dans l'agglomération afin que les plus grands parcs de Paris n'aient pas à supporter tout le poids de l'accueil du public qui peut être délétère voire incompatible avec la préservation de la faune et de la flore dans certains cas. Ceci permettra également de garantir un accès pour tous et toutes aux espaces-verts qui sont si importants pour la santé de nos concitoyens. L'intégration de ces remarques dans le SDRIF permettra d'assurer l'habitabilité du territoire ainsi que la sécurité et le bien-être des franciliens.
Mail 7710							X										<u>Mme Estelle BRIEND de Magnanville, a écrit :</u> Contre le centre semi-liberté Quand cette prison sera ouverte nous serons à 100 mètres et nous croiserons des prisonniers plus la proximité avec le lycée
Mail 7711			X		X		X										<u>M. Bernard MULLER de Noisieu, a écrit :</u> Non à la prison de Noisieu

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Le Trafic routiers réseau déjà saturé, comment aller au tribunal de Créteil ? Alors que les voies actuelles sont longées par les constructions des communes, ce trafic va engendrer des nuisances sonores :- Nuisances sonores. le transport des détenus sera prioritaire avec escorte policier et sirène d'alarme Nous avons les exemples des ambulances et les véhicules d'urgences qui remontent des embouteillages sirènes hurlantes. Cela va empirer et ce sera tous les jours.- Danger pour les usagers et la circulation véhicules et piétons Non à la bétonisation conformément aux décisions gouvernementales. Cette zone est inondable, avec une telle construction , vous aller modifier le schéma hydrologique du secteur. Des nouveaux problèmes en perspective. Utiliser des friches bétonnées de l'est parisien, les réhabiliter pour ce projet de prison. Terres agricoles pour culture de proximité limiter les transports , garder ces terres pour les circuits courts. Sauvegarder la faune et la flore. Sauvegarder les espaces verts dans la proche banlieue parisienne. Je suis contre ce projet de prison à Noisieu , l'État doit étudier ce projet sur un site désaffecté qu'il doit réhabiliter. L'Etat ne doit pas détruire le bien être d'une commune.
Mail 7712			X														M. Luc (Anonyme) de Paris, a écrit : Stop au voitures place aux vélos Contexte climatique, pollution, et on investit encore dans le routier particulier ?
Mail 7713			X	X		X											Mme Juliette (Anonyme) de Soisy-sous-Montmorency, a écrit : Retrait tronçon Est du BIP Je souhaite le retrait du tronçon Est du BIP (Groslay, Sarcelles, Garges) Pour le bien être des habitants, l'écologie, le patrimoine.
Mail 7714			X	X	X								X				Mme Marguerite VINCENOT de Saint-Germain-en-Laye, a écrit : emploi/habitat ; mobilités dans les Yvelines ; usine du SIAAP Point 1 : Pour diminuer les gaz à effet de serre, rapprocher les emplois de l'habitat pour les Yvelines. Constat que dans les Yvelines la grande couronne, le nombre d'emplois par actif résident est de de 0,75 à comparer avec celui de Paris 1,52 et les Hauts-de-Seine 1,13. Point 2 : les mobilités entre les villes des Yvelines ne sont pas au rendez-vous. Les liaisons comme le tram13 rabattent vers la capitale : Urgent de relier directement les villes de l'arc Versailles, Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Cergy-Pontoise. Actuellement, compte-tenu des embouteillages, il faut une heure pour faire 15 km entre Saint-Germain et Versailles. Il aurait été beaucoup plus profitable pour les habitants de Saint-Germain-en-Laye et Poissy d'avoir une liaison directe avec Versailles Chantier dans un sens et Cergy dans l'autre sens et d'avoir créé une navette entre les deux gares de St-Germain (à la place un appendice du tram 13 en fait été construit entre les deux gares de Saint-Germain à un coût très élevé et ayant en plus pris plus de 7 hectares sur la forêt de St-Germain). Des villes de l'intercommunalité ne sont plus reliées entre elles comme Sartrouville-Montesson-Saint-Germain. Point 3 : L'absence de bouclage de la Francilienne à l'Ouest entraine un afflux de véhicules particuliers et de transports routiers par l'A13, la N184, l'A14 sur les villes telles que Saint-Germain-en-Laye, Port Marly, etc. C'est pourquoi il est déjà important d'avoir des lignes directes et régulières sur tout l'arc ouest des Yvelines pour diminuer cette pression qui entraine des pollutions très élevées et nuisances sonores. Point 4 : Utiliser les terrains pollués par les métaux tels que le plomb pour des installations industrielles dans le domaine des recyclages des déchets, des méthaniseurs. Sous les panneaux photovoltaïques, des plantes et arbustes peuvent pousser et alimenter des centrales thermiques (en utilisant des plantes pouvant absorber les métaux toxiques). Point 5 : Avoir un plan à long terme pour séparer eaux de pluies et eaux usées pour des raisons et remettre en cause le fait que nous devons traiter l'eau pour le rendre potable et nous évacuons urine et fèces avec de l'eau

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	potable ! -coût très élevé de l'usine du SIAAP qui est en plus une usine classée Seveso dont à très risque. - Préserver la ressource en eau -Centralisme devient contre-productif - L'usine du SIAAP ne règle pas la question des micropolluants Point 6 : Développer la ceinture de forêt autour de forêt en créant des continuités écologiques entre toutes les zones boisées en particulier par des écoponts.
Mail 7715		X	X		X	X	X	X				X		X	X		<u>Mme Jane BUISSON, Présidente de l'association Nature Environnement de Mortcerf, a écrit :</u> Enquête publique projet de SDRIF-E Veuillez trouver, ci-joint, la contribution de l'association Nature Environnement Mortcerf à l'enquête publique sur le projet de SDRIF-E. <u>PJ : 3 pages</u> Contribution de l'association Nature Environnement Mortcerf

Enquête publique sur le projet de SDRIF-E Contribution de Nature Environnement Mortcerf (77)

Le projet de SDRIF-E, l'artificialisation des sols et la sobriété foncière

L'artificialisation des sols renforce et accélère les effets du dérèglement climatique. L'objectif de sobriété foncière fixé par la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets fixe l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en 2050.

Un premier objectif national intermédiaire a été établi et prévoit la réduction de l'artificialisation de moitié du rythme de la consommation d'espaces dans les dix prochaines années (2021 – 2031).

Or, alors que l'Île-de-France est la région la plus artificialisée en pourcentage de surface (23%), le projet de SDRIF-E propose, lui, une réduction de 20 % du rythme d'artificialisation pour la période 2021-2031, puis de 20 % supplémentaire d'ici 2041.

- Comment prétendre alors atteindre le ZAN en 2050 ?
- Tel que proposé dans la version 1 du SDRIF-E, le rythme de réduction de l'artificialisation des sols franciliens manque donc d'ambition et est insuffisant pour répondre à l'urgence climatique.
- Les projets de l'État ne sont pas pris en compte dans la trajectoire ZAN de la Région, cela fausse l'atteinte de cet objectif au vu de l'importance de l'artificialisation qu'ils induisent : ils représentent 25% de la consommation foncière prévue.

Dans la situation d'urgence où nous nous trouvons, nous préconisons pour l'Île-de-France de remplacer l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) par celui de zéro artificialisation brute (ZAB), afin de garantir la préservation de la pleine terre (espaces agricoles, naturels et forestiers) et lui permettre de continuer à assurer son rôle de puits de carbone et de réserve de biodiversité.

A minima, l'objectif de réduction de 50% de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2031, par rapport à la décennie 2011-2021, doit être inscrit dans le SDRIF-E.

Artificialisation programmée de 10650 ha

Nous sommes conscients que la Région hérite d'une situation résultant de nombreuses années d'artificialisation immodérée. Mais aujourd'hui toute artificialisation supplémentaire concourra à aggraver cette situation : perte de terres agricoles et de souveraineté alimentaire, déclin de la biodiversité, capacité à nous adapter au changement climatique... Le zéro artificialisation nous apparaît comme une nécessité pour assurer la résilience du territoire.

Toutes les pastilles correspondant aux secteurs d'urbanisation préférentielle et aux secteurs de développement industriel d'intérêt régional devraient donc être supprimées. Les projets d'urbanisation ou d'activité nouveaux doivent prendre place sur les espaces déjà artificialisés, et notamment dans les sites économiques existants à requalifier et à moderniser.

Il faut donc sanctuariser tous les espaces naturels, agricoles et forestiers du territoire et également prévoir la restauration des continuités écologiques en milieu agricole.

Sur la carte du projet de SDRIF-E nous constatons, sur notre territoire :

La présence de 52 pastilles d'urbanisation préférentielle (13 pastilles de 25 ha et 39 pastilles de 10 ha soit 715 ha), au niveau de Val d'Europe, secteur 4 de Marne-la-Vallée, record de concentration de pastilles sur la carte. Compte tenu de la loi Climat et résilience et de l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon 2050, il est regrettable que les objectifs initiaux d'urbanisation du secteur 4 de Marne-la-Vallée ne soient pas revus à la baisse au regard de la lutte contre le changement climatique et notamment du principe de sobriété foncière. Même dans le cadre de l'aménagement d'une ville nouvelle, on doit aujourd'hui appliquer ce principe afin d'économiser la ressource sol si précieuse en Île-de-France et on pourrait au moins s'approprier au Val d'Europe l'objectif de réduire le rythme d'artificialisation nette de 50 % à l'horizon 2031 par rapport à celui de la période 2011-2021, afin d'arriver avant 2050 à une artificialisation nette qui soit nulle.

Nous déplorons particulièrement la présence de pastilles au-delà de la ville nouvelle, qui vont induire un étalement urbain qui va totalement à l'encontre de l'objectif d'une ville nouvelle qui est censée être un outil de maîtrise de l'urbanisation. Au contraire, ces pastilles vont conduire à la formation d'une urbanisation continue au-delà de son périmètre, en la reliant avec la vallée du Grand Morin à l'est (Coutevroult, Saint-Germain-sur-Morin) et la vallée de la Marne au nord (Esblly). Nous demandons donc leur suppression.

Nous déplorons également la présence de pastilles au sud de l'autoroute A 4, sur le village de Villeneuve-le-Comte (155 ha !) en faisant déborder la ville nouvelle au-delà de l'autoroute A4 et butter l'urbanisation sur le massif forestier de Crécy. Pourtant l'autoroute A4 est bien une ligne de rupture géographique artificielle et constitue un repère pour fixer la limite de l'urbanisation (OR 7). Nous demandons donc instamment la suppression de ces pastilles et le respect de l'interdiction d'urbaniser au-delà des lignes de rupture géographique qu'elle soit naturelle ou artificielle comme les infrastructures de transport.

2 pastilles de 25 ha et 1 de 10 ha, soit 60 ha au niveau de Châtres/Les Chapelles-Bourbon, au titre de « secteur de développement industriel d'intérêt régional ».

Elles correspondent à une demande de la communauté de communes du Val Briard pour un projet « Val Bréon 2 ». Signalons au passage que la zone « Val Bréon 1 » n'aurait jamais du pouvoir voir le jour à cet endroit, sa localisation étant totalement en contradiction avec les prescriptions du SDRIF 1994 qui interdisait l'urbanisation en continu le long des axes routiers, notamment de la N4 (à l'ouest il y a la zone industrielle de Tournan-en-Brie, à l'est la zone industrielle de Fontenay-Trésigny). Cinq pastilles d'urbanisation conditionnelle figuraient sur la carte du précédent SDRIF. Malgré la non-réalisation de la condition à laquelle était subordonnée l'urbanisation de ce secteur et donc l'obligation de maintien de sa vocation agricole, la communauté de communes se faisait fort de déroger aux règles en lançant une opération d'aménagement d'aménagement public. En inscrivant ces 2,5 pastilles la Région cautionnerait-elle les projets délégués d'artificialisation de terres agricoles d'une communauté de communes irrespectueuse du précédent SDRIF ?

Pourtant la voie ferrée longeant la zone existante Val Bréon 1 devrait constituer un « front vert », voir l'orientation réglementaire 7 : *les lignes de rupture géographique, naturelle (ex : cours d'eau) ou artificielle (ex : infrastructures de transport) constituent des repères pour fixer la limite à l'urbanisation*. La zone de Val Bréon 1 est donc limitée par 4 fronts verts d'intérêt régional 2 inscrits sur la carte, à l'ouest et à l'est, la voie ferrée au nord, la N4 au sud, qui ne permettent pas le projet Val bréon 2. Nous demandons la suppression de ces pastilles, les activités doivent pouvoir prendre place sur des espaces déjà artificialisés, notamment dans les sites économiques existants à requalifier.

1 pastille (10 ha) au nord (Maisoncelles-en-Brie, aérodrome de Coulommiers-Voisins) et 1 (25 ha) au sud (Pommeuse-Mouroux) de la N 34. Elles se situent dans le périmètre du projet de PNR Brie et deux Morin, dans un secteur situé entre Crécy-la-Chapelle et Boissy-le-Châtel. Rappelons que dans son avis d'opportunité sur le projet de PNR de novembre 2014, l'État avait pointé des fragilités et demandé des ajustements pour ce

secteur. L'Institut Paris Région avait même fait une étude en novembre 2016 donnant des pistes pour remédier aux critiques émises de façon à maintenir ce secteur dans le périmètre du projet. Ces velléités d'urbanisation et l'atteinte aux paysages engendrées sont incommensurables avec les préconisations et risquent de mettre à mal l'inclusion de ce secteur dans le périmètre du PNR.

Concernant le projet de Parc naturel régional (PNR) Brie et deux Morin, il est juste mentionné en page 92 du projet d'aménagement régional « *L'Île-de-France compte quatre Parcs naturels régionaux (Vexin français, Haute Vallée de Chevreuse, Gâtinais français et Oise Pays-de-France) et bientôt un cinquième (les Deux Morins), qui sont de précieux outils de protection et de valorisation d'un patrimoine et de paysages ordinaires de grande qualité, mais fragiles.* »

Nous demandons que le projet de PNR Brie et deux Morin soit plus explicitement inscrit dans le SDRIF-E, voire matérialisé sur la carte, et que la Région en stimule la création. Dans le contexte de dérèglement climatique qui nous impose de changer de trajectoire de développement, un PNR constitue un outil d'aménagement d'autant plus pertinent, qu'il se doit d'être un lieu d'exemplarité et d'expérimentation et de proposer des modèles inspirants pour les autres territoires.

Réseau routier

Nous nous opposons à la création de nouvelles infrastructures routières, ce qui ne peut que favoriser le transport routier et augmenter ses impacts négatifs sur la qualité de l'air et le climat. Nous souhaitons que **l'effort soit porté sur l'aménagement et l'entretien du réseau existant, ainsi que sur l'entretien et l'amélioration des dessertes ferroviaires.**

Nous dénonçons ainsi l'inscription de la N 36 en « autoroute et voie rapide » d'autant plus compte tenu de l'artificialisation d'espaces naturels, agricoles et forestiers que cette transformation entraînerait.

Nous demandons qu'il ne soit pas répondu favorablement à la demande de la communauté de communes de Coulommiers Pays de Brie d'inscrire plusieurs projets de déviations routières dans le SDRIF-E.

En conclusion, selon la dernière actualisation en 2023 des travaux du Stockholm Resilience Centre (SRC), sur les neuf limites planétaires, six d'entre elles auraient déjà été franchies. Parmi elles, le changement d'usage des sols (artificialisation), la biodiversité et le réchauffement climatique.

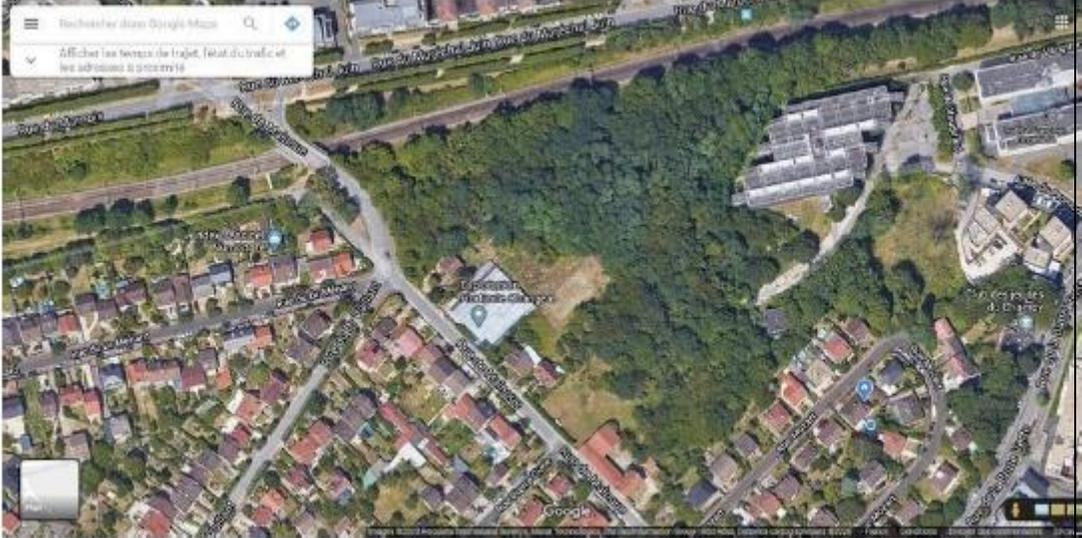
Dans la synthèse de son sixième rapport publiée en mars 2023 et son résumé à l'intention des décideurs, le Groupe Intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC) met en avant les risques auxquels l'humanité s'expose et les décideurs sont invités, dans la décennie 2020-2030, à mener des politiques cohérentes et volontaristes pour limiter ces risques tels que la baisse de la productivité agricole, l'augmentation des extrêmes météorologiques et les conséquences qui vont en découler pour les populations. Il en ressort que « *des mesures plus ambitieuses s'imposent de toute urgence et que, si nous agissons maintenant, nous pouvons encore garantir un avenir durable et vivable à toute la planète* ».

Chacun doit faire sa part ! Le SDRIF-E constitue, à l'échelle de la région Île-de-France un outil essentiel pour rompre avec une trajectoire mortifère et respecter l'accord de Paris sur le climat. Nous espérons que la Région entendra nos demandes et choisira, ainsi que le préconise le GIEC (rapport 2023), d'utiliser la fenêtre d'action 2020-2030 qui permettrait de limiter les conséquences du réchauffement climatique sur les populations.

La présidente,



Jane BUISSON

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7716					X												<p>M. Christophe (Anonyme) de Noisy-le-Grand, a écrit : Sauvegarde du Bois Louis Lumière à Noisy-Le-Grand à classe en zone 'N' Cette zone appelé initialement Bois de la Justice doit être protégée et sanctuarisée. Elle doit être classée en zone 'N' pour la protéger de futurs projets immobilier. Voir photo jointe pour se rendre compte de la densité de la zone boisée. PJ : 1 photo</p> 
Mail 7717														X			<p>M. Olivier (Anonyme) de Noiseau, a écrit : projet de prison à Noiseau Je soutiens le SDRIFE pour la sanctuarisation des terres agricoles cultivées et fertiles de Noiseau. Je m'oppose au projet de prison sur la commune de Noiseau. Ces terres doivent rester un espace naturel. NON à la prison de Noiseau OUI au SDRIFE</p>
Mail 7718			X														<p>M. Stéphane (Anonyme) de Montpellier, a écrit : Opposition à ce projet Je suis totalement opposé à ce projet de 2x2 voies. Ce projet est totalement contraire aux objectifs de lutte contre le réchauffement climatique.</p>
Mail 7719							X										<p>Mme Aurélie CLERY, Adjoint Administratif service scolaire de Frépillon, a écrit : Enquête publique Veuillez trouver ci-joint le courrier de Madame le Maire de Frépillon concernant l'enquête publique.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>PJ : 1 page</p>  <p>  Téléphone 01 39 60 25 06 Télécopie 01 39 60 08 45 </p> <p>Frépillon, le 18 mai 2024.</p> <p>Monsieur le Président de la Commission d'enquête,</p> <p>La Municipalité de Frépillon partage les orientations générales du SRIP-E mis à l'enquête publique pour une Ile-de-France équilibrée, préservée, active et maillée par des transports collectifs dense.</p> <p>Toutefois, comme le Conseil communautaire de l'agglomération Valparisis l'a exprimé dans son avis rendu lors de la consultation des personnes publiques associées, la Commune de Frépillon exprime instamment le besoin de pouvoir réaliser un équipement sportif extérieur tel que prévu par l'emplacement réservé G dans son PLU, d'une surface de 20 906 m².</p> <p>Jusqu' alors dépourvu d'un tel équipement, alors que le développement de la Commune exigé par le besoin de logements en Ile-de-France et par la loi SRU, la conduira à court terme à compter plus de 4 000 habitants, il serait particulièrement préjudiciable que la population ne puisse jamais disposer d'un stade à son échelle.</p> <p>En effet, cet emplacement réservé est le seul lieu d'implantation possible sur le territoire communal.</p> <p>La Municipalité reste confiante quant à une conclusion de bon sens sur ce point.</p> <p>Je vous prie d' agréer, Monsieur le Président, l' expression de mes salutations distinguées.</p> <p>  Patricia ZEISS Maire </p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7720			X														M. Yves ESKENAZI de Montmagny, a écrit : Bip Je demande le retrait d'où tronçon Est du bip.
Mail 7721			X														M. Nicolas (Anonyme) de Écouen, a écrit : BIP - Tronçon Est Je suis contre l'élargissement du BIP, en l'occurrence le tronçon Est concernant Garges, Groslay et Sarcelles, et ce pour de raisons évidentes d'écologie, de nuisances et de trafic routier.
Mail 7722							X										M. Philippe (Anonyme) de Magnanville, a écrit : MAGNANVILLE Installer une prison de 700 places à 150 mètres d'un lycée et très proches des habitations est une chose qui n'est pas acceptable !
Mail 7723			X	X	X		X	X	X						X	X	M. Frédéric FARAVEL, conseiller municipal et communautaire de Bezons, a écrit : contribution à l'enquête publique du SDRIF-E, par le collectif citoyen "Vivons Bezons" Je vous prie de bien vouloir trouver ci-jointe au format PDF la contribution de notre collectif citoyen bezonnais à l'enquête publique sur le SDRIF-E. Pour le collectif "Vivons Bezons" PJ : 5 pages

VIVONS BEZONS

Le groupe des élus communistes, socialistes & républicains

CONTRIBUTION DU COLLECTIF VIVONS BEZONS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE SDRIF-E

présentée par les animateurs du collectif citoyen « Vivons Bezons » :

- Frédéric Faravel, conseiller municipal et communautaire Gauche Républicaine et Socialiste de Bezons
- Florelle Prio, ancienne première adjointe au Maire de Bezons
- Raymon Ayivi, ancien conseiller municipal délégué de Bezons
- Christian Leduey, secrétaire de la section Jacky Leser de Bezons du Parti Communiste Français

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) est un document stratégique pour l'aménagement et l'environnement francilien. Il définit, jusqu'en 2040, les orientations politiques et réglementaires en matière d'urbanisation, de logement, de préservation de l'environnement mais aussi de nouvelles infrastructures de transport. Il a donc une **double vocation : stratégique et prescriptive**.

Il est devenu **SDRIF-« E »** pour symboliser l'engagement environnemental qui le sous-tend, mais ces engagements sont insuffisants pour répondre à l'urgence climatique qui constitue aujourd'hui un impératif vital ce que, visiblement, ce document peine à traduire. Ainsi, le présent projet de Schéma fixe une trajectoire régionale de réduction de l'artificialisation de 20 % par décennie jusqu'en 2041. C'est un **objectif insuffisant pour enrayer le réchauffement climatique et l'effondrement du vivant**. Il ne s'agit plus simplement de « cadre de vie », de « préparer un avenir agréable pour nous et nos enfants », mais d'une urgence pour un monde vivable. De même, l'expression « une trajectoire de sobriété foncière adaptée aux enjeux franciliens » traduit l'impensé régional qui fait de la sobriété une variable d'ajustement alors qu'elle est devenue l'impératif premier. Pour ces raisons, nous reprendrons l'appellation standard « SDRIF » et non le faussement vert « SDRIF-E ».

NON À LA CASSE DU LOGEMENT ET DU LOGEMENT SOCIAL

L'Île-de-France continue de gagner des habitant.es. Pourtant, la construction de logements plafonne : seulement 49 500 logements supplémentaires par an, en moyenne, alors que l'objectif a été fixé à 70 000 logements par an par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. En plus de cela, le parc vieillissant, parfois insalubre et l'évolution de la composition des ménages augmentent le nombre de demandes de logement social enregistrées en Préfecture : 750 000 fin 2022 !

Au rythme actuel, il faudrait plus de 20 ans pour résorber le nombre de demandes de logement social ! Et probablement autant de temps pour résorber l'habitat insalubre et le mal logement.

Avec le projet de SDRIF-E proposé par la droite régionale, la production de logements sociaux pourrait s'effondrer, aggravant plus encore une pénurie historique de logements, inédite depuis l'appel de l'Abbé Pierre à l'hiver 1954, il y a bientôt 70 ans !

En effet, la droite propose le plafonnement du nombre de logements sociaux dans les communes d'Île-de-France comptant plus de 30% de logements sociaux PLAI/PLUS. Cette mesure aurait pour conséquence, selon les services de l'État, de réduire la production de logements de 21% ! On ne

peut pourtant pas dire que les gouvernements qui se succèdent depuis 2017 soient favorables au logement social et à l'accès à un coût abordables au logement décent des classes populaires et moyennes : c'est à quel point le projet de Mme Péresse est caricatural !

- La Région introduit une clause dite « anti-ghetto », reprise dans l'OR 60, qui, dans un objectif de mixité sociale, freine la production de logements sociaux dans les territoires comportant plus de 30 % de PLUS-PLAI. Son application littérale conduirait à réduire de 21 % la production sociale moyenne par rapport à la période 2018-2022. Une telle réduction serait une difficulté majeure. Si cette clause était maintenue, il conviendrait donc à tout le moins de relever le taux « seuil » à 40 % tous logements sociaux confondus, en y réintégrant, en contrepartie, l'objectif global de construction de 33 000 logements sociaux qui ne figure que dans le PAR.

Extrait de l'avis de l'Etat sur le projet de SDRIF-E

Il s'agit d'une mesure anti-sociale, anti-logement social, anti droit au logement pour toutes et tous.

50 communes franciliennes sont hors-la-loi SRU : à proximité de Bezons, dans la communauté d'agglomération St.-Germain-Boucles de Seine ou à proximité, les communes suivantes sont encore très éloignées de leurs obligations en matière de logement social : Montesson, Cormeilles-en-Parisis, Le Vésinet, Marly-le-Roi, Chatou, Croissy-sur-Seine, Maisons-Laffite, Mareil-Marly, Louveciennes ou encore L'Etang-La Ville. Avec la fameuse clause dite "anti-ghettos" on ne pourrait plus construire de logements sociaux à Bezons, alors que 2500 Bezonnais en attendent un. Par contre, le SDRIF-E ne propose aucune mesure permettant de faciliter la mise en application de la loi SRU et de construire plus de HLM dans les villes riches : Mme Péresse veut que ses amis ne soient pas gênés par plus modestes qu'eux, tout en empêchant les classes moyennes de se loger ailleurs. La clause "anti-ghettos" est avant tout est d'abord une clause pour préserver les "ghettos de riches" !

Nous proposons donc :

- Abrogation du dispositif « anti-ghetto »
- Relever l'objectif de construction de logements à 100 000 par an
- Faire respecter la loi SRU et aller au-delà en visant 30% de logements sociaux dans toutes les communes
- Encadrement des loyers à l'échelle de la région
- Captation d'une part des plus-values foncières et immobilières aux abords des nouvelles gares pour freiner la spéculation

Enfin, nous souhaitons une **approche plus volontariste en matière de transformation de l'immobilier déjà construit** (rénovation, transformation de bureaux et tertiaire) et de friches. Seule cette dimension permettra de concilier les injonctions contradictoires d'artificialisation des sols, de diminution de consommation des ressources, de production de gaz à effet de serre avec la mise en place d'une offre de logement réellement accessibles. Compte tenu du poids du secteur du BTP dans la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, le rythme de construction ex nihilo doit être réduit au profit de la rénovation mais aussi le développement du réemploi des matériaux, la réutilisation des déchets voire leur recyclage, dans le cadre de l'économie circulaire et de nouvelles filières à développer et soutenir.

LE SDRIF-E AGGRAVE LES INÉGALITÉS TERRITORIALES ET SOCIALES EN ÎLE-DE-FRANCE

Le projet de SDRIF-E ne s'attaque pas aux inégalités sociales et territoriales qui s'aggravent en Île-de-France. Aucune mesure n'est prise pour freiner la spéculation foncière et immobilière, responsable de l'éviction des classes moyennes et populaires toujours plus loin du cœur d'agglomération. La notion de rééquilibrage entre l'Est et l'Ouest de la Région disparaît complètement du schéma : il est même proposé de renforcer La Défense dont le développement empêche celui d'autres pôles d'emplois notamment en grande couronne !

Pire encore, ce SDRIF-E propose de renforcer les inégalités par la sanctuarisation des communes hors-la-loi SRU, l'aggravation de la crise du logement et l'abandon de territoires entiers à l'automobile, de plus en plus coûteuse pour les ménages, la collectivité et l'environnement. Contrairement au schéma directeur de 2013, il ne porte aucune ambition en matière de renforcement des services publics et des grands équipements sur le territoire francilien, un avis partagé par l'État...

◦ les grandes fractures territoriales et sociales restent insuffisamment traitées. Il conviendrait d'identifier les territoires en décrochage, et de regrouper/renforcer les principes permettant d'assurer leur rebond : amélioration de la desserte en transports collectifs, accompagnement de la transformation urbaine impulsée par la politique de la ville, promotion de la mixité sociale, résorption des carences en équipements et services, etc. L'approche destinée à réduire les grands déséquilibres habitat-emploi mériterait aussi d'être précisée.

Extrait de l'avis de l'État sur le projet de SDRIF-E

UN SDRIF QUI NE SE PRÉOCCUPE PAS DE LA TRANSCRIPTION PRATIQUE SUR LE TERRAIN

Il n'y a pas de moyens d'action engageant au regard des ambitions affichées par le SDRIF dans des domaines essentiels pour les objectifs. Ainsi, la **vive contestation du projet de Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH)** dans plusieurs intercommunalités. Ainsi, un avis défavorable virulent est inscrit, par exemple, a été voté le 14 mars 2024 contre ce projet de SRHH par communauté d'agglomération Saint-Germain Boucle de Seine/CASGBS (qui ne dispose toujours pas, par ailleurs, de PLHI). Cet ensemble pourrait induire un affaiblissement opérationnel d'ampleur de ce document. Nous demandons que soient mentionnés des engagements territoriaux.

Il en va également ainsi de la **lutte contre les pollutions, notamment de l'air**, pour laquelle il est renvoyé à un plan régional (PPA) (OR 136-137) alors qu'il serait possible et que nous attendons de la prescription par le SDRIF pour, par exemple, limiter le droit à construire le long de certaines voies rapides urbaines en fonction des pollutions induites, dans les zones de cumul des pollutions et nuisances etc. Alors que les tribunaux ont commencé à prononcer des condamnations de l'Etat et des collectivités pour inaction dans ces domaines, il n'est pas compréhensible que ce volet soit aussi pauvre alors que, par exemple, la CASGBS n'a pas inclus de volet Air dans son PCAET.

LA PROMESSE D'UNE « ÎLE-DE-FRANCE DES 20 MINUTES » : UN MENSONGE REGIONAL !

Le projet de SDRIF-E promet de mettre chaque Francilien.ne à moins de 20 minutes des « grands équipements ».

Lycées, universités, hôpitaux, transports en commun... qui vit en banlieue proche ou éloignée sait que cette promesse n'est pas et ne sera pas tenue ! La majorité régionale ne se donne même pas l'ambition d'y parvenir en ne proposant aucun nouveau

grand équipement. L'université publique la plus proche des Bezonnais du centre-ville, l'université Paris X de Nanterre, est à au moins 45 mn en transports en commun, mais on sait que Mme Péresse et ses amis ne font pas de différence entre enseignements public et privé : ils ont les moyens de payer, ils ne comprennent pas où est le problème puisque la fac Pasqua est juste à La Défense.

Avec la dégradation du réseau de transport en commun, la saturation des réseaux existants (nous le subissons avec le T2) et la saturation de nombreux axes routiers, le slogan « l'Île-de-France des 20 minutes de retard », à l'aller et au retour, semble plus adaptée au vécu des Franciliens.

Nous proposons donc :

Contribution du collectif Vivons Bezons à l'enquête publique sur le SDRIF-E

3/5

- Moratoire sur les fermetures de lits, de services et de centres hospitaliers, notamment à Argenteuil ;
- Soutien aux centres de santé avec du personnel régional contre les déserts médicaux
- Réouverture des gares par le retour de la présence humaine, du premier au dernier train
- Fin des agréments de bureaux à La Défense

PAS TRES ZEN, NI TRES ZAN MAIS BEAUCOUP DE ZIGZAGS

Dès l'engagement de la révision du SDRIF-E, l'exécutif régional a affiché l'objectif d'atteindre zéro émission nette (ZEN) et zéro artificialisation nette (ZAN). Mots d'ordre de la communication de la droite régionale depuis des mois, de premiers indices nous laissaient à penser que cette promesse ne serait pas tenue. En effet, alors que nous avons demandé un moratoire sur la consommation de terres agricoles en 2021, dans l'attente du nouveau schéma, cette demande avait été refusée.

A la lecture du projet de SDRIF-E, l'objectif de zéro artificialisation nette n'est pas tenu et il ne sera pas ni en 2030, ni en 2040. En effet, à défaut d'un moratoire depuis la mise en révision du SDRIF-E, les projets d'aménagement enclenchés se sont multipliés hypothéquant dès à présent toute atteinte de l'objectif ZAN pour la décennie. Par ailleurs, la définition très personnelle et très ample des « coups partis » par l'exécutif régional multiplie les possibilités d'urbanisation.

En l'absence d'arbitrages et de volontarisme politique sincère, la droite a déployé des subterfuges, nombre de zig-zag, pour tenter d'afficher le respect de zéro artificialisation des terres en 2040. Pour cela, la droite a fait le tri entre les projets, excluant certains, en gardant d'autres. Elle a par ailleurs isolé les projets de l'État et supprimé d'autres dont la ligne nouvelle Paris-Normandie, rien que ça !

Malgré ces artifices, les données fournies et l'avis de l'État confirment que le respect de l'objectif de réduire de 20% de la consommation des espaces naturels, forestiers et agricoles d'ici 2030 puis 20% supplémentaires entre 2030 et 2040 ne serait pas tenu.

L'État, bouc-émissaire tout trouvé d'une région qui se défousse

Pour dissimuler le non-respect de la promesse d'une région ZAN, l'exécutif régional choisit l'État comme bouc émissaire. Selon la droite régionale, l'État serait responsable de 25% de l'artificialisation des terres d'ici 2040. Il conviendrait donc d'exclure ces 25% du calcul global de l'objectif ZAN... ouvrant donc la porte à la consommation de plus de terres agricoles, d'espaces naturels et forestiers ! Quelle incohérence !

La réponse de l'État ne s'est pas fait attendre : dans un avis de 78 pages, l'État adresse un carton rouge à Valérie Pécresse. L'État lui demande de revoir sa copie de fond en comble : intégration des projets de l'État « oubliés », suppression de la clause « anti-ghetto », respect de la loi du 3 juin 2010, rappel de la loi SRU, interprétation ample des « coups partis » en matière d'aménagement... L'État reprend point par point les griefs de notre groupe, d'associations environnementales et de nombreuses collectivités !

POUR UNE ÎLE-DE-FRANCE VÉRITABLEMENT ZEN ET ZAN

Faire de la Seine et de ses affluents une personnalité juridique

Reconnaître à la Seine et ses affluents le statut de personnalité juridique permet d'en faire un sujet de droit, de rendre ses cours d'eau titulaire de droits supplémentaires d'information, de protection et de défense. Cela permettrait de simplifier l'information, la défense et la protection sur ses cours d'eau alors que le droit se sédimente depuis plusieurs siècles autour de l'usage des voies d'eau, de leurs berges et plus récemment sur la qualité de l'eau et de la protection des espèces végétales et animales.

Cette reconnaissance n'est en rien une fin en soi.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>C'est un outil juridique nouveau et universel à la portée symbolique incontestable. Elle repose sur plusieurs précédents internationaux dont la reconnaissance de personnalité juridique du fleuve Gange en Inde, de la rivière Magpie au Canada mais aussi d'espaces naturels plus vastes comme des réserves et parcs en Bolivie et Nouvelle-Zélande. Pour notre agglomération, structurée autour de la boucle de la Seine, ce serait un enjeu de protection majeure mais aussi une source de développement.</p> <p>Pour une Ecotaxe poids-lourds</p> <p>Depuis 2016, l'Assemblée régionale vote favorablement la mise en place d'une redevance kilométrique applicable aux camions en transit en Île-de-France. La Présidente de Région a, à plusieurs reprises, soutenu publiquement cette disposition.</p> <p>Cette mesure constituerait une ressource fiscale importante pour financer des mobilités alternatives au transport routier. Elle participerait à internaliser une partie des coûts externes du transport routier, très avantagé par rapport au rail ce qui constitue une véritable distorsion de concurrence.</p> <p>L'écotaxe poids lourds serait appliquée, dans un premier temps, aux véhicules de plus de 11 tonnes en transit en Île-de-France au regard de la saturation des rocade autoroutières et des émissions polluantes mesurées aux abords de ces axes routiers. Au regard des objectifs affichés par le SDRIF-E, il est indispensable que le Gouvernement et le Parlement accèdent à cette demande légitime et nécessaire.</p> <p>POUR UN SDRIF-E CONTROLE PAR LES CITOYENS ET FINANCE</p> <p>Rien ne serait plus hypocrite qu'un document de cette nature qui ne permettrait à moyen et long terme l'évaluation et le contrôle citoyens sur ses principales mesures. Rien ne serait plus hypocrite qu'un document qui n'envisage pas non plus le financements des projets à long terme, car cela reviendrait à nous condamner à recourir à la spéculation foncière et immobilière, au détriment des habitants et de leur accès à un logement et un cadre de vie de qualité. Nous listons ici toutes les mesures qui nous paraissent répondre à ces deux impératifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rendre public toutes les contributions à la concertation • Conseil citoyen de suivi des engagements du SDRIF-E • Mise en place de l'écotaxe poids-lourds • Captation de la plus-value foncière autour des gares et des grands investissements publics • Création d'une fiscalité spécifique au béton • Réinstauration de la CVAE pour le financement de la décarbonisation de l'Île-de-France • Moratoire sur la privatisation des transports publics • Pour un volet mobilités du Contrat de Plan Etat-Région d'au moins 10 milliards d'euros d'ici 2027

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7724			X											X	X		Mme Beatrice DALET de Saint-Gratien, a écrit : Retrait du projet du BIP et préservation des terres agricoles notamment à Gonesse La protection du climat impose de préserver les quelques espaces naturels encore disponibles en Ile-de-France. L'autonomie alimentaire impose de ne pas bétonner les quelques terres agricoles encore disponibles en Ile de France. La protection de la santé impose de limiter la pollution et d'encourager les mobilités douces et décarbonées en Ile de France. Le SDRIF E pour ENVIRONNEMENT se doit d'être à la hauteur des enjeux écologiques. Il ne faut donc pas prolonger le BIP. Il ne faut donc pas bétonner les Terres de Gonesse.
Mail 7725			X		X									X			Mme Caroline GUITTON de Crisenoy, a écrit : Projet de centre pénitentiaire sur les terres agricoles de Crisenoy Je tiens à exprimer mon mécontentement au sujet d'un projet de construction d'un centre pénitentiaire de 1000 places sur la commune de Crisenoy, commune rurale de 650 habitants. Ce projet IMPOSÉ par l'Etat ne va pas dans le sens des principes de préservation des terres agricoles : 24 hectares supprimés, fragilisation du rû d'Andy, qui alimente les bassins du château de Vaux le Vicomte, avec des conséquences néfastes sur la biodiversité et la pollution des cours d'eau. Il est à souligner également que le site choisi ne correspond pas aux critères relatifs à l'utilisation des transports pour le déplacement des détenus, leur famille, les employés...les tribunaux, hôpitaux, gares sont bien loin de notre village. Aucune alternative n'a été étudiée, alors qu'il y a des friches industrielles notamment celle du clos Saint Louis proche de Melun très bien desservie !Je vous demande donc de reconsidérer ce projet et d'explorer les alternatives plus conformes aux objectifs de préservation environnementale et agricole en accord avec les principes énoncés dans le SDRIF-e.
Mail 7726			X														Mme Catherine (Anonyme) de Beaumontois-en-Périgord, a écrit : Révision de ce SDRIF-E Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190, dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet génèrera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 7727					X									X			M. Jean-Yves MARSOUIN de Saint-Ouen-sur-Seine, a écrit : Halte aux métropolisations / plus de parcs et de squares à Saint-Ouen Arrêt des métropolisations, de Paris toujours plus de touristes, d'artificialisation-bétonnage des terres agricoles, de densification en petite couronne sans parcs, sans squares en proportion du nombre d'habitants comme à Saint-Ouen
Mail 7728			X														M. Arnaud DE BRUGIERE a écrit : OFFRE DE TRANSPORTS PUBLICS. Optimiser la fluidité des transports publics, après les JO, EN augmentant les fréquences selon les horaires, la nuit également, une offre de transports, pour un pays, prétendu, "développé" !!!Réengager des investissements, pour le rétablissement des tramways, en surface, à Paris, stupidement supprimés par Pompidou, en son temps, le Président de la "bagnole" !! la preuve, les autoberges...
Mail 7729							X										M. Laurent (Anonyme) de Claye-Souilly, a écrit : Opposition à l'objectif indiqué pour Claye-Souilly

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Le projet ne tient ni compte de l'augmentation importante récente de logements et donc d'habitants ni de la capacité à intégrer l'objectif sans dégrader fortement la qualité et la tranquillité de vie des habitants. La circulation automobile est déjà très difficile et souvent proche de la saturation sans réelle autre proposition alternative décente selon la destination. Préservons l'identité de nos villes.
Mail 7730				X													<p>Anonyme de Les Essarts-le-Roi, a écrit : Production de logements : revoir le déploiement d'objectifs uniformes ! L'OR 57 impose une augmentation du nombre de logements moyenne de 13 %, portée à 15 % dans les communes avec gare et les polarités des villes moyennes, petites villes et communes de l'espace rural. Cette injonction uniforme ne tient pas compte des besoins réels et risque de déstabiliser les petites villes et les bourgs ruraux qui seraient contraints de densifier en surélevant démesurément au centre Bourg ou de devoir générer de l'étalement urbain sur les terres vierges, naturelles, agricoles ou forestières environnantes. Même si l'effort de production de logements peut être encouragé partout où cela est possible, tout en priorisant la réhabilitation des logements anciens, il est nécessaire de le mener à la lumière des besoins locaux, notamment en matière d'emploi et de mobilité en tenant compte de la spécificité des communes. Nous rejoignons le CESER et la DRIEAT qui ont également attiré l'attention sur ce point en insistant sur une meilleure « territorialisation » dans la répartition des logements et l'établissement d'un mécanisme régional de suivi des équilibres habitat-emploi. Nous demandons de revoir l'OR 57 :Supprimer l'obligation d'augmentation uniformément du nombre de logements. Ajouter une nouvelle orientation réglementaire en introduisant des ratios de mixité entre habitat et activité [X m² de logement pour Y m² d'activités] avec un suivi annuel des équilibres habitat-emploi. <u>PJ : contribution de l'association APEL</u> Idem mail 7691</p>
Mail 7731			X	X													<p>Mme Gabriele CLAUDE de Soisy-sous-Montmorency, a écrit : BIP Bonjour, il faut garder la nature . Je suis contre le BIP, la destruction et la pollution.</p>
Mail 7732															X		<p>M. Patrick RAOULT de Villeneuve-Saint-Denis, a écrit : Cartographie des sols à dépolluer en Île-de-France Je souhaite savoir s'il existe une carte des sols à dépolluer en Île de France (friches industrielles, etc.).</p>
Mail 7733					X	X								X			<p>Mme Shirin (Anonyme) de Paris, a écrit : Opposition au projet de zone d'activité à Feucherolles Je me permets de vous écrire pour exprimer mon opposition au projet de zone d'activité à Feucherolles, tel que présenté dans le cadre du projet de SDRIF-E (Schéma Directeur de La Région Île-de-France Environnemental).J'ai récemment pris connaissance de ce projet, notamment de l'ajout prévu d'une pastille d'urbanisation de 28 hectares sur une zone agricole, et je tiens à vous faire part de mes préoccupations à ce sujet. En tant que citoyenne vivant en Île-de-France, je suis profondément inquiète des conséquences potentielles de ce projet sur notre environnement local. La préservation de nos terres agricoles et de notre patrimoine naturel est essentielle pour assurer la qualité de vie de nos communautés et pour préserver notre héritage pour les générations futures. Je vous exhorte donc à reconsidérer ce projet et à explorer des solutions alternatives qui respectent nos ressources naturelles et qui garantissent un développement durable pour notre région.</p>
Mail 7734			X														<p>M. David MAUGER, Président du groupe municipal Antony Terre Citoyenne et élu au Territoire Vallée Sud - Grand Paris, a écrit :</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Maintien et transformation de la ligne Orlyval en une ligne de desserte locale avec tarification courante <u>Deuxième contribution au nom du collectif Antony Terre Citoyenne</u> dans le cadre de l'enquête publique sur le SDRIF Nous souhaitons faire une observation sur la ligne Orlyval. L'arrivée de la ligne 14 à l'aéroport d'Orly ne doit pas conduire à sa suppression. Nous demandons que soient inscrits dans le SDRIF la pérennisation de la ligne Orlyval en une ligne de desserte locale, à tarification courante, avec la création de trois nouvelles stations à la gare Chemin d'Antony, à l'ancienne gare de Wissous et à la gare de Rungis La Fraternelle. Le dossier de l'enquête publique montre que les communes d'Antony, Wissous et Rungis, les territoires Vallée Sud Grand Paris et Grand Orly Seine Bièvre, la communauté Paris Saclay, les départements 91, 92 et 94 soutiennent tous ce projet. Ce scénario est aussi fermement soutenu par les associations d'usagers AUT / FNAUT Île-de-France et Plus de Trains, ainsi que par les deux associations plus spécifiques Orlyval Pour Tous et l'Association pour le Maintien et le Développement d'Orlyval, destinée à regrouper les acteurs locaux favorables au projet.
Mail 7735					X	X	X							X			Anonyme a écrit : Le nouveau SDRIF-E n'est pas à la hauteur des enjeux écologiques et sociaux actuels. A l'heure où sont discutées des questions stratégiques d'autonomies alimentaires, la destruction de terre agricoles dans des régions densément peuplées paraît une aberration. Les terres agricoles doivent être protégées et non rongées tel que le prévoit le SDRIF-E pour la constitution d'une ZAC (10ha +20ha demandés) Je me joins à toutes les observations et réserves présentées par l'Association Pour l'Environnement des Layes (APEL) ci-joint et espère que vous en tiendrez compte. <u>PJ : contribution de l'association APEL</u> Idem 7691
Mail 7736	X	X	X		X	X	X			X		X	X	X			<u>Mme Evelyne (Anonyme) de Montévrain, a écrit :</u> SDRIF-E- 2040 : observation enquête publique Nous vous prions de bien vouloir trouver en annexe le fichier PDF qui décline nos observations <u>PJ : 4 pages</u>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	des autoroutes, quelles conséquences auront cette décision si elle est transposée en droit Français (sur le réseau routier rond point, la réduction des gaz à effet de serre); Le ferroutage totalement absent
Mail 7737			X				X							X			<u>M. Thierry LALIGAND de Villiers-sur-Marne, a écrit :</u> Aberration du projet de prison à Noiseau Ce projet de projet de prison à Noiseau est une aberration écologique. Il devrait se réaliser sur des terres agricoles alors qu'aux alentours ils existent des friches industrielles suffisamment vastes pour y accueillir la prison. Sur Noiseau les infrastructures routières et transports en commun ne sont pas du tout adaptées à l'implantation de cette prison. La localisation de la prison, de sa zone de sécurité et de son parking à proximité d'une grande forêt aurait également impact destructeur sur la faune de cet espace qu'il faut préserver en région parisienne. Dernier point, plus personnel, l'implantation de cette prison à Noiseau signifierait très probablement la disparition de notre terrain d'aéromodélisme qui se retrouverait alors bien trop proche de la prison
Mail 7738			X														<u>Mme Charlotte CHRÉTIEN de Paris, a écrit :</u> Prolongement de la ligne 4 le prolongement de la ligne 4 serait super. Je gagnerais du temps et ça me permettrait d'accéder plus facilement aux puces et à ma famille
Mail 7739		X			X		X								X		<u>Mme Valérie LESSERTISSEUR de Aubervilliers, a écrit :</u> La solution de la forêt de Pierrelaye-Maubuisson la vente de 7ha du Parc Georges-Valbon à 70 euros du m2 à la spéculation immobilière+ la suppression de multiples squares et jardins + https://reporterre.net/Les-JO-2024-a-Paris-une-catastrophe-ecologique-en-Seine-Saint-Denis / Les JO étant un accélérateur du Grand Paris le déséquilibre entre habitat environnement ? Le NON RESPECT des préconisations de l'OMS / 10 m2 d'espace vert par habitant en cœur d'agglomération L'exode urbain pendant la crise sanitaire a montré à quel point les Franciliennes se sentent éloignées de la nature. Pourtant, l'Île-de-France n'est pas qu'une suite de routes et de bâtiments, de béton et d'acier. Traversée par de nombreux cours d'eau, dotée de forêts, de prairies et de champs, 75% de notre région n'est pas urbanisée. Malheureusement, les espaces naturels sont mal répartis au sein du territoire. la Cour des Comptes alertait sur le fait qu'au moins 193 communes, dont 80 au sein du Grand Paris, connaissaient une situation de carence en offre d'espaces verts publics de proximité. Lancer une grande politique de végétalisation de la Région et non se satisfaire de compenser toutes les suppressions de sols en terre et d'arbres par la sur densification urbaine en créant une forêt effective compensatrice en 2050 et ne presque rien faire en cœur d'agglomération. Pourtant, ces îlots de fraîcheurs permettent de lutter contre les grands épisodes de canicule qui se multiplient et limitent les épisodes d'inondations et de sécheresses. Chaque année, il y a entre 10 000 et 20 000 morts prématurées du fait de la pollution. La forte densité et l'absence de végétaux sont en cause, conséquence de politiques d'aménagement prédatrices, basée sur le béton et le profit à court terme. Refuser de vivre dans un monde privé du chant des oiseaux, de la grandeur de nos forêts, de la fraîcheur et de la beauté des plantes. la nature doit être présente partout et accessible à tou-te-s.L'exemple d'Aubervilliers malgré ce rapport de l'observatoire de la santé, + de béton + d'habitants et abaissement du m2 d'espaces verts / habitant UNE VILLE en ASPHYXIE.
Mail 7740																	<u>M. Frédéric FARAVEL, Conseiller municipal et communautaire de Bezons, a écrit :</u> contribution du collectif citoyen "Vivons Bezons"

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Je vous prie de bien vouloir trouver ci-jointe au format PDF la contribution de notre collectif citoyen bezonnais à l'enquête publique sur le SDRIF-E. pour le collectif "Vivons Bezons", <u>PJ : contribution du collectif "Vivons Bezons"</u> Idem 7723
Mail 7741																X	<u>M. Mickaël VINCENT de Drancy, a écrit :</u> Vote OUI pour le nouveau métro à DRANCY ligne 7 Je vote OUI pour la fabrication du métropolitain de la RATP sur la ligne 7 sur la commune de Drancy vers la Mairie de DRANCY
Mail 7742					X	X	X										<u>M. Laurent FLEURY de Ablon-sur-Seine, a écrit :</u> Contre ce projet Je vis depuis plus de 5 ans à Ablon et pratique l'aviron au club Nautique d'Ablon qui se situe en face du projet d'implantation du port Haropa sur la commune de Vigneux. Déjà soumis aux nuisances sonores lié à la présence de l'aéroport la pratique de l'aviron sur la Seine, malgré la forte densité urbaine, est une véritable chance d'évoluer dans une zone naturelle préservée. au delà de ces éléments très personnels voici les différentes raisons qui font que je suis avec ma famille, mes amis, une partie des ablonais et ablonaises contre l'implantation de ce port dans cette zone actuellement préservée. Nous apprécions dans cet environnement où la nature est préservée et où les cultures évoluent au fil de l'eau et notamment dans la darse alimentant la fosse Montalbot, c'est un sanctuaire de la nature se développant seul, sans intervention de l'homme et un lieu de reproduction avec des frayères adaptées aux différentes espèces de la Seine. La berge coté Vigneux sur Seine n'est pas aménagée, elle est recouverte de nature avec des plages en sable ce qui attire de la biodiversité où selon les saisons nous observons des hérons cendrés, des canards, des grues, des oies bernaches venant se nourrir et se cacher dans la végétation des berges. Les plages accueillent aussi l'été des gens venant se rafraîchir, notamment dans la zone proche de l'usine des eau (à l'aval du projet) là où il existait une ancienne baignade. L'organisme VNF souhaite développer l'usage de la voie d'eau pour la pratique d'activités nautiques vers le grand public et vient de publier un document d'orientation avec le CNOSEF pour développer ces activités. Les péniches utilisent prioritairement l'écluse de Vigneux et lorsqu'elles sortent de l'écluse elles ne peuvent pas voir ce qui se passe après la courbe, c'est dans cette zone qu'est prévu la sortie du port et il y a un risque d'accident fort entre les péniches descendantes et celles sortant du port, de plus les mouvements supplémentaires de péniches vont créer des dangers supplémentaires à nos pratiquants dans une zone déjà complexe à gérer pour nous ou les bateliers. Nous sommes bien conscients de l'intérêt écologique du transport fluvial et nous ne sommes pas contre son développement mais l'implantation d'un port dans cette zone préservée est une pure ineptie à l'heure où nous nous devons de sauvegarder les espaces naturels tandis que d'autres infrastructures portuaires comme Corbeil ou Evry sont à l'heure actuelle sous- utilisées.
Mail 7743		X				X											<u>M. Jean-François SIRET de Ablis, a écrit :</u> Repositionnement et Possibilités de développement de la commune d'Ablis Veuillez trouver en pièce-jointe deux courriers de la Commune d'Ablis et de la Communauté d'Agglomération Rambouillet Territoires relatifs aux observations sur le SDRIF-e pour assurer le développement harmonieux et conforme aux attentes légales de la commune d'Ablis. La contribution propose ainsi : - Le repositionnement de la pastille et demi-pastille tel que figuré sur les cartes- L'ajout d'une demi-pastille complémentaire pour le développement des équipements publics et des habitations, en lien avec l'application de la politique SRU en secteur rural. <u>PJ : 5 pages</u>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Commissaires enquêteurs,</p> <p>L'avis des communes et intercommunalités, en tant que relais indispensable de la mise en œuvre des prescriptions du SDRIF-e, est capital. Aussi je souhaite formuler pour la commune d'Ablis des recommandations et observations au projet de SDRIF-e de la Région Ile-de-France, notamment regardant le territoire communal, afin que vous puissiez y apporter les modifications nécessaires.</p> <p>1/ Pour une relocalisation de la demi-pastille et de la pastille d'extension de la zone d'activités Ablis Nord II</p> <p>Le projet de SDRIF-E fait apparaître à Ablis une pastille correspondant à 25 hectares de consommation d'espace à l'endroit de la zone d'activités économiques ABLIS NORD II déjà réalisée (plateforme Lidl), ainsi qu'une demi-pastille complémentaire correspondant à la possibilité d'extension de cette zone en lien avec la politique de Rambouillet Territoires telle que formulée dans le courrier joint à cette lettre.</p> <p>Nos réflexions communales, à l'occasion de la révision du Plan Local d'Urbanisme (projet arrêté en janvier 2024), ainsi que les réflexions relatives à la révision du SCoT à l'échelle de Rambouillet Territoires nous conduisent à positionner cette demi-pastille dans le prolongement de la zone d'activités Ablis Nord II. Il convient donc de repositionner cette pastille dans les Cartes n°1 et n°2 du projet de SDRIF-e. En effet, compte tenu des enjeux agricoles et de desserte, nous ne pouvons pas concrétiser un aménagement de ZAE dans le prolongement de la zone d'activités Ablis Ouest tel qu'apparaissant dans les documents soumis à l'enquête public.</p> <p>De même, la pastille de 25 hectares mériterait d'être légèrement déplacée pour correspondre véritablement avec la localisation de l'emprise « Lidl » à laquelle elle correspond.</p> <p>Le schéma ci-contre indique la modification souhaitable pour repositionner sur les cartes n°1 et n°2 à la fois la pastille pleine et la demi-pastille.</p>

Ajout d'une demi-pastille de 10 hectares pour les besoins résidentiels et d'équipements



Je vous remercie, Madame la Présidente, Madame Monsieur le Commissaire Enquêteur, de bien vouloir porter auprès du Conseil Régional ces éléments qui sont aussi bien structurants pour notre commune, pour la cohérence du développement communautaire que pour la vitalité de notre Grande couronne et le dynamisme francilien.

Restant à votre disposition pour préciser, augmenter ou appuyer de quelque manière que ce soit cet argumentaire.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, Madame Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes sentiments les meilleurs,

Jean-François SIRET

Maire



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>2/ L'inscription d'une pastille en prévision du développement résidentiel d'Ablis Cette volonté reflète la priorisation des zones d'extension dans le document régional.</p> <p>Le SDRIF-e positionne Ablis comme polarité contribuant au maillage territorial du territoire francilien, et en particulier pour l'apport des services courants et de proximité auprès de la population de grande couronne. A ce titre, la commune d'Ablis doit répondre aux besoins spécifiques à notre polarité, en particulier liés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A l'apport d'une réponse aux obligations SRU (à laquelle la commune est soumise pour la première année en 2024) qui implique l'ouverture de nouvelles zones à construire à l'intérieur du tissu existant mais aussi en extension, compte tenu du besoin (de l'ordre de 280 logements), dont un tiers seulement peuvent être envisagés sans extension urbaine, selon le projet de PLU révisé. En particulier, plusieurs parcelles sont visées à l'intérieur du front urbain inscrit dans le PADD du PLU, au nord de la commune (secteur de la Grosse Pierre), à l'ouest (secteur de l'Oreille) et à l'est (secteur des Champarts). - A l'apport d'une réponse adaptée en termes d'équipements publics. La désignation d'une commune polarité va au-delà d'un affichage politique ; elle attribue à la commune un rôle central dans l'organisation des équipements publics de proximité, qui nécessitent, eux-aussi des surfaces d'extension possible. En l'occurrence, la commune a également été désignée « Petite Ville de Demain » par le gouvernement et nourrit à ce titre plusieurs projets de court / moyen terme, notamment la potentielle reconstruction des écoles ou d'un collège sur un terrain communal au sud du bourg. <p>Aussi, nous vous prions de bien vouloir donner à la commune les moyens liés aux ambitions qui lui sont attribuées par l'Etat et par son positionnement comme polarité au SDRIF-e. Il faut rappeler ici que les potentiels non cartographiés du SDRIF-e attribués à la commune d'Ablis ne suffisent pas à couvrir ces besoins, notamment pour y intégrer, dans le dessin d'urbanisme des futurs quartiers en extension, les franges de transition entre espace agricole et espace urbain. En effet, la rupture entre les deux doit être soigneusement travaillée pour limiter les impacts paysagers (dans un contexte de plaine très affirmé) par des jeux de talutages, de plantations et de gestion extensive des eaux pluviales qui nécessitent également d'être intégrées aux zones à urbaniser.</p> <p>En conclusion, je vous saurai gré de bien vouloir inscrire une possibilité supplémentaire d'extension d'une demi-pastille de 10 hectares, localisée à l'intérieur de la déviation d'Ablis, tel que présentée ci-contre. Cette demi-pastille est à reporter sur la carte n°1 et la carte n°2, ainsi que sur les documents écrits.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>et avec une conception des bassins de vie, ou chaque personne pourrait retrouver les services publics et les services à la personne qui permet de vivre dans des conditions à dimension humaine. La région parisienne doit être déconcentrée de sa population et permettre à ses habitants de trouver en province à la fois un lieu de travail et un emploi et un lieu de vie accessible pour tout le monde avec l'ensemble des services publics et l'accès au service sanitaire et aux besoins sociaux.</p> <p>Il faut repenser l'urbanisation, en favorisant des bassins d'emploi, des bassins de vie, qui donnent accès, et à l'emploi, et à la possibilité de vivre dans un cadre de vie équilibré et à dimension humaine. Il est nécessaire de réfléchir au seuil d'urbanisation par bassin de vie. Il faut réfléchir à la réimplantation de service public, de service de santé, d'accessibilité à des loisirs, à des centres de connaissances, permettant à la population de s'épanouir dans l'équilibre. Il faut recréer et étendre les emplois présents et fonctionnels qui soit au service de l'ensemble de la population, il faut une réhumanisation des relations interpersonnelles par une extension de la présence humaine dans les différents services et emplois.</p> <p>Le "tout dématérialisé" et en passant par l'intermédiaire de l'informatique à ses propres limites, car tout le monde n'est pas en capacité de se servir du matériel informatique ou de connaître les informations et les droits auxquels il peut prétendre. C'est par la présence humaine que nous pouvons redonner une dimension humaine aux relations que nous avons entre nous. L'informatique nous oblige à rentrer dans des cases ou être formaté suivant des critères bien définis, toute personne qui ne rentre pas dans une case est donc écartée ou rejetée. Pour ne pas dire marginalisés. Il faut définir un équilibre entre une urbanisation permettant de loger la population et en même temps de créer des espaces verts qui soit accessible à la population et leur permettre de respirer psychologiquement et physiquement.</p> <p>Il faut réfléchir à des zones boisées qui permettent à la fois d'adoucir le climat l'été mais aussi de rendre la vie en ville supportable en permettant une baisse de la température dans les villes. Il s'agit d'ouvrir nos villes à la vision étendue, qui porte loin, et non pas de continuer à faire des rues ou des avenues qui ressemblent plus à des canyons ou la seule ligne d'horizon ce sont les toits des immeubles. Il faut une aération visuelle et physique de l'habitation dans nos villes. Trop de nos rues, de nos avenues, de nos allées, sont sans arbre, avec un sol bitumé sur toute la largeur du trottoir. Laisser des bandes herbeuses partie intégrante du trottoir permet de créer un espace vert et la possibilité de planter des arbres et en même temps permettre à la pluie de pénétrer dans le sol. Évitant des ruissellements catastrophiques. Réfléchir à des trottoirs permettant l'absorption de la pluie sur le lieu de passage des piétons. Les revêtements innovants existent et permettent le confort de marche sur une surface dure sans empêcher l'eau de pénétrer dans le sol. Il faut démultiplier la plantation d'arbres, d'arbustes, de haies, d'espace herbe partout où cela est possible, ce qui pourrait permettre de baisser la température l'été et de garder une humidité au sol. Il faut favoriser les grands espaces de type prairie avec une politique de tonte intelligente. Augmenter la couverture végétale par des arbres, par des arbustes permet d'amener un confort visuel et psychologique aux habitants et permet à l'ensemble de la flore et de la faune de pouvoir y résider. Il faut réfléchir à réduire l'artificialisation des zones d'habitat afin d'accroître la perméabilité des sols.</p> <p>Il faut réfléchir en termes de rénovation urbaine avec de l'ancien et ne pas reconstruire de nouveaux immeubles sur de nouveaux emplacements qui vont densifier la zone de vie. Il faut réfléchir aux constructions en termes de rénovation thermique pour mettre fin au passoire thermique et permettre aux immeubles de pouvoir être étanche aux grandes chaleurs. Plus il fait chaud, plus la population souhaite se rafraîchir, pour cela elle fait appel à des systèmes mécaniques et électriques consommateurs d'énergie et donc accroissent encore plus le phénomène d'augmentation de température. Les zones agricoles doivent rester agricoles, les limites actuelles entre la ville</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	discontinue et les zones de production agricole doivent être figés. Ces conditions doivent être prises en compte dans les plans d'urbanisme des villes. Nous devons mettre fin à l'étalement urbain. Le renouvellement urbain doit se faire sur de l'existant aujourd'hui, qu'il soit rénové ou reconstruit, mais sans de nouvelles constructions supplémentaires qui aggravent le cadre de vie. Les bassins de vie doivent être reliés entre eux par des services publics de transport, remise à niveau efficace et répondant aux besoins de la population. Il faut un réaménagement de notre territoire cohérent et à dimension humaine, les investissements doivent être engagés dans les transports en commun urbains et ferroviaires et y compris les transports du quotidien, réhumaniser l'accueil dans les gares, en cohérence avec les aménagements du territoire. Il faut contrôler et maîtriser l'urbanisation autour des gares pour empêcher tout phénomène de spéculation rendant inaccessible le logement de proximité avec les transports. Les déplacements travail domicile doivent être repensés, l'espace et le temps entre les deux doivent être réduit le plus possible, ce qui nécessite de répartir sur l'ensemble de la région les entreprises et les emplois. Il faut favoriser la possibilité pour les habitants d'avoir une mobilité d'habitat avec la possibilité d'habiter proche de son lieu de travail. Et en même temps créer les conditions pour l'accès aux biens sociaux et aux services de proximité et aux services publics. Il nous faut aussi repenser à notre manière de consommer, trop de matière sont refabriqués, alors qu'une démarche de réparation, d'entretien, de remise à niveau pourrait limiter le gaspillage de matière et une surconsommation de biens de consommation, ce qui crée des déchets supplémentaires avec tout le problème qui est posé de cette élimination et au recyclage de ces matières. Il faut repenser les villes en termes d'espace humain. C'est l'humain qui doit être au cœur des villes et des bassins de vie. Et non vassalisé par les choix économiques et politiques.
Mail 7745		X	X	X	X	X	X		X	X			X	X		X	<u>M. Lionel (Anonyme) de Montreuil, a écrit :</u> Du bon sens Réhabilitation de tous les bâtiments inutilisés, inhabités et non continuer à construire du neuf sur des terres cultivables, et non supprimer des terres perméables, et non construire grand et haut dans des zones déjà trop denses. Favoriser l'offre et l'accès au logement social partout de manière équilibrée et contraignante en particulier à l'ouest chez les riches qui nous dirigent, accompagnée d'une politique de réimplantation d'une petite industrie vertueuse de proximité qui fabriquerait des produits réparables sur place et moins dépendants de l'énergie. Plus de recyclage des déchets. Un développement des transports de proximité en lien avec les vrais besoins des habitants et non en fonction d'une attractivité internationale dont tout le monde se fout dans la vraie vie. De cette manière limiter les besoins de déplacements. Utiliser plus l'eau comme moyen de transport, le ferroviaire aussi comme substitution au poids lourd et à l'aérien. Prévoir beaucoup de structures hospitalières publiques avec des emplois attractifs, plus d'écoles publiques idem, tout cela réparti intelligemment. Favoriser et développer une industrie locale et une filière liée à la rénovation énergétique de l'existant avec des dispositifs qui permettent à tous de se payer les travaux, voire de les faire à travers des emplois locaux et s'y retrouver financièrement . Les nouvelles mobilités ne doivent pas punir les vieux, les handicapés, les artisans les entreprises , en leur compliquant ou interdisant l'accès aux zones denses. Des parkings gratuits des places dans les immeubles sont obligatoires (elles peuvent servir aux voisins du quartier si on n'a plus de voiture).Je déplore un manque total de communication sur le SDRIFe, qui me paraît volontaire pour que ça passe comme une lettre à la poste dans notre dos. Personne ou presque n'est au courant sur les 12 millions d'habitants concernés. C'est un comble, c'est lamentable, comme ces JO qui engendrent des choix hors sol qui font une poignée d'heureux et une majorité de mécontents.
Mail 7746																	<u>M. Yoann RISPAL, Directeur de Cabinet Groupe Gauche Communiste, Ecologiste et Citoyenne Conseil régional d'Ile-de-France, a écrit :</u>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<u>PJ : Contribution des élus du groupe La Gauche Communiste, Ecologiste et Citoyenne du Conseil régional d'Ile-de-France à l'enquête publique.</u> Idem 7650
Mail 7747		X				X	X										<u>Mme Marianne NIEMANN de Ozoir-la-Ferrière, a écrit :</u> SDRIF-E, CONTRE LE PROJET DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LES PORTES BRIARDES ET DE LA COMMUNE D'OZOIR Le projet de changer le SDRIF-E porté par la Communauté de Communes des Portes Briardes pour la commune d'Ozoir la Ferrière propose de réaliser 1500 logements et une zone industrielle sur des terres agricoles séculaires cultivées sans interruption. Il ne justifie pas les dommages qu'il entrainerait pour les milliers de personnes d'Ozoir, Lésigny et Férolles qui utilisent déjà la route Départementale 354 sans autre solution. Cette unique voie est déjà surchargée et bouchée de longues heures matin et soir. Ajouter 5000 résidents et des véhicules industriels serait une dégradation terrible des conditions de vie de toutes ces personnes.
Mail 7748			X	X	X			X	X						X		<u>M. Frédéric FAREVEL, Conseiller municipal et communautaire de Bezons, a écrit :</u> contribution du groupe "Alliance Citoyenne, Ecologiste & Solidaire" du conseil communautaire de la CA Saint-Germain/Boucle de Seine Je vous prie de bien vouloir trouver ci-jointe au format PDF la contribution de notre groupe du conseil communautaire de la CA Saint-Germain/Boucle de Seine à l'enquête publique sur le SDRIF-E. pour le groupe ACES du conseil communautaire de la communauté d'agglomération Saint-Germain / Boucle de Seine <u>PJ : 8 pages</u> Contribution du groupe « Alliance citoyenne, écologiste & solidaire »



Les conseillers communautaires d'opposition
Communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine
Groupe « Alliance citoyenne, écologique et solidaire » 2020-2026

- Isabelle AMAGLIO-TERISSE
- Dumar CAMARA
- Frédéric FARAVEL
- Guillaume FIAULT
- Jocelyn JEAN-BAPTISTE
- José TOMAS

Le conseiller communautaire d'opposition 2020-2022

- François-Charles CUISIGNIEZ

La conseillère communautaire d'opposition 2014-2020

- Monika BELALA

contact@ca-sgb-s-aces.fr

Le 16 mars 2024

Contribution à l'enquête publique Projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) est un document stratégique pour l'aménagement et l'environnement francilien. Il définit, jusqu'en 2040, les orientations politiques et réglementaires en matière d'urbanisation, de logement, de préservation de l'environnement mais aussi de nouvelles infrastructures de transport. Il a donc une **double vocation : stratégique et prescriptive**.

Il est **devenu SDRIF-« E »** pour symboliser l'engagement environnemental qui le sous-tend, mais ces engagements sont insuffisants pour répondre à l'urgence climatique qui constitue aujourd'hui un impératif vital ce que, visiblement, ce document peine à traduire. Ainsi, le présent projet de Schéma fixe une trajectoire régionale de réduction de l'artificialisation de 20 % par décennie jusqu'en 2041. C'est un **objectif insuffisant pour enrayer le réchauffement climatique et l'effondrement du vivant**. Il ne s'agit plus simplement de « cadre de vie », de « préparer un avenir agréable pour nous et nos enfants », mais d'une urgence pour un monde vivable. De même, l'expression « une trajectoire de sobriété foncière adaptée aux enjeux franciliens » traduit l'impensé régional qui fait de la sobriété une variable d'ajustement alors qu'elle est devenue l'impératif premier. Pour ces raisons, nous reprendrons l'appellation standard « SDRIF » et non le faussement vert « SDRIF-E ».

La présente contribution ne vise pas à embrasser l'ensemble des dimensions et des axes ce que le court délai de 6 semaines de cette enquête publique ne permet pas. Elle pointe simplement les sujets les plus saillants qui préoccupent notre groupe d'élus « Alliance citoyenne, écologiste et solidaire » de la communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine (78/95), à savoir :

1. **Un équilibre des constructions de logement insuffisant sur le plan social et territorial avec la clause anti-ghettos et le concept trop flou de « logements abordables »**
2. **Un report de nombreux volets, dont le logement, sur les outils de planification infra-régionaux qui pose la question de l'effectivité de la mise des ambitions de ce projet de SDRIF**
3. **La promesse d'une « Île-de-France des 20 minutes » : un mensonge régional**
4. **Un doute sérieux sur l'atteinte des objectifs de non-artificialisation nette des sols et de réduction par deux de la consommation d'énergie**
5. **Le sort particulier de la Plaine maraîchère de Montesson, de sa vocation agricole**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>6. Prévenir tout appel d'air à l'usage de la voiture dans la Boucle de Seine</p> <p>7. Des engagements plus forts en termes de développement des transports collectifs, notamment pour le prolongement du tram 11 sur notre intercommunalité.</p> <p>8. Pour un SDRIF contrôlé par les citoyen(ne)s et financé</p> <p>Ces différents points constituent autant de préoccupations fortes de notre groupe alors que le diagnostic posé offre des leviers concrets pour résorber des vulnérabilités de notre territoire et pour une vision renouvelée de son avenir à l'image de l'approche volontariste de la renaturation, de la sanctuarisation de la ceinture verte ou de sites d'intérêt régional.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Pour ces raisons, ce nouveau SDRIF nous semble offrir une vision équilibrée et nettement insuffisante au regard des enjeux, notamment d'urbanisation et de transition écologique de notre territoire. Ainsi, le concept de cadre de vie semble prendre le pas sur les autres considérations, notamment le volet inégalité sociale/territoriale et sanitaire alors que les plus fragiles et les plus pauvres sont les plus exposés au risque sanitaire résultant de pollutions diverses. On aurait, par exemple, pu imaginer une clause interdisant (ou réduisant substantiellement) les possibilités de construction dans les territoires cumulant pollutions/nuisances. fluvial etc.</p> </div> <p>1. <u>Un équilibre des constructions de logement insuffisant sur le plan social et territorial avec la clause anti-ghettos et le concept trop flou de « logements abordables »</u></p> <p>S'il est satisfaisant de relever que le projet maintient et confirme l'objectif de 70 000 nouveaux logements par an, inclut un volet de rénovation substantiel (mais encore insuffisant), la répartition spatiale et sociale de ces logements constitue un point noir.</p> <p>Socialement, la clause anti-ghetto des 30% (OR 59) est inacceptable, dogmatique, contre-productive et stigmatisante. Nous en demandons le retrait.</p> <p>Nous le demandons d'autant plus qu'elle se conjuguera avec d'autres dispositions (30% de pleine terre) qui permettraient à des villes carencées SRU de s'exonérer de leurs obligations de nouveaux logements sociaux. Or, comme l'effort constructif privilégie la couronne, la combinaison de ces différentes dispositions aboutirait à une surconcentration des nouveaux (ex nihilo/rénovés) dans les mêmes zones, donc de fait un renforcement des effets ségrégatifs et des vulnérabilités territoriales. Nous demandons donc la révision de cet ensemble pour des mesures clarifiant les attendus au regard de la loi SRU, y compris des villes carencées. En effet, dans la communauté d'agglomération Saint-Germain-Boucles de Seine ou à proximité, de nombreuses communes sont encore très éloignées de leurs obligations en matière de logement social : Montesson, Cormeilles-en-Parisis, Le Vésinet,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p><i>Marly-le-Roi, Chatou, Croissy-sur-Seine, Maisons-Laffitte, Moreil-Marly, Louveciennes ou encore L'Etang-La Ville</i> aggravant les tensions et les inégalités</p> <p>A cela s'ajoute le fait que les obligations réglementaires (OR) n'abordent le logement social qu'avec le terme flou d'« abordable » qui ne correspond aux définitions du logement social (concept figurant pourtant dans le PAR, qui mentionne bien 33 000 LLS/an). Nous demandons de reprendre la terminologie habituelle et qu'il soit fait toute clarté sur les engagements associés.</p> <p>Plus encore, le projet de SDRIF transfère les nécessaires déclinaisons territoriales sur d'autres documents à visée planificatrice, notamment le SRHH (Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement) pour les sous-objectifs en matière de construction/rénovation de logement, de densification de l'habitat etc. Les OR concernées (57 à 60 / 77) sont peu, voire pas du tout, prescriptives et ne prévoient aucune articulation contraignante avec ces autres outils de planification pour s'assurer de l'atteinte des objectifs fixés par le SDRIF. Nous demandons à ce que le SDRIF reprenne des éléments prescriptifs.</p> <p>Nous proposons donc que les mesures suivantes soient intégrées au document final :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faire respecter la loi SRU et aller au-delà en visant 30% de logements sociaux dans toutes les communes, • Encadrer les loyers à l'échelle de la région, • Récupérer une part des plus-values foncières et immobilières aux abords des nouvelles gares du Métro du Grand Paris pour freiner la spéculation. <p>Enfin, nous souhaitons une approche plus volontariste en matière de transformation de l'immobilier déjà construit (rénovation, transformation de bureaux et tertiaire) et de friches. Seule cette dimension permettra de concilier les injonctions contradictoires d'artificialisation des sols, de diminution de consommation des ressources, de production de GES avec la mise en place d'une offre de logement réellement accessibles. Compte tenu du poids du secteur du BTP dans la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, le rythme de construction ex nihilo doit être réduit au profit de la rénovation mais aussi le développement du réemploi des matériaux, la réutilisation des déchets voire leur recyclage, dans le cadre de l'économie circulaire et de nouvelles filières à développer et soutenir.</p> <p>2. Un report de nombreux volets, dont le logement, sur les outils de planification infra-régionaux qui pose la question de l'effectivité de la planification territoriale localement pour mettre en œuvre les ambitions de ce projet de SDRIF</p> <p>Il n'y a pas de moyens d'action engageant au regard des ambitions affichées par le SDRIF dans des domaines essentiels pour les objectifs. Ainsi, la vive contestation du projet de SRHH dans plusieurs</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>intercommunalités. Ainsi, un avis défavorable virulent est inscrit, par exemple, a été voté le 14 mars 2024 contre ce projet de SRHH par communauté d'agglomération Saint-Germain Boucle de Seine/CASGBS (qui ne dispose toujours pas, par ailleurs, de PLH). Cet ensemble pourrait induire un affaiblissement opérationnel d'ampleur de ce document. Nous demandons que soient mentionnés des engagements territoriaux.</p> <p>De même, l'objectif central « consommation d'espace » du SDRIF est de fait transféré aux PLU et SCOT dans les OR (58) alors que la cartographie sur ce sujet du diagnostic montre une couverture très incomplète de la région sur ces outils locaux de planification (notre intercommunalité se refuse ainsi à tout SCOT ou PLU).</p> <p>Il en va également ainsi de la lutte contre les pollutions, notamment de l'air, pour laquelle il est renvoyé à un plan régional (PPA) (OR 136-137) alors qu'il serait possible et que nous attendons de la prescription par le SDRIF pour, par exemple, limiter le droit à construire le long de certaines voies rapides urbaines en fonction des pollutions induites, dans les zones de cumul des pollutions et nuisances etc. Alors que les tribunaux ont commencé à prononcer des condamnations de l'Etat et des collectivités pour inaction dans ces domaines, il n'est pas compréhensible que ce volet soit aussi pauvre alors que, par exemple, la CASGBS n'a pas inclus de volet Air dans son PCAET. Nous demandons l'intégration d'éléments prescriptifs, à intégrer en tant que tels dans les SCOT et PLU, PLU en particulier.</p> <p>Pour lutter contre la pollution et financer une politique écologique ambitieuse, nous avons besoin d'un Ecotaxe poids-lourds. Depuis 2016, l'Assemblée régionale vote favorablement la mise en place d'une redevance kilométrique applicable aux camions en transit en Île-de-France. La Présidente de Région a, à plusieurs reprises, soutenu publiquement cette disposition. Cette mesure constituerait une ressource fiscale importante pour financer des mobilités alternatives au transport routier. Elle participerait à internaliser une partie des coûts externes du transport routier, très avantagé par rapport au rail ce qui constitue une véritable distorsion de concurrence. L'écotaxe poids lourds serait appliquée, dans un premier temps, aux véhicules de plus de 11 tonnes en transit en Île-de-France au regard de la saturation des rocadés autoroutières et des émissions polluantes mesurées aux abords de ces axes routiers. Vis-à-vis des objectifs affichés par le SDRIF, il est indispensable que le Gouvernement et le Parlement accèdent à cette demande légitime et nécessaire.</p> <p>S'agissant du bruit (OR 70-71), nous regrettons le même défaut de volontarisme avec des orientations insuffisamment prescriptives puisque la trame blanche (OR 10) « peut » simplement être mise en place alors que les enjeux sanitaires associés au bruit commanderait une approche impérative, a fortiori compte tenu de l'immobilisme de nombreuses intercommunalités qui a parfois conduit les Préfets à élaborer des documents de substitution (cf. plusieurs PPBE, dont celui de la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>CASGBS, dans les Yvelines). Nous demandons l'inclusion d'un volet prescriptif de prévention et de lutte contre les nuisances sonores.</p> <p>3. La promesse d'une « Île-de-France des 20 minutes » : un mensonge régional</p> <p>Le projet de SDRIF promet de mettre chaque Francilien.ne à moins de 20 minutes des « grands équipements ».</p> <p>Lycées, universités, hôpitaux, transports en commun... qui vit en banlieue proche ou éloignée sait que cette promesse n'est pas et ne sera pas tenue ! La majorité régionale ne se donne même pas l'ambition d'y parvenir en ne proposant aucun nouveau grand équipement.</p> <p>Avec la dégradation du réseau de transport en commun, la saturation des réseaux existants (nous le subissons avec le T2 et le RER A) et celle de nombreux axes routiers, le slogan « Île-de-France des 20 minutes de retard », à l'aller et au retour, semble plus adaptée au vécu des Franciliens.</p> <p>Nous proposons donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moratoire sur les fermetures de lits, de services et de centres hospitaliers (notamment à Argenteuil et à Saint-Germain-en-Laye dans le cadre du Centre Hospitalier Intercommunal), • Soutien aux centres de santé avec du personnel régional contre les déserts médicaux, • Réouverture des gares par le retour de la présence humaine, du premier au dernier train, • Fin des agréments de bureaux à La Défense. <p>4. Un doute sérieux sur l'atteinte des objectifs de non-artificialisation nette des sols et de réduction par deux de la consommation d'énergie</p> <p>Ce projet de SDRIF met en avant deux piliers transversaux dont celui de la sobriété autour d'un triptyque ZAN/ZEN/Zéro déchets. Pour lutter contre l'artificialisation, c'est un objectif de 20% de l'artificialisation qui est visé par décennie. Or, l'engagement de la France (loi Climat et Résilience) est d'atteindre le zéro artificialisation nette à l'horizon 2050. L'ambition affichée ne le permettrait pas pour la région-Capitale. Nous demandons donc à ce que la trajectoire francilienne soit revue pour atteindre l'objectif national.</p> <p>L'État a été désigné bouc-émissaire d'une région qui se défousse pour dissimuler le non-respect de la promesse d'une région ZAN. Selon ce projet de schéma élaboré par a droite régionale, l'État serait responsable de 25% de l'artificialisation des terres d'ici 2040. Il conviendrait donc, dans cette vision, d'exclure ces 25% du calcul global de l'objectif ZAN... Cela revient à ouvrir la porte à la consommation</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>de plus de terres agricoles, d'espaces naturels et forestiers, quelle incohérence ! La réponse de l'État ne s'est pas fait attendre : dans un avis de 78 pages, l'État adresse un carton rouge à la droite régionale, nous partageons, comme de nombreuses associations environnementales et collectivités, les points et arguments ainsi mis en avant par l'Etat.</p> <p>De même, les objectifs nationaux de <i>réduction de moitié de la consommation énergétique finale</i> de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012 en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030 (loi 2015-992, objectifs codifiés au L 100-4 du code de l'Énergie) ne sont pas repris et transposés à l'Île-de-France, indépendamment d'un SRCAE devenu daté. Nous demandons donc à ce que la trajectoire francilienne soit revue pour intégrer cet objectif national.</p> <p>Une mesure vraiment originale et innovante serait d'attribuer à la Seine et de ses affluents une personnalité juridique. Cela permettrait d'en faire un sujet de droit, de rendre ses cours d'eau titulaires de droits supplémentaires d'information, de protection et de défense alors que le droit se sédimente depuis plusieurs siècles autour de l'usage des voies d'eau, de leurs berges et plus récemment sur la qualité de l'eau et de la protection des espèces végétales et animales. Une telle reconnaissance aurait ainsi été fort utile lors de l'épisode désastreux de 2019 où des tonnes de poissons morts avaient été repêchées dans la Seine en aval de la station d'épuration d'Achères, site Seveso « seuil haut » en raison de risques toxiques, après un incendie dans cette installation.</p> <p>Cette reconnaissance d'une personnalité juridique propre, Cette reconnaissance ne constitue pas une fin en soi mais un outil juridique nouveau et universel à la portée symbolique incontestable. Elle repose sur plusieurs précédents internationaux dont la reconnaissance de personnalité juridique du fleuve Gange en Inde, de la rivière Magpie au Canada mais aussi d'espaces naturels plus vastes comme des réserves et parcs en Bolivie et Nouvelle-Zélande. Pour notre agglomération, structurée autour de la boucle de la Seine, ce serait un enjeu de protection majeure, une valorisation identitaire et du cadre de vie mais aussi une source de développement.</p> <p>5. Le sort particulier de la Plaine maraîchère de Montesson au regard de la préservation de sa vocation agricole</p> <p>Les pastilles figurant sur la <i>zone de Montesson/Carrières-sur-Seine</i> montrent clairement une volonté d'urbaniser une partie de la Plaine maraîchère. La contribution du département des Yvelines l'explique avec une demande raccordement routier tout comme la note de la CASGBS avec la réalisation d'une ZAC à proximité de l'A14 paradoxalement argumentée en s'appuyant sur la préservation agricole. Comme le relève la Chambre d'agriculture ce sont donc, à nouveau, des zones de culture agricole qui sont vouées à disparaître avec ces pastilles totalisant 50 ha de nouvelle urbanisation au sud de l'A14 à Carrières-sur-Seine. Cette évolution contrevient à l'objectif affiché de</p>

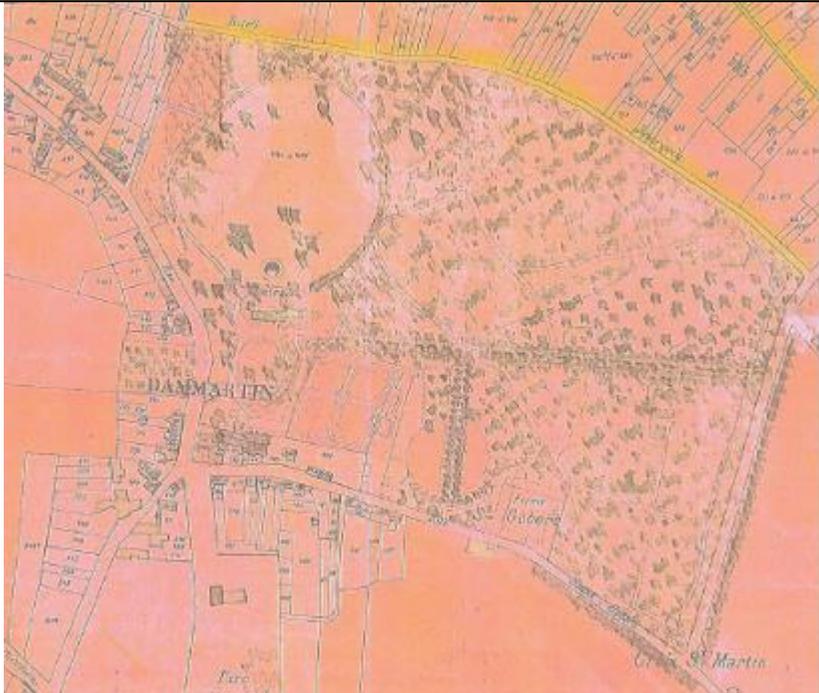
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>sanctuariser cette Plaine et, de manière générale dans ce projet de SDRIF, l'armature verte de la couronne et la ceinture nourricière, le renforcement des capacités productives locales qu'elle offre. Nous demandons donc l'exclusion des projets d'urbanisation sur cette zone.</p> <p>En outre, nous relevons qu'un barreau de déviation routier est prévu, comme indiqué dans l'avis du département des Yvelines. Sans entrer dans les arguments développés par le département quant à son utilité (pacification des centres villes), nous observons et regrettons que ce projet consomme sans ambiguïté des terrains agricoles, a fortiori, avec un gabarit surdimensionné pour un trafic local, entraînant une surconsommation de surface. Nous soulignons donc qu'il n'est pas légitime d'accéder à la demande du département de classer la surface consommée par la RD1022 comme projet d'intérêt régional.</p> <p><u>6. Prévenir tout un appel d'air à l'usage de la voiture dans la Boucle de Seine.</u></p> <p>L'A14 traverse la plaine de Montesson, sans accès dans la Boucle de Seine. Cela a jusqu'ici contribué à restreindre la part modale de la voiture sur les communes environnantes (Montesson, Houilles, Chatou, Carrières-sur-Seine...).</p> <p>Sur la planche 'Propositions de localisations pour des pôles d'échanges multimodaux routiers', une pastille est apposée sur l'A14, au niveau du péage de Montesson.</p> <p>Une offre complémentaire de transport collectif serait bénéfique, à la stricte condition :</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'exclure la voiture comme mode de rabattement vers ce pôle (les distances, et le réseau de transport collectif le permettent). • A fortiori d'exclure tout accès à l'A14 au trafic routier local. L'éventuel arrêt 'bus A14' pouvant sans difficulté technique (large péage) être positionné dans l'emprise de l'autoroute. <p><u>7. Des engagements plus forts en termes de développement des transports collectifs, notamment pour le prolongement du tram 11 sur notre intercommunalité.</u></p> <p>Le projet de SDRIF parie sur le rapprochement des fonctionnalités entre logement/emploi mais également sur des transports « robustes, décarbonés, de proximité » avec des lignes nouvelles et une forte ambition sur des projets structurants pour la région polycentrique, dont les axes non radiaux.</p> <p>Notre territoire attend depuis plus de 20 ans l'arrivée de la tangentielle nord qui, a changé de nom et de calendrier, mais n'est toujours pas advenue alors que les besoins se font plus pressants pour relier, décongestionner, rendre accessibles toute une partie du territoire dont un QPV.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Alors que d'autres projets, comme la liaison rapide Roissy, ont été priorisés, celui-ci n'est remis dans l'actualité qu'à l'occasion d'échéances électorales alors que nul n'en conteste la nécessité. Nous demandons son inscription au rang des priorités premières du département, et de la région, dans ce projet de SDRIF.</p> <p>8. Pour un SDRIF contrôlé par les citoyen(ne)s et financé</p> <p>Rien ne serait plus hypocrite qu'un document de cette nature qui ne permettrait à moyen et long terme l'évaluation et le contrôle citoyens sur ses principales mesures. Rien ne serait plus hypocrite qu'un document qui n'envisage pas non plus le financement des projets à long terme, car cela condamnerait à recourir à la spéculation foncière et immobilière, au détriment des habitants et de leur accès à un logement et un cadre de vie de qualité. Nous recensons ici les mesures qui nous paraissent répondre à ces deux impératifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rendre publiques toutes les contributions à la concertation, • Créer un conseil citoyen de suivi des engagements du SDRIF, • Mettre en place l'écotaxe poids-lourds, • Organisation de la captation de la plus-value foncière autour des gares et des grands investissements publics, • Réinstauration de la CVAE pour le financement de la décarbonisation de l'Île-de-France • Moratoire sur la privatisation des transports publics • Pour un volet mobilités du Contrat de Plan État-Région d'au moins 10 milliards d'euros d'ici 2027 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>Puisqu'il semble que l'on "change de paradigme", alors soyons réellement volontaristes dans ce document stratégique avec des prescriptions plus ambitieuses : des objectifs de résorption des friches et de requalification des mastodontes commerciaux, de développement du fret fluvial etc. L'urgence climatique commande des changements structurels profonds et systémiques ce que ne planifie pas, ne traduit pas le présent SDRIF.</p> </div>
Mail 7749	X															X	<p>Mme Elisabeth DOUSSET de Andrésy, a écrit : Questionnement sur l'enquête publique elle-même En tant qu'habitant et en tant que citoyen, on peut attendre d'une concertation SDRIFE une approche pédagogique qui permet de cerner les objectifs concrets et de faire le lien avec ce que nous observons sur notre territoire, et ainsi engendrer une interaction entre les habitants, les élus, les acteurs. Contribution n°1 : L'enquête publique est primordiale sur les sujets d'aménagements du territoire.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>I.1) <u>Grâce à l'observation et la pratique de leur territoire par les habitants</u> qui s'y intéressent, elle permet régulièrement de détecter les imprécisions voire des erreurs, concernant certains diagnostics,-d'enrichir par leur contribution une démarche administrative très contrainte,-d'entretenir une prise directe entre les commissaires enquêteurs et les habitants,-d'auditionner les plans précédents,-...Mais force est de constater que cette enquête publique n'a pas fait l'objet de réel travail d'information auprès des habitants, pour leur participation. Aucun atelier d'échange malgré l'intérêt de plus en plus prononcé des citoyens à comprendre ce qu'il faudrait faire et ce qu'ils devraient faire face aux enjeux qui d'imposent à nous. La communication n'a été adaptée ni à l'urgence de la circonstance, ni à l'enjeu pédagogique déployer pour la décennie à venir du SDRIF E, ni au simple quotidien du citoyen. Pour exemple, il n'est pas possible pour un travailleur lambda de se rendre disponible au bon lieu au bon moment pour rencontrer le commissaire enquêteur, il est réservé à certain de comprendre les documents, il reste moult doutes à ceux qui les lisent facilement...</p> <p>QI.1 :Quel est le sens d'une concertation aussi réductrice ?Par ailleurs la présentation de l'enquête publique énonce :« -162 lieux retenus pour... » Ile de France de 1 276 communes et une population de 12,1 millions d'habitants. Soit 1 lieu et quelques heures pour 8 communes et pour 75 000 habitants.</p> <p>QI.1 bis :Serait-ce suffisant, pour la population concernée , et à l'échelle de l'Ile de France ?« -Au cours de l'enquête publique, une réunion publique d'information et d'échange sera organisée à Paris sous l'égide de la commission d'enquête. Le public est invité à y participer et pourra à cette occasion poser toute question aux représentants du Conseil Régional, maître d'ouvrage de ce projet de SDRIF E. »</p> <p>QI.1ter :Sans débat ou échange préalable, quel souci d'efficacité prêter à cette affirmation ?</p> <p>I.2) <u>L'enquête publique constitue une forme d'audit</u> par les interprétations et les mises en place des projets de développement et de l'aménagement au regard du plan précédent. Ceci à travers les réactions des collectivités locales et des citoyens qui expriment précisément les avancées ou non, les mesures efficaces et adaptées ou non, et donc les nécessités et les attendus à inscrire. Il apparaît à lecture du dossier qu'à l'inverse de cette exigence d'observation du développement, interactive, la révision du SDRIFE aboutisse à mettre en cohérence le déjà-là ou les dérapages peu propices, plutôt que de favoriser les protections et mesures susceptibles de faire respecter le plus efficacement possible les orientations à suivre.</p> <p>QI.2 :Quel état des lieux des progressions sur 10 ans portées par le SDRIFE ?Quelles exigences supplémentaires par rapport au schéma directeur précédents s'inscrivent concrètement dans les nouvelles cartes ?</p> <p>I.3) <u>Des documents peu clairs et difficiles à décrypter</u> Ceci est contraire à l'essence même de la concertation. Très peu d'attention parait portée sur la lisibilité et la compréhension de tout un chacun ; et trop peu d'attention au regard de la « communication » développée à des fins éloignée d'une réelle concertation au service d'une construction nécessairement collective. Pour exemple :La légende de la carte « Place de la nature dans le développement de l'IDF »</p> <p>QI.3 :Le marron clair n'apparaît pas dans la légende ?Que signifie « liaison à renforcer », quel type de renforcement ?Qui sait ce que signifie « valoriser les forêts de protection » ?Nous attendons une concertation plus soignée : des documents à la fois plus directs et plus lisibles, un propos moins éloquent plus exigeant, des mesures innovantes en lien avec l'évolution cadrée sur 10 ans du territoire.</p> <p>PJ : 2 pages (original du texte ci-dessus déposé)</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7750																	M. Frédéric FAREVEL, Conseiller municipal et communautaire de Bezons, a écrit : contribution à l'enquête publique du SDRIF-E, par le groupe d'élus communautaires "Alliance Citoyenne, Ecologistes & Solidaire" de la CASGBS Je vous prie de bien vouloir trouver ci-jointe au format PDF la contribution de notre groupe du conseil communautaire de la CA Saint-Germain/Boucle de Seine à l'enquête publique sur le SDRIF-E. pour le groupe ACES du conseil communautaire de la communauté d'agglomération Saint-Germain / Boucles de Seine PJ : idem mail 7748
Mail 7751			X		X												M. Blaise MILLON, Ancien Secrétaire général (membre fondateur) 1991 - 2001 du Syndicat intercommunal d'études et de programmation (SIEP) pour la révision du Schéma Directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) des DEUX MORINS (55 communes / 4 cantons / 77.000 hectares / 77.000 habitants en 2a écrit : Observations et demandes d'identification de projets d'intérêt régional sur le secteur de la Communauté d'agglomération Coulommiers / Pays de Brie Dépose pour l'association pour la Sauvegarde et le Devenir du Domaine de D. La cartographie présentée sous le titre "Placer la nature au cœur du développement régional" (cf. agrandissement ci-joint) est l'illustration même de ce qu'il y a le plus à redouter à l'horizon 2040 si le projet, tel qu'il a été arrêté par le Conseil régional IDF le 12 juillet 2023, restait en l'état : soit la pérennisation assurée et assumée de la désertification certaine des villages ruraux, au niveau de leurs commerces et des services publics fermant leur porte les uns derrière les autres. N'étant personnellement plus "élu" depuis plus de 20 ans, il ne m'appartient pas (ou plus) de défendre ce qui devrait, à mon sens, pourtant l'être "bec et ongle" ...Restant néanmoins propriétaire foncier important sur les communes de Tigeaux et de Dammartin-sur-Tigeaux (77163) et ayant 5 enfants (âgés de 9 à 40 ans) et n'ayant pas l'intention de déménager et de m'installer sous d'autres cieux, je reste attentif et (très) vigilant à tout ce qui pourrait nuire (au sens propre) à certains développements locaux, mais néanmoins incontestablement d'intérêt régional, voire même national à résonnance, de surcroît, internationale et surtout, "last but not least", potentiellement créateurs de plusieurs dizaines, voire centaines d'emplois sur site. Il en est ainsi de l'actuel projet de réhabilitation du Château de Dammartin-sur-Tigeaux, de ses quatre annexes et de son ancien merveilleux parc d'une douzaine d'hectares (sous-entendu, "merveilleux" avant la tempête de 1999 - cf. plan historique du parc ci-joint), lequel projet mériterait a minima un "grand trèfle vert" (espace de loisirs d'intérêt régional) de la carte "Maîtriser le développement urbain", mais également de ce qui est convenu d'appeler "le carrefour de l'Obélisque" (également situé sur la commune de Dammartin-sur-Tigeaux), c'est-à-dire (pour bien connaître chaque hectare de toute la région) un petit triangle de couleur vert foncé (se voyant à peine sur cette même cartographie "Maîtriser le développement urbain"), alors même que situé sur un carrefour "stratégique" de première importance (pour toute la Seine-et-Marne), croisement de la RN 36 (ne connaissant pas sa nouvelle dénomination départementales) avec la RD 231 dite "Route de Provins". Ces deux sites, laissés à un abandon TOTAL depuis des années pour des raisons diverses et variées (et des responsabilités non moins diverses et variées), se doivent d'être clairement et impérativement identifiés sur le SDRIFE appelé à entrer en vigueur dès cet été. En page 15 et 16 de l'avis de l'Etat, ce dernier ne s'y est d'ailleurs pas trompé en abordant sans détour le chapitre sensible des difficultés de mise en œuvre de nature à fragiliser les documents d'urbanisme locaux ; on ne peut pas demander à un investisseur de dépenser des millions d'euros (dans les deux cas) pour des réfections / rénovations qui n'ont jamais existées ou n'ont jamais été lancées et ce, depuis x dizaines d'années (essentiellement par manque de moyens des pouvoirs publics), tout en lui interdisant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>dans le même temps de créer de nouveaux bâtiments (générant par la même occasion des dizaines de nouveaux emplois, tout en permettant l'équilibre financier - à terme - du projet présenté).D'où la nécessité que les présentes observations soient également soutenues par les élus de la communauté d'agglomération Coulommiens / Pays de Brie, seule ladite communauté d'agglomération étant compétente pour instruire les documents d'urbanisme locaux. L'ancien SD des DEUX MORINS (celui approuvé en 2001) lequel prévoyait (cf. cartographie ci-jointe) :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) désenclavement routier de Coulommiens et des communes de ce canton et, par extension, de ceux de Rebaix et de La Ferté Gaucher ; 2) désengorgement de la RN 34 au niveau de Crécy-la-Chapelle et encore plus de Mouroux (par la création de ce qui étaient appelés à cette époque "le barreau RN 34 / RN 36" + le contournement Nord et Est de Coulommiens (des études très approfondies ayant été menées de 1990 à 2000 à cette fin) ; 3) faire en sorte de se rapprocher d'un ratio emploi/habitat de 1 (sous-entendu un emploi par habitant ; à l'époque ledit ratio étant inférieur à 0,6) ; 4) création d'une grande zone intercommunale située en face de l'aérodrome de Coulommiens Voisins ; 5) une consommation modérée et surtout contrôlée de la superficie totale du périmètre, en parfaite conformité avec les prescriptions du SDRIF de 1994 (soit, à l'horizon 2015, une consommation d'environ 600 hectares, sur une superficie totale de 77.000 ; soit une consommation de l'ordre de 0,8 % de la superficie totale) ;s'est soldé par un échec total, victime (au sens propre) d'un groupement d'associations dites "de sauvegarde de la nature" (du bout de jardin de leurs membres, ce n'est jamais assez précisé), ledit groupement ayant obtenu l'appui étonnant et alarmant de certains fonctionnaires de l'Etat pour qu'il en soit ainsi. Résultat aujourd'hui un trafic routier devenu par moment insupportable (matin et soir) dans les "petites communes rurales" du périmètre et ce, sur des routes départementales devenues totalement inadaptées compte tenu de ce trafic. Gardons l'espoir pour le nouveau périmètre de la Communauté d'agglomération de Coulommiens / Pays de Brie (54 communes : 49.515 hectares - soit 27.000 ha de moins que le précédent périmètre d'études - accueillant une population de 93.739 habitants - soit par contre 17.000 hab. de plus par rapport au SD des DEUX MORINS de 2001) que le futur SCOT (Schéma de cohérence territoriale) saura tirer les leçons des échecs "du passé». Idem de ce SRDIF-E dont l'enquête publique se termine dans une heure et dont l'approbation devrait intervenir au courant de l'été. <p><u>PJ : 2 pages</u></p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	
Mail 7752					X							X					CHRISTOPHE (Anonyme) de Noisy-le-Grand, a écrit : Utilité des zones boisées à Noisy-Le-Grand Les zones boisées à Noisy-Le-Grand en particulier jouent le rôle de zones tampons en cas de fortes pluies. Un débordement est toujours possible avec le Ru préexistant traversant la ville. Elles doivent donc être protégées et inscrits dans la trame verte (zones à classer en 'N') en particulier le bois Louis-Lumière.
Mail 7753			X		X												Mme Julie BACONNAIS de L'Isle-sur-la-Sorgue, a écrit : Contre !! Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andresy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, les impacts du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E ne sont pas pris en compte. le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44.000 v/, génère un niveau sonore dépassant les niveaux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	admis par l'OMS. Il faut revoir les projets par rapport aux besoins actuels. Votre SDRIF-E reconduit des projets très anciens, quel intérêt de revoir le SDRIF-E s'il n'est pas étudié à l'aune des besoins et des connaissances actuelles ?
Mail 7754					X												Mme Héloïse (Anonyme) de Montrouge, a écrit : Arbres et réduction de la vitesse d'artificialisation Bonjour, Il est plus qu'urgent de protéger les arbres d'alignement, les arbres isolés et les espaces boisés en ville. Ces arbres sont la seule respiration des habitants. Ils sont NECESSAIRES à notre bien-être. Je parle bien de protéger les arbres existants, et non de simplement compenser ceux que l'on coupe. Car un jeune arbre n'a pas la valeur écologique d'une vieille arbre. Il n'abrite pas la même biodiversité et on sait très bien qu'il ne stock pas la même quantité de carbone. De plus, ces arbres font partie du patrimoine qui appartient à tous, il est inacceptable que la décision de couper des arbres n'appartiennent qu'à quelques-uns. Ensuite, il est indispensable d'arrêter de couper les haies. Elles abritent une faune riche, notamment des oiseaux qui se font de plus en plus rares, surtout en ville. Nous avons perdu 70% des populations d'oiseaux en 50 ans. C'est dramatique. Depuis quelques années maintenant, Paris fait face à la croissance des populations de moustiques. Cela constitue une risque sanitaire grave, directement proportionnel au déclin des populations d'oiseaux. Même le moineau est en voie d'extinction !!!! Il est urgent de stopper les coupes. Et urgent de stopper l'artificialisation à tout va. Les projets doivent être beaucoup plus encadrés, au regard de l'environnement, que nous devons protéger POUR NOTRE SURVIE.
Mail 7755			X		X		X						X	X	X		Mme Monique MULLER de Noiseau, a écrit : Non à la construction d'une prison à Noiseau 94880 Le Trafic routier est déjà saturé , comment aller au tribunal de Créteil ? Alors que les voies actuelles sont longées par les constructions des communes , ce trafic va engendrer des nuisances sonores :- Nuisances sonores. le transport des détenus sera prioritaire avec escorte policière et sirène d'alarme. Nous avons les exemples des ambulances et les véhicules d'urgences qui remontent les embouteillages sirènes hurlantes. Cela va empirer et ce sera tous les jours.- Danger et insécurité pour les usagers, pour la circulation des véhicules, piétons et cyclistes Non à la bétonisation conformément aux décisions gouvernementales. La France est le plus mauvais élève en Europe Loi climat et résilience de 2021. Il faut conserver les terres agricoles pour des cultures de circuits courts. Cette zone est inondable, avec une telle construction , l'État va modifier le schéma hydrologique du secteur. Des nouveaux problèmes en perspective. A-t-on pensé aux catastrophes naturelles: inondations. Utiliser des friches bétonnées, les réhabiliter pour ce projet de prison. Sauvegarder la faune et la flore. Sauvegarder les espaces verts dans la proche banlieue parisienne. Je suis contre ce projet de prison à Noiseau , l'État doit étudier ce projet sur un site désaffecté qu'il doit réhabiliter. Chute du prix immobilier de la commune et baisse de notre investissement patrimonial. L'Etat ne doit pas détruire le bien être d'une commune. NON à la PRISON
Mail 7756					X												Mme Brigitte FERLIER de Yerres, a écrit : Projets locaux du SDRIF-E en bord de Seine Je soutiens les contributions de l'Association Citoyen en Seine-Vigneux concernant les projets locaux du SDRIF-E en bord du fleuve partie Seine Amont et les projets locaux espace de Bois parc de Rouvres Vigneux sur Seine.
Mail 7757		X	X		X		X										Mme Laure (Anonyme) de Orgeval, a écrit : La protection de notre environnement, de la sécurité et de la qualité de vie des habitants de la région Ile-de-France CONTRIBUTION SDRIF1. Circulation-Améliorer l'existant avant de construire de nouveaux ensembles car il est essentiel de préserver la sécurité en matière de circulation.-Tenir compte des éventuels goulots d'étranglement produits par la construction de nouvelles infrastructures à tel ou tel endroit : exemple du pont d'Achères et de l'A104

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	bis qui amènerait un trafic de circulation supplémentaire ingérable pour les villes d'Orgeval et de Poissy2. Stationnement et sécurité des piétons-Établir un plan de stationnement urbain en liaison avec l'accroissement de la population et veiller à conditionner l'accord de nouveaux permis de construire de logements collectifs à la mise en place en temps et en heure des infrastructures de stationnement appropriées, sans promettre ces aménagements dont on entend parler pendant des années alors que l'évolution de la population aggrave la situation du stationnement déjà très tendue dans certains quartiers et qui provoque des risques en matière de circulation routière, pour les piétons, ou pour les relations entre habitants.- Veiller au respect de la sécurité des piétons en prévoyant la construction d'un trottoir s'il n'existe pas déjà lors de l'octroi de nouveaux permis de construire3. Transports collectifs-Assurer les moyens de transports collectifs dans les communes ou villages périphériques aux pôles d'activité, ceci de façon préalable à leur densification éventuelle-Tenir compte de la proximité des réseaux de transports appropriés pour le choix des sites d'implantation et de la taille des programmes de logements collectifs4. Préserver le bien-être des habitants en évitant une sur densification concentrée sur certains quartiers des communes-Préserver l'existant ou le développer pour les espaces boisés et/ou îlots verts, y compris au sein des secteurs d'habitation, ceci aussi dans le sens de l'urgence actuelle liée au réchauffement climatique, et à tout ce que nous constatons de façon concrète chaque année, à chaque saison. CELA DEVRAIT ETRE UNE PRIORITE.-Dans les zones pavillonnaires, préserver autant que possible les constructions existantes non vétustes et parfois d'une qualité représentative de l'histoire de notre région et ne pas les démolir au profit de la construction de logements collectifs. «Nous demandons d'inclure dans les orientations et préconisations du SDRIF à l'égard des mairies et communautés de communes une mention forte du type :Pour rendre effective cette protection des quartiers pavillonnaires, notamment en ce qui concerne la qualité de vie des habitants, les dispositions d'urbanisme des PLU intégreront des limitations de hauteur des immeubles, même ceux destinés à des logements sociaux, aux niveaux moyens des constructions existantes dans leur environnement immédiat. «C'est la seule façon de mettre en œuvre effectivement l'orientation générale préconisée par Valérie PECRESSE, Présidente de notre région, qui affirmait en introduction du SDRIF : «Enfin, nous protégerons les quartiers pavillonnaires remarquables auxquels les Franciliens sont attachés parce qu'ils sont l'âme de nos villes de banlieue et le reflet de leur histoire. A la différence d'un appartement, une maison est avant tout un capital plastique que l'on peut adapter à ses besoins au fur et à mesure de la vie. Si la famille s'agrandit, la maison peut être étendue. »
Mail 7758																	M. Jean-François SIRET de Ablis, a écrit : Repositionnement et Possibilités de développement de la commune d'Ablis Vous trouverez ci-joint une observation de la part de la Commune d'Ablis et de la Communauté d'Agglomération Rambouillet Territoires relatifs aux possibilités d'évolution accordées à la Commune d'Ablis, et notamment en regard avec les obligations SRU et la faible possibilité accordée par les modes de calcul du SDRIF-e aux petites polarités rurales. Les observations demandent au Commissaire enquêteur : - le repositionnement des deux pastilles pour correspondre avec les perspectives entérinées dans le PLU arrêté- l'ajout d'une demi-pastille supplémentaire pour le développement des équipements publics et résidentiel. PJ : 4 pages Idem mail 7743
Mail 7759			X	X	X	X	X								X		Mme Elisabeth DOUSSET de Andrésy, a écrit : Objet II : Questionnement sur le SDRIFE et son objectif général Contribution n°II : II.1) Des orientations qui obligent, de plus en plus exigeantes au regard des crises qui nous entourent :-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>bouleversement climatique, et réchauffement drastique des cœurs de ville-crise du logement, et challenge du partage des surfaces existantes (puisque la construction est limitée)-disparition de la mixité sociale dans les différents lieux du quotidien, équipements, habitats, quartiers voire villes-impact des pollutions sur la santé humaine, faunistique, floristique-gestion de l'eau, des risques d'inondation, des parcours à la merci des coupures et pannes. Rien n'est exposé serait ce pensé sérieusement, sur la mixité sociale. Au contraire la place et l'importance du logement social se trouve diminuée, et la mission fondamentale de l'état quant à des populations démunies ou fragilisées -présentes dans tous les milieux sociaux à ce jour faut-il le rappeler- dénaturée.</p> <p>Q II. 1 :Comment le schéma directeur peut-il faire fi d'une mission aussi fondamentale de l'Etat ?</p> <p>II.2) Rien ne détermine de nouvelle répartition ou un meilleur partage des surfaces existantes alors même que la construction doit se raréfier, se raréfie actuellement et se raréfiera en fonction des ressources et non seulement de la ZAN-</p> <p>QII.2 :Où sont les propositions de mutualisation de moyens, de terres, de terrains ? Les nouvelles propositions de partage de la ressource-même du territoire, les réserves vouées expérimentation, réserves d'eau, nouvelle gestion voire création de zones humides, les supports; une agriculture de proximité...?Sans réponse face à tous ces enjeux essentiellement territoriaux, les plans restent « égaux eux-mêmes », en manque de l'invention nécessaire à surmonter l'enjeu principal et la raison d'être du SDRIFE et de son évolution. La sous-estimation des risques se cumulant est inscrite dans ce nouveau schéma directeur, sans organisation inédite et nouvelle d'aménagement du territoire, à la hauteur du défi à contrôler. Exemple :« La sobriété matérielle et le développement de l'économie circulaire visent à réduire le besoin en ressources de la région pour diminuer les importations de matériaux et réduire la production de déchets. » Résumé non technique partie 2</p> <p>QII.2Quid de tous les projets prévus (ou sur le point de démarrer), allant contre cette intention ?</p> <p>QII.2 bis :Quid des efforts et résultats si fragiles de certains : progression d'économies d'énergie, ressources plus vertueuses, meilleur bilan carbone, face à :-10km d'autoroute, ou 20km de 4 voies vouées aux camions ou à la voiture en l'absence de transports collectifs adaptés au quotidien des franciliens (2 e couronne) ?-de nouvelles plateformes portuaires logistiques de commerce national et plus large, comme PSMO Andrésy/Achères/Conflans, dit multimodal sans connexion SNCF ?-face au Canal Seine Nord Europe, ouverture à grand frais vers un commerce international préemptant sur les moyens d'un commerce local ?II.3) La protection radicale par le SDRIF E des habitants, habitats et territoires, de ces« nouveaux » projets devrait être première. Or ceux-ci sont toujours inscrits et en rien remis en cause ni limités. C'est une contradiction budgétaire, de financer des projets dont le rapport sera extrêmement couteux du point de vue environnemental, et non rattrapable.QII.3) :Face aux trop fortes pressions en Ile de France (densité, industries, déplacements, impacts, traitement des déchets...) où sont dessinées dans ce schéma l'évolution des protections dans le temps et leur harmonisation ?Ce sujet majeur n'apparaît pas suffisamment dans les dispositions ;écart est peu favorable entre l'ancien et le nouveau plan (nous y reviendrons dans la contribution</p> <p>III).Nous demandons une réévaluation de ces projets, l'abandon de nouvelles routes, projets trop coûteux localement quant à leur impact sur la santé des populations déjà surexposées en Ile de France, sur les coûts d'entretien liés aux flux assujettis assumés par les communes, sur les pollutions qui se cumulent avec le temps et contre les dispositions de lutte pour le climat, pour la préservation de la biodiversité, pour l'habitabilité d'une partie toujours plus dense de l'Ile de France. Nous demandons l'abandon ou la restriction de ports tels PSMO port et zone industrielle BTP, pour des échanges et la promotion de matériaux plus vertueux. Pour prioriser et assurer des chantiers maîtrisés en lieu et place de chantiers mal L'abandon ou la restriction des exploitations de carrières, de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	dizaines d'Ha de sites précieux à préserver, pour octroyer la place et les moyens à des sites de recyclages, favoriser la reconversion de matériaux, et la réutilisation de matériaux in situ. L'abandon du canal Seine Nord Europe pour préserver une échelle de transport raisonnable, adaptée à l'échange local, et maîtrisable du point de vue de ses impacts (sur les berges, le fil de l'eau et les crues, le bruit, le paysage des fleuves et rivières, les risques de pollutions voire de pandémies...), la priorité de réhabilitation des réseaux existants. Nous demandons une réelle protection de la confluence Seine/Oise, actuellement vouée des expérimentations dépassées et toxiques en site habité, très habité, et équilibré jusqu'alors. PJ : 2 pages (original du texte ci-dessus déposé)
Mail 7760			X														Mme Christine (Anonyme) de Aubenas, a écrit : Inutilité des projets routiers Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artificialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€. Nous ne voulons pas de ces projets dont nous n'avons pas les moyens ni besoin. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 7761			X	X	X									X	X		Mme Sabine NAGEL de Bondoufle, a écrit : Contribution de Ensemble pour Bondoufle sur les thématiques Environnement-sobriété, logement, transports Je vous prie de bien vouloir trouver notre texte ci-joint. PJ : 6 pages

Contribution du collectif et des élus Ensemble pour Bondoufle à l'enquête publique SDRIF-E 2024

Sabine NAGEL

Arnaud LAMBERT, Christelle RIMBERT

Roselyne BELLANGER, Christian BAC

Conseillers municipaux du groupe Ensemble pour Bondoufle

23, rue Napoléon Bonaparte

91070 BONDOUFLE

sabine.nagel@orange.fr

Madame, Monsieur le commissaire enquêteur,

La consultation du dossier d'enquête publique sur le SDRIF-E 2024 nous amène à formuler les observations suivantes sur les trois thématiques environnement, logements et transports.

1- L'environnement, pilier central de l'aménagement du territoire

Madame Pécresse a affirmé lors de la COP Ile-de-France de 2020 sa volonté de faire de l'Ile-de-France une région durable, à zéro émission nette et zéro artificialisation nette, puis de nous mettre en conformité avec la loi Climat et résilience du 22 août 2022.

La délibération du 17 novembre 2021 a lancé la révision du SDRIF 2013 « avec l'ambition d'en renforcer la dimension environnementale » (Synthèse non technique, p. 8). Nous ne pouvons qu'approuver ces objectifs.



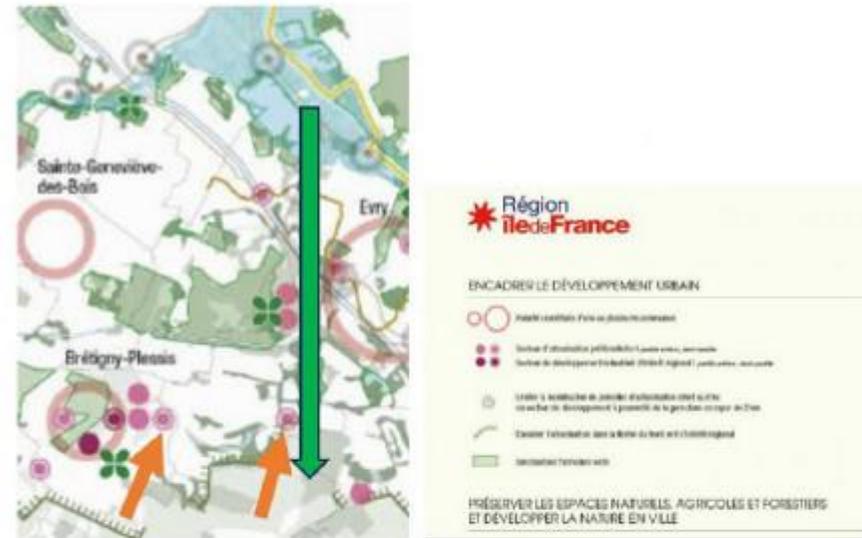
La sobriété foncière est citée en tout premier pour décliner le premier item « une région plus sobre » ainsi que « limiter l'expansion urbaine » (id. p. 14). Nous y lisons la volonté de construire une trajectoire de réduction de l'artificialisation, de protéger l'armature verte régionale... ou encore de construire une « armature verte » et de protéger 37 500 ha de terres agricoles (p. 18), en particulier dans les zones soumises à une forte pression urbaine. Tout y est !

Alerte n°1 : Dans quels délais pour être efficaces ?

La région se donne beaucoup trop de temps pour atteindre ces objectifs, comme au niveau national. Or l'Ile-de-France subit une pression foncière nettement plus forte que beaucoup d'autres régions, ce qui suppose d'agir plus vite pour limiter véritablement les dégâts sur le foncier. Ainsi, d'ici 2050, les terres agricoles auront largement disparu d'Ile-de-France si la sobriété foncière ne commence pas **DÈS AUJOURD'HUI**.

Alerte n°3 : La cartographie régionale prévoit une urbanisation préférentielle de nos deux derniers champs agricoles, que nous contestons.

La carte du SDRIF « Maîtriser le développement urbain » montre ces 2 champs, en y plaçant 2 pastilles repérant une « urbanisation préférentielle » (flèches orange).



Sanctuariser les deux derniers champs existant encore à Bondoufle est bien un impératif. Nous contestons donc cette « urbanisation préférentielle » incluse dans la carte régionale. Nous avons vu que, parmi les avis des Personnes Publiques Associées, la Chambre d'Agriculture d'Île-de-France s'interroge elle-même sur l'urbanisation de ces parcelles/pastilles.

- La **parcelle à l'ouest**, à urbaniser dans un futur plus lointain, devra donc être requalifiée en zone agricole dans le PLU que la ville va devoir modifier d'ici le 22 février 2028, pour autant que le SDRIF corrige bien ce point et se mette ici en conformité avec ses principes généraux rappelés plus haut.
- Pour la **parcelle à l'est**, la Région Île-de-France, autorité responsable des transports via IDFM, doit aussi s'appliquer à elle-même la contrainte de sobriété foncière qu'elle impose aux autres acteurs en revenant sur son projet de déplacement du dépôt de bus IDFM, et en privilégiant le **réemploi des locaux actuels** dans la ZA de La Marinière. Son projet de déplacement est ancien et même périmé : elle se grandirait en choisissant d'éviter l'artificialisation des 10 ha de Bois Bailleul.
- Et ce d'autant plus que ce foncier agricole à l'est de Bondoufle fait partie de ce que le SDRIF 2013 avait identifié comme faisant partie du « **corridor vert** », un axe nord sud permettant à la faune de circuler (flèche verte). Ce corridor relie le Bois de St Eutrope,

la zone de la Garenne dans laquelle se trouve notre centre de loisirs mais aussi un bois accessible à tous les habitants, ces champs de Bondoufle et au sud les terrains agricoles de Vert-le-Grand. Ce corridor a déjà été abîmé par l'implantation d'activités logistiques, il est temps de **préserver ce corridor en stoppant toute artificialisation supplémentaire.**

2- Répondre au besoin de logements, comme au développement de zones d'activité dont de logistique

Comme évoqué plus haut, l'augmentation massive du nombre de logements sur notre commune pour répondre à un besoin fort est en voie de réalisation via la ZAC des Portes de Bondoufle (contrat de réalisation 2012) aboutissant à la création d'un nouveau quartier dit Le Grand Parc.

Notre territoire est également bien identifié comme espace de ZAE très développé dans la cartographie régionale, d'abord et avant tout sur les périodes années 90 et 2000. Notre ville est cernée de telles zones. Une grande partie des activités économiques qui continuent de s'installer chez nous relèvent de la logistique, autrement dit peu d'emplois et beaucoup de trafic.

Alerte n°4 : Les efforts venant d'être réalisés doivent être réellement pris en compte, il faut un effet mémoire.

Nous demandons que, compte-tenu des efforts réalisés et de leurs impacts d'ores et déjà sur notre cadre de vie, les demandes d'intensification de logements et de ZAE logistique s'arrêtent.

3- Transports

Nous sommes totalement favorables à améliorer le service de transport public et à faciliter les modalités actives, à pied et à vélo. Dans la synthèse non technique, en page 21, on lit « En complément, le réseau de tramways et de bus doit être complété pour faciliter les mobilités de proximité et l'accès aux gares ».

Mais à ce sujet, nous répétons notre alerte n°2 quant au passage aux actes. À ce propos nous demandons :

- **D'améliorer la desserte en bus** de notre ville Bondoufle, située en périphérie de périphérie (limite agglomération Grand Paris Sud / agglomération voisine Cœur d'Essonne). Pour ce faire, **deux propositions** selon nous :
 - 1- **Faciliter l'accès rapide** aux RER C à l'ouest et D à l'est, comme au Tram 12. Les liaisons sont aujourd'hui longues (manque de directs), elles viennent même de s'allonger pour rejoindre Brétigny (ligne C), c'est incompréhensible.
 - 2- Développer une **petite ligne urbaine intra-communale et/ou inter-communale** permettant d'utiliser les bus pour les activités de la vie

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Il n'est pas possible de soutenir simultanément le trafic automobile et de susciter des changements de comportements des usagers vers plus de déplacements à pied et à vélo. Seul ce deuxième mode doit être encouragé.</p> <p>Par cette contribution, nous vous transmettons donc 5 alertes fortes, ainsi que 4 propositions, en espérant pouvoir compter sur vous pour être entendus.</p> <p>En vous remerciant d'avance pour votre attention, et au nom de toute mon équipe, Bien respectueusement,</p> <p style="text-align: right;">Sabine NAGEL, Le 15 mars 2024</p>
Mail 7762			X														<p>Mme Monique KAISER de Paris, a écrit : STOP au BIP Le BIP ne fluidifierait pas le trafic routier. C'est généralement le contraire qui se produit. Le trafic prévu est de 30 à 60 000 véhicules par jour, dont plusieurs milliers de camions. Sans parler des gigantesques bouchons provoqués dans les villes traversées par le BIP par les voitures tentant de rejoindre cette voie rapide aux heures de pointe. Certes il existe localement des bouchons aux heures de pointe actuellement, mais d'autres solutions sont à envisager : investir dans les transports en commun (bus plus nombreux et fréquents, prolongement du tram T11) et dans des pistes cyclables sécurisées, par exemple. Sinon le monde a changé : on a déjà beaucoup de routes et de moins en moins d'espaces verts en Ile de France. Les Franciliens veulent améliorer leur qualité de vie et sortir d'une mobilité polluante. Il faut arrêter le "tout voiture" et développer les mobilités douces. Il est plus que temps d'abandonner ce projet du 20e siècle.</p>
Mail 7763			X	X											X		<p>M. Jean Yves de Deuil-la-Barre, a écrit : Enquête publique région IDF - Stop au BIP Ce projet, qui date du siècle dernier, est une aberration. On n'arrête pas de nous dire qu'il faut réduire nos émissions de gaz à effet de serre ! Le trafic prévu sur le BIP serait d'environ 50 000 véhicules par jour dont des milliers de camions ! Ce projet apportera une forte pollution sonore et atmosphérique : merci, nous avons déjà les avions qui survolent nos villes... Vous nous proposez un massacre écologique contre une zone préservée de l'urbanisation, une zone de biodiversité (choses rares en Île de France). Nous utilisons régulièrement ces endroits pour nous promener et rechercher de la fraîcheur quand il fait trop chaud. Abandonner de projet abscons qui ne correspond plus aux préconisations du GIEC.</p>
Mail 7764			X														<p>M. Arnaud GUEVARA de Joinville-le-Pont, a écrit : Déplacements/transports au travail Les objectifs concernant l'utilisation et le développement du vélo ne sont pas du tout assez ambitieux voir même inexistant. Le SDRIF devrait pouvoir encourager l'aménagement et la desserte des pôles économiques par des voies cyclables sécurisées et directes. Cycliste de la première heure, je suis sans cesse obligé de rallonger des temps de trajets pour rouler de manière plus ou moins sécurisée. Je risque ma vie à chaque sortie vélo à cause</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	d'un espace dédié à la voiture (80% de l'espace disponible de la chaussée en moyenne) sans parler de mon espérance de vie qui sera réduite à cause de la pollution de l'air et le stress que ça peut m'occasionner. A m'en rendre malade d'ailleurs. C'est sans parler des pollutions qui règnent dans tous les transports de Paris (RER, métro...) qui sont bien au-dessus des normes maximales de particules fines définies par l'OMS. La justice sociale devrait permettre de pouvoir aller travailler en bonne santé sans risques pour sa vie. On devrait s'occuper de dépolluer l'air des lignes existantes plutôt que d'en construire d'autres. Un tel document régional devrait permettre de faire bouger les lignes de privilèges acquis aux automobilistes depuis bien trop longtemps. Les villes sont déjà en train d'essayer de changer cela, que fait la région?
Mail 7765			X														<u>Mme Alima (Anonyme) de Argenteuil, a écrit :</u> SDRIFe E Contre l'empêcher tel que déposé Il ne prend pas en compte les propositions des citoyennes ni de leurs associations locales écolo de proximité c'est un déni démocratique Il méprise et continue la relégation de certains grandes villes comme Argenteuil qui est le parent pauvre des transports publics en commun (pas de tram pas de bus en site propre pas de RER pas de métro) avec une seule voie sur Paris qui a toujours des retards ou annulations !À cela s'ajoute tout ce qui est récurrent pour les autres villes sauf que la nôtre est une des plus grandes avec presque 120000 habitants ... Donc je vote contre ce projet !
Mail 7766			X	X	X		X					X					<u>Mme Elke SÜBERKRÜB de Viroflay, a écrit :</u> Contre les grands projets logistiques et routiers inutiles LIMITER LE DEVELOPPEMENT LOGISTIQUE DU TERRITOIRE La création de nouvelles zones logistiques entre en contradiction avec les objectifs inscrits dans le Plan d'Actions Régional relatifs à la limitation de l'artificialisation des sols, à l'atteinte du Zéro Emission Nette de Gaz à Effet de Serre ainsi qu'à la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers et des cours d'eau. Au vu de la nécessité d'adapter le territoire et d'assurer sa résilience, les infrastructures logistiques (tant les entrepôts de stockage que les dessertes) doivent s'appuyer sur le réseau déjà existant en densifiant les zones logistiques existantes et en améliorant la multimodalité déjà déployée. Les orientations règlementaires doivent interdire les possibilités de création de nouvelles zones logistiques exclusivement desservies par des voies routières. La préservation des réservoirs de biodiversité (espaces naturels, agricoles, forestiers et cours d'eau), ainsi que de leurs continuités, doit être prioritaire et aucune dérogation ne doit être possible. La continuité des berges ne peut être compensée par la mise en place d'un cordon végétal lors de l'aménagement d'un port. D'autant plus que la majorité des nouvelles zones logistiques prévues par le S.D.R.I.F. sont localisées dans l'agglomération, zone la plus dense où la renaturation est plus que nécessaire pour répondre aux enjeux actuels par exemple : limiter le risque d'inondation, créer des îlots de fraîcheur urbain, assurer la résilience alimentaire... Pour expliciter mes propos, voici quelques exemples de projets auxquels je suis complètement opposés : Je suis complètement opposée au projet de l'entrepôt Greendock, un entrepôt logistique géant de 600 m de long pour 35 m de haut. Cet entrepôt logistique doit longer les bords de seine, à l'extrémité du Port de Gennevilliers, face à l'île Saint Denis et Epinay. Cet entrepôt entrainera plus de 1200 rotations de véhicules par jour et seulement 15% de trafic fluvial annoncé. D'autant plus que la banlieue nord est déjà saturée d'entrepôts logistiques et d'autoroutes, surtout à Gennevilliers et tout autour. Mais les bords de Seine sont des espaces de fraîcheur, de balade et de loisirs essentiels pour la banlieue nord. D'autant plus que le projet est situé en face de la pointe sauvage de l'île Saint Denis et des berges d'Epinay. De nombreuses espèces d'oiseaux y habitent et traversent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>cette zone. La hauteur du bâtiment, le bruit des camions et des machines, plus les lumières 24h/24h vont ravager cet écosystème rare et fragile.</p> <p>Ces projets d'entrepôts ne répondent pas à nos besoins. Ils visent juste à réduire les coûts de production des multinationales et à enrichir les promoteurs immobiliers, avec les coûts humains et écologiques énormes. Je suis également opposée au projet du canal Seine-Nord Europe. Sa création signifiera 78 millions de mètres cubes de terrassements, plus de 3000 hectares de nature sacrifiés, une autoroute fluviale incohérente avec les objectifs de relocalisation, l'Oise parfois vidée et déplacée, des espèces protégées menacées, des ressources en eau fragilisées dans les Hauts de France.</p> <p>Ceci est un projet d'un autre temps, inutile et destructeur. Aujourd'hui, il est indispensable de protéger et préserver les zones naturelles et de relocaliser la production, ce qui rend inutile de créer cette énorme autoroute fluviale.</p> <p>Je suis également opposée au projet de l'autoroute A104bis qui est également un projet d'un autre temps où le trafic automobile augmentait encore. Aujourd'hui, le nombre de voitures diminue par rapport aux années 90. Ce projet détruira l'environnement sur l'île de la Déviation, un havre de biodiversité et polluera sur son passage l'air des communes traversé : Achères, Carrières sous Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel sur Seine. D'autant plus que cette autoroute qui reliera l'A13 à l'A15 est prévue pour que les camions puissent amener des marchandises apportées par des méga-bateaux via le canal Seine-Nord Europe.</p>
Mail 7767			X		X	X	X			X							<p><u>M. Michel MORGENTHALER de Versailles, a écrit :</u> contribution de l'association de Bange-Houdon (Versailles et Le Chesnay-Rocquencourt) <u>PJ : 2 pages</u> contribution de l'association de Bange-Houdon</p>

Association deBange-Houdon

chez Michel Morgenstaler
16, rue du Colonel de Bange
78000 Versailles

association n° 14 350

<http://debangehoudon.blogspot.fr>

ENQUÊTE PUBLIQUE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE – ENVIRONNEMENTAL (SDRIF-E)

enquête ouverte entre le 01/02/2024 à 09 heures et le 16/03/2024 à 12 heures

L'association deBange-Houdon est compétente sur l'ensemble des communes de Versailles et du Chesnay-Rocquencourt. Sa contribution à la présente enquête publique se limite plutôt à des sujets auxquels elle s'intéresse sur ce territoire et dans ses environs.

Les **sites classés et inscrits dans le patrimoine**, nombreux dans le secteur, doivent être absolument respectés.

Le projet de liaison routière entre les RD7 et RD307 et l'autoroute A12, sur la **commune de Bailly** sur un site classé est un exemple d'atteinte à ce principe.

De nombreux campements de caravanes et autres installations et constructions sauvages, notamment à Saint-Cyr-l'École et Villepreux, défigurent la **Plaine de Versailles** et le rû de Gally.

Le **domaine de Grignon** avec son château de style Louis XIII et son parc remarquable de 350 ha, ancien siège de l'école AgroParisTech, est convoité par des promoteurs immobiliers. Cet élément du patrimoine est à protéger de tout démembrement ou altération.

Le **Pavillon du Butard** dans la forêt de Fausses-Reposes à La-Celle-Saint-Cloud, œuvre d'Ange-Jacques Gabriel, architecte de Louis XV, fait l'objet d'une intention de vente qui doit être interrompue pour garantir sa préservation intégrale.

L'aménagement de la ZAC de **Satory Ouest** par l'EPAPS comporte, conformément à la loi, des dispositions de **compensations environnementales** visant la protection des espèces des zones humides du plateau de Satory. On déplore que les communes d'accueil des zones de compensation n'aient pas été officiellement informées de leurs obligations, ce qui laisse mal augurer de la bonne fin de l'opération sur le long terme.

L'**île de Loisirs de Saint-Quentin-en Yvelines** est désormais passée sous l'administration de la Région IdF. Elle comporte une friche de 50 ha pressentie pour accueillir le **stade de 60 000 places du PSG** en remplacement de celui du Parc des Princes. Cette friche qui se trouve sur la commune de Montigny-le-Bretonneux est en fait une « mouillière » à intérêt écologique élevé.

Le projet, en dépit de l'intérêt qu'y portent les élus locaux, paraît inopportun à bien des égards.

Les **entrées de ville**, les **zones commerciales** et les **panneaux publicitaires** ressortissent à l'un des objets du SDRIF-E sans pour autant être traités en tant que tels.

La lutte contre les **plantes invasives** telles que le Laurier du Caucase et la Renouée du Japon mériterait d'être entreprise avec détermination. La contribution aidée d'associations locales est à envisager.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Les arbres remarquables des parcelles privées dans les zones urbaines restent exposés à des coupes scéléérates à la faveur de projets immobiliers. Un renforcement de la réglementation serait opportun.</p> <p>La diminution importante des effectifs d'oiseaux, papillons, abeilles et autre petite faune en milieu urbain est inquiétante. Quelles sont les mesures envisagées ?</p> <p>L'installation des antennes hertziennes doit être sérieusement encadrée, notamment sur le plan de la pollution visuelle. Les opérateurs obtiennent l'accord des propriétaires des immeubles en échange d'indemnités alléchantes dont ne profitent pas les habitants du voisinage qui subissent le préjudice. La Commission départementale des antennes de radiotéléphonie mobile ne s'est pas réunie depuis quinze ans comme le dénonce Yvelines Environnement.</p> <p>Renaturation et désartificialisation des sols sont des concepts abscons, tout autant que celui de fonctionnalité d'un sol. Le projet n'est pas clair à ce sujet.</p> <p>Les fermes éoliennes et photovoltaïques sont des ennemies des paysages et des sols. Une très grande vigilance s'impose. Les recours doivent être traités et les dérogations préfectorales interdites.</p> <p>En ce qui concerne les transports, étant rappelé que la population n'est pas limitée à la catégorie d'une tranche d'âge jeune et sportive, et que la suppression de la voiture individuelle n'est pas pour demain, il serait avisé de développer des stationnements reliés aux gares par transports publics, l'ensemble du dispositif étant commode et bon marché.</p> <p>La question des désordres provoqués sur les constructions par le retrait-gonflement des sols argileux semble absente du projet. Une mesure salubre serait de rendre obligatoire, pour toute construction nouvelle, une étude géotechnique déterminant le risque et préconisant – voire imposant – les mesures constructives adéquates, en s'inspirant de ce qui existe pour les carrières souterraines et le risque sismique.</p> <p style="text-align: right;">Michel Morgenthaler président</p>
Mail 7768		X	X		X		X										<p>Mme LAURE (Anonyme) de Orgeval, a écrit : CONTRIBUTION SDRIF</p> <p><u>1. Circulation</u></p> <p>- Améliorer l'existant avant de construire de nouveaux ensembles afin de préserver la sécurité en matière de circulation.-Tenir compte des éventuels goulets d'étranglement produits par la construction de nouvelles infrastructures à tel ou tel endroit :exemple du pont d'Achères et de l'A104 bis qui amènerait un trafic supplémentaire ingérable pour Orgeval et Poissy</p> <p><u>2. Stationnement et sécurité des piétons</u></p> <p>- Etablir un plan de stationnement urbain en liaison avec l'accroissement de la population et veiller de conditionner l' accord de nouveaux permis de construire de logements collectifs à la mise en place en temps et en heure des infrastructures de stationnement appropriées.- Veiller au respect de la sécurité des piétons en prévoyant lors de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>l'octroi de nouveaux permis de construire la construction d'un trottoir s'il n'existe pas déjà.</p> <p>3. Transports collectifs -réaliser les moyens de transports collectifs dans les communes ou villages périphériques aux pôles d'activité ,ceci de façon préalable à leur densification éventuelle-tenir compte de la proximité des réseaux de transports appropriés pour le choix des sites d'implantation et la taille des programmes de logements collectifs.</p> <p>4. Préserver le bien-être des habitants en évitant une sur densification concentrée sur certains quartiers des communes</p> <p>-préservé l'existant ou le développer pour les espaces boisés et/ou ilots verts, y compris au sein des secteurs d'habitation-dans les zones pavillonnaires, préserver autant que possible les constructions existantes non vétustes et ne pas les démolir pour la construction de logements collectifs «Nous demandons d'inclure dans les orientations et préconisations du SDRIF à l'égard des mairies et communautés de communes une mention forte du type :Pour rendre effective cette protection des quartiers pavillonnaires, notamment en ce qui concerne la qualité de vie des habitants, les dispositions d'urbanisme des PLU intégreront des limitations de hauteur des immeubles, même ceux destinés à des logements sociaux, aux niveaux moyens des constructions existantes dans leur environnement immédiat. C'est la seule façon de mettre en œuvre effectivement l'orientation générale préconisée par Valérie PECRESSE, Présidente de notre région, qui affirmait en introduction du SDRIF : « <i>Enfin, nous protégerons les quartiers pavillonnaires remarquables auxquels les Franciliens sont attachés parce qu'ils sont l'âme de nos villes de banlieue et le reflet de leur histoire. A la différence d'un appartement, une maison est avant tout un capital plastique que l'on peut adapter à ses besoins au fur et à mesure de la vie. Si la famille s'agrandit, la maison peut être étendue.</i> »</p> <p>PJ : 2 pages (original du texte ci-dessus déposé)</p>
Mail 7769			X			X											<p><u>M. Jean-Pierre (Anonyme) de Feucherolles, a écrit :</u> Zone d'activité à Feucherolles Le flux de circulation entre Plaisir est Poissy sur le CD30 est en constante augmentation. Le projet d'une zone d'urbanisation qui serait située de part et d'autre de cet axe ne fera qu'aggraver les problèmes de circulation Des difficultés existent déjà au niveau de la zone industrielle de Chavenay située juste en dessous de cette pastille. L'entrée et la sortie des camions de cette zone bloque déjà fréquemment la circulation sur le CD30.</p>
Mail 7770																	<p><u>Anonyme a écrit :</u> Enquête Publique SDRIF 2024 Je souhaite faire les quelques observations suivantes sur le projet de nouveau SDRIF : - les éléments portés à connaissance ne semblent pas téléchargeables en PDF, c'est dommage car le maniement des fenêtres et la lecture des documents est moins aisée et les agrandissements difficiles. - l'ensemble du projet est beaucoup dans la restriction, ZAN et ZEN etc. Il manque vraiment d'ambition pour hausser le potentiel de l'Ile de France : . dans le domaine du logement l'objectif d'une création de 70 000 unités /an est affiché mais avec un recul de l'artificialisation qui faire craindre un évident non-respect de la cible . idem en matière de zones de développement économique. - l'Ile de France est au cœur de l'Europe, il convient de revendiquer de GRANDES AMBITIONS et des convictions fortes, qui peuvent apparaître çà et là dans les documents mais ne sont pas affichées avec vigueur.</p>
Mail 7771					X		X										<p><u>M. Aurélien JUD de Saint-Jean-d'Aulps, a écrit :</u> Contre les constructions sur les terres agricoles à l'entrée d'Ozoir la Ferrière Je suis contre les projets de construction sur les terres agricoles à l'entrée d'Ozoir la Ferrière. Il est important de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	conserver le patrimoine naturel de cette ville, et les constructions à outrance ne vont pas dans ce sens. La faune et la flore doivent également être préservée afin de conserver un cadre de vie agréable pour les habitants. Ces terres vont parties des derniers espaces naturels de la ville. Il est impératif de les préserver. Ayant grandi a Ozoir et y retournant régulièrement voir ma mère, qui habite là-bas, mon opposition à ce projet est légitime.
Mail 7772			X														Mme Catherine (Anonyme) de Montmagny, a écrit : Bip Je demande le retrait du tronçon Est du Bip. (Groslay/Sarcelles/Garges).
Mail 7773			X														Mme Sandrine VIRBEL de Noisy-le-Grand, a écrit : Maîtrise des créations de routes et axes à grande circulation Les projets de création de routes et axes à grande circulation sont encore permis dans le SDRIF-E en totale contradiction avec les projets multimodaux qui se développent actuellement. La création d'entrepôts ou de stockage avant livraison exclusivement routier doivent être interdits.
Mail 7774														X			M. Alain (Anonyme) de Chilly-Mazarin, a écrit : SRIF E Impact zone agricole Je dépose un avis défavorable concernant l'extension de la clinique de l'Yvette. Mon avis est motivé par l'impact sur une zone classée agricole. Zone agricole par ailleurs fortement impactée par la construction de l'hôpital d'Orsay.
Mail 7775					X		X	X						X			Mme Martine (Anonyme) de Noiseau, a écrit : Le PIG de prison à NOISEAU dans le cadre du projet SDRIF-e ne doit pas être réalisé Le projet du SDRIF, c'est : -« Protéger les espaces ressources pour produire plus local : »REPONSE : conserver les terres agricoles de Noiseau qui produisent local, nourrissent local ; qui répondent aussi à la reprise d'exploitation de ces terres agricoles dans le cadre familial ; -« Réduire la consommation des ressources : => faire avec l'existant : optimisation de l'usage des bâtiments et espaces urbanisés, écoconception des constructions : »JE PROPOSE de construire cette prison à Creil sur le site du projet Photosol (430 hectares de friches nettoyées, dont 253 hectares équipés de 350000 panneaux solaires ; bonjour le paysage, nous n'aurons rien à envier à la Chine !!), en optimisant cet espace avec prison ET panneaux solaires sur le toit de la prison.-« Développer les projets de la transition environnementale : » D'une pierre 2 coups : la prison gère son électricité de façon autonome. De cette façon, Noiseau garde ses terres agricoles, ce qui répond à l'engagement du 1er ministre et rentre dans le cadre du futur projet de loi pour une agriculture souveraine. Oiseau reste le poumon vert du Val-de-Marne, et répond aussi à l'objectif ZAN. Le projet de la Région répond à L'INTÉRÊT VITAL pour toute la Nation, supérieur à l'intérêt général de l'État qu'est une prison, qui peut trouver sa place ailleurs sans apporter son lot de nuisances même (soi-disant) « réduites » selon l'APIJ. Donc NON NON NON À LA PRISON À NOISEAU,OUI POUR CONSERVER LE CORRIDOR ÉCOLOGIQUE ET NOURRICIER DES TERRES AGRICOLES DE NOISEAU. PJ :2 pages Base Creil Vue aérienne.jpg – Creil Hectares « Ferme » Solaire

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7776	X	X	X		X	X	X	X			X		X	X			<p><u>Mme Marilyne THALER de Ozoir-la-Ferrière, a écrit :</u> NON AUX MODIFICATIONS DU SDRIF-E DEMANDÉES PAR LA CCPB LA COMMUNE D'OZOIR LA FERRIÈRE Il est compliqué de se faire une opinion sur l'ensemble de cet énorme dossier. Globalement, il apparaît aller dans le sens des idées « tendance » autour de l'environnement, mieux vivre et aussi du « en même temps ». Nombre de OR débute par une proposition intéressante qui aussitôt est limitée par les dérogations et exceptions qui en diminuent l'efficacité. Les urbanistes ou plutôt le politico-urbanistes semblent avoir un langage peu concis... En ce qui concerne les projets de la communauté de Communes des Portes Briardes, et plus particulièrement celui d'Ozoir La Ferrière examiné par les équipes qui ont élaboré le SDRIF-E en 2023 et rejeté au constat du grand nombre de nuisances qu'ils impliquaient :Je soutiens cette décision, pour protéger l'environnement et les citoyens qui en subiraient les conséquences. En effet, Le SDRIF-E élaboré et discuté avec les communes en 2023, préserve sur Ozoir les zones agricoles du sud de la RN4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir qui sont contraires à tous les objectifs basiques pour protéger l'environnement Selon le SDRIF-E, il ne faut construire que des logements collectifs mais, « en même temps », il faut préserver les zones d'activités et les terres agricoles, donc devoir construire dans les zones déjà urbanisées en centre-ville, attendre que des espaces pavillonnaires se libèrent. Mais, en centre-ville, il faut aussi préserver les espaces verts (30%) et réaliser de la renaturation, construire des infrastructures pour les nouveaux arrivants, etc.... Compenser l'artificialisation à un endroit par une renaturation ailleurs, Dans une ville comme Ozoir la Ferrière, les espaces verts sont rares (merci M Breguet pour la conception des lotissements avec la coulée verte du quartier Belle Croix et le bois des pins) et les accès à la forêt domaniale restreints par les lignes de chemin de fer d'un côté et la RN4 et D471 de l'autre. La densification urbaine prescrite par la ZAN s'est appliquée dans notre commune. Elle s'est effectuée sur des surfaces déjà urbanisées (pavillons, maisons remarquables) ou industrielles (ZAC) qui possédaient de 40 à 70% de sols perméables (jardins, pelouses) par des petits immeubles ou ensemble d'immeubles où près de 90% sont imperméabilisés (béton ou bitume). Grâce à ces espaces de verdure, l'eau de pluie atteignait directement la nappe phréatique, avec les immeubles l'eau est dirigée vers le ru de la Ménagerie pouvant engendrer des inondations par fortes pluies et pollutions par le passage de l'eau sur les sols imperméables. Cela ne restaure pas la nappe phréatique ! Des dizaines d'arbres centenaires ont été abattus pour créer la "voie douce" en 2020/2021 piste cyclable peu empruntée et certaine détruite avec ce projet de construction sur des terres agricoles, des zones vertes, ce n'est pas raisonnable. Déjà 2850 logements ont été construits dans la dernière décennie, sans que les infrastructures suivent : accueil des enfants (crèches, école), accès aux soins (médecins, et autres spécialistes), assainissement des eaux usées et alimentation en eau potable déjà trop juste baisse de pression. Alors, le projet de changer le SDRIF-E porté par la CC des Portes Briardes pour Ozoir la Ferrière qui propose de réaliser 1500 logements, ne peut qu'augmenter les déficits existants. De plus construire sur des terres agricoles cultivées sans interruption et où ces dernières années les cultures sur ces parcelles étaient dédiés au méthaniseur de Chevry Cossigny, ne va pas dans le sens des objectifs du SDRIF-E. En effet, privés de cette surface, les méthaniseurs seront obligés de déplacer cette culture vers d'autres terres et donc encore diminuer les possibilités d'atteindre nos autosuffisances alimentaire et énergétique. Des dizaines d'arbres centenaires ont été déjà abattus pour créer la "voie douce" en 2020/2021 piste cyclable peu empruntée et certaine détruite avec ce projet de construction sur des terres agricoles, des zones vertes, ce n'est pas raisonnable. La mode a conduit les habitants a coupé les haies et les arbres chassant les oiseaux qui y nichaient stop au déséquilibre !</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>D'autre part, le réseau routier actuel est déjà saturé chaque jour de la semaine aux heures d'entrée et de sortie des élèves des établissements scolaires de l'ECST (et non la ZAC), et bien sûr le soir aux heures d' aller et retour du travail, les automobilistes quittent la Francilienne (RN104) à Lésigny en cas de bouchons et/ou d'accident (récemment le 8/02) sur cette N104. Bien que la réalisation de ce projet permettrait l'aménagement d'un échangeur sur la N4, tant attendu, permettrait d'avoir accès à la N4 pour aller vers Paris, mais aussi vers la province et aurait la vertu de fluidifier la circulation sur la zone en évitant la traversée de la ville, cela ne peut pas être un argument !</p> <p>« Toutefois, il ne pourra pas voir le jour sans l'urbanisation de ces terres » (chantage ?). « Développement vital de la commune » : vital pour qui ? Augmenter le nombre d'habitants c'est augmenter les embouteillages donc la pollution, de l'air, du bruit ce qui va déjà être le cas par le survol plus intense de notre ville par les avions, de perte de temps donc de stress. Où est le mieux vivre ? Nous récupérons les logements sociaux de Gretz et Tournan et tous les problèmes qui vont avec : j'espère que des compensations comme la baisse de notre contribution au fonctionnement de la CCPB a été envisagée !!!</p> <p>La ZAC remplacée à terme par des logements à l'image des premiers construits ! C'est reproduire une concentration urbaine qui a déjà, dans le passé, montré ces limites entraînant des dérèglements sociaux. Des quartiers ont été détruits pour assainir la situation (violences, Traffic)...On doit apprendre de ses erreurs mais en même temps...Les arguments avancés font appel à l'affect des décideurs : ces pauvres gens que l'on a installés au fond d'une impasse de la zone industrielle, on ne va pas les laisser isolés. Il ne fallait pas commencer... On va continuer à densifier l'habitat en coupant les arbres et faisant disparaître les pelouses qui arboraient la ZAC. La volonté de faire disparaître la ZAC, pourvoyeuse d'emploi de proximité, était dans les esprits quand ces terrains sont devenus constructibles...</p> <p>D'autre part, le projet de SRIF-E ne s'attaque pas aux inégalités sociales et territoriales qui s'aggravent dans notre région. Aucune mesure n'est prise pour freiner la spéculation foncière et immobilière, responsable de l'éviction des classes moyennes et populaires toujours plus loin du cœur d'agglomération. La notion de rééquilibrage entre l'Est et l'Ouest de la Région disparaît complètement du schéma : il est même proposé de renforcer La Défense dont le développement empêche celui d'autres pôles d'emplois notamment en grande couronne !</p> <p>Par ailleurs, la Seine-et-Marne reste le déversoir de nombreuses nuisances de la Région : elle concentre 91% des capacités de traitement et d'enfouissement des déchets et attire parmi les plus importantes zones logistiques du pays !</p>
Mail 7777			X														<p>M. Roland TINARD de Éragny, a écrit : Pont Achères Opposition totale à cette opération qui ne fera , sans consultation évidemment que contribuer à augmenter de façon considérable la circulation sur la 184 déjà saturée en permanence</p>
Mail 7778			X	X							X						<p>Mme Viviane DE CLIPPELE de L'Étang-la-Ville, a écrit : Protection des massifs forestiers et en particulier de la forêt de St Germain en Laye et de Marly - Renforcer le respect des lisières des 50m de non-construction de ces massifs comme prescrit par le SDRIF actuel et non à l'approbation du SDRIEF-E afin de ne pas entériner un non-respect de ces limites par ceux qui ne les respectent pas. Cette protection d'une lisière de 50m libre de toute construction est absolument indispensable pour protéger ces massifs et la biodiversité qui s'y trouve surtout en ce temps de réchauffement climatique et lutte contre les incendies. - Les couloirs écologiques entre ces deux massifs forestiers doivent être renforcés. Ils sont mités par les voies de circulation que ce soit l'A 13, la D 98, la D184. Un éco-pont est inscrit au niveau du carrefour de la Jonction afin de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	faire le lien entre la forêt de St Germain et de Marly. Il en faudrait un autre au niveau de la D184, 450 m avant le carrefour de la Croix de Noailles, au niveau de la route de Bourbon. La circulation piétons et cyclistes devrait être améliorée aussi pour traverser ce carrefour en toute sécurité.
Mail 7779					X								X				<u>Mme Sandrine VIRBEL de Noisy-le-Grand, a écrit :</u> Sanctuarisation d'un bois L'emplacement du bois de la justice appelé par ses habitants bois Louis Lumière , commune de Noisy-le-Grand est circonscrit dans une zone à forte urbanisation et joue un rôle tampon particulier en cas de forte pluies. Il est à sanctuariser et à inscrire dans la trame verte
Mail 7780			X		X										X		<u>M. Dalil BRAHIMI de Saint-Gratien, a écrit :</u> ABANDON DU PROJET DU BIP Ce projet qui date du siècle dernier est une pure aberration. A l'heure de l'urgence climatique et des multiples alertes des scientifiques pour limiter les émissions de CO2, ce projet va totalement à l'encontre des préconisations du GIEC et des objectifs que la France s'est fixée. Il détruirait les rares espaces naturels encore présents dans le Val d'Oise, il contribuerait à l'augmentation de la pollution sonore et atmosphérique, à la destruction de la biodiversité.
Mail 7781			X		X		X							X			<u>Mme LAURENCE PORTE de Claye-Souilly , a écrit :</u> Enquête publique Propriétaire d'une maison dans une zone pavillonnaire, je constate une urbanisation galopante et en inadéquation avec les infrastructures et moyens logistiques (écoles, routes, jardins)depuis récemment. La ville jusque-là à taille humaine et paisible subit la conséquence des constructions en trop grand nombre (zone du bois des granges dont les bâtiments n'ont même pas encore tous finis d'être construits), la circulation aux abords de la ville s'en trouve fortement dégradée, générant des embouteillages conséquents en dépit des travaux déjà effectués. La disparition des champs, terres agricoles et la diminution des terrains construits impactant la taille des jardins affecte nos espaces verts propices à la biodiversité et la qualité de vie. Je m'inquiète et m'interroge des politiques de développement et d'expansion non raisonnée car le projet actuel ne tient pas compte de l'urbanisation déjà subie récemment. La ville de Claye-Souilly doit conserver, dans son développement, un rythme qui tient compte des évolutions et constructions très récentes afin de préserver un cadre propice à la fluidité de la circulation, au ménagement des espaces verts et zones préservées, afin de rester un poumon et permettre une respiration aux portes de Paris. Non à l'urbanisation prévue. Oui à la préservation de cet environnement.
Mail 7782	X		X		X												<u>M. Philippe (Anonyme) de Vincennes, a écrit :</u> Ligne 1 dans le bois de Vincennes Cette enquête présente comme " itinéraire validé " le projet d'extension de la ligne 1 . Or l'enquête de 2022 qui lui était spécifiquement dédiée s'était conclue par un Avis Défavorable de la Commission d'enquête ! C'est d'autant plus étonnant que ce projet avait par ailleurs reçu un Avis Défavorable du Secrétariat général pour l'investissement , ainsi que des " réserves et recommandations " de l'Autorité environnementale valant clairement désaveu. Enfin le 14 décembre 2022, le ministre des Transports avait rejeté la DUP (Déclaration d'utilité publique). Alors de deux choses l'une : soit IDFMOBILITÉS et la Région Ile-de-France méprisent le travail de tous les fonctionnaires qui ont mené ces deux rapports et organisé la première enquête ; soit ils essaient subrepticement d'induire le public en erreur. Sommes-nous encore dans une démocratie où des règles claires s'imposent à tous ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7783					X		X							X	X		Mme Elodie (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser. Nous comptons sur la Commission d'Enquête et les équipes du SDRIF-E pour repousser définitivement ces demandes d'un autre âge.
Mail 7784	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	M. Clément PECQUEUC, Secrétaire général du Pôle Ecologiste de Saint-Ouen-sur-Seine, a écrit : Contribution du Pôle Ecologiste Ile de France Veuillez trouver ci-joint la contribution des élu.es du groupe Pôle Ecologiste du Conseil Régional d'Ile de France dans le cadre de l'enquête publique sur le SDRIF-E 2040. PJ : 41 pages Contribution du Pôle écologiste d'Ile-de-France <i>Cette contribution comprend un préambule interrogeant sur l'urgence climatique, sur l'exercice démocratique, sur le volontarisme de la Région, une vision écologiste développant un autre référentiel de schéma directeur d'aménagement, et des alternatives aux politiques sectorielles proposées portant notamment sur le ZAN, la protection des espaces naturels et de l'agriculture, et sur les projets de prison, du Grand Paris express, du Bourget, du CDG, du transports des marchandises, de la rénovation des logements, ainsi que des demandes d'abandon de grands projets listés sur chacun des 8 départements.</i> <i>Seules les 10 premières pages, le préambule et la vision écologiste, sont rapportées ci-dessous.</i> Extraits de la contribution



CONTRIBUTION À L'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE SDRIF-E D'ÎLE-DE-FRANCE.

16 mars 2024

1. Préambule

Dans la continuité des précédentes contributions de notre groupe et du débat qui s'est tenu lors de la séance de juillet 2023, cette contribution est versée à l'enquête publique sur la révision du SDRIF-E, qui s'achève le 16 mars 2024.

Nous continuons de regretter le manque de concertation et de dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, en particulier le fait qu'une seule réunion publique officielle s'est tenue à Paris, pour un document de cette importance. De plus, nous regrettons vivement le rejet de toutes les propositions qui ont été faites par le Pôle Écologiste en juillet 2023 : **les 88 amendements déposés ont tous été refusés.** Nous enrichissons ainsi notre contribution initiale de ces amendements et reprenons quelques mobilisations locales emblématiques.

C'est dans cette optique à la fois critique et propositionnelle, que s'inscrit cette contribution qui vise à répondre à l'urgence climatique et sociale par des politiques d'aménagement et d'organisation du territoire ambitieuses, justes et responsables.

Répondre à l'urgence climatique : un impératif vital.

"Nous sommes à un tournant. Nos décisions aujourd'hui peuvent assurer un avenir viable". Ces mots sont ceux de Hoesung Lee, directeur du GIEC, le groupement intergouvernemental sur l'évolution du climat. Les rapports du GIEC, parus en 2021, puis dans le courant du premier semestre de 2022¹, exhortent à un changement total de trajectoire et à la réduction "*rapide, radicale et le plus souvent immédiate*" des émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs.

L'été 2022, le plus chaud jamais enregistré en Europe selon le service européen sur le changement climatique Copernicus, le deuxième plus chaud observé en France depuis au moins 1900, a matérialisé, de manière brutale et concrète, les alertes émises par le GIEC. De nombreuses régions ont été confrontées à des phénomènes climatiques extrêmes - sécheresses, canicules répétées et prolongées, incendies dévastateurs, tempêtes meurtrières, inondations majeures - d'une teneur et d'une ampleur jamais connues auparavant (comme en Bretagne).

¹ Le premier rapport produisait un état des lieux sur les causes du changement climatique et son évolution ; le second évaluait les impacts, les vulnérabilités et les possibilités d'adaptation ; le 3ème dressait quant à lui une liste des solutions pour réduire les émissions de GES)

Contact : poleecolo.idf@gmail.com

Site web : <https://poleecolo-idf.fr>

Il y a 7 ans, les accords de Paris engageaient les pays signataires à contenir l'élévation de la température moyenne de la planète en dessous de 1,5°C par rapport aux niveaux préindustriels.

Alors que notre planète a déjà subi un réchauffement global moyen de 1,2°C depuis l'ère préindustrielle, les températures dans notre seule région ont augmenté d'environ 2°C depuis le milieu du XX^{ème} siècle (+0,3°C par décennie)².

Destruction de la biodiversité, surexploitation des ressources, pollutions : c'est tout notre système de production, de consommation, d'habitat, de déplacements, d'organisation des espaces qu'il faut transformer.

Cela représente un défi immense pour la puissance publique, mais aussi une opportunité de se réinventer. C'est donc peu dire que c'est dans un moment charnière, "un tournant", que s'inscrit la présente révision du Schéma directeur de la région Ile-de-France. Elle est aussi une opportunité de se réinventer, de se saisir de sa capacité d'agir, de mobiliser son potentiel de levier et d'impulsion et ainsi, en s'appuyant sur la richesse du territoire, les forces vives et les ressources naturelles dont il regorge, de pouvoir répondre, au travers de l'aménagement, au défi environnemental et de l'urgence climatique.

Un exercice démocratique bafoué.

A l'heure où notre démocratie est dégradée, le SDRIF-E était une opportunité de créer des liens continus et durables avec les habitant-es et les territoires et de créer une culture commune de l'aménagement qui se nourrit des réalités et des besoins. La qualité du débat public est la condition du bon fonctionnement de notre démocratie, un outil essentiel au service du "vivre-ensemble", qui ne saurait être seulement une incantation.

Nous exprimons à nouveau ici notre conviction que nous toutes et tous, élu-es de la Région, municipaux, territoriaux, parlementaires, avons le devoir de protéger le dialogue et le débat et d'être, en la matière, exemplaires. La *concertation*, elle, se définit par la capacité à proposer les conditions d'un dialogue franc et éclairé, à faire participer l'ensemble des composantes du corps social aux décisions qui les concernent. Et nous sommes toutes et tous éminemment concerné-es par le SDRIF-E.

Mais la vitrine que la majorité régionale a donnée à la concertation sur le SDRIF-E, avec une seule réunion publique régionale, à Paris, lors de cette nouvelle phase d'enquête publique éclair (seulement un mois de concertation) n'a pas été à la hauteur des enjeux et, tout au long du processus, elle est restée superficielle, parcellaire et verticale. Les nombreux retours qui nous sont faits partout sur le territoire, via les réseaux associatifs et militants, le démontrent. Le SDRIF-E soumis à concertation est en réalité le fruit d'une construction solitaire et univoque de la majorité régionale, c'est un projet conservateur qui prolonge l'existant. Nous ne pouvons qu'en être profondément inquiet-es.

Le Pôle Écologiste a donc pris ses responsabilités et a organisé 6 réunions publiques sur plusieurs départements franciliens, pour aller au plus près des habitant-es, apporter

² Voir étude de l'IPR sur les "Vulnérabilités de l'Ile-de-France aux effets du changement climatique, présentée en annexe du rapport CR 2022-058 Plan de protection, de résistance et d'adaptation de la région Ile-de-France face au changement climatique

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>un éclairage au débat et recevoir les avis et ambitions des franciliens, les élus locaux et les associations de riverains et environnementales. Ce travail de démocratie de proximité nous permet de nourrir la présente contribution au regard des enjeux de logement, de transports, d'équilibre métropolitain, d'artificialisation des sols, d'agriculture et d'alimentation notamment. Nous avons fait le choix inverse de la majorité régionale, nous avons choisi l'écoute et la proximité, alors que Valérie Pécresse a fait le choix de la verticalité et d'imposer sa vision.</p> <p><i>À la recherche de l'ambition et du volontarisme de la Région.</i></p> <p>Le SDRIF-E est un document d'aménagement et d'urbanisme qui détermine les conditions d'utilisation des sols et d'organisation des espaces. Il structure nos usages et nos modes de vie pour des dizaines d'années. C'est un document stratégique majeur, un levier d'action central pour engager le territoire dans une trajectoire vertueuse. Il est le reflet d'un projet politique pour notre territoire et pour ses habitants. Non pas une Ile-de-France idéale, mais celle que l'urgence climatique et sociale exige et qui est à portée de nos politiques publiques régionales, pour peu qu'on y mette du volontarisme et de l'ambition.</p> <p>Le projet présenté par la droite régionale dans le cadre de cette enquête publique est un rendez-vous manqué. Alors que tous les voyants sont au rouge, alors que nous avons atteint déjà 6 limites planétaires sur les 9 limites établies en 2009, alors que le GIEC aura été on ne peut plus clair dans ses observations, ce SDRIF-E était l'occasion de la mise en œuvre d'une politique d'aménagement de rupture, capable d'opérer un véritable virage et préparer l'Ile-de-France à relever tous les défis face aux crises qui auront lieu dans un avenir certain.</p> <p>Bien que nous puissions noter, au quotidien au sein du Conseil Régional, une forme d'accoutumance collective aux enjeux climatiques, le travail précieux des services et de l'Institut Paris Région permettant de faire bouger les lignes ne suffit pas à modifier le logiciel politique de la droite. Ce qui est présenté par l'exécutif régional et sa majorité comme des pas de géant en matière environnementale sont en réalité des pas de souris, tant les ravages du modèle néo-libéral, toujours défendu par la droite, sont importants. Un projet d'aménagement ne peut évidemment pas régler tous les problèmes, mais soit il conforte les difficultés et les inégalités, soit il donne le « LA » d'une nouvelle mobilisation autour d'un projet fédérateur et ambitieux, anticipant les mutations climatiques, écologiques, économiques, sociales et culturelles.</p> <p>Face au défi climatique, les responsables politiques doivent faire preuve d'ambition et de volontarisme. Ce n'est pas une option politique, mais une exigence qui s'impose à toutes et tous et dépasse les clivages idéologiques. Les politiques d'incitation et de greenwashing à base de slogans finalement assez désincarnés (en témoigne le "ZEN, ZAN et Zéro déchets" répété à l'envi), le décalage que nous ne cessons de constater entre les intentions affichées à grand renfort de communication et la réalité des politiques menées, affaiblissent la parole publique. Pire, ils décrédibilisent les objectifs qu'exige pourtant l'urgence climatique. Il faut faire beaucoup plus d'efforts, beaucoup plus vite. Ce schéma annonce des objectifs en matière d'émission de GES, de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, de production de déchets, sans se donner les moyens de les atteindre.</p> <p>3</p>

A l'ajout voulu par l'exécutif régional d'un E, pour environnemental, à l'acronyme de ce projet de schéma stratégique, nous aurions donc préféré le E d'écologique, moins ethnocentré et prenant en compte les interactions entre les différentes formes de vivant et, par conséquent, la mesure réelle de l'impact de l'activité humaine sur la nature et la biodiversité. Largement documentées, les exigences de sobriété, de réduction des GES, d'adaptation, ne sont pas des options politiques et auraient dû être la boussole, la colonne vertébrale de ce Schéma. Ici le SDRIF-E manque d'objectifs et d'ambition relatifs à la baisse des émissions de gaz à effet de serre, dues au trafic routier, au secteur de la construction ou à l'agriculture ; à la prise en compte de l'effondrement de la biodiversité ; à l'adaptation au changement climatique, à ce titre aucune des recommandations issues de la mission d'information et d'évaluation menée par la Ville de Paris intitulée "Paris à 50°C" n'est reprise dans ce SDRIF-E ; à la nécessaire justice sociale dans la transition écologique dans une région championne des inégalités sociales et territoriales.

C'est ce que nous attendons de ce SDRIF-E, qui est une opportunité majeure pour notre région de se réinventer et de prendre le chemin d'un futur désirable et soutenable, pour toutes et tous. La composante politicienne de ce projet de SDRIF-E régional est si prégnante que le document ne peut être que biaisé. Le SDRIF-E de l'exécutif soumis à cette enquête publique est un rendez-vous manqué.

Nous, écologistes, réaffirmons donc que la Région Ile-de-France doit sortir de la politique des petits pas et se saisir pleinement du SDRIF-E pour prendre le virage attendu et changer profondément de modèle. Préserver nos ressources et nos biens communs, partager les richesses, protéger la santé des habitant-es, leur donner un égal accès à l'emploi, à la formation, à une alimentation de qualité, aux services publics essentiels, au logement, à la culture, à la nature, est la seule voie vers la cohésion sociale et un futur viable. Voilà les lignes fortes que ce SDRIF-E aurait dû tracer.

C'est ce que nous avons proposé au fil des débats sur ce document stratégique, notamment via nos amendements en séances du conseil régional sur les différentes versions de ce schéma, tous rejetés par la droite régionale. Nous avons tenté de dessiner une autre perspective pour l'Ile-de-France, celle d'un SDRIF-E qui traduit concrètement et partout sur le territoire le S de sobriété, le D de démocratie, le R de résilience, le I d'inclusion, le F de féminisme et le E d'écologie.

2. Une vision écologiste de l'aménagement de l'Ile-de-France.

A - Construire un autre référentiel au SDRIF-E.

Demain, le Schéma directeur de la Région Ile-de-France doit être un projet d'aménagement du territoire et d'organisation des espaces qui répond au défi climatique et à la lutte contre les inégalités.

Nous proposons une approche du SDRIF-E basée sur 6 grands principes : la Sobriété, la Démocratie, la Résilience, l'Inclusion, le Féminisme et l'Écologie.

- a) **La Sobriété** doit être notre boussole.

Elle est le premier principe qui doit régir l'ensemble de ce schéma stratégique si nous voulons que celui-ci ait une portée efficace sur les vulnérabilités de notre région. Le GIEC définit la sobriété comme « *un ensemble de politiques, de mesures, de pratiques quotidiennes qui permettent d'éviter des demandes d'énergie, de matériaux, de biens, de terres tout en assurant le bien-être de tous les êtres humains dans les limites planétaires* ». Le CESER quant à lui appelle « *à faire de la résilience et de la sobriété des éléments-clés dans les principes d'aménagement* ».

Nous pensons que cette sobriété doit passer par la préservation des sols via une trajectoire Zéro Artificialisation Brute allant au-delà des objectifs fixés par le Zéro Artificialisation Nette, et une connaissance et une prise en compte de la trame brune des sols pour objectiver la destination et l'utilisation des sols et le cas échéant de les sanctuariser et les préserver de toute artificialisation.

La sobriété amène également à s'appuyer sur l'existant pour développer les politiques d'aménagement, particulièrement du point de vue du logement (logements vacants, transformation des locaux tertiaires en habitation...). Faire la ville sur la ville emmène aussi à se questionner et à qualifier le concept de densité dont le bilan écologique réel est contestable, face aux ambitions notamment de densification autour des infrastructures de transports en commun déjà existantes et la structuration de pôles de développement dans toute la région. Travailler à une sobriété de la mobilité en rapprochant le tissu économique du tissu résidentiel permettrait de construire un aménagement du territoire axé sur la structuration de bassins de vie cohérents et de proximité et non sur une spécialisation territoriale portée par, entre autres, les politiques de production de pôles d'attractivité.

b) **La Démocratie** réelle aidera à penser un territoire fidèle aux aspirations des franciliens.

Le SDRIF-E, qui "fixe des limites, impose des orientations et des règles", et "offre un cadre [...] qui assure la cohérence des différentes politiques sectorielles et leur bonne inscription dans l'aménagement du territoire" est un sujet transversal. Environnement, logement, développement économique, transports, agriculture, santé... tout ce qui constitue le quotidien des franciliens est concerné par cette nouvelle stratégie. Il est donc primordial qu'ils et elles puissent exprimer à la fois leurs difficultés quotidiennes mais aussi leurs aspirations, imaginer le territoire régional dans lequel ils et elles ont envie de vivre pour les prochaines décennies.

Cela exige donc un haut niveau d'écoute et de co-construction pour une prise en compte la plus fine possible des différences en fonction des bassins de vie et des réalités sociales. Penser l'aménagement n'est pas un exercice figé, il doit offrir suffisamment de cadre pour être opérationnel et suffisamment de souplesse pour être appropriable par le plus grand nombre et intégrer les évolutions des modes de vie à venir.

c) **La Résilience** comme accélérateur de la transition et de l'adaptation des territoires.

"Résilience" vient du latin *Resilio* qui signifie « rebondir ». Nous considérons que la Région Ile-de-France doit aujourd'hui être un levier d'accélération de la transition et de l'adaptation

des territoires, au travers de l'ensemble de ses politiques publiques réévaluées en fonction de leurs impacts environnementaux et orientés vers des objectifs précis. L'aménagement du territoire devra être pensé à l'aune de ceux-ci.

Le SDRIF-E doit intégrer et favoriser la connaissance partagée des vulnérabilités actuelles du territoire francilien et recenser les leviers d'adaptation au réchauffement climatique. Appliquées à l'aménagement (végétation et biodiversité ; eau ; forme urbaine et orientation des voies ; forme et orientation du bâti ; énergies renouvelables ; îlots de fraîcheur...), ces données sont essentielles pour **réduire à terme la vulnérabilité des populations et des territoires et repenser sous cet angle l'organisation et la gestion des espaces.**

d) **L'inclusion** matrice d'une vision polycentrique du territoire.

Nous proposons d'en finir avec les villes dissociées qui se caractérisent par des fonctions d'Habitat et de Travail qui n'interagissent plus : celles et ceux qui travaillent sur le territoire habitent ailleurs, celles et ceux qui habitent sur le territoire travaillent ailleurs. Croissance incontrôlée, saturation des équipements et des infrastructures de transport, relégation des plus modestes à la périphérie avec l'augmentation du prix du foncier, perte d'identité des territoires avec une standardisation des constructions neuves, offre adaptée aux visiteurs touristiques, mais déconnectée des besoins locaux, auxquels il convient désormais d'ajouter, comme on a pu le constater ces dernières années, une plus grande vulnérabilité aux crises : le sujet de la métropolisation et de ses effets négatifs, désormais amplement documentés, ne peut être absent du débat sur le SDRIF-E.

Notre vision du "polycentrisme" ne se fonde pas sur la création de nouveaux "grands pôles urbains", centrés sur la compétitivité, l'attractivité, l'internationalisation, mais bien sur une sobriété concrète, grâce à des réponses adaptées aux besoins des habitant-es et équitablement réparties, en matière de transports du quotidien, d'emploi, de formation, d'accès à des services publics de qualité, à des commerces de proximité, de préservation des espaces de nature, agricoles et forestiers.

Nous appelons à des politiques d'aménagement renonçant à la "spécialisation" et aux fameux clusters, au marketing territorial, aux grands projets d'infrastructures visant l'attractivité ou l'internationalisation. Nous devons penser la "démétropolisation" et apporter de vraies solutions à la problématique du rééquilibrage des territoires en Ile-de-France et sur l'ensemble des régions françaises ; ce qui n'est certainement pas un mythe pour des millions d'habitant-es de notre région.

e) **Le Féminisme** pour structurer notre espace régional.

Les territoires évoluent, se structurent et se construisent selon des schémas d'organisation sociale, des pratiques et des usages par nature évolutifs, subjectifs et politisés, liés au travail notamment. **L'organisation de l'espace tend à reproduire les normes dominantes, dont celles du genre.** Nous proposons donc que le SDRIF-E révisé soit également "féministe". Pris dans son acception large, un territoire "féministe" doit servir l'émancipation de toutes les habitant-es.

Dans ce cadre, il s'agit de faire de l'espace public non pas un espace où s'additionneraient, voire se confronteraient des besoins, avec le risque induit d'ancrer les stéréotypes, mais un **espace universel qui, dans sa forme, empêche concrètement les divisions de genre, mais aussi toute autre division discriminatoire.**

Concrètement, envisager l'aménagement du territoire sous un prisme féministe, ou universel, doit se traduire par la prise en compte systématique de toutes et tous à travers des critères objectifs, dont la vocation serait d'assurer, par exemple une juste représentation de toutes et tous dans l'espace public (noms des rues et bâtiments, panneaux de signalisation, affichage...) ; un usage universel de l'espace public (élargissement des trottoirs, la multiplication d'espaces communs et de lieux coopératifs, des espaces publics plus ouverts, moins segmentés, moins excentrés...) ; des déplacements plus égalitaires (amélioration des réseaux et du maillage des transports de proximité et des mobilités alternatives...) ; une amélioration de l'accès au logement (en réfléchissant à des formes d'habitat alternatives, type Babayaga), aux services publics, aux lieux de soins, d'accès aux droits, aux lieux de formation...

Nous, élu-es écologistes, pensons que la Région Ile-de-France doit être locomotive, impulser cette logique d'un aménagement "féministe", d'un aménagement universel, et appuyer les collectivités dans la mise en oeuvre d'actions et de projets au service de toutes et tous.

f) **L'Écologie** au cœur du schéma directeur régional pour sortir de l'anthropocentrisme.

C'est donc assorti d'un "E" pour "environnemental" que le Schéma directeur de la région Ile-de-France est actuellement révisé. Nous préférons un "E" comme "écologique". Car si "environnemental" fait référence au cadre de vie et reste donc anthropocentré, **l'écologie prend en compte les interactions entre écosystèmes et êtres vivants, et par conséquent, l'impact de l'activité humaine sur la nature et la biodiversité.** L'écologie est une approche holistique, une vision globale, qui lie le climat, la biodiversité, la santé, la justice sociale, la culture... car tous ces éléments sont interdépendants.

Il n'y a pas d'un côté les humains et de l'autre la nature. Les humains font partie d'un ensemble, d'un écosystème planétaire dont les équilibres ont été bousculés par l'action des humains. Nous sommes dépendants de l'air que nous respirons, de l'eau que nous buvons, des végétaux, des animaux qu'ils soient sauvages ou domestiqués. Nous vivons dans un monde fini, cette planète bleue dont nous avons découvert l'image pour la première fois il y a seulement quelques décennies. Les ressources planétaires ne sont pas inépuisables. Notre sous-sol ne pourra fournir indéfiniment des métaux, des hydrocarbures... et même de l'uranium ! Notre avenir est sur Terre et pas sur la Lune.

L'Ile-de-France n'est pas un territoire isolé. **La terre de l'Ile-de-France ne peut fournir toute l'alimentation, tous les matériaux, toute l'énergie nécessaires à la survie de ses habitant-es.** Le SDRIF-E devrait prendre en compte cette dimension de dépendance vis-à-vis de la nature et des autres territoires. Il y a donc urgence d'une part à préserver et reconstituer la biodiversité menacée et d'autre part à organiser nos échanges solidairement avec l'ensemble des autres régions de France et du Monde.

B - Penser le nécessaire rééquilibrage territorial au service d'un développement régional utile aux francilien-nes.

Mis en œuvre en France après la seconde guerre mondiale, l'aménagement du territoire a vocation à assurer l'organisation de l'espace, dans un objectif de répartition équilibrée des ressources, des activités et des habitant-es. Dans son principe originel, il est indissociable de l'égalité républicaine et place la puissance publique comme responsable de son application concrète, en créant, en distribuant, en protégeant, en réparant, en compensant.

Or, dès le lancement de la révision du Schéma, le Vice-président de la Région a décrété qu'il "fallait sortir du mythe du rééquilibrage est-ouest que nous avons, dit-il, préconisé pendant cinquante ans sans jamais y parvenir". Quel désaveu politique ! **Et quelle contradiction : lorsque la droite régionale loue les vertus du polycentrisme quand, toute sa stratégie de développement des transports repose sur le prolongement de lignes en radiales, qui renforce l'hyper centralité de la capitale.** Le Grand Paris Express ne peut pas être le prétexte à un développement inconsidéré de l'espace régional, au détriment d'une réflexion sur les dessertes fines internes aux polarités. En imposant cela, l'exécutif régional démontre encore une fois combien il instrumentalise et tord les concepts et combien il fait le choix conscient d'ancre les inégalités.

Au vu de la synthèse du sixième rapport d'évaluation du Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC) et des engagements de l'État dans les différentes lois Climat, tous les projets qui visent à détourner l'usage nourricier des sols au profit d'une bétonisation sans limite doivent être proscrits. La perpétuation du modèle éculé du "toujours plus vite, toujours plus loin", que la droite régionale défend est délétère au plan humain, social, environnemental. Un modèle qui va donc continuer à épuiser les ressources, déplacer les inégalités, les enraciner.

Nous, écologistes, pensons que pour être équilibré, réduire les inégalités, empêcher les situations de relégation, prendre en compte l'ensemble des formes de vivants qui constituent notre écosystème, le développement urbain doit être réinterrogé et repensé pour favoriser l'interaction et la connexion des fonctions d'habitat, de travail, de loisirs, mais aussi pour construire une vraie région inclusive et empêcher son développement à plusieurs vitesses qui ne fait qu'intensifier les inégalités. Une telle approche est non seulement souhaitable pour améliorer les conditions de vie des habitant-es de notre région, mais impérative pour préserver nos ressources vitales, notre environnement et notre biodiversité, et adapter notre territoire.

La nécessaire prise en compte des temps des vivants et pas seulement les espaces, nous invite à aller vers ce qu'on appelle le "chrono-urbanisme", aujourd'hui insuffisamment développé. Une telle approche pourrait s'appuyer sur un temps de diagnostic plus long (au moins celui d'une année et des 4 saisons), l'amplification de démarches "test" (comme l'urbanisme transitoire), davantage d'itération.

Par ailleurs, nous proposons de favoriser des projets mieux ancrés dans leur territoire et plus en phase avec les réalités locales, une nécessité pour éviter la "maladaptation" qui ne fait qu'amplifier les difficultés et inégalités, et se traduit par des phénomènes comme "les villes dissociées", concept largement développé, expliqué et illustré par Jacqueline

Lorthisois, urbaniste socio-économiste, qui s'est particulièrement intéressée dans ses travaux, au secteur caractéristique de Gonesse.

Les documents d'urbanisme peuvent planifier de nouveaux espaces d'urbanisation, dans les conditions définies par l'ensemble des orientations réglementaires du SDRIF-E. **Cette nouvelle urbanisation doit :**

- être **maîtrisée**,
- être pensée au regard de sa **viabilité** et de sa **durabilité écologique**,
- intégrer les enjeux de la nécessaire **adaptation au changement climatique**,
- permettre une **meilleure articulation entre les différentes formes de vivant**, par une meilleure **prise en compte des rythmes naturels et sociaux dans la programmation urbaine (chrono-urbanisme)**,
- être **articulée avec la desserte en transports collectifs**,
- répondre au principe d'**adéquation entre les emplois induits et la main d'oeuvre locale**,
- favoriser des constructions répondant aux enjeux de **performance énergétique et environnementale et de sobriété** (dispositifs permettant la production d'énergie renouvelable, dispositifs favorisant la retenue ou la réutilisation des eaux pluviales, constructions avec faible impact en termes de gaz à effet de serre, constructions valorisant les déchets de chantiers, développement d'une gestion circulaire des déchets, etc.) ;
- intégrer **des espaces publics de qualité** (création d'espaces verts, **projets de renaturation**, circulations douces, etc.) ;
- intégrer une **offre d'équipements et de services (y compris de formation) adaptée aux projets développés en extension aux enjeux locaux** et contribuant, le cas échéant, à résorber une carence en la matière.

Depuis 2005 et la loi Borloo, les politiques tergiversent. Pourtant *la cohésion et la mixité social/es* ne se décrètent pas, elles s'accompagnent, elles se construisent, elles s'appuient sur des politiques publiques ambitieuses, avec des objectifs clairs et des moyens à la hauteur. Les documents d'urbanisme doivent privilégier l'implantation de nouveaux équipements collectifs, services et services publics en fonction de leur utilité sociale, de leur portée inclusive, de leur exemplarité environnementale, de leur accessibilité, par les transports collectifs, les mobilités douces et les modes actifs, en intégrant des objectifs de développement positif du territoire et d'amélioration du cadre et des conditions de vie des habitant.es. Tout projet ne répondant pas à ces critères ne peut être autorisé.

EN FINIR AVEC L'AMÉNAGEMENT TERRITORIAL DU « TOUT-CARCÉRAL ».

Dans le cadre du "Programme 15 000" lancé par l'État en 2018, des projets de prison et centres de détention (Crisenoy, Magnanville, Noiseau) sont imposés aux territoires.

L'exemple de Crisenoy est symptomatique d'une vision de l'aménagement passéiste, doublée d'une appréhension caricaturale et excluante de la question plus large de la justice et des peines. Depuis longtemps, notre famille politique travaille à mettre au coeur du débat public, en dehors de toute posture idéologique, clientéliste et court-termiste, la question de l'enfermement et de l'incarcération, leur conséquences sur celles et ceux qui y sont directement confronté-es comme sur la société dans son ensemble.

Assurément, les projets actuels présentent de graves écueils au plan environnemental (destruction de terres agricoles, surdimensionnement, artificialisation démesurée, directe et induite), social, humain, démocratique. Ils doivent être suspendus.

Nous nous interrogeons sur le fait qu'alors que les problématiques sont similaires, la Région ne s'oppose pas aussi aux projets de Crisenoy et Magnanville, comme elle le fait pour le projet de Noiseau malgré l'avis de l'Etat.

3. Imaginer d'autres politiques sectorielles au service d'une vision cohérente de l'aménagement régional : les alternatives existent.

A - Logement / Habitat : changer de paradigme.

Le projet du SDRIF-E veut permettre de « Vivre et habiter en Île-de-France [en offrant] des cadres de vie désirables et des parcours de vie facilités ». La trajectoire à suivre devrait donc mettre en adéquation, tant au plan quantitatif que qualitatif, les besoins et l'offre en habitat, tout en répondant aux enjeux environnementaux et du réchauffement climatique. Or, le SDRIF-E manque d'ambition, de volontarisme et des leviers propres à répondre aux vrais besoins des habitant-es.

L'objectif des 70 000 logements annuels, issu de la loi du Grand Paris qui a maintenant 13 ans, est reconduit. Ce chiffre interroge à l'instar de FNE qui, dans son Livre blanc pour un SDRIF-E environnemental, écrit : *"Pourtant, il est bien documenté que le chiffre de production de 70 000 logements est artificiel au vu de l'augmentation annuelle de 50 000 nouveaux habitant.e.s dans la région et de la composition des ménages qui est de 2,3 personnes depuis 2006. La conciliation de l'objectif de production de 70 000 logements par an ne semble pas compatible avec l'atteinte du ZAN en 2050 au vu du peu d'orientations limitant véritablement la construction de logements. En effet, les solutions pour limiter la construction en favorisant la rénovation du parc existant sont minimisées."*

Les écologistes proposent un changement total de paradigme quant à la structuration de l'offre de logement en Ile-de-France, qui de notre point de vue doit reposer sur les 3 principes suivants :

- faire avec l'existant ;
- questionner et qualifier le concept de densité ;
- concrétiser la sobriété.

Pour répondre aux injonctions contradictoires d'artificialisation des sols, de diminution de consommation des ressources, de production de GES, **il faut impérativement prioriser la production de logement social et très social**. Là encore, l'articulation avec les enjeux relatifs à la révision du Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement mériterait d'être développée et traduite au travers d'objectifs essentiels et la mise en perspective de domaines d'actions prioritaires, particulièrement sur les objectifs de construction du logement social et très social dans la région. Il n'est pas acceptable que 5 communes concentrent le cinquième des logements sociaux de la région, que la crise du logement ne cesse de s'y aggraver (avec 1,3 million de personnes mal logées, 2,9 millions de personnes en situation de fragilité), que notre , bien qu'accueillant 18 % de la population nationale,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7785			X												X		Mme. CATHERINE CHALOM de . a écrit : Enquête publique sur le schéma directeur île de France Par la présente je tiens à vous faire part de mon opposition à : 1) la bétonnisation des terres fertiles de Gonesse pour construire une côte scolaire sous les trajectoires rapprochées des avions 2) construction de la ligne de RER pour desservir cette zone 3) la construction de nouvelles autoroutes sur l'Ensemble du territoire français et en particulier sur celui de l'île de France Je pense en revanche qu' il faut développer la production de fruits et légumes bio en île de France pour assurer une meilleure sécurité alimentaire de la région
Mail 7786			X	X													Mme Helene NICOSIA de Jouy-le-Moutier, a écrit : Projet routier BIP J'émetts un avis négatif contre ce projet routier. Dans cette zone mise en cause, il s'agit de préserver la biodiversité, les prairies, les zones humides ; il s'agit également de maintenir le maximum d'îlots de fraîcheur autour de la capitale qui n'a pratiquement pas de moyens d'échapper à la canicule, vu la densité de l'architecture (comparez avec la faible densité de Berlin qui pâtit beaucoup moins de la chaleur). Je vous prie de prendre en considération mon avis de citoyenne francilienne !
Mail 7787								X						X	X		M. Laurent CHARBONNIERAS de Thorigny-sur-Marne, a écrit : ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE SDRIFE La trajectoire proposée par la région Île de France ne permettra pas d'atteindre le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en 2050. Pourtant, la révision du S.D.R.I.F. a été initiée suite à la Loi Climat et Energie d'août 2021 dans l'objectif d'intégrer l'objectif ZAN. Pourquoi continuer alors à bétonner, détruire des terres agricoles, le grenier de la France. Cessons cette logique de profits systématique et protégeons notre territoire pour les générations futures. Merci aux décideurs d'être visionnaire d'un monde respectueux de la terre qui nous accueille. Cordialement
Mail 7788	X			X	X												M. Guillaume OUVRIEU de Mareil-Marly, a écrit : Réduction de l'artificialisation des sols À l'échelle retenue pour la cartographie du SDRIF-E, les éléments représentés sont malheureusement peu précis. Cette limitation est d'autant plus regrettable que ces éléments graphiques sont censés être opposables juridiquement. Quel est donc le véritable objectif d'un tel manque de précision ? D'autre part, après une analyse approfondie des documents, il apparaît que les orientations du SDRIF-E ne sont pas suffisamment prescriptives pour être pleinement respectées. La zone N de Mareil-Marly est mal représentée : Malgré la faible précision due à l'échelle de la cartographie, je constate que moins de la moitié (environ 15 hectares) de la zone N de la commune de Mareil-Marly est considérée comme une zone verte à protéger. Cette zone correspond globalement au secteur dénommé « Les Égarés ». Je demande à ce que l'entièreté de la zone N du PLU de Mareil-Marly soit reconnue comme une zone verte à protéger, prioritairement en tant qu'espace naturel compte tenu de la diversité des espèces protégées présentes dans cette zone. Cela représente un véritable réservoir de biodiversité, un élément clef à protéger. Je souhaite également souligner la définition d'armature verte dans le SDRIF-E qui est, à mon sens, un concept englobant où se mêlent espaces agricoles, naturels et forestiers. Toutefois, il est évident qu'un espace agricole ou naturel n'a pas les mêmes objectifs en termes de biodiversité. Ces deux types d'espaces peuvent néanmoins coexister, à condition que des haies libres structurantes subsistent en nombre suffisant et que les exploitants agricoles n'utilisent pas de produits phytosanitaires, tellement décriés depuis de nombreuses années.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Malheureusement, aucun règlement ne peut contraindre un exploitant à adopter des pratiques agricoles biologiques ou raisonnées au sein d'une commune. Enfin, il convient de rappeler que la zone N de Mareil-Marly comprend un corridor écologique inscrit dans le PLU communal. Deux pistes pour préserver les espaces naturels tout en respectant la loi SRU : 1) Optimiser les logements vacants : je préconise d'exploiter les 400 000 logements inoccupés en Île-de-France grâce à des incitations ciblées. Ces mécanismes incitatifs pourraient encourager les propriétaires à mettre en location ces logements inexploités. 2) Réaffecter les bureaux vides en logements : Les 4,3 millions de mètres carrés de bureaux inutilisés représentent une opportunité considérable. En moyenne, chaque bureau pourrait être transformé en un appartement de 60 mètres carrés. Cela permettrait de créer plus de 70 000 logements, principalement dans des quartiers de la proche banlieue parisienne, bénéficiant d'une excellente desserte en transports en commun. D'autres types de locaux, tels que les anciens locaux de La Poste, les garages ou les espaces dédiés à l'enseignement supérieur, pourraient également être envisagés pour une transformation similaire. Donnons à l'Établissement public foncier d'Île-de-France la mission claire de lutter contre l'artificialisation des sols. Protégeons les espaces verts existants, pour la nature elle-même, les habitants d'aujourd'hui et les générations futures.
Mail 7789																	<u>M. Clément PECQUEUC, Secrétaire général du Pôle Ecologiste de Saint-Ouen-sur-Seine, a écrit :</u> Contribution du Pôle Ecologiste Ile de France Veuillez trouver ci-joint la contribution des élu.es du groupe Pôle Ecologiste du Conseil Régional d'Ile de France dans le cadre de l'enquête publique sur le SDRIF-E 2040. Idem Mail 7784
Mail 7790	X				X	X								X			<u>M. LENENDEKEYRELDEPIERRECORREIA de Feucherolles, a écrit :</u> Observations sur l'avis de monsieur le maire de Feucherolles (78) PJ : 3 pages « Un Nouvel Elan pour Feugerolles »



Commune de Feucherolles
Département des Yvelines
République Française

Les conseillers municipaux élus du groupe « Un Nouvel Elan pour Feucherolles »
Mairie de Feucherolles
39 Grande rue
78810 Feucherolles

à Monsieur le Président de la commission d'enquête publique du projet de SDRIF-E
Conseil Régional d'Île de France
Mission SDRIF-Environnemental
Pôle Logement, Aménagement, Transports
2 rue Simone Veil
93400 Saint-Ouen

Objet : Arrêt du projet de SDRIF-E

Référence : 20240316_SDRIF-E_NEF_C

Monsieur le Président,

Par courrier daté du 12 mars 2023, monsieur le maire de Feucherolles (Yvelines) également président de la communauté de communes Gally-Mauldre a transmis un texte censé représenter l'avis de la commune sur le projet de SDRIF-E. Il apparaît que ce texte ne représente pas l'avis de nombreux élus tant communautaires que municipaux, ni l'avis d'associations présentes sur le territoire, ni l'avis d'une grande majorité des habitants.

Lorsqu'il est déclaré en page 1 du texte que : « la commune émet les plus vives réserves », cette assertion est totalement contraire à la réalité puisque le conseil municipal et plus particulièrement le groupe que nous représentons n'a jamais été consulté sur le sujet. Nous signalons également qu'en dehors d'un affichage réglementaire de l'enquête publique aucune concertation n'a été organisée avec la population du village. Nous estimons que cette manière d'agir est incompatible avec l'exercice de la démocratie locale qui ne doit pas virer à l'autocratie.

Cet avis de monsieur le maire de Feucherolles sur le projet de SDRIF-E arrêté nous paraît incompatible avec la volonté affirmée dans le projet de SDRIF-E de préservation des espaces natures et agricoles. Il est en outre contraire sur bon nombre d'éléments aux objectifs fixés dans le SCoT et le PCAET et surtout incompatible avec les objectifs de réduction des émissions nettes de

gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et d'atteindre la neutralité climatique en 2050.

Nous avons déjà développé notre argumentation dans une publication réalisée le 15 mars dernier en réponse à une publication de monsieur le président de la CCGM et nous ne la reprendrons donc pas dans ce courrier d'observation du courrier de monsieur le maire. Nous ajoutons seulement quelques éléments complémentaires.

1-Le courrier de monsieur le maire parle de « valoriser les espaces naturels et agricoles du territoire ». Comment peut-on le faire si l'objet essentiel de ce courrier est d'artificialiser 28 hectares d'excellentes terres agricoles à Feucherolles, situées en outre dans la plaine de Versailles qu'une association regroupant Elus- Agriculteurs et Citoyens (APPVPA) tente de sanctuariser.

2-Dans le même paragraphe, monsieur le maire parle des réalités du terrain sans plus s'étendre sur la signification de cette phrase. Mais quelles sont les vraies réalités du terrain ? Ce sont d'une part des terres agricoles à protéger et d'autres part des lieux existants déjà artificialisés qu'il faut rénover pour développer l'activité économique. Ce n'est la création, ex nihilo, d'une nouvelle zone dite économique sur un terrain agricole.

3-En page 3 du même document lorsque monsieur le maire déclare : « aucun développement pragmatique et valorisant les espaces naturels n'est possible dans le cadre de la version actuelle du SDRIF-E ». Cette déclaration est très ambiguë et on peut la traduire par le fait que la valorisation des espaces agricoles passe par la suppression et l'artificialisation de 28 hectares de terres agricoles !!! Encore une fois, le propos est ambigu et cherche à masquer la réalité pour justifier un développement économique aberrant sur la pastille proposée alors qu'un développement économique est possible sur des lieux totalement appropriés.

4-En fin de page 3, monsieur le maire reprend la même argumentation en affirmant : « un développement d'activités économiques, respectueux de l'environnement et sanctuarisant les espaces naturels et agricoles est impossible au regard du projet de SDRIF-E arrêté ». Pour les mêmes raisons que dans le point précédent, nous élus de la commune de Feucherolles, nous inscrivons en faux contre ces assertions. Nous affirmons que le Développement économique est possibles en dehors de ces 28 hectares de terres agricoles.

Nous vous demandons donc, Monsieur le président, de refuser l'ajout d'une pastille entière impactant les territoires agricoles de Feucherolles, Chavenay et Davron.

En conclusion,

Nous, élus de la commune de Feucherolles, restons à votre disposition pour échanger sur ce sujet très sensible avant la formalisation du SDRIF-E. La préservation des milieux naturels et des terres agricoles et maraîchères doit rester, pour notre territoire rural, le critère prépondérant pour établir cette version finale qui va engager le territoire pour de très nombreuses années.

Nous vous remercions de prendre note de nos inquiétudes et de notre argumentation et nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, nos sincères salutations.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7791					X										X		M. CHRISTOPHE (Anonyme) de Noisy-le-Grand, a écrit : Utilité des bois contre les Ilots de chaleur à Noisy-Le-Grand Les zones boisées ont toutes une utilité primordiale contre les îlots de chaleur urbain (ICU) dans toute la région d'Île-de-France et en particulier à Noisy-Le-Grand. Vu le réchauffement climatique prévu, les bois existants à Noisy-Le-Grand doivent être protégées et en particulier le Bois Louis Lumière (ou Bois de la Justice). PJ : Idem mail 7716
Mail 7792			X			X		X						X			M. Christian BERARD de Feucherolles, a écrit : Nouvelle zone d'activité à Feucherolles J'apprends le projet de 28 hectares en zone agricole qui deviendraient une zone d'urbanisation ou une nouvelle zone d'activité. Je suis contre, pour les raisons suivantes :- la RD 307 au niveau de Feucherolles est déjà surchargée dans les deux sens. Je ne vois pas comment cette route pourrait absorber un trafic voitures et poids lourds supplémentaire.- Nous entendons parler de zéro artificialisation... et voilà 28 hectares supplémentaires qui vont être bétonnés. Est-ce franchement nécessaire ?- Je doute fort que cette zone soit génératrice d'emplois pour notre commune.
Mail 7793			X														Mme Carole (Anonyme) de Perpignan, a écrit : Opposition à la 2x2 voies L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, vous maintenez la liaison RD30-RD190 dans les Yvelines, qui est le lien entre l'A15 et l'A13. D'après l'étude d'impact, ce projet génèrera une augmentation de 14% des émissions de GES, ainsi que l'augmentation de la consommation énergétique pour 14% également. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants.
Mail 7794	X	X	X		X	X						X	X				M. Éric FLAMAND de Vaucresson, a écrit : Modification des OR et de la carte "Maîtriser le développement urbain" Dans le prolongement de ma venue à la permanence à Asnières-sur-Seine, le samedi 2 mars, je précise et complète mon observation inscrite sur le registre. 1/ Carte « Maîtriser le développement urbain »La Ville de Vaucresson comme la Ville de Marnes-la-Coquette ont plusieurs points communs dans leur histoire. Outre leur dominante d'habitat horizontal fait de villas anciennes et récentes, les deux communes ont vu s'installer sur leur territoire des grands Haras. Sur Vaucresson le Haras Lupin (N°1) et sur Marnes la Coquette le Haras Boussac (N°2) du nom de l'industriel du textile. Une partie du Haras Boussac avait une partie installée sur Vaucresson d'une superficie de 5,5 ha avec notamment des écuries (N°3, cf. photo). Tous ces sites ont le même usage espaces verts dédiés aux loisirs et au sport. Les 3 sites ont un classement identique aux PLU des 2 communes : ils sont classés en Zone UL. Pourtant la carte « Maîtriser le développement urbain » fait figurer le Haras Lupin (Vaucresson) et l'ancien haras Boussac majoritaire en vert foncé ou vert clair mais pas le secteur Boussac sur Vaucresson. Ceci n'est pas cohérent. Je vous demande bien vouloir émettre une réserve dans vos conclusions demandant de faire figure les 4,5ha du secteur Boussac (N°3) situé à Vaucresson en zone UL au PLU de Vaucresson en vert foncé comme le Haras Lupin. 2/ Rectification carte « Maitriser le développement urbain »Sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional », figure la coulée verte située sur Vaucresson permettant de relier la forêt de La Malmaison à la forêt de Fausses-Reposes sous forme d'un trait vert épais (N°4). Cette liaison, pourtant essentielle,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>qui permet de relier à pied ou à vélo le nord du département jusqu'au sud, ne figure pas sur la carte « Maitriser le développement urbain ». Je vous demande de bien vouloir émettre une réserve dans vos conclusions demandant de faire figurer ce corridor écologique et liaison verte sur la carte « Maitriser le développement urbain »</p> <p>3/ Trame bleue à faire figurer sur « Maitriser le développement urbain »La Ville de Vaucresson est connue pour l'abondance de ses eaux souterraines compte tenu de sa topographie, 2 plateaux, 2 coteaux et un vallon. En effet une nappe perchée circulant dans es ables de Fontainebleau est très présente dans la commune notamment sur les plateaux du fait de la présence d'argiles qui empêchent l'infiltration des eaux. La commune a connu de nombreux arrêts de catastrophes naturelles liés au retrait-gonflement des marnes er argiles. La Ville connaît régulièrement des débordements voire des inondations comme l'indique la fiche « risques naturels sur Vaucresson ».Aussi, nous demandons de créer une trame bleue qui consisterait à capter les eaux du plateau nord et ouest par des drains jusqu'au centre-ville et de recréer le rû de Vaucresson à l'air libre jusqu'aux étangs de Marnes pour les alimenter. Ceci permettrait de désimperméabiliser les sols et de réduire les températures en centre-ville.</p> <p>4/ Transports La Ville de Vaucresson est fortement pénalisée par l'absence de transports en commun (absence de métro et tramway).Le SDRIF prévoit la prolongation de la ligne 18 entre Versailles et La Défense. Cette tangentielle est stratégique pour toutes les communes des Hauts-Seine et Yvelines très peu desservies (Vaucresson, Marnes-la-Coquette, Garches, La Celle-Saint-Cloud, Bougival, Le Chesnay qui n'a pas de gare, Versailles nord, Rocquencourt), soit un total d'environ 100 000 habitants. Nous demandons que la future gare soit située au croisement de ces communes et non à Rueil-Malmaison qui est déjà très bien desservie. Nous vous demandons d'émettre une réserve en ce sens et de faire figurer un emplacement réservé sur la carte.</p> <p>5/ Densification autour des gares. Il est prévu une sur-densification dans un rayon de 2km autour des gares. Ce rayon de 2km impacterait la quasi-totalité de la ville sauf le plateau de Cazes au nord-est. Ceci reviendrait à pouvoir transformer et dénaturer la Ville de Vaucresson et supprimer son caractère vert majoritaire. Nous vous demandons d'ajouter une exception à la règle générale en rajoutant : il pourra être dérogé à cette règle pour des critères liés à la topographie, à la présence d'eau dans le sous-sol, aux risques liés au retrait-gonflement des marnes et argiles, au caractère dominant des espaces verts.</p> <p><u>PJ : 1 photo</u></p> 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7795							X							X	X		M. Florian (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser. Nous comptons sur la Commission d'Enquête et les équipes du SDRIF-E pour repousser définitivement ces demandes d'un autre âge.
Mail 7796			X														Mme Martine (Anonyme) de Drancy, a écrit : Metro ligne 7 Une ville de 70 000 habitants donnerait un accès plus facile à sa population Toutes les villes autour sont dotées du métro
Mail 7797			X	X			X									X	M. Romain ESKENAZI de Montmorency, a écrit : Opposition à l'Avenue du Parisis La réalisation de la portion Est de l'Avenue du Parisis (BIP) reliant Garges à Grosly serait une aberration financière et écologique. Une aberration financière car ce projet très coûteux n'améliorerait pas la circulation mais amènerait comme toute nouvelle route un flux de véhicules supplémentaires. Le projet a été pensé il y a 70 ans. La liaison Est-Ouest du département est assuré depuis par la francilienne. Le fait de raccorder à terme deux autoroutes saturées aux heures de pointe (l'A1 et l'A15) ne fluidifiera pas le trafic dans le secteur mais incitera des camions faisant le trajet Roissy/Gennevilliers à traverser des zones urbaines. Le BIP a été artificiellement scindé en 2 tronçons pour ses raisons politiques. Il est évident que si le tronçon EST voit le jour, le tronçon Ouest suivra au regard du flux de véhicules qui se déverseront dans la vallée de Montmorency. Cette route augmenterait toutes les pollutions : visuelles, sonores et atmosphériques sur un tracé jalonné d'espèces naturelles qui seraient détruits et d'écoles qui seraient impactées. Il passerait que une zone aux sols fragiles avec un chantier qui risque d'endommager les constructions. Le sens de l'histoire serait de préserver et d'aménager les espaces verts du traces et de développer une liaison douce Est-Ouest. J'habite Montmorency et je travaille à Gonesse et à Saint-Denis et il n'y a pas de piste cyclable pour faire ces trajets. Si c'était le cas, j'irai travailler en vélo. Abandonnons ce projet et consacrons le budget aux développement des transports en commun.
Mail 7798		X				X	X										M. Louis CAILLEAU de Saint-Arnoult-en-Yvelines, a écrit : Repositionnement et Possibilités de développement de la commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines Vous trouverez ci-joint une observation de la part de la Commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines, au nom de Joëlle JEGAT, Maire, et de la Communauté d'Agglomération Rambouillet Territoires relatifs aux possibilités d'évolution accordées à la Commune, et notamment en regard avec les obligations SRU et la faible possibilité accordée par les modes de calcul du SDRIF-e aux petites polarités rurales. Les observations demandent au Commissaire enquêteur : - la révision et repositionnement du front urbain pour tenir compte des possibilités d'extension affichées, - le repositionnement de la demi-pastille pour correspondre avec les perspectives de développement économique. - l'ajout d'une demi-pastille supplémentaire pour le développement résidentiel et des équipements publics. PJ : 3 pages Observation de la part de la Commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines, au nom de Joëlle JEGAT, Maire, et de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>la Communauté d'Agglomération Rambouillet Territoires relatifs aux possibilités d'évolution accordées à la Commune</p> <p>L'avis des communes et intercommunalités, en tant que relais indispensable de la mise en œuvre des prescriptions du SDRIF-e, est capital. Aussi je souhaite formuler pour la commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines des recommandations et observations au projet de SDRIF-e de la Région Ile-de-France, notamment regardant le territoire communal, afin que vous puissiez y apporter les modifications nécessaires.</p> <p>1/ Pour un repositionnement de la pastille économique et du front urbain.</p> <p>Le projet de SDRIF-E fait apparaître à Saint-Arnoult-en-Yvelines une pastille correspondant à 10 hectares de consommation d'espace pour l'extension de la ZA de la Fosse aux Chevaux, principale zone économique de la commune. Polarité d'appui au développement de Rambouillet Territoires, la commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines entend bien conforter son rôle économique par l'accueil de nouvelles activités, mais aussi la réponse aux besoins d'évolution des activités en place. Cette demi-pastille est donc primordiale pour son développement.</p> <p>Toutefois, les Cartes n°1, 2 et 3 présentent une <u>incohérence majeure</u> en ce que le front urbain positionné ne permet pas cette extension matérialisée par la demi-pastille. Aussi, il est absolument nécessaire de repositionner ce front urbain le long de la lisière forestière de Saint-Benoît et non accolé à l'enveloppe urbaine existante, sans quoi toute extension est impossible.</p> <p>Compte tenu des enjeux paysagers, il s'agit également de repositionner la pastille d'extension à l'ouest de la RD 29 et non pas à l'est de cette route, tel que figuré ci-dessous. Les cartes n°1, 2 et 3 sont ainsi à reprendre.</p>



2/ L'inscription d'une demi-pastille en prévision du développement résidentiel de Saint-Arnoult-en-Yvelines

Cette volonté reflète la priorisation des zones d'extension dans le document régional.

Le SDRIF-e positionne Saint-Arnoult-en-Yvelines comme polarité contribuant au maillage territorial du territoire francilien, et en particulier pour l'apport des services courants et de proximité auprès de la population de grande couronne. A ce titre, la commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines doit répondre aux besoins spécifiques à notre polarité, en particulier liés :

- A l'apport d'une réponse aux obligations SRU (à laquelle la commune est soumise pour la première année en 2024) qui implique l'ouverture de nouvelles zones à construire à l'intérieur du tissu existant mais aussi en extension, compte tenu du besoin (de l'ordre de 450 logements pour les seuls besoins sociaux soit près de 1000 logements en tout). En particulier, le secteur visé correspond au secteur nord-ouest, dans le prolongement de la demi-pastille d'activités, qui présente les impacts paysagers, les difficultés techniques de raccordement, et l'opportunité de maillage viaire la plus intéressante pour le développement de la ville.

- A l'apport d'une réponse adaptée en termes d'équipements publics. La désignation d'une commune polarité va au-delà d'un affichage politique ; elle attribue à la commune un rôle central dans l'organisation des équipements publics de proximité, qui nécessitent, eux-aussi des surfaces d'extension possible. En l'occurrence, la commune a également été désignée « Petite Ville de Demain » par le gouvernement et nourrit à ce titre plusieurs projets de court / moyen terme, notamment la potentielle restructuration des écoles, mais aussi de positionnement d'infrastructures de mobilité (aire d'autopartage), sportives (nouveau gymnase) ou encore scolaire (une nouvelle école à prévoir sur un terrain encore non artificialisé).

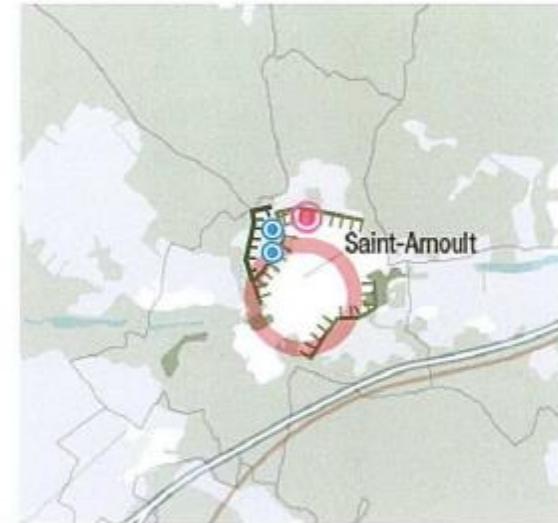
Aussi, nous vous prions de bien vouloir donner à la commune les moyens liés aux ambitions qui lui sont attribuées par l'Etat et par son positionnement comme polarité au SDRIF-e. Il faut rappeler ici que les potentiels non cartographiés du SDRIF-e attribués à la commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines ne suffisent pas à couvrir ces besoins, notamment pour y intégrer, dans le dessin d'urbanisme des futurs quartiers en extension, les franges de transition entre espace forestier et espace urbain. En effet, la rupture entre les deux doit être soigneusement travaillée pour limiter les impacts paysagers et la gestion des lisières de forêt par des jeux de

plantations et de gestion extensive des eaux pluviales qui nécessitent aussi d'être intégrées aux zones urbaniser.

Ajout d'une demi-pastille de 10 hectares pour les besoins résidentiels et d'équipements

En conclusion, Je vous saurai gré de bien vouloir inscrire une possibilité supplémentaire d'extension d'une demi-pastille de 10 hectares, localisée à l'intérieur du front urbain tel que repositionné ci-avant. Cette demi-pastille est à reporter sur la carte n°1 et la carte n°2, ainsi que sur les documents écrits.

Cartes du SDRIF-e telles que souhaitées



Je vous remercie, Madame la Présidente, Madame, Monsieur le Commissaire Enquêteur, de bien vouloir porter auprès du Conseil Régional ces éléments qui sont aussi bien structurants pour notre commune, pour la cohérence du développement communautaire que pour la vitalité de notre Grande couronne et le dynamisme francilien.

Restant à votre disposition pour préciser, augmenter ou appuyer de quelque manière que ce soit cet argumentaire.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, Madame, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes sentiments les meilleurs,

Le Maire,



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Je tiens par la présente à apporter mon plein soutien à la sollicitation formulée par Madame JEGAT, Maire de Saint-Arnoult-en-Yvelines, afin d'obtenir :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le repositionnement de la demi-pastille de 10 ha, destinée au développement économique sur le secteur de la zone d'activités économiques de la Fosse aux Chevaux ; 2. Le repositionnement du front urbain sur le secteur de la ZA de la Fosse aux Chevaux qui empêche l'extension identifiée avec la demi-pastille ; il s'agit vraisemblablement d'une erreur matérielle. La poursuite de l'aménagement de la zone d'activités est par ailleurs indissociable du renforcement de l'attractivité résidentielle de la commune. 3. L'inscription d'une demi-pastille supplémentaire de 10 ha, correspondant aux zones limitrophes des espaces urbanisés actuels, destinée au développement résidentiel de la ville ainsi que des équipements nécessaires. <p>Déjà inscrite dans le SDRIF précédent et le SCoT Sud Yvelines de 2014 comme un pôle relais essentiel du maillage du territoire, Saint-Arnoult-en-Yvelines poursuit cette dynamique grâce à son statut de lauréate de « Petite Ville de Demain » ;</p> <p>Les demandes formulées à l'occasion de la présente enquête publique sont donc parfaitement en cohérence avec l'aménagement d'ensemble de la ville de Saint-Arnoult-en-Yvelines, identifiée comme polarité par le SDRIF-e arrêté, et soumise à des enjeux complexes en termes de réponse aux besoins des parcours résidentiels des habitants comme de préservation de son patrimoine historique et naturel.</p> <p>Je vous prie de recevoir, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes sincères salutations.</p> <p style="text-align: right;">  Thomas GOURLAN Président de Rambouillet Territoires Conseiller régional Adjoint au Maire de Rambouillet </p>
Mail 7799		X					X								X		<p>Mme Élodie (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit :</p> <p>Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir</p> <p>Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir.</p> <p>Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser. Nous comptons sur la Commission d'Enquête et les équipes du SDRIF-E pour repousser définitivement ces demandes d'un autre âge.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7800			X														<p>Mme Floriane BRUN de Noisy-le-Sec, a écrit : Arrêter de construire des routes et plus de prise en compte du vélo Je suis cycliste depuis peu et je dois réfléchir à chaque fois que je dois prendre la route à quel chemin prendre pour ne pas me retrouver dans des endroits dangereux pour moi. Je me sens à chaque fois comme une sous-citoyenne. Les 260 kilomètres de routes que vous avez prévus sont de l'argent qui pourrait être utilisé beaucoup plus utilement. Il faut arrêter de construire des routes (il y en a déjà suffisamment comme ça et il a été prouvé depuis longtemps que rajouter des voies ne résout pas le problème de gestion car cela incite davantage de personnes à prendre leur voiture et à moyen terme la congestion revient...).</p> <p>Cet argent, économisé de projets qui ne résolvent rien, mettez-le dans des pistes cyclables le long des routes régionales. Et plus il y aura de cyclistes, moins il y aura de bouchons !!!</p>
Mail 7801				X													<p>M. Sandra MATIAS de Noiseau, a écrit : NON A LA PRISON DE NOISEAU Rappeler à l'État votre rôle et la nécessité de mettre en priorité l'environnement. Sinon à qui sert le SDRIF-E et les autres associations</p>
Mail 7802		X		X		X							X		X		<p>Mme Mathilde de Chevreuse, a écrit : PNR de la Haute Vallée de Chevreuse et "polarité" à St Rémy-lès-Chevreuse Le projet de SDRIF-E fait apparaître en Vallée de Chevreuse, au cœur du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse, une "polarité" pour St Rémy-lès-Chevreuse et des possibilités d'urbanisation liées à la présence d'une gare.</p> <p>Habitante de la Vallée, je souhaite que les contributions de l'Union des Amis du Parc Naturel Régional (UAP) et de l'EPAC (association agréée à St Rémy lès Chevreuse) puissent retenir l'attention de la commission d'enquête : de manière générale, il n'est pas compréhensible que les PNR ne soient pas pris en compte dans le SDRIF-E et pour le cas de St Rémy-lès-Chevreuse, il paraît impératif de ne pas ouvrir la voie à de nouvelles possibilités de constructions alors même qu'une révision de PLU vient d'être menée au cours de laquelle de nombreuses voix se sont élevées (voir la pétition en ligne accompagnée de ses commentaires : https://www.mesopinions.com/petition/nature-environnement/projet-revision-plu-saint-remy-chevreuse/219498).</p> <p>La Vallée de Chevreuse mérite de garder son âme et de ne pas voir se développer comme actuellement des programmes immobiliers trop souvent peu qualitatifs tant sur le plan architectural que sur celui de la construction, et parfois même menés "en force" sans le recueil préalable des autorisations réglementaires comme cela a été le cas pour le programme Cœur de Ville/Nacarat lancé en zone inondable très sinistrée en 2016 à St Rémy sans autorisation au titre de la Loi sur l'Eau.</p> <p>Sur ce point, dans un contexte de dérèglement climatique bien établi désormais, les habitants de cette vallée structurée par la rivière Yvette et ses affluents méritent d'être protégés, eux et leurs biens, de toute majoration du risque d'inondation que représenterait l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols par de nouvelles constructions ou de nouveaux aménagements (par ex. parkings en enrobé bitumineux), ou encore la destruction de zones humides ou de zones d'expansion de crue qui ont des fonctionnalités essentielles. L'alerte lancée par les épisodes de 2016 et 2018 mérite d'être d'autant plus prise en compte que la Cour des comptes a confirmé fin 2022 l'insuffisante attention portée à la problématique des inondations en Ile-de-France (https://www.ccomptes.fr/fr/publications/la-prevention-insuffisante-du-risque-dinondation-en-ile-de-france). Pour cette prévention des inondations et pour la sécurité des biens et des personnes, il est décisif de sanctuariser les espaces naturels (avec des mesures contraignantes et non de simples possibilités réglementaires), de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>cartographier les zones humides et zones d'expansion de crue pour en rendre la préservation opposable, d'imposer une gestion locale des eaux pluviales.</p> <p>Je joins à cet avis la délibération de la Communauté de Commune de la Haute Vallée de Chevreuse du 05.03.2024 dont j'ai pris connaissance récemment et dont j'espère que la commission pourra tenir compte : la richesse environnementale et patrimoniale de nos villages en PNR mérite d'être préservée, elle profite à tous et nous accueillons avec plaisir les nombreux promeneurs venant se ressourcer au contact de la nature et du patrimoine rural.</p> <p><u>PJ : 2 pages :</u> <u>Délibération de la Communauté de Commune de la Haute Vallée de Chevreuse</u> DELIBERATION 2024.03.01 AVIS SUR LE SDRIF-E POUR L'ENQUETE PUBLIQUE</p> <p>VU le code général des collectivités territoriales,</p> <p>Vu le Code de l'Urbanisme et de la construction,</p> <p>VU le projet de Schéma Directeur de la Région Ile de France-Environnement (SDRIF-E) soumis à enquête publique,</p> <p>CONSIDERANT que l'enquête publique portant sur le Schéma Directeur de la Région Ile de France – Environnement (SDRIF-e) se déroule du 1^{er} Février 2024 au 16 mars 2024,</p> <p>CONSIDERANT que les règles d'urbanisme applicables sur l'ensemble du territoire de la CCHVC devront être compatibles avec les dispositions du futur SDRIF-E, et qu'en ce sens, il apparaît important d'émettre un avis sur ce document au stade de l'enquête publique, notamment pour demander une révision de ces dispositions qui semblent incompatibles avec la charte actuelle et future du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse,</p> <p>CONSIDERANT que les règles et orientations de la charte actuelle du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse mais aussi les orientations définies dans les travaux d'élaboration de la future charte du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse préconisent une maîtrise stricte de l'urbanisation sur le territoire de la CCHVC afin de limiter cette urbanisation et ainsi protéger et valoriser la richesse environnementale et patrimoniale du territoire,</p> <p>CONSIDERANT que le projet de SDRIF-e prévoit pour le territoire de la Communauté de Communes de la Haute Vallée de Chevreuse des capacités d'extension non cartographiées (également appelés potentiels capacitaires non cartographiés) qui sont incompatibles avec les limitations strictes d'urbanisation et de densification urbanistique</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>telles que définies par la charte actuelle et les orientations de la future charte en cours d'élaboration du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse,</p> <p>CONSIDERANT que ces discordances entre le SDRIF-e et la charte actuelle et future du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse vont entrainer des difficultés importantes pour les communes de la CCHVC quant à l'application des règles d'urbanisme applicables sur leur territoire,</p> <p>Après avis favorable du bureau communautaire en date du 1^{er} février 2024,</p> <p>Après en avoir délibéré, le Conseil communautaire, à l'unanimité des membres présents et représentés,</p> <p>DEMANDE que les capacités d'extension non cartographiées inscrites au SDRIF-e pour le territoire de la CCHVC soient fixées à 2 hectares au lieu des 15 hectares indiqués et que ces 2 hectares soient ventilés comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chevreuse : 0 hectare - Choisel : 0 hectare - Dampierre en Yvelines : 0 hectare - Le Mesnil Saint Denis : 2 hectares - Levis Saint Nom : 0 hectare - Milon la Chapelle : 0 hectare - Saint Forget : 0 hectare - Saint Lambert des Bois : 0 hectare - Saint Rémy les Chevreuse : 0 hectare - Senlisse : 0 hectare <p>pour être en cohérence avec le Plan du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse, opposable aux PLU,</p> <p>CHARGE Madame la Présidente de transmettre la présente délibération aux services du Conseil Régional d'Ile de France et au commissaire – enquêteur en charge de l'enquête publique du SDRIF-e.</p> <p>Fait à Dampierre en Yvelines, le 05 mars 2024</p>
Mail 7803			X		X	X											<p><u>Mme Célia AGOSTINI de Montmorency, a écrit :</u></p> <p>Demande d'annulation du projet</p> <p>Je suis habitante de Montmorency et je suis opposée au projet du BIP car ce projet aurait pour effet de dénaturer ma ville et d'accroître la pollution de l'air responsable de très nombreuses maladies respiratoires, en particulier des enfants. Il aurait également pour effet de détruire des espaces naturels essentiels dans une zone déjà très urbanisées. Les enjeux d'accessibilité et de mobilité auxquels visent à répondre ce projet doivent être évalués au regard des conséquences écologiques et de bien-vivre des habitants des villes concernées.</p> <p>De nombreux efforts peuvent encore être faits par exemple sur les transports publics. En effet, il est encore très compliqué sur de nombreuses plages horaires de rejoindre les gares voisines et les horaires de bus ne sont pas toujours coordonnés avec les horaires des trains. C'est exactement la même chose lorsqu'il s'agit de revenir de la gare vers chez soi.</p> <p>Le deuxième axe serait de travailler sur des parkings de bonne taille autour des gares. Beaucoup sont encore</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	limités en taille, ou payant comme à Enghien, ou réservés aux habitants de la ville comme à Groslay. Il y a un enjeu de cohérence entre demander aux gens de laisser leur voiture et de prendre le train et de faciliter le stationnement autour des gares. C'est exactement pareil pour les vélos qui ne peuvent pas être laissés en sécurité à la gare. Je crois que ces deux axes peuvent être un levier pour baisser le nombre de véhicules en circulation pour des trajets domicile-travail qui font parties du problème de la saturation des axes routiers. Il y a également un sujet à traiter sur les transports de marchandises où il convient d'accélérer la décarbonation des véhicules pour qu'ils soient moins polluants en zone urbaine et à réfléchir aux modalités de livraison du dernier km qui ne nécessite pas toujours le recours à des gros véhicules. Pour toutes ces raisons, je suis opposée au projet du bip tel qu'il est proposé et pensé car il ne me semble pas être pensé en prenant en compte tous les leviers décrits ci-dessus. Je suis en revanche très favorable à ce que soit ouvert une large réflexion sur la mobilité et l'accessibilité du Val-d'Oise car la situation actuelle peut être très largement améliorée dans le respect de notre environnement.
Mail 7804			X														M. Jérôme (Anonyme) de Verneuil-sur-Seine, a écrit : Non au projet A104 bis Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.
Mail 7805			X	X		X											M. François TENDERA de Clave-Souilly, a écrit : SDRIF-E avenir 2024-2027 En effet, l'urbanisation, le manque de place pour se garer, le tout béton ça suffit. Dans le monde on parle d'écologie , de préserver les espaces naturels. Si personne n'y met du sien c'est mal parti. Quels transport en commun seront mis en place et adaptés. Par Comte à Bous-fleuri où suite à l'ouverture d'un nouveau complexe commercial nous n'avons plus des bus à partir de 9h30 . Comment nos collégiens et travailleurs peuvent donc se rendre à leur école . A pied, : trop dangereux au risque de se faire écraser , en vélo; pour ceux qui en ont, trop de rupture de zone cyclables entre Bous-fleuri et le centre. Soit on n'y va pas, soit on a fait appel à un moyen de transport individuel si disponible. Bien à tous de préserver la vie humaine à l'aide nos espaces verts qui sont les lieux de vies pour nous et les générations à venir . Notre ancien maire a largement fait sa part pour le bétonnage et les embouteillages.
Mail 7806			X				X							X	X		Mme Sylvie DELAVAL-CHAMBON de Noiseau, a écrit : PROJET DE PRISON DE NOISEAU Je suis profondément CONTRE l'implantation d'une prison à NOISEAU . Je réside dans cette commune depuis plus de 30 ans .J'ai choisi cette petite ville , pour le cadre idéal qu'elle proposait entre les champs et la forêt .Elle s'est agrandie avec d'avantage de résidents , mais toujours dans le respect de conservation de cet aspect "rural " .Nous avons une chance immense d'avoir encore deux agriculteurs qui exploitent les terres alentour .Et aujourd'hui , on nous parle de les empêcher de poursuivre leurs activités, en prenant leurs terres .NON, NON ET NON .En ces temps de révolte du monde agricole, et les décisions prises par le Président Emmanuel MACRON lors du salon de l'agriculture, il est grand temps de revoir cette copie et de faire définitivement une croix sur ce projet carcéral . On nous parle de faciliter la transition des exploitations agricoles , et que fait-on à NOISEAU ? Et bien tout le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>contraire ! On empêche le fils d'un des agriculteurs de poursuivre et reprendre l'exploitation de son père en le privant de son outil de travail, ses terres .Je vous pose ci-dessous les propos de Monsieur Emmanuel Macron le 9 septembre 2022 sur le renouvellement des générations agricoles :<i>" Pour notre agriculture, nous devons assurer le renouvellement des générations. C'est le sens du pacte que je propose. D'abord, avec un effort majeur sur la formation. Nous investirons 20 millions d'euros pour l'enseignement agricole dans le cadre du fonds « Compétences » de France 2030.Ce pacte, c'est aussi la transmission. Il nous faut renforcer le dialogue entre les générations et permettre à ceux qui partent de transmettre leurs exploitations à la jeune génération. Car l'agriculture, ce sont aussi des valeurs. Le troisième axe, c'est l'installation. S'installer est un défi et c'est pourquoi nous mettrons en place un fonds « entrepreneur du vivant » de 400 millions d'euros pour que l'État et les collectivités investissent dans le portage du foncier. Le quatrième et dernier axe est celui de la transition et de l'adaptation au climat. Chaque agriculteur qui s'installe doit être prêt face aux défis du climat "</i></p> <p>Eh bien, à NOISEAU , il n'est même pas nécessaire de former le repreneur , puisqu'il est déjà ! Il travaille depuis des années avec son père ! Pas besoin non plus de dialogue intergénérationnel , puisqu'il n'a qu'une envie c'est de reprendre la suite de son père !On ne peut que constater que les propos de notre PRESIDENT sont en totale contradiction avec ses actes Un air de déjà Vu ?????</p> <p>En dehors de ce problème principal de conservation des terres agricoles , je ne souhaite pas non plus de l'implantation de la prison pour d'autres raisons plus " terre à terre" , c'est le cas de le dire ! : - Nous ne disposons pas d'infrastructures routières suffisantes pour absorber le lot de véhicules supplémentaires qui va en découler ; Nous connaissons déjà des problèmes de bouchons routiers aux heures de pointe.- L'offre des transports collectifs est quasi inexistante en dehors des heures de pointe ; Comment comptez-vous faire pour la venue les familles qui souhaitent visiter les détenus , et qui ne sont pas véhiculées ?- Je ne vous parle pas des nuisances sonores , visuelles sans compter sur les "amis" des détenus qui viendront les livrer des " commandes passées" par tous les moyens qu'ils trouveront (Drone , lancé de colis...) Nous pouvons compter sur eux , ils ont une imagination débordante !!!</p> <p>EN CONCLUSION, Ce projet de prison de notre commune est totalement irresponsable ! La mobilisation des élus , d' autres personnages politiques , et de la société civile le prouvent bien. Je ne comprends pas cet entêtement à poursuivre ce projet , alors que d'autres communes sont favorables à ce genre d'implantation sur leur commune : Pourquoi ne pas les consulter ?A bon entendeur.</p>
Mail 7807			X														<p><u>M. Jérôme (Anonyme) de Verneuil-sur-Seine, a écrit :</u> Non au projet A104bis Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines.</p>
Mail 7808	X		X		X	X							X		X		<p><u>M. Daniel Pierre Loti VIAUD de , a écrit :</u> Contribution d'un Calo-Moulinotin Merci de bien vouloir prendre en compte ma contribution pour le SDRIF-E en fichier joint au format PDF PJ : 3 pages</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p align="center">CONTRIBUTION D'UN CALO-MOULINOTIN A L'ENQUETE_PUBLIQUE SUR LES DOCUMENTS DU SDRIF-E</p> <p>Après avoir pris connaissance des deux documents ÎLE-DE-FRANCE 2040 UN NOUVEL ÉQUILIBRE, ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE et PROJET D'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL, des remarques s'avèrent inévitables.</p> <p>Partons de l'avant propos du projet d'aménagement régional, notamment le paragraphe 3 commençant à la page 6 sur l'excellence environnementale (en caractères gras). Comme tout le document et le -E au bout du SDRIF, la présentation volontaire et optimiste est complètement à rebours de l'aspect décisif et de l'urgence à traiter sérieusement du réchauffement climatique, de la chute drastique de la biodiversité, de la pression humaine y compris aux confins de la région. Ces enjeux intéressent les générations futures et vu l'accélération notée dans de récentes publications scientifiques très certainement aussi la génération actuelle ; et pour qui ressort une nécessité de nature d'est malheureusement déjà le cas.</p> <p>Pour abonder sur cet aspect d'urgence et de réponse politique indispensable, il n'est qu'à lire le rapport public annuel 2024 de la Cour de comptes soulignant le manque d'allant de la politique gouvernementale, comme de celle de la SNCF vis-à-vis des problèmes liés au réchauffement climatique. Deux extraits en sont cités, et il est clair que le changement climatique est déjà bien là et que la situation est loin d'avoir été anticipée.</p> <p>Extrait du rapport public annuel 2024 de la Cour des comptes pour le réseau ferroviaire qui a un rôle important en Ile-de-France et qu'il faudrait encore développer.</p> <p>L'ADAPTATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE NATIONAL AU CHANGEMENT CLIMATIQUE 415</p> <p align="center">_____ CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS _____</p> <p>Les études disponibles ne donnent qu'une image très macroscopique des vulnérabilités physiques de l'infrastructure et ne permettent pas d'en apprécier la vulnérabilité fonctionnelle, élément pourtant central pour l'attractivité du transport ferroviaire. De la même façon, les gestionnaires d'infrastructure ne disposent pas des outils nécessaires à l'identification et à la mesure des coûts générés par le changement climatique. Les gestionnaires d'infrastructures doivent également s'assurer, tant pour les projets nouveaux que pour les opérations de régénération, que les matériels présentent des marges suffisantes par rapport à l'intensité et à la fréquence des aléas futurs. Dans cette optique, une révision régulière des normes et des référentiels de conception au regard des évolutions climatique devrait être mise en œuvre. Le référentiel des analyses socio-économiques des projets devra être complété sur le volet climatique. L'adaptation au changement climatique nécessite un pilotage stratégique plus structuré chez les deux gestionnaires d'infrastructure, mais surtout une implication forte des pouvoirs publics, sur lesquels repose la responsabilité de définir un niveau de résilience cible et de veiller à ce que les gestionnaires d'infrastructure puissent le décliner dans des plans d'adaptation opérationnels. La Cour formule dans les recommandations suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. identifier et mesurer les coûts d'adaptation au changement climatique du réseau ferroviaire et des gares, en fonctionnement et en investissement (SNCF Réseau, SNCF Gares et connexions ; 2026) ; 2. intégrer les dernières prévisions de changement climatique dans les normes et référentiels nationaux de conception des composantes du réseau ferroviaire et des gares et ajuster régulièrement les marges de conception en conséquence (SNCF Réseau, SNCF Gares et connexions, ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires ; 2024) ; 3. pour les projets de développement d'infrastructures de transport, compléter le référentiel des analyses socio-économiques par une analyse de la résilience au changement climatique (ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires ; 2025) ; 4. définir un plan d'adaptation au changement climatique inclus dans le contrat d'objectifs et performance, et fondé sur une étude d'impact, une budgétisation et un suivi organisé (SNCF Réseau, SNCF Gares et connexions, ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires ; 2025).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Autre extrait du rapport public annuel 2024 de la Cour des comptes.</p> <p>SYNTHÈSE GÉNÉRALE 73</p> <p>B -La planification des actions à entreprendre</p> <p><i>La cohérence de l'action publique en matière d'adaptation au changement climatique nécessite aussi une planification adaptée des actions à réaliser. Sur ce plan, les travaux des juridictions financières ont mis en évidence d'importantes marges de progrès, au niveau national comme à l'échelon territorial et local. Au plan national, l'immobilier constitue ainsi un angle mort du plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC). Le premier PNACC, portant sur la période 2011-2015, avait correctement identifié les principaux enjeux de l'adaptation dans ce domaine. Cependant les quatre chantiers prévus au titre du volet « Urbanisme et cadre bâti » du plan, portant notamment sur l'adaptation des documents d'urbanisme, le développement des espaces verts, la lutte contre la canicule en ville et l'amélioration du confort du bâti dans le contexte de hausse globale des températures, n'ont pas reçu de traduction concrète autre qu'un appui à la recherche. Plus étonnamment, après cette première prise de conscience, l'enjeu immobilier n'a pas été repris et approfondi dans le deuxième plan national d'adaptation au changement climatique, portant sur la période 2018-2022. Les actions concernées ont en effet été disséminées dans des rubriques transversales portant sur « la recherche et la connaissance », « l'information et la sensibilisation » ou « les lois, codes, normes et règlements techniques ».</i></p>

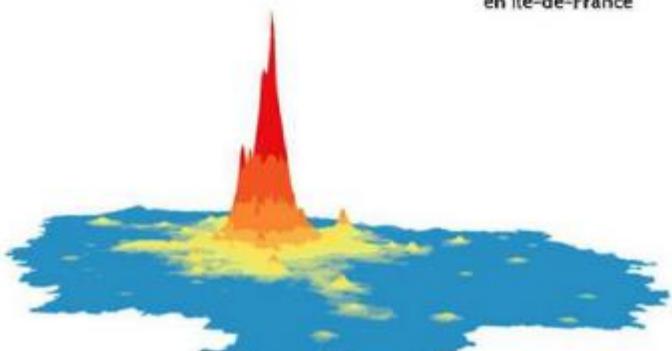
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>Pour souligner encore que non tout ne va pas bien Madame la marquise, une expérience de plus de trente cinq années de vie dans le sud de la région, entre Saint Chéron, La Forêt le roi, Dourdan et, depuis plus de vingt ans maintenant, Chalou Moulineux, est présentée. Professeur d'Université en Statistique à l'Université Pierre et Marie Curie (Sorbonne Université maintenant), à la retraite depuis quatre ans, l'auteur sait bien qu'une expérience ne fait pas une statistique. Cependant les multiples remarques suivantes sur la biodiversité, le réchauffement climatique, et la pression humaine font sens et ne semblent pas être prise en compte dans les documents du SDRIF-E pour établir un état des lieux de la réalité à la hauteur des enjeux. Or il s'agit d'un constat à plus de soixante kilomètres de Paris, et la nature perd du terrain sans cesse, la crise climatique devient de plus en plus sensible, la dégradation de l'environnement est profonde. C'est la seule justification de cette contribution. L'inventaire qui suit est contraint et donc non exhaustif.</p> <p>Hirondelles et chauves-souris, présentant en nombre à Chalou Moulineux autour des étangs, une centaine volant chaque jour et plusieurs dizaines chaque nuit, elles ont à ce jour quasiment disparues. Et il y avait un grand nombre d'hirondelles tout le long du plateau jusqu'à Dourdan, des martinets en nombre à Dourdan notamment autour de la gare où les nids ont été enlevés lors de sa réfection. Le plaisir de les voir et de les entendre à chaque fois qu'on se rendait au travail a disparu. Une anecdote significative : il y a deux ans, deux étudiants en master d'environnement font un stage visant à étudier l'impact des éoliennes du plateau beauceron sur les chiroptères et sont venus un soir observer les oiseaux sur les étangs de Moulineux (en dînant, avec une immense longue-vue), suite à une discussion ils dirent «mais il y a des hirondelles, il y en a trois vers le fond de l'étang, on les voit dans notre longue-vue» : ils n'ont sans doute pas compris la remarque qu'il y en avait une centaine dix ans avant et qu'elles étaient partout sur les étangs. Le savoir passe et les populations oublient, les hirondelles et la nature s'en vont. Plus généralement, Le problème du déclin des insectes et des oiseaux est une réalité observée aussi à Chalou Moulineux et dans ses environs, cette réalité est bien attestée d'une façon générale au niveau européen, mais il n'est pas question qu'on essaye de réguler cette dévastation lorsqu'on écoute certains groupes de pression s'étant manifestés récemment et en particulier la réponse du gouvernement.</p> <p>Aussi les crapauds communs disparaissent depuis deux ans (des crapauds malades se desséchant ont été observés, ranavirus du crapaud bulgare ?) avec seulement deux couples observés sur la digue de l'étang de Moulineux l'an passé et cette année, il y en avait des dizaines les années d'avant, pendant plus de quinze jours. Un certain nombre était écrasé mais c'était un temps où des myriades de juvéniles, plus petits qu'un ongle, se pressaient en sautillant sur tous les chemins et les prés entourant les étangs. Le crapaud accoucheur ne s'entend plus non plus. Il y en avait à la Forêt le roi il y a plus de trente ans et encore récemment à Moulineux. Les serpents ne sont pas aimés des promeneurs et des voitures, des couleuvres à collier sont régulièrement massacrées, et l'an passé quatre couleuvreaux ont été écrasés sur la digue de l'étang. A l'automne, pour profiter des derniers rayons de soleil la coronelle lisse et l'orvet fragile se chauffe sur les chemins forestiers avec des conséquences qu'il est facile d'imaginer.</p> <p>Arbres en détresse par le réchauffement climatique qui les fragilise. Dans la vallée de la Chalouette les pins sylvestres sont très touchés depuis quelques années, cinq ont dû être coupés sur un terrain de mille m² par exemple, ceci après la chalarose qui a atteint les troncs depuis une dizaine d'années en fond de vallée, et avant les chênes dont les extrémités marquent depuis l'an passé un état de souffrance, d'ailleurs y compris dans la forêt de Dourdan où de nombreux, bien plus anciens que ceux de la vallée de la Chalouette qui n'ont qu'une cinquantaine d'années, sont marqués à l'abattage. Les tempêtes qui se succèdent transforment la forêt du fond de la vallée en un enchevêtrement de chablis et si par sécurité les chênes des versants doivent être abattus, que restera-t-il ?</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>Chasse, autant elle peut avoir un rôle dans la gestion du gros gibier, autant il faut lire Charles Stépanoff, l'animal et la mort, en particulier sur la disparition des perdrix du plateau de Beauce (il n'y en avait déjà plus il y a vingt ans) et sur la responsabilité d'Homo soi-disant sapiens.</p> <p>Pêcheur rencontré avant la seule fruite vue en 20 ans dans le cours supérieur de la Chalouette (il avait eu un renseignement !), ramassage d'orchidées, théâtre dans la nature au coeur des étangs, de nuit pour s'exciter. C'est plus généralement le problème de la pression humaine et de la nature considérée comme un terrain de jeu, voire d'excitation ; nous sommes à soixante dix kilomètres de Paris, ne pourrions nous pas décider collectivement de conserver <u>un peu</u> de nature ?</p> <p>Les avions passent maintenant régulièrement au dessus de nos villages, le silence était délectable, le ciel était impeccablement bleu au dessus des étangs et la Voie lactée superbement visible il y a encore moins de dix ans. Il est à espérer que personne ne voudra arguer qu'ils remplacent avantageusement les hirondelles.</p> <p>Il y a en fait très peu de possibilités de se nourrir localement et sainement, contrairement au discours optimiste présenté dans les dossiers du SDRIF-E. L'auteur s'oblige ainsi à faire un potager depuis dix ans, l'âge avançant la charge s'alourdit.</p> <p>Ne parlons pas de la problématique des déchets dans la nature auquel nos communes sont confrontées, ni de l'augmentation des circulations et de la taille des voitures sur les routes locales.</p> <p>Lors des réunions de préparation en commun des PLU des communes de Chalou-Moulineux et Chalou-Saint-Mars, situées toutes les deux le long de la vallée de la Chalouette, il a été fait mention des problèmes de ruissellement en fond de vallée, alors que des constructions nouvelles sont encore en cours, sans augmentation notable de la population depuis plus d'un siècle, et bien sûr avec aménagement et goudronnage des alentours habités. Que ne vont pas nous réserver l'augmentation des aléas climatiques d'or et déjà prévue ? Notamment les inondations dans la ville d'Etampes qui historiquement sont attestées. De plus de récents acheteurs souhaitant rentabiliser financièrement une revente anticipée plaident pour des possibilités d'aménagements modernes au détriment de l'habitat traditionnel et de la valeur patrimoniale des paysages. La Forêt le roi est devenu en trente ans un exemple d'aménagement déplorable, cela avait commencé il y a bien plus longtemps par la couverture en ardoise de l'église, le presbytère magnifique a été massacré, et maintenant toutes les cours des</p>

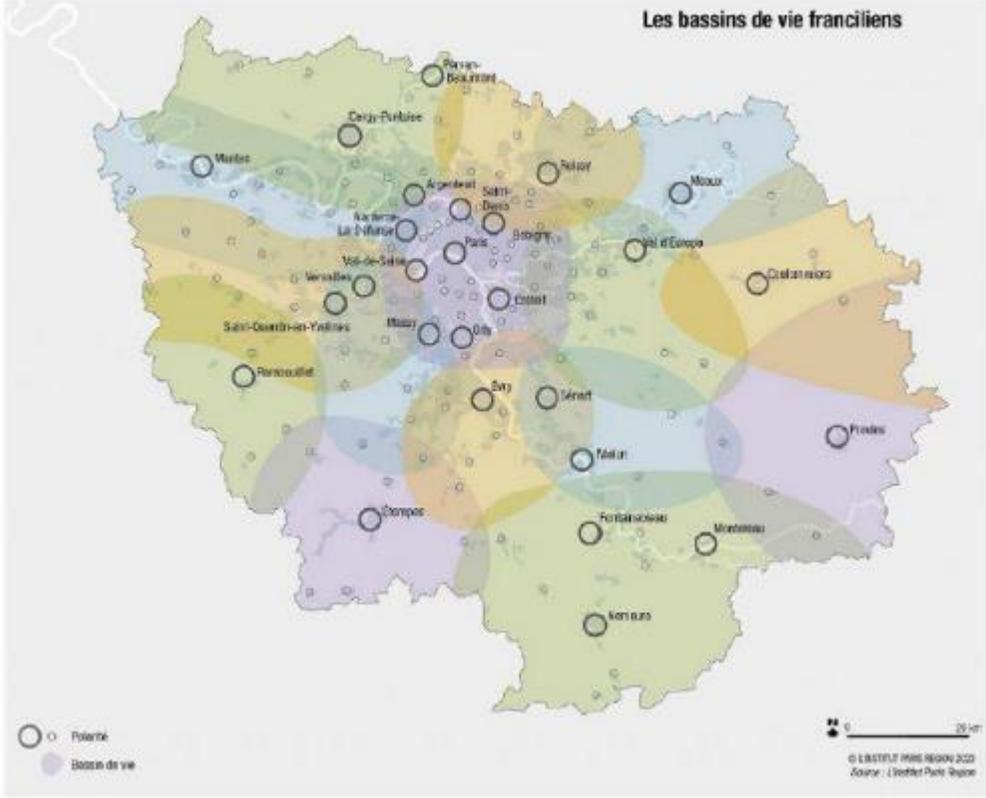
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>anciennes fermes sont « pavillonés », la dernière il y a un an.</p> <p>Conclusion. On peut alors craindre que ces aimables documents du SDRIF-E engendrent une bonne conscience permettant finalement que cela continue comme avant, le développement économique primant toujours comme revendiqué dans l'avant propos, or le bien-être des générations à venir et de la génération présente est déjà irrémédiablement entamé. Si on comprend bien le message d'Eric Baptiste dans Tous entrelacés ! Des gènes aux super-organismes : les réseaux de l'évolution, on comprend encore mieux la remarque de Barack Obama à Paris en mars 2024 : « La colonisation de Mars est un projet dénué de sens, pire, il fait dévier d'un enjeu bien plus grand : protéger la Terre ». Il est indispensable de développer de vrais îlots de nature autour de Paris, sur tout le pourtour de l'Île-de-France, de les protéger d'un développement outrancier, de former les habitants et les promeneurs afin que cette nature qui nous est indispensable nous aide à survivre.</p> <p>Il est à craindre cependant, vu le manque d'allant, pour le moins, des dirigeants politiques, voir la foi erronée ou la compromission de certains, et la légèreté des humains en général poussés vers un matérialisme égoïste, que rétrospectivement en 2040, le SDRIF-E ne soit considéré comme un dossier sans effet sur un sombre avenir. Le point positif c'est qu'il acte l'existence de nombreux problèmes, depuis le temps que les gens informés s'en préoccupent (rapport Meadows, 1972 !) Mais il n'est plus temps d'acter, il faut agir et pour ma part, depuis une dizaine d'années, en retrait de l'activisme souvent destructeur des humains et en contact d'une nature résiduelle de plus en plus éprouvée, l'urgence de la situation m'est de plus en plus apparente.</p> <p>A Moulineux, le 16 mars 2024 Daniel Pierre-Loti-Viaud 9, rue de la chaussée de l'étang 91740 Chalou Moulineux</p> <p>P.s. : en rentrant du marché à Dourdan ce matin, deux hrissons écrasés entre Dourdan et les Granges le roi et deux crapauds écrasés sur la digue de Moulineux ; ils n'y étaient pas à l'aller.</p>
Mail 7809	X	X	X	X	X	X	X					X		X	X		<p>M. Jean Pierre PARISOT de Saint-Aubin, a écrit : La contribution de l'Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay (UASPS) à l'enquête publique SDRIF-E se compose de 3 documents ci-joints : - avis de l'UASPS sur SDRIF-E - carte de la ZPNAF - charte de la ZPNAF PJ : 32 pages Avis de l'Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay (UASPS) Carte de la Zone de Protection des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ZPNAF) Charte de la ZPNAF</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p data-bbox="1556 478 1993 550">Union des Associations de Sauvegarde du PLATEAU de SACLAY et des vallées limitrophes</p> <p data-bbox="1131 670 2094 734">Avis de l'UASPS sur le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E)</p> <p data-bbox="1086 766 2128 821">Dans le cadre de l'enquête publique sur la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France, ce document présente la contribution de l'UASPS.</p> <p data-bbox="1534 837 1668 869">L'UASPS</p> <p data-bbox="1086 893 2128 1037">L'Union des associations de sauvegarde du plateau de Saclay et des vallées limitrophes (UASPS) comprend 12 associations de défense de l'environnement. Créée en 1988, elle a pour objectif de défendre conjointement l'environnement dans tous ses aspects : urbanisme, patrimoine naturel et architectural, qualité de la vie et sur toute l'étendue du territoire du plateau de Saclay (de Palaiseau à Guyancourt) et des vallées limitrophes. Elle est agréée sur le plan régional au titre de la défense de l'environnement.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p style="text-align: center;">Première partie : Urbanisme</p> <p><i>Une mégapole non durable</i></p> <p>L'Île-de-France a la particularité, unique en France, d'être à la fois une mégapole de 12 millions d'habitants, où se creusent sans cesse les inégalités territoriales et sociales, et une métropole dont le bilan est mitigé. Si, cette dernière bénéficie d'une attractivité et d'une productivité – tirant profit d'une main-d'œuvre qualifiée et diversifiée, ainsi que d'investisseurs – ces avantages peuvent être contrecarrés par les inconvénients d'une agglomération aussi dense (un record européen), notamment avec l'accélération du dérèglement climatique : pollution de l'air, minéralisation et îlots de chaleur urbains, bruit, saturation des réseaux de transport, etc. Il y a un contraste fort entre le désamour qui frappe la capitale⁹ et la concentration toujours plus grande des activités et des emplois, au point que des voix s'élèvent en faveur de la « démétropolisation » afin de freiner l'explosion des inégalités et des dégradations écologiques¹.</p> <p>Malgré le déficit migratoire avec la province, la population totale de l'Île-de-France ne cesse de croître, grâce à un solde naturel (naissances-décès) excédentaire et le SDRIF-E s'inscrit dans une perspective de croissance ininterrompue de la mégapole francilienne.</p> <p>Pourtant, cette évolution n'est pas durable ! Le monde d'aujourd'hui a été façonné par la disponibilité abondante d'une énergie à bon marché, ce qui a, entre autres, facilité l'approvisionnement des agglomérations urbaines (en France un camion sur trois transporte des denrées alimentaires), leur permettant de croître quasiment sans limites. À l'horizon 2040, celui visé par le SDRIF-E, il paraît hautement probable qu'une contraction des ressources énergétiques changera substantiellement la donne : conjuguée aux effets du changement climatique et de l'érosion de la biodiversité, elle posera le double problème de la baisse des rendements agricoles et de la moindre disponibilité des moyens logistiques. Il s'ensuivra une remise en cause de la taille maximale des agglomérations pouvant être durables.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>Un polycentrisme en trompe-l'œil</p> <p>Dans un document fondateur de son projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E), le Conseil régional (« la Région ») se fixe comme objectif de créer une Île-de-France polycentrique, « ce qui signifie pour chaque Francilien, la possibilité de se loger, de travailler, de se cultiver, d'éduquer ses enfants, de se divertir, de s'aérer, de se promener et de trouver l'ensemble des biens et services dont il a besoin sur son lieu de vie ». Et dans projet de SDRIF-E, la présidente de la Région affirme : « Je veux casser cette logique mortifère du « métro-boulot-dodo », des déplacements pendulaires trop longs et des banlieues dortoirs, ou pire des banlieues ghettos. Je veux concilier à la fois l'attractivité économique, la qualité environnementale et "l'esprit village" qui font le charme et la singularité de la France », puis « Je veux construire une "région des 20 minutes" où tous les équipements sont accessibles en moins de 20 minutes de transport. L'ensemble du projet d'aménagement est construit autour de cette vision centrale. Cette région polycentrique assume un nouveau rapport entre l'Homme, la Ville et la Nature pour une Île-de-France sobre et verte ».</p> <p>On ne peut qu'applaudir des intentions aussi louables ! Mais il s'agit là d'un discours incantatoire qui est à mille lieux de la réalité d'une région battant tous les records d'inégalités sociales et territoriales, fractures que reconnaît le projet d'aménagement régional proposé.</p> <p>Et surtout, il est en totale contradiction avec l'objectif affiché par ailleurs d'une « Île-de-France connectée », constituée de « pôles attractifs, autonomes et reliés entre eux » grâce à « des transports collectifs toujours plus performants ». Cet objectif ne s'inscrit pas du tout dans une vision de région polycentrique. Au contraire, il constitue un plaidoyer pour le renforcement de l'actuelle région monocentrique, considérant l'Île-de-France comme un vaste bassin d'emploi unique où depuis n'importe quel domicile on devrait pouvoir joindre facilement tout lieu de travail, en particulier le cœur de l'agglomération qui concentre la part du lion des emplois franciliens :</p> <p style="text-align: center;">Répartition des emplois en Île-de-France</p> 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>En effet, « <i>pôles autonomes reliés entre eux par des transports collectifs performants</i> » est un oxymore : des pôles reliés par des transports performants ne peuvent être autonomes, leurs habitants étant mis en capacité de travailler ailleurs dans la région et les emplois locaux étant facilement accessibles depuis l'extérieur. Ainsi, une « Île-de-France connectée » ne favoriserait nullement la déconcentration des emplois et créerait des « pôles dissociés » (ceux qui y habitent n'y travaillent pas, ceux qui y travaillent n'y habitent pas)¹ et la réalisation d'une « région des 20 minutes » où les habitants travailleraient à proximité de leur domicile serait parfaitement illusoire.</p> <p>Mise en carte sur la figure ci-dessous, le polycentrisme du projet de SDRIF-E repose sur une structuration en deux niveaux : un ensemble de 139 « polarités », dont 27 sont promues au rang de « centralités structurantes à l'échelle régionale ». Selon la terminologie de l'APUR (Atelier parisien d'urbanisme), les centralités désignent des « lieux d'intensité urbaine » offrant une densité et une diversité de fonctions. Les polarités sont assurées par des sites de</p>

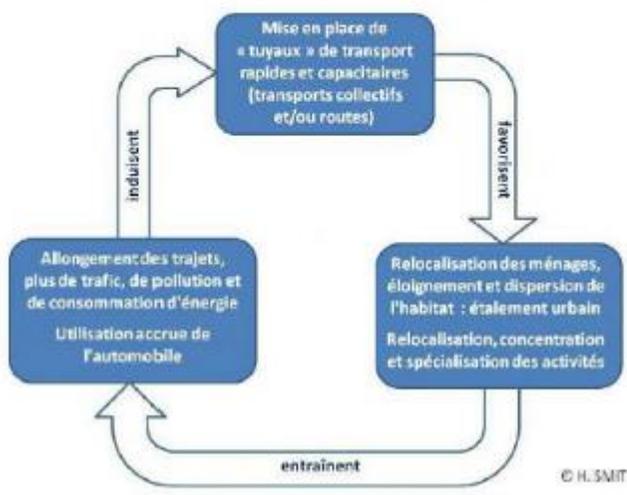
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>moins attractive. Autour des centralités retenues, la Région a ensuite dessiné des ellipses figurant des « bassins de vie ». Une opacité totale règne sur les critères de choix de ces polarités et centralités totalement disparates, où Paris (2,15 millions d'habitants) figure au même rang que Coulommiers (15 000).</p>  <p>(extrait du fascicule <i>Projet d'aménagement régional</i> du projet de SDRIF-E)</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires																
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.																
																	<p>Le SDRIF-E introduit sa propre définition des bassins de vie : ils « <i>constituent des espaces cohérents qui doivent permettre aux Franciliens d'accéder aisément à l'emploi, à une offre complète d'équipements, de commerces et de services, et à des espaces de nature. Les bassins de vie sont structurés par des polarités urbaines</i> ». Le terme « espace cohérent » suggère une bonne proximité domicile-travail. Mais en même temps, la Région renonce à l'emploi sur place, puisqu'elle veut offrir des moyens de transport permettant l'accès à l'emploi – sous-entendu extérieur –, dont le caractère « aisé » est d'ailleurs très douteux. Cela montre à nouveau l'ambivalence du cadre conceptuel de la Région.</p> <p>Les périmètres des « bassin de vie » identifiés par la Région sont essentiellement des « territoires prescrits » de type institutionnel et non des « territoires vécus » correspondant aux pratiques quotidiennes des habitants.</p> <p>Citons à titre d'exemple le prétendu « bassin de vie » englobant Orly, Massy, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, un vaste territoire comprenant trois bassins fortement interdépendants les uns des autres et jouissant chacun d'un bon degré d'autonomie qu'il importe de ne pas diluer. En effet, comme l'illustre la figure ci-dessous, les échanges domicile-travail entre ces bassins sont insignifiants, les flux à l'intérieur de chaque bassin étant 21 fois supérieurs aux flux entre ces bassins.</p> <div data-bbox="1220 853 2016 1300" style="text-align: center;"> <p>Où travaillent les actifs des 3 pôles qui seraient desservis par la ligne 18 ?</p> <p>J. LORTHOIS - 2021 Source : INSEE 2016</p> <table border="1"> <caption>Flux d'emplois entre bassins de vie</caption> <thead> <tr> <th>De</th> <th>Versailles-Montigny-Guyancourt</th> <th>Massy-Palaiseau</th> <th>Orly-Cœur de Pôle</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Versailles-Montigny-Guyancourt</td> <td>20 398</td> <td>3 320</td> <td>3 200</td> </tr> <tr> <td>Massy-Palaiseau</td> <td>3 320</td> <td>8 941</td> <td>715</td> </tr> <tr> <td>Orly-Cœur de Pôle</td> <td>3 200</td> <td>715</td> <td>3 396</td> </tr> </tbody> </table> <p>LEGENDE Emplois occupés en interne Emplois sur place EMPLOIS TOTALS</p> </div> <p>La singularité de chaque bassin est confirmée par une analyse des emplois des 3 pôles Orly / Massy / Versailles, répartis par grandes « familles professionnelles » en 2018 (voir en annexe la présentation de cette source statistique Insee). Le graphique ci-dessous (figure 5) montre 3 histogrammes très typés, traduisant l'originalité de chacun des pôles, donc des bassins étudiés ici.</p>	De	Versailles-Montigny-Guyancourt	Massy-Palaiseau	Orly-Cœur de Pôle	Versailles-Montigny-Guyancourt	20 398	3 320	3 200	Massy-Palaiseau	3 320	8 941	715	Orly-Cœur de Pôle	3 200	715	3 396
De	Versailles-Montigny-Guyancourt	Massy-Palaiseau	Orly-Cœur de Pôle																														
Versailles-Montigny-Guyancourt	20 398	3 320	3 200																														
Massy-Palaiseau	3 320	8 941	715																														
Orly-Cœur de Pôle	3 200	715	3 396																														

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>Une analyse de la structure des emplois dans les trois pôles Orly, Massy et Versailles, présentée dans le graphique ci-dessous par grandes familles professionnelles, fait également apparaître de fortes disparités.</p> <p>Il est clair que ces trois bassins n'ont pas grand-chose en commun et rien ne justifie de les amalgamer en un seul, ni de les relier entre eux par un transport capacitaire. S'y ajoute le fait que Massy et Orly font par ailleurs partie d'un énorme « bassin de vie » comprenant Paris et la proche couronne.</p> <p>Au total, même si on fait abstraction de l'« Île-de-France connectée », la structuration polycentrique proposée par la Région manque de crédibilité.</p>

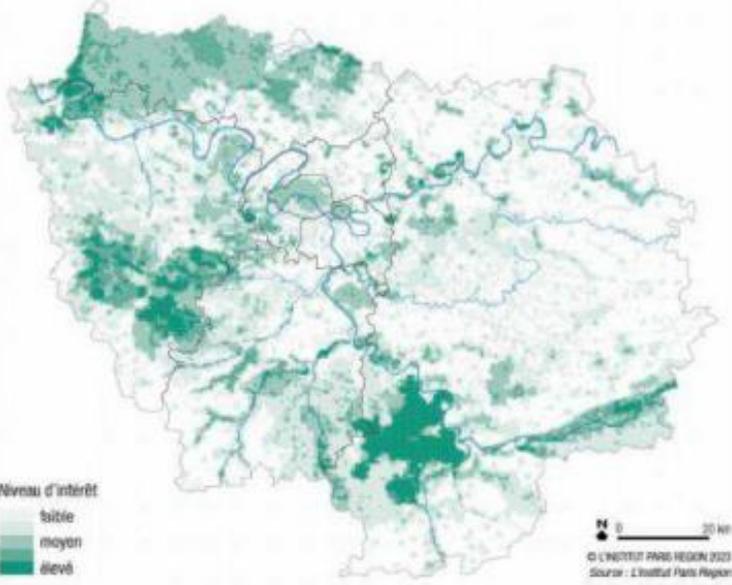
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p><i>L'illusion de la densification autour des gares</i></p> <p>L'inscription d'office comme « centralités » prioritaires dans le SDRIF-E des quartiers autour des gares du Grand Paris Express (GPE), appelés « pôles gares », est particulièrement contre-productive. Une gare est rarement un lieu de destination, elle constitue très souvent un lieu de dispersion.</p> <div style="border: 1px solid black; background-color: yellow; padding: 5px;"> <p>Pourquoi toujours ne voir dans la gare qu'un moyen d'attirer ?</p> <p>« L'étalement urbain n'est que la face émergée d'un processus plus global de spécialisation de l'espace – socialement et fonctionnellement – par la vitesse. Ainsi, plus on condamne cet étalement en le considérant comme une aberration des ménages de préférer la proximité de la nature ou une aberration des communes périurbaines d'accueillir ces ménages, plus on s'interdit de peser en fait sur sa manifestation. La lutte contre l'étalement urbain ne se fera donc pas à coup de transports collectifs rapides et subventionnés, supposés permettre de densifier autour de leurs gares... Pourquoi toujours ne voir dans la gare qu'un moyen d'attirer quand c'est certainement autant un moyen de "dispenser" et de "spécialiser". Mystère... »</p> <p style="text-align: right;">Marc Wiel'</p> </div> <p>Par conséquent, il est absurde d'imaginer que des habitants viennent y vivre à proximité de leur lieu de travail. S'ils devaient s'installer là, ce serait précisément pour profiter du réseau de transport pour facilement aller travailler ailleurs. De même, à ceux qui viendraient y travailler, la bonne accessibilité de leur lieu d'activité procurerait un large choix de lieux de résidence. Si néanmoins il devait y avoir des Franciliens qui habitent et travaillent à proximité d'une gare, cette dernière n'aurait aucune utilité pour eux, sauf occasionnellement pour partir en voyage. Ainsi, un quartier de gare du GPE est voué à devenir un « quartier dissocié », sans aucun enracinement local. C'est d'ailleurs la tendance observée par l'urbaniste Daniel Béhar : « rien ne s'est passé comme prévu dans les quartiers de gare du Grand Paris Express », « les ménages, comme les promoteurs, sont allés ailleurs, dans le diffus »⁶.</p> <p>Si l'idée de la densification autour des gares du GPE ne résiste pas au principe de réalité, c'est que, comme l'a souligné l'urbaniste Marc Wiel, « trop de vitesse fait perdre du temps à tout le monde » car vitesse de déplacement et densité d'habitat sont antinomiques : si on a l'une, on ne peut avoir l'autre – densité rime avec lenteur, vitesse génère dispersion et étalement⁹. Cette règle fondamentale est absente de la doctrine de la Région, comme de celle de la Société du Grand Paris (SGP, désormais baptisée Société des grands projets), en matière de mobilités : elles restent calées sur le concept complètement dépassé des « transports structurants », terme employé à maintes reprises dans le projet de SDRIF-E. Déjà en 1993, dans son article « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique »¹⁰, l'urbaniste Jean-Marc Offner fustigeait l'idée reçue très répandue de la ville s'aménageant autour des infrastructures de transports. En 2014, son article « Les "effets structurants" du transport : vingt ans après »¹¹ cite divers soutiens, tout en soupirant « La messe devrait être dite ! Et pourtant... Le mythe a la vie dure, parce qu'il continue à fonctionner à la fois comme facteur explicatif (trop) simple des mutations urbaines et comme argument de vente (fallacieux) des grands projets ».</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>En effet, qu'il s'agisse d'autoroutes, de lignes de TGV ou de métro, la mythologie politico-journalistique continue à brandir ce concept. En Île-de-France, cela se traduit par un gigantesque mouvement brownien de 43 millions de déplacements quotidiens, en hausse de 240 000 flux/jour chaque année. Une <i>spirale infernale</i>, où de nouvelles</p> <p>⁷ Extrait de <i>Grand Paris – sortir des illusions, approfondir les ambitions</i>, Jean-Pierre Orfeuil & Marc Wiel, éd. Scrineo, 2012. L'urbaniste Marc Wiel a étudié en profondeur les phénomènes de dynamique urbaine résultant des interactions entre mobilité et aménagement, dont font partie les relations entre vitesse de déplacement et densité de construction.</p> <p>⁸ D. Béhar : « Rien ne s'est passé comme prévu dans les quartiers de gare du Grand Paris express », Le Journal du Grand Paris, mai 2022, https://www.lejournaldugrandparis.fr/daniel-behar-rien-ne-sest-passe-comme-prevu-dans-les-quartiers-de-gare-du-grand-paris-express/</p> <p>⁹ En moyenne, le métro parisien affiche une « vitesse commerciale » d'environ 26 km/h et s'arrête tous les 580 m ; c'est un transport lent en zone très dense. En comparaison, un « métro à la campagne » comme la ligne 18 est prévu pour une vitesse commerciale d'environ 65 km/h et la distance moyenne entre gares devrait avoisiner 3,9 km. C'est un transport rapide en zone très peu dense, avec une section Saclay-Guyancourt de 7 km sans arrêt, du jamais vu pour un métro. Si ce tronçon ouest devait se réaliser, il ne trouverait pas la clientèle le rendant économiquement viable, ce qui entraînerait le rajout de gares intermédiaires, inéluctables catalyseurs d'urbanisation.</p> <p>¹⁰ « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », Jean-Marc Offner, in <i>L'espace géographique</i> 22-3, pp. 233-242, 1993, https://www.academia.edu/80059676/Les_effets_structurants_du_transport_mythe_politique_mystification_scientifique.</p> <p>¹¹ « Les "effets structurants" du transport : vingt ans après », Jean-Marc Offner, in <i>L'espace géographique</i> 2014/1, pp. 51-67, 2014, https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2014-1-page-51.htm.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>infrastructures de transport lourd induisent des relocalisations des acteurs urbains (ménages et entreprises), qui à leur tour génèrent de nouveaux besoins de mobilités. Conjugué à l'explosion des coûts du foncier et de l'immobilier au cœur de la région, ce cercle vicieux engendre étalement urbain et ségrégation sociale : les classes moyennes viennent gentrifier la petite couronne, qui se densifie. Or, Paris étant une des villes les plus denses du monde, il n'est nullement souhaitable que la proche banlieue s'engage dans la même voie. À leur tour, les classes populaires, les plus modestes, sont rejetées plus loin en périphérie. Si bien que le « métro-boulot-dodo » a de beaux jours devant lui...</p> <p style="text-align: center;">Cercle vicieux induit par les infrastructures de transport lourd</p>  <p style="text-align: right;">© H. SMIT 2021</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>Ayant pour but affiché d'accroître la concentration des emplois dans la partie dense de la région, le GPE alimentera ce cercle vicieux.</p> <p>L'illusion de la densification autour des gares va de pair avec celle des gains de temps que procurerait un transport lourd, tel le GPE. Ils sont fictifs car convertis par les acteurs urbains en d'autres avantages. Ainsi, quand un moyen de transport lourd (route ou transport collectif, radial ou tangential) est mis en place, les ménages profitent de la vitesse accrue pour augmenter la portée spatiale de leurs trajets en se relocalisent plus loin en périphérie. Conjugué à l'explosion des coûts de l'immobilier au cœur de la région, cela induit mécaniquement l'étalement urbain.</p> <p>Les méprises conceptuelles constatées proviennent d'un raisonnement « toutes choses égales par ailleurs » : considérant une agglomération comme statique, il n'est pas tenu compte de l'effet rebond induit par la mise en place d'un transport lourd, provoquant des relocalisations des acteurs urbains¹².</p> <p>Conclusion de la partie Urbanisme</p> <p>La Région fonde sa vision du polycentrisme sur une confusion entre bonne accessibilité par les transports et attractivité urbaine. Cette dernière repose sur un éventail d'« aménités urbaines », telles que l'offre de services publics, la beauté architecturale et le charme des quartiers, le patrimoine historique, l'animation et l'offre en commerces et services, les équipements culturels et de loisirs... sans oublier la qualité de l'air, les espaces verts et la sécurité. L'offre de transports en fait également partie, mais seulement en ce qui concerne les déplacements de proximité. Car ces aménités n'ont guère de chances de se développer dans un urbanisme dissocié, où la faible présence de la population locale aux heures ouvrables empêcherait les services de proximité de se développer.</p> <p>Un changement de paradigme s'impose : organiser la région de façon véritablement polycentrique autour des bassins existants dont on optimise l'autonomie pour en faire des « zones cohérentes »²³ – à l'instar de celle de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines –, où se recourent bassin d'emploi et bassin de main-d'œuvre. Les dessertes de proximité y priment sur les liaisons de transit. Ainsi, les besoins de transports sont réduits à la source, d'où des distances domicile-travail minimales.</p> <p>Il faut déconcentrer les emplois et ralentir la circulation ! La meilleure mobilité est celle qu'on évite !</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p style="text-align: center;">Partie ZPNAF</p> <p><i>La ZPNAF dispositif unique en France</i></p> <p>Le site de l'Etablissement Public d'Aménagement du Plateau de Saclay, précise, en introduction de la page « ZPNAF » :</p> <p>« La loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 a instauré la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF) et a imposé que cette zone comprenne a minima 2 300 ha de terres consacrées à l'activité agricole. Le décret du 27 décembre 2013 délimite son périmètre sur une surface totale de 4115 ha, dont 2469 ha sont consacrés à l'activité agricole./.../</p> <p>La ZPNAF et le programme d'action associé ont pour objectif d'une part, le développement d'une agriculture dynamique et diversifiée et d'autre part, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages.</p> <p>La ZPNAF permet effectivement de valoriser une agriculture vivante sur le plateau de Saclay, en assurant la vocation agricole d'un vaste espace, suffisamment important pour y garantir le maintien des fonctionnalités d'un territoire agricole. La ZPNAF et son plan d'action permettent en outre de renforcer la gestion des espaces forestiers et de consolider le fonctionnement écologique du territoire. Il s'agit également de reconnaître le formidable atout que représente l'existence d'un tel espace protégé au contact direct des nouveaux quartiers, tant d'un point de vue fonctionnel que paysager. Ainsi, de nouvelles formes de coopération entre le monde agricole et urbain pourront se développer conduisant à l'émergence d'une nouvelle alliance entre la ville, l'agriculture et le vivant. »</p> <p>La ZPNAF est aussi un élément clé de l'attractivité et du développement de l'Opération d'Intérêt National du Plateau de Saclay, en particulier du cluster scientifique des zones de Polytechnique et de Gif Moulon.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p><i>La ZPNAF et le SDRIF-E de juillet 2023</i></p> <p>Dans la version du SDRIF-E du 12 juillet 2023, soumise à la présente enquête publique, la ZPNAF n'est mentionnée qu'à la marge, parmi les autres dispositifs de protection d'espaces agricoles et naturels dans le seul document « Evaluation environnementale stratégique » (pages 69,70, 71, 110, 220, 236). En particulier, dans la carte des espaces sensibles p110, cette zone importante n'est pas individualisée.</p> <p>Secteurs d'intérêt paysager, patrimonial ou productif protégés ou sous vigilance</p>  <p>Niveau d'intérêt faible moyen élevé</p> <p>0 20 km © L'INSTITUT PARIS REGION 2023 Source : L'Institut Paris Region</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>La ZPNAF n'est pas du tout mentionnée dans les documents « Projet d'aménagement régional » et « Orientation réglementaire ». Ceci est une anomalie compte tenu de l'importance stratégique de cette zone dans les projets d'aménagement du plateau de Saclay et de ses environs. De plus, dans le contexte du changement climatique, la préservation de cette zone revêt une importance particulière pour garantir une alimentation des populations en circuit court.</p> <p><i>Nos souhaits pour la ZPNAF dans le SDRIF-E</i></p> <p>La Charte de la ZPNAF (ci-jointe en annexe) a été signée en 2018 par les élus et collectivités locales du Plateau de Saclay. Un extrait de cette charte (chapitre « Objectifs ») est reproduit ci-dessous :</p> <p><i>« Les dispositions légales et réglementaires relatives à la servitude d'urbanisme que constitue la ZPNAF sont très synthétiques et peuvent conduire à des interprétations différentes. Aussi, l'ensemble des acteurs institutionnels du territoire (EPA Paris-Saclay, Communautés d'agglomération, chambre d'agriculture, services de l'Etat, etc.) réunis au sein du comité de pilotage de la ZPNAF se sont accordés sur la nécessité d'adopter une charte dont les objectifs sont :</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Partager une vision commune de la vocation de la ZPNAF</i> <i>2. Définir les types d'aménagement ou d'installation qui pourront être autorisés à se développer dans la ZPNAF</i> <i>3. Organiser le processus consultatif et de suivi des projets en ZPNAF »</i> <p>Cette charte précise la protection de la ZPNAF par rapport à la Loi du Grand Paris, qui se contente de spécifier que la ZPNAF est « non urbanisable ». Par contre, elle ne s'impose pas aux participants, en particulier dans les PLU des communes, avec la même force que le SDRIF.</p> <p>Nous souhaiterions que la Charte de la ZPNAF soit annexée au SDRIF-E et que les principes de cette charte énoncés par les articles suivants soient intégrés aux documents « Projet d'aménagement régional » et « Orientation réglementaire » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Article 2. Caractère et vocation de la zone agricole - Article 3. Caractère et vocation des zones naturelles et forestières - Article 4. Mise en compatibilité des PLU avec la ZPNAF <p>Nous souhaiterions également que la carte de la ZPNAF, partie intégrante du décret de décembre 2013 (cf ci-joint) soit intégrée au SDRIF-E.</p> <p><i>Conclusion de la partie ZPNAF</i></p> <p>Ancrer la ZPNAF dans le SDRIF-E permettrait d'assurer une meilleure protection juridique de cette zone menacée par les nombreux projets d'équipement et d'urbanisation futurs envisagés sur le Plateau de Saclay.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Introduction à la Charte</p> <p>La loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 a instauré la Zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) et a imposé que cette zone comprenne à minima 2 300 ha de terres consacrées à l'activité agricole. Le décret du 27 décembre 2013 délimite son périmètre sur une surface totale de 4115 ha, dont 2469 ha sont consacrés à l'activité agricole¹.</p> <p>La ZPNAF a des conséquences réglementaires précises et immédiates, qui s'appliquent quelles que soient les dispositions des PLU actuels et à venir. Cette zone sanctuarisée non urbanisable est par conséquent une servitude d'utilité publique annexée aux PLU, elle est ainsi opposable à l'ensemble des demandes d'autorisation d'urbanisme (Annexe 1 de la Charte, p. 23).</p> <p>La ZPNAF et le Programme d'action associé ont pour objectif d'une part, le développement d'une agriculture dynamique et diversifiée et d'autre part, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages.</p> <p>La ZPNAF permet effectivement de valoriser une agriculture vivante sur le Plateau de Saclay, en assurant la vocation agricole d'un vaste espace, suffisamment important pour y garantir le maintien des fonctionnalités d'un territoire agricole. La ZPNAF et son plan d'action permettent en outre de renforcer la gestion des espaces forestiers et de consolider le fonctionnement écologique du territoire. Il s'agit également de reconnaître le formidable atout que représente l'existence d'un tel espace protégé au contact direct des nouveaux quartiers, tant d'un point de vue fonctionnel que paysager. Ainsi, de nouvelles formes de coopération entre le monde agricole et urbain pourront se développer conduisant à l'émergence d'une nouvelle alliance entre la ville, l'agriculture et le vivant.</p> <p><small>1. Une carte interactive de la ZPNAF (basée sur le cadastre de 2013 en cohérence avec le décret) est disponible sur le site Internet de l'EPA Paris-Saclay: epaps.fr</small></p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Article 1 Objectifs de la charte</p> <p>Les dispositions légales et réglementaires relatives à la servitude d'urbanisme que constitue la ZPNAF sont très synthétiques et peuvent conduire à des interprétations différentes. Aussi, l'ensemble des acteurs institutionnels du territoire (EPA Paris-Saclay, Communautés d'agglomération, Chambre d'agriculture, services de l'Etat, etc.) réunis au sein du comité de pilotage de la ZPNAF se sont accordés sur la nécessité d'adopter une charte dont les objectifs sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> partager une vision commune de la vocation de la ZPNAF ; définir les types d'aménagement ou d'installation qui pourront être autorisés à se développer dans la ZPNAF ; organiser le processus consultatif et de suivi des projets en ZPNAF. <p>La présente charte contribue à partager une vision commune de la ZPNAF et à valoriser ses différentes composantes en termes d'espace physique et de projet. La signalétique et la mobilité sont notamment deux des dimensions qui contribueront à atteindre cet objectif. La charte doit définir les objectifs poursuivis au sein de la ZPNAF pour permettre une préservation des fonctionnalités des espaces agricoles et naturels et assurer une gestion économe de ces espaces.</p> <p>Le périmètre de la ZPNAF est représenté par un plan général annexé au décret du 27 décembre 2013. Ce décret délimite précisément le contour des 4 115 ha de la ZPNAF qui sanctuarise cette zone en la rendant non urbanisable et illustre les usages du sol actuels en distinguant les espaces agricoles et les espaces naturels et forestiers. Les collectivités et institutions signataires de cette charte s'engagent, pour ce qui les concerne, à en reprendre les orientations.</p> <p>Article 2 Caractère et vocation de la zone agricole</p> <p>Même si l'agriculture de la ZPNAF est fortement marquée par les grandes cultures (qui occupaient encore en 2013, 87% des surfaces agricoles), la dizaine d'exploitations présentes sur le territoire a engagé des projets de diversification. De nombreuses exploitations ont fait le pari d'une stratégie territorialisée : « produire, transformer et commercialiser localement », porteuse d'emplois non délocalisables et de valeur ajoutée pour le territoire. L'objectif est d'amplifier cette démarche et de rapprocher l'offre et la demande en favorisant le développement et la promotion de l'ensemble des filières de proximité dans les secteurs périurbains : vente directe, transformation des productions de l'exploitation, développement de prestations pour les collectivités (entretiens des chemins, etc.), AMAP, etc.</p> <p>De nombreux centres équestres et pensions de chevaux marquent également l'agriculture du plateau.</p> <p>En confirmant sur le long terme la vocation agricole d'un territoire, la ZPNAF donne de la visibilité aux exploitants, leur permettant ainsi de développer sereinement leurs outils de production. Elle permet également de maintenir un cadre favorable à la poursuite de productions culturales et d'élevage, dans le respect de la liberté d'entreprendre des agriculteurs.</p> <p>Les installations ou les reprises d'exploitations sont essentielles à la préservation de l'activité et des espaces agricoles. Sur le Plateau de Saclay, les dernières reprises d'exploitation ont nettement permis de dynamiser les espaces agricoles, en renouvelant les pratiques et en diversifiant les productions.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>[Suite Article 2. Caractère et vocation de la zone agricole] Afin de répondre aux mutations en cours, il est donc nécessaire d'accompagner le développement du logement agricole et la diversification des pratiques agricoles. Une gestion économe de l'espace s'impose pour protéger et développer une agriculture économiquement et socialement viable, intégrant les préoccupations (environnementales), ce qui suppose de concilier le développement agricole, la préservation des espaces et des milieux naturels et des paysages avec les développements liés à la diversification et la modernisation des exploitations.</p> <p>La pérennité des filières agricoles est également dépendante du bon fonctionnement des filières amont et aval (matériel agricole, collecte, etc.) et ces problématiques doivent être prises en compte dans la traduction concrète de la ZPNAF.</p> <p>Ont été comptabilisées, dans la partie agricole de la ZPNAF, les exploitations de grandes cultures céréalières, mais aussi les exploitations spécialisées (aviculture et pépinières) et les centres équestres, dont le caractère d'activité agricole a été reconnu en 2005. Les bâtiments agricoles ont également été inclus lorsqu'ils hébergent réellement une activité agricole (voir carte pp.16-17).</p> <p>Par définition, et sauf exceptions qui doivent être strictement encadrées, dans la partie agricole de la ZPNAF, il ne peut y avoir que des espaces agricoles et des bâtiments principalement consacrés à l'activité agricole. Dans certaines circonstances exceptionnelles destinées en particulier à assurer la sécurité des personnes et des biens, et en absence de possibilité d'évitement, le statut agricole ou non d'emprises foncières au sein de la ZPNAF pourrait être amené à évoluer à condition que ces évolutions préservent la surface totale de 2469 ha de terres agricoles dans la ZPNAF qui correspond au décret du 27 décembre 2013.</p> <p>Si des terres agricoles devaient changer d'usage, il serait alors nécessaire d'identifier une parcelle en ZPNAF de même surface en compensation.</p> <p>Constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole</p> <p>Pour sa partie agricole, la ZPNAF a pour objectif à la fois la protection des terres et le maintien de l'activité agricole. L'agriculture est un processus dynamique qui s'adapte en permanence et qui peut être amené à évoluer (ex: étude sur la méthanisation). Ce processus dynamique fait notamment écho à de nouvelles demandes des consommateurs.</p> <p>Les exploitations agricoles sont donc appelées à évoluer dans le temps. L'application de la ZPNAF ne doit pas constituer un obstacle à ces évolutions, mais simplement s'assurer que les éventuels impacts fonciers liés notamment à des nouvelles constructions agricoles ont été limités au strict nécessaire.</p> <p>Ainsi, la construction de nouveaux bâtiments à usage agricole est possible dans la ZPNAF à condition qu'elle intègre une exploitation agricole (existante ou à créer) et qu'elle soit nécessaire à la viabilité économique de l'exploitation.</p> <p>L'adaptation, la réfection ou l'extension des bâtiments existants liés à l'activité agricole doivent être favorisées pour éviter de nouvelles constructions qui pourraient entraîner un mitage agricole.</p> <p>De manière générale, il est rappelé que l'article L 123-31 du code de l'urbanisme prévoit que l'interdiction d'urbaniser dans la ZPNAF vaut servitude d'utilité publique. Une attention particulière sera donc portée, lors de la rédaction des documents d'urbanisme, afin de garantir la mise en oeuvre de cette interdiction, tout en offrant un cadre réglementaire adapté permettant des constructions et installations nécessaires à l'activité agricole. Les règles d'urbanisme concernant le bâti agricole (forme, hauteur, matériaux, intégration paysagère, etc.) sont précisées dans les PLU.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Article 3 Caractère et vocation des zones naturelles et forestières</p> <p>La délimitation de la partie naturelle et forestière a pour objectif de préserver la richesse naturelle du territoire (au plan floristique, faunistique, écologique et géologique), des paysages, et des champs d'expansion des crues¹ tout en permettant une exploitation pérenne et durable des boisements de la ZPNAF.</p> <p>La ZPNAF inclut le réseau historique des étangs et des rigoles du Plateau de Saday, qui est une composante forte des paysages du plateau. Associé aux espaces naturels et zones humides existants, ce réseau hydraulique des étangs et rigoles, ainsi que les rivières proches (la Bièvre, la Mérentaise et l'Yvette, et leurs affluents) constituent par ailleurs un excellent support pour une trame verte et bleue servant de base à la préservation et au développement de la biodiversité du plateau. Ces milieux doivent tout naturellement être protégés et préservés afin gérer le risque de crues sur le plateau et dans les vallées. Le bon fonctionnement du réseau hydraulique de drainage et de rigoles est une condition indispensable au respect et au bon fonctionnement de la ZPNAF.</p> <p>Sur ces secteurs, il est primordial de rétablir ou conforter les continuités écologiques et d'évaluer systématiquement l'impact des projets envisagés sur le devenir de ces corridors.</p> <p>Il est par ailleurs nécessaire de maintenir la qualité des sites (paysages naturels, sites d'intérêt patrimonial et culturel, sites d'intérêt pédagogique ou de détente) en aménageant ces espaces dans une perspective d'ouverture au public, sauf exception justifiée par la fragilité du milieu en question.</p> <p><small>1. Une zone d'expansion des crues est un espace naturel qui assure un stockage transitoire de l'eau et retarde son écoulement lors d'un épisode de crue exceptionnel.</small></p> <p>Enfin, la gestion de la ZPNAF et les projets au sein de son périmètre devront prendre en compte les objectifs de préservation du patrimoine naturel portés par les outils qui sont les sites inscrits et classés, les ZNIEFF 1 et ZNIEFF 2, les zones humides, la trame verte et bleue (Annexe 5 de la Charte, p.26).</p> <p>Article 4 Mise en compatibilité des PLU avec la ZPNAF</p> <p>Les DDT des Yvelines et de l'Essonne accompagnent d'ores et déjà les collectivités qui le souhaitent dans leur processus de révision des PLU. Il est rappelé que [l'interdiction d'urbaniser] en ZPNAF vaut servitude d'utilité publique et est, par conséquent, opposable à tout projet, nonobstant les dispositions des PLU.</p> <p>Par conséquent, en ZPNAF, la fonction des PLU est de réglementer les projets, en particulier agricoles, qui ne constituent pas une urbanisation nouvelle.</p> <p>L'État, les CDPENAF et le comité de pilotage de la ZPNAF sont les garants du respect de la ZPNAF. Ils se basent sur les outils normatifs existants que sont la loi, les textes réglementaires applicables, et les PLU, pour assurer le respect de cet espace protégé.</p> <p>Article 5 Partager une signalétique commune dans la ZPNAF</p> <p>Une signalétique spécifique, cohérente et respectueuse de l'ensemble des composantes de la ZPNAF (naturelle, historique, [patrimoniale], récréative, etc.) viendra conforter la réalité tangible de la zone protégée.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>[Suite Article 5, Partager une signalétique commune dans la ZPNAF] Cette démarche, élaborée en partenariat avec les acteurs du territoire, a pour vocation de mettre en valeur le patrimoine historique et naturel de la ZPNAF.</p> <p>L'ensemble des collectivités signataires de cette charte s'engage à participer activement à l'élaboration d'un schéma directeur de signalétique et à en appliquer les préconisations une fois qu'il sera adopté.</p> <p>ment des adaptations devront être apportées. Les projets d'infrastructures (et notamment de métro), ponctuellement prévus à proximité immédiate de la ZPNAF, respecteront scrupuleusement les emprises dédiées, y compris durant toute la phase chantier. En fonction de l'état d'avancement des études, les hypothèses de développement de transport câblé (du type téléphérique) ou d'escalator feront l'objet d'un examen par le comité de pilotage en le cas échéant.</p> <p>Article 6 La mobilité</p> <p>6.1. Les mobilités mécanisées La ZPNAF n'a pas vocation à favoriser l'usage des modes de déplacement motorisés. Les usages des voies secondaires doivent être prioritairement limités aux seuls accès des exploitations agricoles. Par ailleurs, une vigilance toute particulière doit être apportée à la circulation des engins agricoles et forestiers qui est primordiale pour le bon fonctionnement des exploitations. Les circulations des engins agricoles et forestiers représentent des flux modestes comparativement au trafic des autres véhicules. Ils sont pour autant vitaux pour l'économie forestière et agricole qui, par nature, a une forte dimension spatiale. Les déplacements répondent à des besoins propres à l'économie agricole ou forestière, mais également à des enjeux territoriaux et de société, tels que l'entretien et la mise en valeur des paysages. L'augmentation des déplacements domicile-travail, la création d'infrastructures routières, l'aménagement des centres bourgs (ralentisseurs, rétrécissements de voiries, etc.), sont autant d'évolutions qui perturbent le passage des engins, caractérisés par leur encombrement et leur vitesse réduite. L'ensemble des aménagements routiers au sein de la ZPNAF devra prendre en compte la circulation des engins agricoles et forestiers et ponctuelle-</p> <p>6.2. Les liaisons douces Faciliter et développer la mobilité piétonne et cyclable au sein de la ZPNAF contribuera à la rendre vivante, en permettant la découverte de l'ensemble de ses composantes et en créant du lien avec les territoires mitoyens à la ZPNAF (Annexe 2 de la Charte, p.24). La commission d'enquête qui a examiné le projet de la ZPNAF, lors de sa création en 2011, est favorable à la création d'un réseau de circulations douces au sein des coteaux boisés et adossé au réseau des étangs et des rigoles: il permet d'assurer une continuité de l'espace public sur l'ensemble du plateau et une liaison entre les paysages intermédiaires. Cette demande a été fortement relayée par les associations du territoire. Les acteurs de la ZPNAF s'accordent sur la nécessité de créer des liaisons douces, dans le cadre d'une stratégie globale de mobilité douce - en tenant compte des réflexions et des études en cours ou existantes menées par les différents acteurs du territoire. Les aménagements liés à la mobilité dans la ZPNAF doivent être des équipements légers et réversibles, les moins impactant possibles sur l'environnement tout en répondant aux besoins de déplacement et à la gestion des flux existants et futurs. Il est prévu de raccorder les cheminements inscrits au Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPIR). La compatibilité de ces aménagements avec les fonctionnalités et circulations des exploitations agricoles et forestières doit être étudiée et démontrée en amont des projets.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Article 7 Organisation et suivi de la ZPNAF</p> <p>7.1. Le comité de pilotage Un comité de pilotage de la ZPNAF a été mis en place en juin 2016 par le Préfet de région. Il a pour principale mission d'assurer la mise en œuvre opérationnelle du Programme d'action de la ZPNAF. Le comité de pilotage a trois missions complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • rendre, sur demande des CDPENAF, des avis sur la compatibilité des projets avec la servitude que constitue la ZPNAF, en particulier pour garantir que les 2500 ha minimum de terres agricoles imposées dans le décret sont bien respectés ; • suivre la mise en place et l'animation du Programme d'action ; • adopter et réviser la présente charte. <p>Le comité de pilotage, dont la composition est détaillée en Annexe 3 de la Charte (p.26), se réunira à minima deux fois par an et autant que besoin afin d'échanger sur les projets soumis pour avis par les CDPENAF. La compatibilité des projets présentés au comité de pilotage avec la servitude imposée par la ZPNAF sera appréciée, entre autres, en fonction de son caractère indispensable et de sa réversibilité.</p> <p>Le comité de pilotage sur la base des rapports du comité de suivi, dressera le bilan d'avancement des projets du Programme d'action.</p> <p>7.2. Les Commissions départementales de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) L'article L112-1-1 du code rural et de la pêche maritime instaure dans chaque département une Commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF). Cette commission peut être consultée sur toute question relative à la réduction des surfaces naturelles, forestières et à vocation</p> <p>ou à usage agricole et sur les moyens de contribuer à la limitation de la consommation de ces espaces. Elle émet, dans les conditions définies par le code de l'urbanisme, un avis sur l'opportunité, de certaines procédures ou autorisations d'urbanisme. Les CDPENAF peuvent également s'auto-saisir sur tout projet consommant des espaces naturels, agricoles ou forestiers sur leur territoire.</p> <p>7.3. Le comité de suivi Le comité de suivi de la ZPNAF veille à la bonne mise en œuvre du Programme d'action et constitue une instance technique pour échanger autour des projets proposés dans le ZPNAF. Le comité de suivi rassemblera aussi bien des acteurs publics que des acteurs privés du territoire avec pour objectif d'établir une dynamique collective de projet pour les espaces agricoles, naturels et forestiers. Ce comité de suivi présentera un rapport annuel au comité de pilotage sur la mise en œuvre du Programme d'action.</p> <p>Article 8 Adoption et révision de la charte</p> <p>Après délibération auprès de leurs instances internes, chaque organisme ou collectivité, alors autorisé à adopter et à signer la présente charte, s'engage à la diffuser et à en reprendre les orientations dans leurs différents projets.</p> <p>La présente charte est adoptée pour une durée maximale de six ans. À l'issue des six ans, ou de manière anticipée en cas de demande formulée par la majorité des signataires, la charte sera soumise à discussion et intégrera les éventuelles modifications et révisions nécessaires.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>Annexe 1: Dispositions législatives relatives à la ZPNAF</p> <p>Article 35</p> <p>Créé par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 Est créée une Zone de protection naturelle, agricole et forestière dans le périmètre de l'Opération d'intérêt national du Plateau de Saclay, et de la petite région agricole de ce plateau qui comprend les communes dont la liste figure à l'annexe B à la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010, relative au Grand Paris. Cette zone, non urbanisable, est délimitée par décret en Conseil d'Etat, pris dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la même loi, après avis du Conseil régional d'Île-de-France, des Conseils généraux de l'Essonne et des Yvelines, des Conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents situés dans le périmètre de l'Opération d'intérêt national, ainsi que de la Chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France, de la société d'aménagement foncier et d'établissement rural de l'Île-de-France, de l'Office national des forêts et des associations agréées pour la protection de l'environnement présentes dans le périmètre d'intervention de l'Établissement public de Paris-Saclay. Cette zone comprend au moins 2 300 ha de terres consacrées à l'activité agricole situées sur les communes figurant à l'annexe B précitée. Pour l'exercice de ses missions, l'organe délibérant de l'Établissement public de Paris-Saclay définit les secteurs indispensables</p> <p>au développement du pôle scientifique et technologique. Ces secteurs ne peuvent être inclus dans la zone de protection. La zone est délimitée après enquête publique conduite dans les conditions définies par le Chapitre III du Titre II du livre I^{er} du Code de l'environnement. L'enquête porte également sur la ou les mises en compatibilité visées au dernier alinéa du présent article. Une carte précisant le mode d'occupation du sol est annexée au décret en Conseil d'État précité. L'interdiction d'urbaniser dans la zone de protection vaut servitude d'utilité publique et est annexée aux plans locaux d'urbanisme des communes intéressées, dans les conditions prévues par l'article L. 126-1 du présent code. Les communes intéressées disposent d'un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'État visé au premier alinéa du présent article pour mettre en compatibilité leur plan local d'urbanisme. Au sein de la Zone de protection, l'Établissement public de Paris-Saclay élabore, en concertation avec les communes ou établissements publics de coopération intercommunale situés dans la Zone de protection, un Programme d'action qui précise les aménagements et les orientations de gestion destinés à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages.</p>

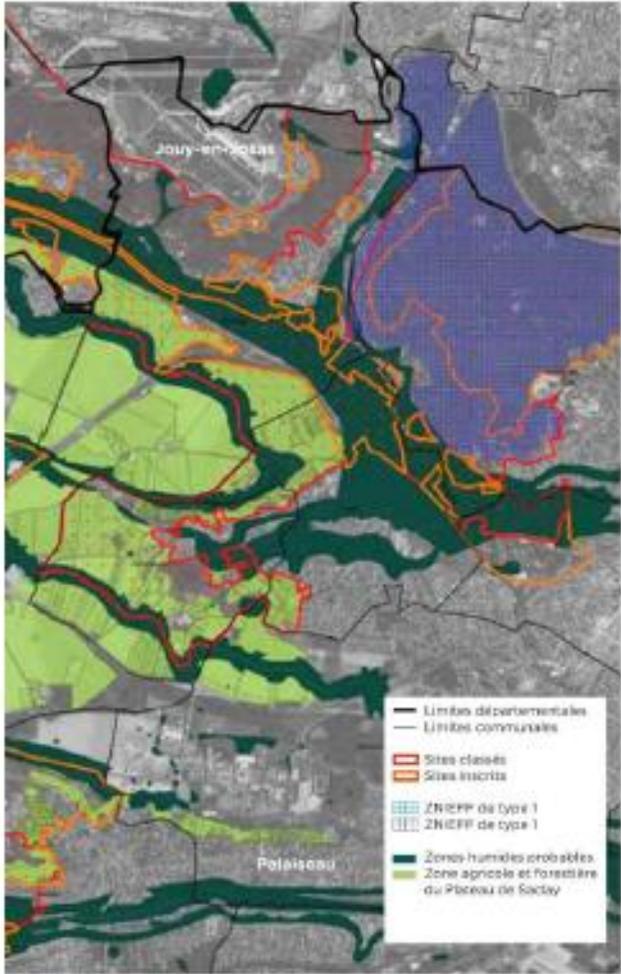
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Annexe 2: Schéma directeur du réseau cyclable sur le Sud plateau à horizon 2030</p> 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	 <p> — Réseau cyclable primaire (côtes et bandes cyclables) — Réseau cyclable secondaire (voies mates, pistes de loisirs...) Bâtiements futurs Existants ... Zones à étudier </p> <p style="text-align: right;">Palaiseau</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<h3>Annexe 3: Création du comité de pilotage</h3> <p>Afin de répondre aux enjeux forts de gouvernance sur la ZPNAF, sur proposition du Préfet de région, a été créé un comité de pilotage avec l'ensemble des acteurs institutionnels. Le Préfet de région a confié l'organisation de ce comité à la préfecture de l'Essonne. Il a été décidé lors de sa première réunion en juin 2016 que le comité de pilotage se réunirait plusieurs fois par an sous la présidence de la Préfète de l'Essonne pour le compte du Préfet de Région. Les élus seront bien entendu associés aux réflexions en amont des décisions du comité de pilotage.</p> <p>Membres du comité de pilotage représentant de la Préfecture de région Île-de-France</p> <ul style="list-style-type: none"> • Représentant de la Préfecture de l'Essonne et Préfecture des Yvelines; • représentant de la Sous-Préfecture de Palaiseau; • représentant de la Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation de l'agriculture et de la forêt; • représentant de l'Unité territoriale de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie; • représentant du Conseil départemental de l'Essonne; • représentant du Conseil départemental des Yvelines; • représentant de la Direction départementale des territoires de l'Essonne; • représentant de la Direction départementale des territoires des Yvelines; • représentant de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay; • représentant de l'Office national des forêts; • représentant du Centre régional de la propriété forestière; • représentant de la Chambre inter-départementale de l'agriculture; • représentant de la Société d'aménagement foncier et d'établissement rural; • représentant de l'Agence des Espaces Verts (Région Île-de-France); • représentant de la Communauté Paris-Saclay; • représentant de Saint-Quentin-en-Yvelines; • représentant de la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc; • représentant du Parc naturel régional de la haute Vallée de la Chevreuse; • représentant de la Société du Grand Paris. <p>Ponctuellement, en fonction des sujets traités, des associations locales pourront être invitées à participer au Comité de pilotage dans un rôle consultatif.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<h2>Annexe 4: Liste des signataires de la charte</h2> <p>Liste des signataires de la charte</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Préfecture de la Région Île-de-France; • la Préfecture de l'Essonne et Préfecture des Yvelines; • la Sous-Préfecture de Palaiseau; • la Direction régionale et inter-départementale de l'alimentation de l'agriculture et de la forêt; • l'Unité territoriale de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie; • le Conseil départemental de l'Essonne; • le Conseil départemental des Yvelines; • la Direction départementale des territoires de l'Essonne; • la Direction départementale des territoires des Yvelines; • l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay; • l'Office national des forêts; • le Centre régional de la propriété forestière; • la Chambre interdépartementale de l'agriculture; • la Société d'aménagement foncier et d'établissement rurale; • l'Agence des espaces verts (Région Île-de-France); • la Communauté Paris-Saclay; • la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines; • la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc; • le Parc naturel régional de la haute Vallée de la Chevreuse; • la Société du Grand Paris; • Bièvres; • Buc; • Bures-sur-Yvette; • Châteaufort; • Gif-sur-Yvette; • Guyancourt; • Igny; • Jouy-en-Josas; • Loges-en-Josas; • Orsay; • Palaiseau; • Saclay; • Saint-Aubin; • Toussus-le-Noble; • Vauhallan; • Villiers-le-Bâcle.

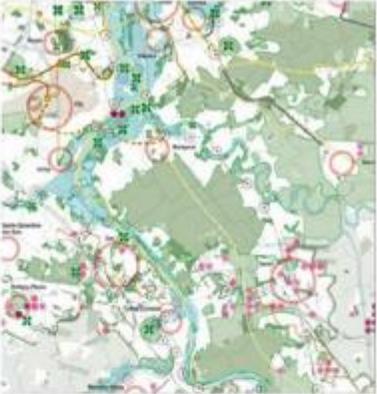
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Annexe 5: Les sites naturels classés ou protégés dans la ZPNAF</p> 

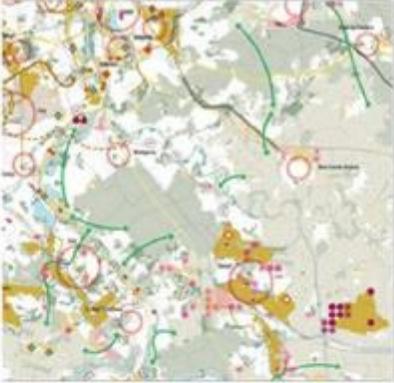
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7810	X	X	X		X	X	X	X					X				<p><u>Mme Mireille FRIC de Montgeron, a écrit :</u> Observations de Montgeron Environnement sur le SDRIF-E et le secteur de MONTGERON et Communauté d'Agglomération Val d'Yerres Val de Seine Montgeron Environnement est une association créée en 1987 pour la défense de l'environnement et du cadre de vie. Son périmètre actuel d'intervention est celui de la communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine, ainsi que les espaces naturels de la forêt de Sénart et de vallée de l'Yerres. L'association comptait à sa dernière assemblée générale en janvier 2024, 106 adhérents à jour de cotisation. C'est avec stupeur que les habitants de Montgeron ont pris connaissance de projets concernant la commune de Montgeron dans le SDRIF-E soumis à enquête publique : •Faire de Montgeron une « polarité » ce qui entraîne une sur densification alors que la ville à elle seule ne remplit aucune des conditions pour remplir cette fonction -Tracer au travers de la ville une voie ferrée en prolongement de la ligne 18 en connexion avec le RER D -Tracer au travers de la forêt de Sénart, puis de la ville une voie rapide pour les vélos. Interrogés sur ces projets (notamment en conseil de quartier), les élus locaux, la Maire d'une part, et d'autre part, le premier adjoint au maire, président de l'agglomération Val-d 'Yerres Val-de-Seine et du CD91, se sont voulu rassurants. Les projets qui figurent au SDRIF-E ne reposeraient sur aucune étude ou dossier sérieux à ce stade. Doit-on en déduire que cet énorme dossier ne serait qu'élucubrations ? Nous remercions la commission d'enquête de bien vouloir noter que nous soutenons et nous associons aux contributions déposées sur le registre par : -Commission Locale de l'Eau du SAGE de l'Yerres Mars 2024 Héloïse RAMBAUD – Animatrice -Essonne Nature Environnement -France Nature Environnement IDF -Association RENARD Nos observations sont au nombre de 5 et sont exposées dans le fichier ci joint : 1.Un dossier difficile à comprendre car matériellement non lisible et incomplet 2. Un projet incompréhensible aussi parce qu'il repose sur des objectifs contradictoires 3. Montgeron n'est pas une polarité existante et ne remplit pas les conditions pour répondre seule aux objectifs fixés aux polarités : elle doit donc être retirée de la liste des polarités 4. Le tracé de la prolongation de la ligne 18 jusqu'à Montgeron dont l'horizon dépasse celui du SDRIF-E doit être retiré du projet de SDRIF-E à ce stade 5.Modifier le tracé de voie rapide vélo V7 <u>PJ : 6 pages</u> Observations de l'association Montgeron Environnement</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>Montgeron Environnement est une association créée en 1987 pour la défense de l'environnement et du cadre de vie. Son périmètre actuel d'intervention est celui de la communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine, ainsi que les espaces naturels de la forêt de Sénart et de vallée de l'Yerres. L'association comptait à sa dernière assemblée générale en janvier 2024, 106 adhérents à jour de cotisation.</p> </div> <p>PREAMBULE :</p> <p>C'est avec stupeur que les habitants de Montgeron ont pris connaissance de projets concernant la commune de Montgeron dans le SDRIF-E soumis à enquête publique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faire de Montgeron une « polarité » ce qui entraîne une sur densification alors que la ville à elle seule ne remplit aucune des conditions pour remplir cette fonction • Tracer au travers de la ville une voie ferrée en prolongement de la ligne 18 en connexion avec le RER D • Tracer au travers de la forêt de Sénart, puis de la ville une voie rapide pour les vélos <p>Interrogés sur ces projets (notamment en conseil de quartier), les élus locaux, la Maire d'une part, et d'autre part, le premier adjoint au maire, président de l'agglomération Val d'Yerres Val de Seine et du CD91, se sont vus rassurants. Les projets qui figurent au SDRIF-E ne reposeraient sur aucune étude ou dossier sérieux à ce stade. Doit-on en déduire que cet énorme dossier ne serait qu'élucubrations ?</p> <p>Nous remercions la commission d'enquête de bien vouloir noter que nous soutenons et nous associons aux contributions déposées sur le registre par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Commission Locale de l'Eau du SAGE de l'Yerres Mars 2024 Héloïse RAMBAUD – Animatrice - Essonne Nature Environnement - France Nature Environnement IDF - Association RENARD

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>Nos observations sont au nombre de 5 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un dossier difficile à comprendre car matériellement non lisible et incomplet 2. Un projet incompréhensible aussi parce qu'il repose sur des objectifs contradictoires 3. Montgeron n'est pas une polarité existante et ne remplit pas les conditions pour répondre seule aux objectifs fixés aux polarités : elle doit donc être retirée de la liste des polarités 4. Le tracé de la prolongation de la ligne 18 jusqu'à Montgeron dont l'horizon dépasse celui du SDRIF-E doit être retiré du projet de SDRIF-E à ce stade 5. Modifier le tracé de voie rapide vélo V7 au travers de la forêt de Sénart, et de la ville de Montgeron <p>-----</p> <p>Observation n°1 : Un dossier difficile à comprendre car matériellement non lisible et incomplet Le volume du dossier est impressionnant, Nous reconnaissons l'investissement et le travail considérables qui ont été nécessaires pour son élaboration. Malheureusement le résultat est un dossier qui ne permet pas de vision globale, à la fois (trop) volumineux mais souvent imprécis.</p> <p>La cartographie qui a une fonction de synthèse et devrait permettre une vision d'ensemble est difficile à lire, imprécise et incomplète.</p> <p>Notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elle est éclatée entre 3 cartes « développer l'indépendance productive régionale » et « maîtriser le développement urbain », « placer la nature au cœur du développement urbain », aucune ne permettant de voir l'ensemble - Les sources des données ne sont pas précisées (ex : les « zones pouvant présenter un risque inondation » mais quel type d'inondation apparemment il s'agit uniquement de débordement) - Les couleurs sont peu lisibles qui ne permettent pas de distinguer clairement la finalité des espaces - Les cartes sont incomplètes, manquent notamment - Des projets prévus, - Les zones humides et potentiellement humides, n'apparaissent pas, élément naturel important à préserver (cf. orientation 25), au même titre que les zones d'expansion des crues et des berges. - Les liaisons écologiques d'importance régionale - Tous les réservoirs de biodiversité identifiés au SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) à sanctuariser, mais le SRCE est actuellement en révision - Les légendes sont impossibles à lire à l'écran quand on doit « zoomer » pour étudier un secteur

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires																				
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>  <p>Les capacités d'extension urbaine ne sont pas cartographiées. Lors de la concertation, un tableau avait été fourni indiquant la capacité d'extension urbaine de chaque commune en hectare qui n'a pas été mis à jour ni transmis dans le dossier de l'enquête publique. Ce tableau était manifestement inachevé, certaines communes n'ayant apparemment pas fourni les informations nécessaires. Ainsi, il n'est pas possible de connaître la capacité d'extension non cartographiée en hectare pour chaque commune induite par le projet.</p> <p>Exemple ci-dessous du Val d'Yerres Val de Seine où des communes sont à 0 alors que Montgeron représenterait à elle seule 27% d'extension sans justification du calcul ni cartographie.</p> <p>Avant-projet : Île-de-France 2040 : un nouvel équilibre Capacités d'extension non cartographiées par commune</p> <p>Zoom sur le CAVVVS Estimation des capacités d'extension non cartographiées « locales » par Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) : Val d'Yerres Val de Seine</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>VAL D'YERRES VAL DE SEINE</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Boussy-Saint-Antoine</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Brunoy</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Crosne</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Draveil</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Épinay-sous-Sénart</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Montgeron</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Quincy-sous-Sénart</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Vigneux-sur-Seine</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Yerres</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>CAVVVS : 2 % des capacités du département de l'Essonne (11hectares /535 hectares) Montgeron : 27% des capacités du CAVVVS (3hectare/11hectares)</p>	VAL D'YERRES VAL DE SEINE	11	Boussy-Saint-Antoine	1	Brunoy	0	Crosne	1	Draveil	2	Épinay-sous-Sénart	1	Montgeron	3	Quincy-sous-Sénart	0	Vigneux-sur-Seine	0	Yerres	2
VAL D'YERRES VAL DE SEINE	11																																				
Boussy-Saint-Antoine	1																																				
Brunoy	0																																				
Crosne	1																																				
Draveil	2																																				
Épinay-sous-Sénart	1																																				
Montgeron	3																																				
Quincy-sous-Sénart	0																																				
Vigneux-sur-Seine	0																																				
Yerres	2																																				

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>  <p>Observation n°2 : un projet incompréhensible, aussi parce qu'il repose sur des objectifs contradictoires</p> <p>Le projet de SDRIF-E repose sur des paradoxes majeurs qui ne peuvent qu'accroître les déséquilibres régionaux habitat/emploi, et rendent le projet incohérent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'objectif du Zéro artificialisation nette (ZAN) en 2050 mais avec l'intention de construire 70 000 nouveaux logements par an et la possibilité de densification sur 2 km autour des gares - la volonté de créer une région polycentrique mais en faisant reposer tous les efforts sur la construction d'infrastructures facilitant les déplacements longs (ligne 18 développement incessant d'infrastructures de transport de transit ,maillage de transport en commun lourd et projets routiers interurbains capacitaires) <p>Observation n°3 Montgeron n'est pas une polarité existante et ne remplit pas les conditions pour répondre seule aux objectifs fixés aux polarités : elle doit donc être retirée de la liste des polarités</p> <p>MONTGERON figure parmi les 113 polarités que le SDRIF entend créer qui prévoit une densification de l' espace urbanisé de la commune de 15 %.</p> <p>Avec 24 000 habitants sur 11km2 dont 50% sont occupés par des espaces naturels sanctuarisés, et de surcroît commune classée en TRI (territoire à risque important d'inondation) la densité de population dépasse 4200 habitants au km2 à Montgeron sur la surface urbanisée et urbanisable.</p> <p>OR 91 Capacités d'urbanisation au titre des polarités</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>Le développement de la région IDF repose notamment sur le renforcement des polarités. Les polarités identifiées dans le SDRIF-E répondent à trois critères : centralité, emploi et desserte. Lorsque ce n'est pas déjà le cas, il est attendu des polarités identifiées qu'elles remplissent ces fonctions à l'horizon 2040. Montgeron n'est ni une polarité existante ni une polarité en devenir.</p> <p>Ces polarités doivent répondre aux objectifs d'intensification urbaine déclinés notamment aux OR 57 et suivantes. Elles bénéficient, en outre, de capacités d'urbanisation qui leur sont propres.</p> <p>Cette densification ne tient pas compte des caractéristiques des communes (territoire inondable, zone d'exposition au bruit, espaces naturels classés ou protégés, etc...) ni des contraintes liées à la sécurité et au bien-être des habitants. L'aménagement de nouveaux logements n'est pas interdit dans les zones à risque d'inondation (OR 31 et 32).</p> <p>Le rapport de présentation du PLU de Montgeron établi en 2017 rappelle les caractéristiques de la commune :</p> <p><i>Une surface importante de la commune concernée par des risques naturels (aléa fort de retrait-gonflement des argiles, localisé sur une partie de la commune, des risques inondation par débordement de la Seine et de l'Yerres, encadrés par deux PPRI Seine et Yerres, commune classée en TRI (territoire à risque important d'inondation), la forte topographie induit une gestion rigoureuse des eaux pluviales.</i></p> <p><i>50% du territoire est couvert par des secteurs naturels ou forestiers classés et protégés (grands espaces naturels en fond de vallée, la présence d'un écosystème aquatique et de zones humides et d'une biodiversité riche, patrimoine de parcs sur les coteaux et dans la vallée de l'Yerres, témoins de l'histoire de la ville, trame verte et bleue fragile mais encore bien présente, y compris dans l'espace urbanisé, forêt de Sénart cernée par l'urbanisation)</i></p> <p><i>Des infrastructures de transports (axes routiers, voie ferrée, proximité de l'aéroport d'Orly) sont source localement de nuisances sonores et de pollution de l'air pour les axes routiers, risque lié au transport de matières dangereuses par la canalisation de gaz qui traverse la commune et par voie routière et ferrée.</i></p> <p>Commune à dominante résidentielle (taux d'emploi de 0.55), Montgeron ne peut accueillir plus d'habitants et de logements, mais a besoin de développer de l'emploi compatible avec les contraintes environnementales qu'impose une zone urbaine densément peuplée.</p> <p>Observation 4 : Le tracé de la prolongation de la ligne 18 jusqu'à Montgeron dont l'horizon dépasse celui du SDRIF-E doit être retiré du projet de SDRIF-E à ce stade</p> <p>Ce tracé au travers de plusieurs villes d'une voie ferrée en prolongement de la ligne 18 en connexion avec le RER D paraît tout à fait prématuré. Il nécessite des études d'envergure (franchissement de Seine, passage en secteur urbanisé dense, ...) qui à ce stade n'ont même pas commencé. Un tel tracé est inutilement anxiogène pour les habitants qui pourraient se sentir menacés. Or, l'on voit sur la carte ci-dessous que d'autres hypothèses existent.</p> <p>Il ne doit pas être une justification pour faire de Montgeron une polarité. Il risque de soumettre la ville à une sur densification, alors que les infrastructures de transport ne verront peut-être jamais le jour.</p>



Observation 5 : Modifier le tracé de voie rapide vélo V7 au travers de la forêt de Sénart, et de la ville de Montgeron

Le tracé de voie rapide vélo V7 qui figure sur la carte ci-dessus traverse la forêt de Sénart et emprunte notamment une allée protégée au cœur de Montgeron appelé « Pelouse ».
La forêt de Sénart est sous statut de protection, et dotée d'une charte, renouvelée le 27 novembre 2023.

Les habitants sont particulièrement attachés à la Pelouse, lieu de promenade des familles et de jeux, qui accueille les principales festivités municipales.

Nous sommes membres du comité de pilotage de la forêt de Sénart, présidé par le conseil départemental et animé par l'ONF. Nous n'avons jamais entendu parler de ce tracé inepte. Comment un tel projet peut il figure dans le SDRIF alors qu'il existe des solutions bien plus faciles à mettre en œuvre et respectueuse de l'environnement et en particulier le tracé de la RN6 dont le CD91 vient de reprendre la maîtrise à l'État.



THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7811		X					X										<p>M. Louis CAILLEAU de Ablis, a écrit : Repositionnement et Possibilités de développement de la commune d'Ablis Vous trouverez ci-joint une observation de la part de la Commune d'Ablis, au nom de Jean-François SIRET, Maire, et de la Communauté d'Agglomération Rambouillet Territoires relatifs aux possibilités d'évolution accordées à la Commune d'Ablis, et notamment en regard avec les obligations SRU et la faible possibilité accordée par les modes de calcul du SDRIF-e aux petites polarités rurales. Les observations demandent au Commissaire enquêteur : - le repositionnement des deux pastilles pour correspondre avec les perspectives entérinées dans le PLU arrêté - l'ajout d'une demi-pastille supplémentaire pour le développement des équipements publics et résidentiel. PJ : Idem mail 7858</p>
Mail 7813			X		X		X								X		<p>M. Vincent DIEULOT de Eaubonne, a écrit : Document d'aménagement du BIP Est de Groslay à Garges Concernant la consultation publique sur ce projet néfaste, polluant et d'Un Autre Temps, et alors que même la Cour des Comptes s'inquiète du manque d'anticipation de l'État et des collectivités face aux changements climatiques en cours, j'ai fait un rêve. J'ai rêvé, qu'après la vague gigantesque d'opposition à cet aménagement, vous, commissaires enquêteurs publics en charge de cette enquête, la transformiez en projet de Zone d'Aménagement Verte avec appel à projets positifs pour faire tout au long de la zone d'implantation du BIP, un nouveau poumon vert du département. Ce projet pourrait comporter une zone de maraîchage biologique pour alimenter, à minima, les cantines scolaires alentour, avec projets pédagogiques tournés vers ces établissements. En outre, des parcs et des zones de protection de la diversité biologique y constitueraient des zones de fraîcheur et de refuges aux franciliens, pendant les périodes de canicule, inévitables maintenant. Pourraient y être également aménagées des voies de circulation douces et/ou partagées pour favoriser la décarbonation de nos déplacements. Je suis en effet persuadé que c'est plutôt sur ce type d'aménagement que les l'écologie peut rassembler beaucoup de nos concitoyens, parce que les citoyens aspirent profondément à voir leur cadre de vie amélioré. Je vous remercie par avance de prendre en compte ce rêve contre l'avis d'aménageurs intéressés financièrement.</p>
Mail 7814			X		X		X							X			<p>M. Gilbert (Anonyme) de Claye-Souilly, a écrit : Stop à l'urbanisation destructrice Habitant à Claye Souilly (77) Notre petite ville à la campagne est devenue, en l'espace de cinq années, une cité faisant partie intégrante de la proche banlieue parisienne, et pourtant nous sommes à 30 kms de la capitale. Des terrains agricoles entiers ont été détruits pour y mettre des résidences de tous types. Bitumage, bétonnage, embouteillages. Voilà ce que devient notre commune, avec en plus, des incivilités au quotidien de plus en plus flagrantes. Pour retrouver nature, sérénité, tranquillité, je vais être contraint de fuir cet environnement qui ne me convient plus.</p>
Mail 7815			X										X				<p>Mme Marine PRUD'HOMME de Bougival, a écrit : opposition à la 2x2 voies dans les Yvelines, la liaison RD30-RD190 ou "A104Bis" Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, le SDRIF-E prévoit une nouvelle 2x2 voies, RD30/RD190 dans les Yvelines, à 50m de l'île d'Andrézy, île</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	si riche en oiseaux à l'heure de l'effondrement de la biodiversité ! Et d'ailleurs c'est totalement irresponsable de créer un ouvrage, comme la RD30-RD190 dans les Yvelines, qui augmente le risque pour les biens et les personnes en cas d'inondation. Il faut retirer le projet de 2x2 voies!
Mail 7816														X			M. Henri (Anonyme) de Périgueux, a écrit : Soutien à l'exploitation agricole de Noiseau Nous ne devrions pas avoir à nous battre pour conserver nos terres et pouvoir les cultiver. Or le projet de centre pénitentiaire à Noiseau va à l'encontre de cela. Il faut protéger nos terres fertiles, protéger nos jeunes agriculteurs qui représentent l'avenir de notre territoire, de notre souveraineté alimentaire, de notre santé ; par leur travail, ils préservent l'équilibre environnemental. Je soutiens la pérennité de l'exploitation de Noiseau, je soutiens la protection du SDRIFE sur ces terres. Je dis non au projet pénitentiaire.
Mail 7817				X													M. Christophe (Anonyme) de Noisy-le-Grand, a écrit : Sauvegarde de la biodiversité dans le Bois Louis Lumière à Noisy-Le-Grand Comme pour les autres zones boisées, le Bois Louis Lumière particulièrement préservée vu l'isolement d'accès de la zone est riche en biodiversité (animales et végétales). Elle doit être protégée et classée en zone 'N' pour préserver ce qu'on peut vu la part prépondérante de la destruction massive des zones de développement de la vie sauvage.
Mail 7818	X	X			X	X					X		X	X	X	X	Mme Diana RUIZ PINO de Argenteuil, a écrit : rejet des orientations du SDRIFE Je vous fait part de mon profond désaccord avec les propositions contenues dans le projet de SDRIF-E qui ne propose pas les ruptures nécessaires pour contribuer à la transition écologique et décarboner notre économie à l'horizon 2050. Rappelons qu'en 2040, nous serons dans un monde en plein bouleversement où le seuil d'élévation des températures planétaire de 1,5 degré sera dépassé quel que soient nos efforts. Pour atteindre une neutralité carbone en 2050, des changements profonds auront déjà eu lieu dans nos modes de production d'énergie avec le développement des énergies renouvelables et dans nos modes de déplacement avec l'arrêt de la vente de véhicules à moteur thermiques. Le SDRIF-E devrait intégrer des ruptures équivalentes au niveau de l'aménagement du territoire, d'autant plus que, selon le GIEC, 50% à 70% des leviers d'actions pour réduire nos émissions se situent au niveau local ou régional. L'objectif global de réduction de l'artificialisation des sols au rythme de 20% par décennie est très insuffisant pour rester sur une trajectoire de décarbonation à la hauteur des enjeux planétaires. Comment justifier cette exception alors que l'objectif national est de 50% de réduction en 2030 ? D'autre part, notre modèle de développement doit être changé. Par exemple, entre 2009 et 2020 le Val d'Oise a perdu plus de 13 000 emplois alors que la population a augmenté de plus de 80 000 habitants. Cette divergence de trajectoire entre emplois et habitants va encore se creuser si l'on prolonge l'actuelle politique de développement tel que le prévoit le SDRIF-E. Pouvons-nous accepter de jeter chaque jour un nombre plus important de Franciliennes et de Franciliens sur les routes et dans les transports en commun pour rejoindre leur lieu d'emploi ? Un modèle d'urbanisme plus soutenable doit être appliqué. Rééquilibrer emploi et habitat dans nos territoires doit être une priorité. Les besoins de transport de longue distance en seraient réduits et la qualité de vie des Franciliennes et des Franciliens en seraient améliorée. L'argent libéré, investi dans les mobilités douces et les transports en commun de proximité permettrait de créer un véritable cercle vertueux accélérant la transition écologique du territoire. Il est extrêmement dommageable que le SDRIF-E n'ai pas intégré ces éléments et continue à nous orienter vers une dissociation croissante des territoires avec pour corollaire des besoins toujours croissants

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>de déplacement. Demande de modifications ponctuelles :</p> <p><u>-Accélération de la réalisation du Tram 11</u> Express Sartrouville-Epinay sur Seine pour viser une mise en service bien avant 2035. La réalisation du Tram 11 permettra de créer une rocade Banlieue-Banlieue en zone dense. L'infrastructure desservira 110 000 Val-d'Oisiens et confortera le rôle d'Argenteuil comme pôle central d'un bassin homogène d'emploi et de main d'œuvre s'étendant aux communes avoisinantes. Il est à réaliser au plus vite et il est indispensable d'anticiper sa date mise en service actuellement prévue en 2035.</p> <p><u>-Abandon de la construction du tronçon est du Boulevard du Parisis</u>. Le SDRIF-E devrait proposer un arrêt complet du développement du réseau routier de voies rapides et le report du trafic vers les modes de transport les moins émetteurs de gaz à effet de serre (transports en commun, train, vélo...). Le projet de construction du tronçon est du Boulevard du Parisis ne répondrait pas à un réel besoin de transport des riverains et menacerait aussi la santé et les capacités d'apprentissage d'environ 7 000 enfants, de la crèche au lycée,</p> <p><u>-Mise en place d'un moratoire sur les projets d'urbanisation des zones d'épandage</u> des crues de la Seine et en particulier du projet d'urbanisation de l'île Héloïse à Argenteuil, Un moratoire sur le projet d'urbanisation de l'île Héloïse à Argenteuil indispensable que ce projet a déjà reçu en 2019 un avis négatif du commissaire enquêteur concernant l'aspect environnemental du projet, précisément compte tenu de son implantation en zone inondable.</p> <p><u>-Sanctuarisation complète de l'ensemble des terres agricoles</u> du Triangle de Gonesse et non pas seulement de sa partie sud, La sanctuarisation complète des terres agricoles du Triangle de Gonesse, et non pas seulement de sa partie sud, est indispensable. Ces terres agricoles sont exceptionnellement fertiles en raison de leurs particularités géologiques qui leur permettent de pratiquer une agriculture pratiquement sans irrigation. sauvegarde intégrale de ce patrimoine agricole est une priorité pour ne pas encore dégrader le faible degré d'autonomie alimentaire de l'Île de France. De manière plus générale, ces terres nous seront rapidement précieuses dans le futur pour faire face à un monde où les risques de sécheresse et l'insécurité alimentaire vont s'accroître.</p> <p><u>-Moratoire sur la réalisation du projet de ligne 17 nord</u>. Avec l'abandon des projets EuropaCity et Terminal 4 de Roissy, la fréquentation attendue de ligne 17 nord sera drastiquement réduite. Sa rentabilité socio-économique est compromise. Il est indispensable de mettre en place un moratoire sur sa réalisation afin de réexaminer les priorités de financement des projets de transports en commun dans la région Ile de France. Il n'est en effet pas normal que des projets très utiles comme le prolongement du Tram T11, évoqué plus haut, soient repoussés d'année en année faute de moyens et de financement alors que des projets non rentables comme la ligne 17 nord bénéficient d'une priorité de réalisation. On pourrait de même inverser les priorités d'investissement en les reportant vers les lignes existantes fortement saturées (RER B et D) où l'urgence d'entreprendre des travaux d'amélioration est évidente. D'autre part, les perspectives de création d'emploi dans le bassin de Roissy/Villepinte se sont réduites au fil des années et ne peuvent plus justifier l'anticipation d'un moyen de transport lourd comme le métro ligne 17 nord. L'aéroport n'est plus une locomotive de développement. De 2013 à 2019, le nombre d'emplois directs de la plateforme aéroportuaire a stagné alors que le trafic a augmenté de près de 20%. D'autre part les projets d'implantation majeurs peinent à se concrétiser dans cette zone contrairement aux prévisions optimistes qui étaient affichées il y a encore quelques années.</p> <p><u>-Relocalisation du projet de cité scolaire internationale</u> sur un autre site plus proche des élèves et moins exposé au bruit que le projet actuel sur le Triangle de Gonesse. Le projet de cité scolaire internationale, s'il répond à un réel besoin de renforcement de l'offre scolaire dans l'Est du Val d'Oise, nécessite néanmoins d'être relocalisée sur un autre site que le triangle de Gonesse, plus proche des besoins des habitants et moins exposé au bruit. En effet, le site du Triangle de Gonesse est très excentré par rapport aux zones résidentielles à l'entour et impliquerait pour</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	les élèves des transports longs et fatigants dans les transports en commun. Pour le collège par exemple, les zones en tension sont centrées sur Goussainville et Villiers le Bel, Pour un élève de Goussainville, le temps de trajet en bus est de l'ordre de 40 minutes, ce qui est considérable. Notons que la ligne 17 ne permettra pas de répondre aux besoins de transport des habitants de l'Est du Val d'Oise. Vis à vis du bruit, les cartes de Bruitparif affichent une moyenne comprise entre 60 et 65 dB(A) dans la zone d'implantation prévue pour la cité scolaire internationale (indicateur de bruit Lden) pour laquelle des effets néfastes sur la santé sont avérés (l'OMS considère que les effets néfaste sur la santé apparaissent à des niveaux beaucoup plus bas, dès 45 dB Lden en moyenne le jour et dès 40 dB Lnight la nuit). A la fatigue des élèves dans les transports s'ajouteront les pertes d'attention et le stress dû au bruit. Enfin, il est irresponsable de bâtir un internat et des logements de fonction pour le personnel sur le site. Ces deux usages sont équivalents à du logement permanent qui est interdit sur le site du triangle de Gonesse en raison du bruit excessif.
Mail 7819		X	X		X	X							X	X	X		<u>M. Bruno (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit :</u> OZOIR LA FERRIERE Ce projet d'extension de 1500 logements (donc 1500 familles donc plus de 1500 véhicules avec des bus supplémentaires) et des industries sur Ozoir le long de la RN 4 est une hérésie : - La ville et ses accès sont déjà saturés (embouteillages, état des routes, écoles, ...) qui plus est déjà soumis à une pression immobilière démesurée qui ne fait qu'aggraver la situation avec des infrastructures absolument pas prévues pour une explosion incontrôlée de cet urbanisme. - Ecologiquement : les terrains visés sont des terres cultivables, ce qui dans les années venir sera une ressource rare, là il va y avoir bétonisation d'une terre arable. Le petit ru situé en contrebas sera aussi obligatoirement impacté : pollution avec le non-respect quasi certain des normes pour 1500 logements et 2 industries, comportement des gens et donc un impact direct sur la faune et la flore de ce secteur et des villages en aval - Les installations sportives de ce secteur vont se retrouver enclavées par cette urbanisation et forcément elles aussi impactées (parking, réglementation du tir à l'arc)-
Mail 7820														X			<u>Mme Nathalie (Anonyme) de Noiseau, a écrit :</u> Approbation du SDRIFe Maintien de la sanctuarisation des terres agricoles et espaces protégés Pas de destruction des terres agricoles pour un projet de prison
Mail 7821			X		X		X							X		X	<u>M. Michael (Anonyme) de Magnanville, a écrit :</u> Opposition à l'emplacement de la prison de Magnanville. Habitant de Magnanville je m'oppose à la position actuelle de de la prison sur ma ville pour différentes raison:- Cette prison de semi-liberté sera situé à proximité immédiate de deux lycées et d'infrastructures sportives et d'habitations particulières et seniors (dont un centre de gérontologie), sur une parcelle agricole saine, fertile et cultivé bio et de plus argileuse donc susceptible de fragiliser des constructions, face à la récente médiathèque municipale. Je suis également préoccupé par l'impact qu'un tel projet aurait sur la qualité de vie à Magnanville. -La proximité d'une prison entraînerait des nuisances sonores et visuelles, et pourrait augmenter la pression sur nos infrastructures locales déjà sollicitées. -De plus, les espaces verts et agricoles constituent des lieux de détente et de loisirs pour nous, essentiels à notre bien-être. Leur disparition nuirait significativement à notre cadre de vie. - 700 à 800 détenus avec beaucoup d'aller et retour au quotidien entre sirène policière, bruits des voitures, pollution

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>engendrée face aux habitations. Manque de sommeil aux quotidiens pour nos enfants pour les parents pour les habitants à proximité, l'éclairage de la prison pendant la nuit.</p> <p>- La dévaluation inévitable du prix des maisons, à la base nous sommes venus à Magnanville pour la proximité du collège et lycée pour les enfants. Leur quotidien à côté d'une prison en passant devant les détenus qui vont menacer, jeter des débris dans les champs les jardins, pourquoi créer davantage l'insécurité à Magnanville. Les politiciens prennent des décisions sans même se soucier de la vie des autres et des enfants. Imaginez qu'un jour ça tourne mal, l'Etat et les politiciens qui auront pris cette décision seront responsables pénalement et civilement. On a besoin de prison certes mais pas près de notre habitation . Si des prisons doivent être créées la justice doit également changer.</p> <p>- Magnanville a déjà subi un traumatisme. Rappelez-vous la tuerie de deux policiers. Faut-il encore que nous subissons cette prison au quotidien et devons-nous vivre au quotidien dans la peur et dans l'insécurité. Nos enfants qui seront au lycée seront ils sereins pour construire leur avenir.</p> <p>Je vous remercie de prendre en compte mon avis, celui d'un citoyen engagé pour la préservation de notre environnement et le bien-être des Magnanvillois. J'espère que notre voix collective incitera à une réévaluation du projet en faveur d'une approche plus respectueuse des principes de développement durable et de cohabitation harmonieuse.</p> <p><u>PJ : 1 page</u> « Non à la prison »</p>



« Ce 1^{er} MARS 2024, l'ETAT annonce retenir »

MAGNANVILLE

Pour Localiser un centre pénitentiaire
« 700 places de détenus + 500 postes opérateurs »

- À 100 mètres du Gymnase AMELIE LE FUR, À 200 mètres du Lycée LEOPOLD SEDAR SENGHOR,
- À 150 mètres des premières habitations RESIDENTIELLES, À 300 mètres du Lycée Agricole Privé SULLY,
- À 200 mètres de la future RESIDENCE SENIOR de 86 appartements « construction en cours »,
- À 300 mètres d'une future RESIDENCE FACE à la Mairie de 48 appartements « construction en cours »,
- À 300 mètres du CENTRE VILLAGE et de la mairie de Magnanville, À 400 mètres d'un centre EQUESTRE,
- À 400 mètres du centre de Gérontologie « LEOPÖLD BELLAN », prochainement un centre Alzheimer,
- À 300 mètres de l'entrée du village de SOINDRES,

Avec un passage au quotidien devant des murs d'enceinte, à minima 2 fois par jour, pour accéder au Lycée LEOPOLD SEDAR SENGHOR est un non-sens. L'Avenue Pierre Bérégovoy est une voie sans issue, à double sens et avec l'INSECURITE associée !!



MAGNANVILLE ENTREE DE VILLE Soindres vers Magnanville
« AVANT LE PROJET D'IMPLANTATION DU CENTRE PENITENTIAIRE »



MAGNANVILLE ENTREE DE VILLE Soindres vers Magnanville
« PROJET D'IMPLANTATION DU CENTRE PENITENTIAIRE - Etude Site n°1 »



* Hauteur de murs de l'enceinte + 0 mètres - ** Hauteur du bâtiment principal + 13 mètres

L'association TMCP, reste joignable pour toutes questions à l'adresse mail : contact@tmcp.fr

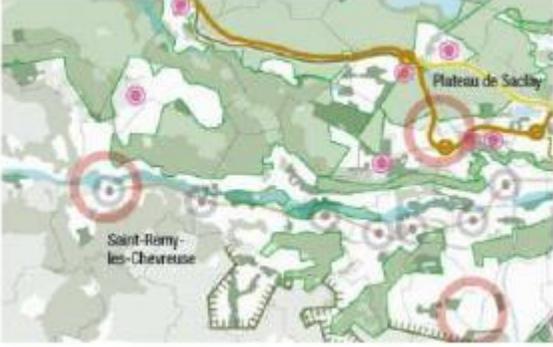
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7822														X			Mme Maude RENARD de Paris, a écrit : Pérennisation de la ferme de Servigny dans son entièreté L'activité agricole de la ferme de Servigny tient son équilibre de l'entièreté de sa structure. Les grandes cultures permettent de pérenniser l'activité de la cueillette. Je viens souvent à la cueillette et je trouve qu'on a la chance de pouvoir avoir une si belle cueillette en île de France. Enfin les exploitants sont vraiment dévoués au développement de leur activité et à sa constante modernisation. La perte de cette entreprise familiale serait grande pour les environs et l'Île-de-France.
Mail 7823							X										Mme Élodie (Anonyme) de Magnanville, a écrit : Contestation du projet pénitentiaire à Magnanville Lorsque des alternatives existent, je ne comprends pas comment cela est possible de mettre en péril la vie de tout un village. Nous savons très bien ce que cela engendrerait comme nuisances au quotidien. Merci de faire preuve de bon sens, ce projet est complètement absurde à côté d'écoles et de quartiers pavillonnaires. Pour le bien des générations futures.
Mail 7824																X	Mme Fleur (Anonyme) de Eaubonne, a écrit : Vote Je vote contre.
Mail 7825			X		X				X								Mme Marie-Hélène MONGE de Béthemont-la-Forêt, a écrit : Retrait du projet BIP Je demande le retrait du BIP du SDRIF-E car mes petits-enfants habitent le bas de Montmorency et seraient très impactés par la 2x2voies. A l'heure des économies drastiques pour nous sortir de l'endettement massif de la France, il est temps de renoncer à ces projets dispendieux qui vont contribuer à la pollution atmosphérique et sonore pour les citoyens situés dans la bande des 50 à 200 m (et plus) de part et d'autre du tracé : - cette pollution atmosphérique et sonore s'ajoutant à celle du survol des avions à basse altitude au départ ou à l'arrivée sur Roissy ; - couper des villes telles que Montmorency et à dégrader son patrimoine architectural (collégiale St Martin, l'orangerie et le Château Dino classé Monument Historique) et détruire plusieurs quartiers. Pour les raisons évoquées ci-dessus (liste non exhaustive !) je demande formellement le retrait du projet du BIP inscrit au SDRIF-E.
Mail 7826			X					X								X	Mme Marine PRUD'HOMME, de Bougival, a écrit : NON à l'a104 bis Je suis défavorable à ce SDRIF par rapport à l'artificialisation des sols, car vous indiquez que vous baisserez de 20% les surfaces artificialisées par décennie. Ce sera donc une baisse de 36% en 2040, il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€. Nous ne voulons pas de ces projets dont nous n'avons ni les moyens ni besoin. Ce SDRIF-E est réellement en totale incohérence entre ses objectifs et les projets qui y figurent.
Mail 7827	X	X	X	X										X			M. Bernard BRENET, Haut fonctionnaire honoraire, de Lésigny, a écrit : Remarque liminaire , la région IDF est devenue un collectivité monstrueuse et quelque part un Bateau Ivre . Le

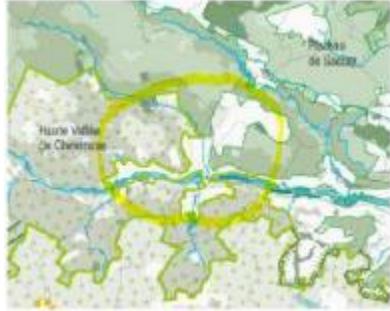
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>SDRIF va-t-il permettre d'arrêter ce Léviathan ? Je n'en sais rien car le dossier d'enquête papier , économies obligent sans doute , n'était pas à disposition dans ma ville , il fallait se rendre à Meaux (25 km). Le principe de transparence est écorné , mais est-ce si grave ? ...</p> <p>Je me limiterai donc à des appréciations sur mon secteur , car il pourrait être menacé par le délire bâtisseur qui sévit dans la frange du 77 contiguë à la petite couronne , avec par exemple cette énorme métastase que représente Marne-la-Vallée et ses prolongements, et dont l'intercommunalité des Porte Briardes, à laquelle appartient Lésigny, est riveraine .</p> <p>Notre secteur est urbanisé , mais de manière supportable , il y a encore des " trouées vertes" . Mais pas sûr que cela dure . On nous dit qu'il y a un besoin de logements. Sous la pression de ce besoin, il se pourrait qu'une ville comme Lésigny qui n'a que 8 000 habitants soit une proie toute désignée pour en accueillir de nouveau. En tout cas qu'on lui demande de faire un " petit effort " . Il y a un beau terrain agricole en plein centre-ville face au collège .</p> <p>ET nous n'avons que 8 000 habitants . Nous faisons figure d'anomalie, intercalés que nous sommes entre Brie - comte- Robert et Pontault- Combault , villes transformées, voire dénaturées, par 30 ans de bétonnage rageur . Il y a aussi de l'espace côté Férolles -Attilly et une belle échappée vers Servon et Santeny (94)</p> <p>Et puis il faut compter avec les maires bétonneurs, dont celui d'Ozoir-la Ferrière, qui vient de dégainer de son cartable un projet d'urbanisation sur 40 ha en lisière de sa ville sur un très bel espace agricole.</p> <p>Une véritable provocation, car il vient alimenter la dynamique d'urbanisation qui affecte tout le nord du 77. Ce projet calamiteux pour notre secteur préservé est non seulement inutile, la ville avec 30 000 habitants a trouvé son équilibre et n'a nul besoin de grandir encore . Sauf dans l'esprit de son maire .</p> <p>La circulation est devenu un sujet majeur pour les Franciliens , ce projet , aggraverait encore les difficultés et celles-ci font que notre secteur est désormais loin de Paris ...Et amorcerait une relance de l'urbanisation , c'est la fameuse croissance en tâche d'huile toujours redoutée.</p> <p>Plus largement, on ne sait pas si le projet du Grand Paris sera si bénéfique, tandis que le schéma des transports à l' horizon 2040 s'annonce dispendieux . Qui va encore payer ? Qui se fait plaisir avec le mégalo ? Qui veut que la région aille jusqu'à Rouen ?</p>
Mail 7828																	<p><u>M. Louis CAILLEAU de Ablis, a écrit :</u> Repositionnement et Possibilités de développement de la commune d'Ablis Vous trouverez ci-joint une observation de la part de la Commune d'Ablis, au nom du Maire, Jean-François SIRET, et de la Communauté d'Agglomération Rambouillet Territoires relatifs aux possibilités d'évolution accordées à la Commune d'Ablis, et notamment en regard avec les obligations SRU et la faible possibilité accordée par les modes de calcul du SDRIF-e aux petites polarités rurales. Les observations demandent au Commissaire enquêteur : - le repositionnement des deux pastilles (1 pastille pleine et 1 demi-pastille) pour correspondre avec les perspectives entérinées dans le PLU arrêté - l'ajout d'une demi-pastille supplémentaire pour le développement des équipements publics et résidentiel. PJ : Idem mail 7758</p>
Mail 7829			X		X		X						X	X	X		<p><u>Mme Catherine (Anonyme) de Villennes-sur-Seine, a écrit :</u> OAP BRETEUIL Bétonner ce secteur de Breteuil entre en contradiction totale avec de nombreux objectifs du SDRIF-ENVIRONNEMENTAL. Je rappelle certains intitulés de ce projet : "Une Ile de France VERTE" «La place de la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>NATURE au cœur du REGIONAL" "L'objectif est de garantir un CADRE DE VIE DE QUALITE" aux Franciliens à l'horizon 2040." Concrètement, le SDRIF-E a pour objectif :D' ENCADRER LA CROISSANCE URBAINE, l'utilisation de l'espace et la PRESERVATION DES ZONES RURALES ET NATURELLES. Alors pourquoi justement sacrifier une zone qui correspond à tous ces objectifs ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breteuil reste l'une des dernières zones vertes et AGRICOLES entre Villennes et Médan. C'est un espace pour la biodiversité et pour la production agricole au cœur d'une région qui s'urbanise de plus en plus. - La région parisienne a besoin qu'on maintienne des espaces verts, des zones de culture, aussi bien pour la protection de l'environnement que la protection des humains et des habitations (on sait bien que sans zones végétales pour absorber les intempéries, ce sont les habitations qui peuvent être touchées par les dérèglements climatiques annoncés par l'Etat). - D'autre part, maintenir des zones agricoles répond au maintien d' une indépendance alimentaire au niveau national. - Villennes et encore moins Médan, ne peuvent mettre en place les infrastructures correspondant à cette vague d'urbanisation. Cela veut dire une utilisation massive des transports routiers (avec des petites rues où les méga-bus passent déjà très difficilement et avec des horaires très disparates qui poussent à utiliser sa propre voiture ...) pour tous les besoins (courses, soins, école etc..) et ce, à une époque où on nous enjoint de limiter les déplacements et d'économiser l'énergie (ce qui sera difficile si on doit recharger son auto très souvent pour atteindre les lieux qui répondent aux besoins essentiels). Le vélo n'est pas adapté pour tout le monde ni pour toutes les situations. - Enfin, le choix d'habiter dans ce secteur repose aussi sur la proximité avec de vrais espaces naturels (bois, prés, etc..) et non pas juste des jardins publics aménagés entre 2 routes.
Mail 7830			X		X		X	X				X	X	X	X	X	<p><u>Mme Sophie TERRIER d'Antony, a écrit :</u> enquête publique</p> <p>Il est fort regrettable que cette enquête n'ait pas eu une publicité qui permette à chaque francilien de s'exprimer, après avoir été informé correctement.</p> <p>La région est très fortement peuplée et de plus en plus bétonnée au dépend de la qualité de vie des personnes, à tel point que beaucoup de gens souhaiteraient pouvoir vivre ailleurs.</p> <p>Le schéma présenté est contraire à l'objectif d'amélioration des conditions de vie dans notre région.</p> <p>Le chemin que prend ce schéma ne répond pas à la lutte contre le changement climatique. La priorité devrait être une attention portée à la végétalisation, la préservation de terres agricole en les sanctuarisant (quid d' une crise alimentaire avec si peu d'autonomie !) des ressources en eau (l'autorité environnementale a déjà donné un avis défavorable, au projet qui ne respecte pas la politique nationale de lutte contre l'artificialisation) la dérogation pour l'Ile de France à l'objectif global de -50% sur l'artificialisation nette en 2030, en optant pour le chiffre très bas de -20%, n'est pas acceptable, Il faut prendre en compte l'artificialisation brute et non nette.</p> <p>L'Ile de France étant déjà la région la plus artificialisée de France.</p> <p>L'accès à la nature de chaque francilien dans son espace de vie quotidien est indispensable pour sa santé, pour les relations apaisées entre les gens, pour pouvoir se protéger de la chaleur qui va augmenter.</p> <p>Il n'est plus tolérable de continuer d'exposer des millions de personnes, des enfants à un air pollué, au bruit et de constater ces dégradations sans changer radicalement d'orientation.</p> <p>Habitats partagés, mutualisation de services, lieux de vie transgénérationnels ne sont pas assez encouragés pour lutter contre le mal vivre dans notre région, pour trouver des solutions pour une vie meilleure ; ça n'est pas en construisant et en bétonnant toujours plus, (jusqu'où ?).</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Il faut repenser des espaces publics plus conviviaux et accessibles, végétalisés, les circulations douces favorisées, Les aménagements routiers programmés dans la région ne contribuent en rien à alléger la circulation des voitures et camions, ils ne devraient plus être envisagés dans le contexte de changement climatique, ils vont au contraire contribuer aux nuisances. Transports ferroviaires et fluviaux ne sont pas assez encouragés. Quant à la biodiversité, aux trames vertes et bleues, elles devraient être des priorités au regard des générations qui arrivent, si nous voulons leur laisser une région un peu désirable.
Mail 7831	X				X		X			X				X			<p>M. Jean-Louis HUSSON, économiste, de Paris, a écrit : Observations sur le projet de schéma directeur de la Région ile de France Je formule, à titre personnel et de "citoyen francilien" depuis plusieurs décennies, les observations suivantes qui valent à l'échelle métropolitaine et régionale :</p> <p>1°/ Innovation principale de ce projet par rapport au schéma précédent, la notion de "bassin de vie" reste ici floue, avec des choix parfois discutables et à l'échelle d'une région de 12 millions d'habitants, peu structurante. La multiplicité de ces bassins ne comporte aucune hiérarchisation et s'il était effectivement intéressant d'introduire une notion de "polycentrisme", pour rééquilibrer l'attraction parisienne, on se trouve ici davantage face à une trame fragile de micro-centralités aux réalités et destins aléatoires .</p> <p>2°/ Il semble difficile de retrouver dans la carte générale de destination des sols, l'amorce de ce qui pourrait constituer une "ceinture maraîchère" alors que l'on parle d'améliorer l'autosuffisance de la région (qui ne produit qu'à peine 5% de ce qu'elle consomme !). Il y avait là une opportunité qui semble manquer. Même si globalement la vocation agricole (essentiellement grandes cultures) reste bien affirmée, des secteurs fragilisés seront menacés voire gagnés par l'urbanisation : ce sont les cas, bien connus, du Triangle de Gonesse (et la carte laisse la porte ouverte à des projets peu compatibles avec sa préservation). Il en va de même pour une partie du plateau de Saclay. On pourrait citer d'autres espaces de ce type aux abords de Marne la Vallée ou de Sénart / Evry.</p> <p>3°/ Le projet affirme le souhait de sanctuariser les espaces forestiers, ce qui est évidemment positif. Mais cette orientation est estimée à 13% de l'espace régional (alors que la forêt représente en réalité environ 25% (quel devenir pour l'autre moitié non sanctuarisée ?).</p> <p>4°/ On comprend très bien la volonté affirmée de réindustrialiser la région ; néanmoins la surface totale allouée aux zones d'activités me paraît excessive. L'enjeu n'est uniquement celui des milliers d'hectares mais celui de la pertinence économique et environnementale et de l'optimisation du foncier utilisé.</p>
Mail 7832	X				X		X					X					<p>Mme Elisabeth DOUSSET de Andrésy, a écrit : Objet III : Place de la nature dans le développement régional (carte) et protection de la confluence Seine/Oise III.1) Il est injustifié que les étangs de Cergy qui représentent 250Ha et les corridors de biodiversité n'apparaissent pas plus clairement. Et les corridors écologiques qui se raccordaient apparaissent supprimés, comme sur la carte générale où ils n'existent plus. QIII. 1 :Quelle en est la justification ? Quelle protection ou action à l'égard de ce poumon vert au cœur de 13 communes au cadre de vie exemplaire ? III.2) De même le long de la Seine à Andrésy, un « corridor écologique » a disparu, remplacé par « une liaison à renforcer ». Également en face de Conflans, un corridor écologique en boucle a été remplacé par 3traitements différenciés : Q III.2 :Quelles sont les raisons de ces discontinuités ? Et qu'en sera-t-il de la partie de la zone actuellement ZNIEF après l'exploitation des carrières ? QIII.2 bis :La comparaison avec la carte du règlement précédent, fait apparaître des avancées, mais aussi des</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>suppressions. Ces avancées sont-elles suffisantes, au global sur les 39 ensemble d'Ile de France, nos conditions actuelles permettent-elles de justifier des suppressions ?</p> <p>III.3) Concernant la confluence Seine et Oise de manière générale, les protections sont inégales et morcelées, et pas à la hauteur de l'enjeu de ce site peu banal, à l'équilibre paysage/urbanité réussi, et innervant à plusieurs égards : eau/eau potable, forêts, agriculture, zones humides...et urbanité au cœur d'un paysage riche et varié. Il apparaît entre les lignes un impact très négatif du futur canal Seine Nord Europe (Voir contribution n°II)</p> <p>QIII.3 :Ce secteur de 3 communes et bientôt 100 000 habitants pourrait-il supporter à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none"> -le Port actuel de Fin d'Oise, -le port PSME et sa zone industrielle BTP, -PSME éventuellement car il semble abandonné (?) Soit 2 ou 3 ports industriels BTP (et Containers)-une 4 voies renforcée par le projet RD190/RD30/Pont d'Achères -le canal Seine Nord Europe -une nouvelle exploitation de carrière ? <p>Nous demandons une protection fiable et homogène de ce site étonnant, historique et original, à l'urbanisation dense mais équilibrée jusqu'alors, au cœur d'un paysage concentré d'atouts (forêt de l'Hautil, coteaux de Seine, confluence Seine Oise et centres historiques, chapelet de forêts reliées par les corridors des berges, zone humide...).</p> <p>Nous alertons également sur la plus grande vigilance à observer quant à l'équilibre de ce secteur voué aux inondations et équipé de d'un captage d'eau potable majeur des Yvelines nord.</p> <p>PJ : 1 page – Texte identique à la déposition ci-dessus</p>
Mail 7833		X					X							X		X	<p><u>Mme Marie-Laure (Anonyme) de Taverny, a écrit :</u> Loi de 2017 sur l'Égalité et Concertation bafouée à Taverny. Taverny et ses relations politiques influentes et ambiguës : un quotidien si éloigné des prétentions affichées, des Lois existantes, d'un esthétisme sans grandeur, pour ne pas dire vulgaire (Cf. Dégradation du centre-ville et de son patrimoine au profit d'un parking souterrain payant et qui sera coûteux à long terme ; Cf. Paris et d'autres villes environnantes qui en ont déjà fait la triste expérience), avec des visions d'expansion sur des terres cultivables et des espaces protégés qui seront abîmés et perdus sur le long terme. Des élus bien à l'abri de la dégradation de leurs lieux de vie : n'y a-t-il pas des choix plus judicieux/pertinents à faire et mettre en heureuse perspective en 2024 pour tous les Tavernaciens, des plus jeunes jusqu'aux Seniors ? J'ose l'espérer car sinon les futures élections donneront vraiment la voix aux exclus, aux malheureux, aux revendications. Veut-on ou non un vrai Projet de SDRIFe fédérateur ? Les promoteurs immobiliers et GPA sont-ils les seuls détenteurs de pouvoirs sur notre avenir ? Si oui, il convient d'amender le projet actuel qui est loin de faire l'unanimité.</p>
Mail 7834		X			X		X	X									<p><u>M. François RICHARD et Mme Valérie PERIS, citoyens et conseillers municipaux de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, a écrit :</u> Saint Rémy lès Chevreuse ne deviendra pas un petit Massy ! Nous, Valérie Péris et François Richard, citoyens de Saint Rémy lès Chevreuse et conseillers municipaux, nous nous opposons au classement de notre commune en polarité régionale. Saint Rémy lès Chevreuse, petite ville de moins de 8000 habitants, située en vallée de Chevreuse, sur le territoire historique du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse, en site inscrit et partiellement en site classé (en raison</p>

THEMES→																Commentaires
←--Observations courriers ou mails																Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>notamment de la proximité du château de la Madeleine), deviendrait dans le cadre du projet du nouveau SDRIFE, une polarité. Cela aura comme conséquence de se voir imposer des objectifs d'urbanisation. Et comme il s'agira d'une polarité avec une gare (terminus du RER B), ces objectifs seront de l'ordre de +15% d'ici 2040 (au lieu de 13% pour les autres polarités) avec une extension +1% de l'espace urbanisé dans un rayon de 2km du périmètre urbanisable autour de la gare.</p> <p>Cela est tout simplement inacceptable et impossible.</p> <p>Impossible pour plusieurs raisons : Sa situation sur le territoire du PNR, le classement de son territoire en site inscrit ou classé, la présence d'une ZNIEFF d'une réserve naturelle régionale non loin de la gare, son territoire en partie inondable. Et c'est sans parler des contraintes de la ZAN !</p> <p>Inacceptable pour les mêmes raisons précédemment citées. Ces critères d'urbanisation aboutiraient également à une modification drastique du paysage mais également socio-démographique de la commune. Saint Rémy les Chevreuse doit prendre sa part en termes d'urbanisation mais pas dans de telles proportions ! Donc nous nous opposons à sa classification en polarité.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>Par ailleurs, nous nous opposons à l'exclusion de la commune de la zone de protection des unités paysagères comme l'extrait de carte ci-dessous. Nous comprenons bien que cette exclusion permet son classement en polarité. Nous refusons donc son classement en polarité et son exclusion de la zone de protection des unités paysagères.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	
Mail 7835			X		X										X		<p><u>M. Denis MILLET de Carrières-sous-Poissy, a écrit :</u></p> <p>Demande de retrait du projet RD30-RD190 dans les Yvelines - incohérence suite à l'abandon de l'A104</p> <p>Le SDRIF-E ne comporte plus le projet de prolongement de la Francilienne, l'autoroute A104.</p> <p>Les raisons qui ont participé à ce retrait sont notamment un projet ancien n'étant plus compatible avec l'évolution de l'environnement du territoire, un projet contraire aux politiques de lutte contre le dérèglement climatique, de sauvegarde de la biodiversité et de lutte contre la pollution.</p> <p>Le projet de liaison RD30-RD190, qui aurait plutôt dû se nommer liaison RN184-Pont de Triel, puisqu'il s'agit de passer la RD30 à 2x2 voies sur Achères, après le pont de Conflans Sainte Honorine, et d'une nouvelle 2x2 voies entre Achères et le pont de Triel, a été qualifiée par le commissaire enquêteur, lors de l'enquête publique environnementale, de liaison entre les autoroutes A13 et A15.</p> <p>Il s'agit donc de la même fonctionnalité que le prolongement de l'A104.</p> <p>La communauté urbaine de Cergy et les villes d'Eragny, de Maurecourt, de Jouy le moulier et d'Andresy, disent la même chose et ont d'ailleurs pris des délibérations pour demander que leur territoire soit intégré dans de nouvelles études, considérant qu'il s'agit d'un trafic les impactant de par la création de ce lien entre les 2 autoroutes.</p> <p>Il est donc établi par le commissaire enquêteur et les élus du territoire que ce projet nommé RD30-RD190 est le prolongement de la Francilienne, l'A104Bis.</p> <p>Il est incohérent d'avoir supprimé du SDRIF-E l'A104, pour la remplacer par un projet départemental identique comportant les mêmes inconvénients, voire supérieurs en termes d'impacts puisqu'à la différence d'une autoroute, cette départementale comporte de multiples ronds-points qui diffuseront le trafic sur le réseau secondaire pendant les périodes de congestion quotidiennes du trafic sur cette nouvelle liaison.</p> <p>Il faut donc supprimer de ce SDRIF-E le projet RD30-RD190.</p> <p><u>PJ : 4 pages</u></p> <p><u>Délibération du Conseil communautaire de Cergy-Pontoise</u></p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p><i>Délibération Conseil Communautaire</i> 20240305-n°11</p> <p>OBJET : DÉVELOPPEMENT URBAIN - MOTION SUR LA LIAISON RD30-RD190 PONT D'ACHÈRES</p> <p>LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,</p> <p>VU le Code général des collectivités territoriales,</p> <p>CONSIDERANT que le Département des Yvelines a engagé, avec le soutien de la Région Ile-de-France, la réalisation d'une nouvelle liaison à 2x2 voies entre la RD910 à Triel-sur-Seine et la RD30 à Achères, incluant notamment la création d'un nouveau pont sur la Seine entre Achères et Carrières-sous-Poissy,</p> <p>CONSIDERANT que cette liaison permettra, de fait, de relier l'A13 à la RN184 et à l'A15 par un itinéraire direct, dont les éléments essentiels (pont de Triel, nouvelle liaison, nouveau pont...) sont déjà aménagés en 2x2 voies, avec le risque de voir progressivement l'ensemble de cet itinéraire aménagé à 2x2 voies au regard des congestions que connaîtront les sections aujourd'hui à 2x1 voie,</p> <p>CONSIDERANT que ce projet est ainsi de nature à accroître significativement le trafic de transit sur le territoire Cergy-Pontain, et particulièrement sur la RN184 dans la traversée d'Eragny et de Saint-Ouen-l'Aumône, alors même que cette voie supporte déjà quotidiennement près de 80 000 véhicules par jour,</p> <p>CONSIDERANT que les études de trafic qui ont conduit à déclarer ce projet d'utilité publique le 8 février 2013 ont été menées en 2006, il y a 18 ans, et n'ont pas apprécié l'impact de cette liaison sur le territoire Cergy-Pontain,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>APRES EN AVOIR DELIBERE À L'UNANIMITÉ</p> <p>1/ DEMANDE à ce que les impacts de cette liaison sur les territoires avoisinants et singulièrement sur le territoire cergy-pontain fassent l'objet d'une étude sérieuse et actualisée (augmentations de trafic, incidences en termes de nuisances, d'environnement...);</p> <p>2/DEMANDE à ce que ces impacts soient compensés par les investissements propres à contenir et résorber les nuisances que le trafic de transit fait subir à la population riveraine ;</p> <p>3/ RAPPELLE à ce titre l'impérieuse nécessité d'engager, dans le cadre du nouveau contrat de plan Etat Région, les études préalables au prolongement de la ligne de tramway T13 jusqu'à Cergy Préfecture, afin d'offrir une alternative efficace à la voiture, et singulièrement à la RN184, pour les déplacements quotidiens entre les Yvelines et Cergy-Pontoise, et notamment le bassin de l'Hautil ;</p> <p>4/ RAPPELLE également la nécessité que l'Etat engage sans attendre, avec le soutien des collectivités locales, les études de requalification de la RN184 dans la traversée, notamment, d'Eragny, afin d'engager sa pacification par la dénivellation des flux de transit et des flux urbains qu'elle supporte aujourd'hui ;</p> <p>5/ DIT que cette motion sera transmise au Préfet de la Région Ile-de-France, au Préfet du Val d'Oise, à la Présidente de la Région Ile-de-France, au Président du Département des Yvelines, à la Présidente du Département du Val d'Oise, et à la Présidente de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise.</p> <p style="text-align: right;">POUR EXTRAIT CONFORME Le Président Jean-Paul JEANDON</p>
Mail 7836	X			X			X				X						<p><u>M. Pierre SALMERON, Président de l'association Sud Environnement, a écrit :</u> trame verte et bleue d'Ile-de-France Je souhaite participer à l'enquête publique sur le SDRIF mais dispose de peu de temps, Je suis président de Sud Environnement, association agréée au niveau régional, adhérente à FNE-Ile-de-France. À ce titre j'ai participé à l'élaboration des observations de l'association régionale, observations que j'approuve. Je tiens cependant à intervenir sur le sujet de la Trame verte et bleue qui est malmenée dans le document.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	La représentation des liens entre les réservoirs de biodiversité par des traits ou des flèches ne tient pas compte de la réalité. Les espèces peuvent se déplacer autour des réservoirs dans un espace appelé corridor et c'est là où ces corridors s'entrecroisent que les passages d'un réservoir à l'autre se font. Ces corridors recouvrent une grande part des zones urbanisées et ce sont ces espaces qu'il faut protéger au risque d'un fort recul de la biodiversité. En conséquence une part de pleine terre de l'ordre de 45% doit être exigée dans ces zones et le choix d'îlots ouverts arborés doit être fait dans les projets inclus dans ces zones. Le SDRIF devrait prendre en compte ces orientations. En leur absence, je soutiens le principe de non-artificialisation brute bien qu'il ne porte pas de logique de transition écologique.
Mail 7837			X				X										Mme Sophie (Anonyme) de Saint-Germain-en-Laye, a écrit : A104BIS Je souhaite que le projet A104BIS soit annulé, tout particulièrement sur la portion de l'île de la Dérivation. Nous avons besoin de bulles de tranquillité! Cette île bordée de petits pavillons a beaucoup de charme et d'authenticité. Ce charme sera rompu si une autoroute la traverse! Il faudrait privilégier le ferroutage pour le transport des marchandises.
Mail 7838		X	X				X		X								M. Jean-Pierre HUNAUT, a écrit : Mon avis sur le SDRIF-E Ce schéma directeur est orienté sur l'augmentation du nombre d'habitants en région Ile-de-France. Ceci est déjà imposé dans les communes par la loi sur la densification des possibilités de construction à laquelle s'ajoute la demande du nombre de logements de ce Schéma directeur. Ceci est néfaste à la qualité de vie des habitants qui sont impactés par la promiscuité de l'habitat, la densité de la circulation routière sans oublier une activité aérienne en plein développement. La partie "environnement" de ce schéma devrait se soucier plus de ce qui en découle; la réduction de la pollution par le bruit et la qualité de l'air ! Donc la qualité de vie! Je suis donc contre cet extrême développement en nombre d'habitants qui va à l'encontre du cadre de vie et qui a comme but principal : Le FRIC ! Nous ne sommes pas des CHINOIS !
Mail 7839			X		X												Mme Christèle FELGINES de Carrières-sous-Poissy, a écrit : Non à l'a104bis Je suis contre ce SDRIF-E, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andresy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout notre territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Et comment pouvez-vous dire que vous voulez réduire la part modale de la voiture tout en remettant plus de voitures sur les routes par ces projets routiers inutiles comme le BIP dans le Val d'Oise et la RD30-RD190 dans les Yvelines ?
Mail 7840	X				X									X			M. Akiko AOYAGI de Mareil-Marly, a écrit : Protection des espaces verts et utilisation du bâti existant À l'échelle choisie pour la cartographie du SDRIF-E, les éléments représentés souffrent malheureusement d'un manque de précision. Cette limitation est d'autant plus regrettable que ces éléments graphiques ont une portée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>juridique. Il me semble également que les orientations du SDRIF-E ne sont pas suffisamment prescriptives pour être pleinement respectées.</p> <p><u>La zone N de Mareil-Marly</u></p> <p>Une représentation insuffisante : Malgré la faible précision due à l'échelle de la cartographie, je constate que seulement moins de la moitié de la zone N de la commune de Mareil-Marly est considérée comme une zone verte à protéger.</p> <p>Je demande que l'intégralité de la zone N du PLU de Mareil-Marly soit reconnue comme une zone verte à protéger, prioritairement en tant qu'espace naturel, compte tenu de la diversité des espèces protégées présentes dans cette zone. Cela représente un réservoir essentiel de biodiversité.</p> <p>Je demande également à ce que la cohabitation entre espaces agricoles et espaces naturels soit mieux assurée : le SDRIF-E me semble amalgamer les espaces agricoles et els espaces naturels, qui n'ont pourtant pas les mêmes objectifs ni les mêmes intérêts en termes de biodiversité.</p> <p>Ces deux types d'espaces peuvent coexister, à condition que des haies libres structurantes subsistent en nombre suffisant et que les exploitants agricoles n'utilisent pas de produits phytosanitaires, dont la controverse perdure depuis de nombreuses années. Malheureusement, aucun règlement ne peut contraindre un exploitant à adopter des pratiques agricoles biologiques ou raisonnées au sein d'une commune.</p> <p>La zone N de Mareil-Marly comprend un corridor écologique inscrit dans le PLU communal, ce corridor doit être préservé pour garantir la protection des espaces naturels.</p> <p><u>Stratégies pour préserver les espaces naturels tout en respectant la loi SRU</u></p> <p>1.Valorisation des logements vacants : * proposer des incitations ciblées pour encourager les propriétaires à mettre en location les 400 000 logements inoccupés en Île-de-France.</p> <p>2.Réaffectation des bureaux vides en logements : *Transformer les 4,3 millions de mètres carrés de bureaux inutilisés en appartements, soit plus de 70 000 logements. *Examiner également d'autres types de locaux, tels que les anciens locaux de La Poste ou les espaces dédiés à l'enseignement supérieur, pour une transformation similaire.</p> <p>Enfin, il est essentiel de protéger les espaces verts existants pour préserver la nature et le bien-être des générations futures. Confions à l'Établissement public foncier d'Île-de-France la tâche essentielle de combattre l'artificialisation des sols. Préservons les espaces verts existants, pour le bien de la nature, des résidents actuels et des générations à venir</p>
Mail 7841			X														<p><u>M. Étienne ROUET de Carrières-sous-Poissy, a écrit :</u></p> <p>Abandon autoroute A104</p> <p>À l'heure où le changement climatique est indéniable et où il est nécessaire de faire évoluer notre mode de vie pour une solution viable à long terme, je m'insurge contre la planification de nouveaux axes majeurs, tel le projet d'A104.</p> <p>Je ne donne ni mon consentement, ni mon approbation à la construction de nouvelle route.</p> <p>Je souhaite que les impôts soient utiliser pour entretenir l'existant et permettre le développement de transports alternatifs (vélo, rail, transport partagés, et ...).</p> <p>Il est grand temps de prendre les mesures qui s'imposent. L'ère de la voiture personnelle s'achève, pensez au future er abandonnez les projets polluant.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7843			X		X		X							X			<p>Mme Odile PONCY, citoyenne, a écrit : remarques sur le dossier IDF- Saint-Michel-sur-Orge (91240) Les intentions semblent aller dans le bon sens, en ce qui concerne l'environnement, le maintien d'espaces verts et agricoles, le retour de la biodiversité, la "mobilité douce", les connexions écologiques. NB. les 3 cartes apportant des éléments sur ces points sont difficiles à superposer mentalement, les repères géographiques n'étant pas les mêmes d'une carte à l'autre. Sur les transports routiers, la logistique (entrepôts parkings à camions et leur surface démesurée), zones commercialo-logistico-industrielles (style Croix-Blanche de Ste-Genève des Bois), je ne vois rien de rassurant sur la transition route-rail, ni sur l'arrêt de l'extension de ces "zones" qui défigurent les banlieues et vident les centre-ville de leurs commerces, voire leur réduction comme certaines villes ont commencé à le faire. Seulement de timides déclarations d'intention qui, surtout ainsi temporisées par l'énumération des empêchements, risquent bien de ne pas se concrétiser si un engagement et une volonté politique forte ne s'affirme pas plus clairement.</p>
Mail 7844			X		X												<p>M. Michel IVORRA de Arnouville, a écrit : BIP J'habite Arnouville depuis plus de 35 ans et je souffre dans ma vie de tous les jours du développement anarchique de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle (avions toutes les minutes désormais ...rejet de particules fines qui nous empoisonnent). La construction du Bip viendrait pour moi aggraver la situation en rajoutant toujours plus de pollutions de toutes sortes(sonore, chimique). Nous avons besoin de davantage d'espaces verts et non pas d'autoroutes. Désormais le développement des villes et des régions doit se faire en tenant compte de l'impact écologique. Dans le cas contraire la responsabilité des décideurs sera engagée.</p>
Mail 7845			X			X											<p>Mme Laura (Anonyme) de Lieusaint, a écrit : Développement Villaroche Je ne vois pas ce qui justifie un développement aussi important de l'activité industrielle dans le secteur A5-Villaroche. La carte prévoit 5 pastilles pleines et 5 demi-pastilles. C'est le seul territoire en Île-de-France qui va accueillir un tel développement dans le SDRIF-E. De plus ce site est uniquement desservi par l'autoroute, avec aucune alternative pour le transport lié à cette activité. Le territoire de Sénart accueille d'ores et déjà beaucoup d'activités logistique, très consommatrices d'espace et qui génère proportionnellement peu d'emploi. Je ne vois pas où est la maîtrise ou l'encadrement du développement urbain mentionné dans le SDRIF-E . Je ne vois que de la concentration d'activités qui va encore générer de nouvelles nuisances pour le territoire de Sénart. Sur ce point le SDRIF-E est à revoir.</p>
Mail 7856			X		X		X										<p>Mme Marie (Anonyme) de Le Tremblay-sur-Mauldre, a écrit : Je souhaite apporter les remarques suivantes concernant les transports : - rien n'est prévu pour nos communes rurales. Actuellement aucun transport pour rejoindre une gare ; rien non plus dans le futur - faire du vélo un mode de transport de masse grâce au développement de l'assistance électrique, oui mais encore faut-il avoir une infrastructure de qualité, sécurisée et capacitaire. Et nos communes rurales pour beaucoup ne possèdent pas cette infrastructure et n'ont pas les moyens financiers pour la construire.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Ma deuxième remarque concerne les plans locaux d'urbanisme : dans un arrêt du 14 juin 2021, le Conseil d'État a jugé qu'un PLU peut pour protéger, mettre en valeur un élément du paysage, instituer un cône de vue ou identifier un secteur en raison de ses caractéristiques.
Mail 7847			X		X			X									<p><u>Mme Line (Anonyme) de Clermont-Ferrand, a écrit :</u></p> <p>Le projet routier RD30-RD190 Il est soi-disant prévu de baisser de 20% les surfaces artificialisées par décennie, ce serait donc une baisse de 36% en 2040. Il n'est pas crédible que sur la période 2040-2050 vous puissiez atteindre 0% en 2050, il vous faudrait baisser de 64% ! Ce n'est pas en multipliant les projets routiers que nous pourrions respecter ces objectifs. Ces surfaces représentent des réservoirs de biodiversité qu'il s'agisse de celle au sol ou aérienne, car la faune ornithologique n'est pas prise en compte dans son ensemble, par exemple l'île d'Andresy a un statut particulier de protection, qualifiée de parc naturel par le département des Yvelines : nous pouvons voir sur tout ce territoire beaucoup d'espèces d'oiseaux différentes.</p> <p>Il paraît également que la part modale de l'automobile doit être réduite (On constate les aménagements réalisés dans ce sens dans plusieurs agglomérations de la métropole) mais pourtant vous inscrivez dans votre dossier un nombre important de projets routiers.</p> <p>Ces projets créent du trafic induit, ils remettent certaines personnes au mode de transport routier. Le projet RD30-RD190, Yvelines, en est l'exemple concret.</p> <p>De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€, sans même imaginer les dépassements qui arriveront comme toujours dans ce genre de réalisation .</p> <p>Sans même parler de l'impact du bruit des projets inscrits dans le SDRIF-E qui n'est pas pris en compte.</p> <p>Le projet routier RD30-RD190, dans les Yvelines, toujours inscrit dans le SDRIF-E, avec son trafic de 44.000 v/, génère un niveau sonore dépassant les niveaux admis par l'OMS...</p> <p>Je ne veux pas de ces projets dont notre pays n'a ni les moyens ni les besoins. Je demande son retrait.</p>
Mail 7848	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		<p><u>Mme Annie-Laure HAGEL, co-responsable du groupe Les écologistes-EELV d'Antony, a écrit :</u></p> <p>Le site n'étant pas accessible, ci-joint et ci-dessous notre contribution.</p> <p>Observations sur le projet de SDRIF-e au nom du groupe Les Ecologistes - EELV - d'Antony.</p> <p>L'importance de ce document est centrale pour l'avenir de notre région.</p> <p>Il est fort dommage que sa complexité, sans doute inévitable, ne puisse permettre à un plus grand nombre d'habitants de se saisir de ces sujets.</p> <p>Le projet affirme des objectifs de sobriété énergétique et foncière, mais de fait ce qui apparaît sont des choix assumés qui perpétuent l'hypertrophie de l'Île-de-France, en intensifiant la conversion des surfaces naturelles et agricoles, la construction de routes et d'autres infrastructures lourdes.</p> <p>La lutte contre le bouleversement climatique et toutes les autres nuisances ne sont pas compatibles avec ce schéma.</p> <p>Nous avons besoin de choix préservant le vivant et d'une société francilienne soutenable.</p> <p><u>Artificialisation des terres d'Île-de-France.</u></p> <p>L'autorité environnementale a déjà donné un avis défavorable, au projet qui ne respecte pas la politique nationale de lutte contre l'artificialisation. La dérogation pour l'Île-de-France à l'objectif global de -50% sur l'artificialisation nette en 2030, en optant pour le chiffre très bas de -20%, n'est pas acceptable.</p> <p>Nous pensons souhaitable que l'on raisonne en termes d'artificialisation brut et non nette. L'Île-de-France étant</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>déjà la région la plus artificialisée de France. Il serait également nécessaire de sanctuariser les terres agricoles, les arbres et espaces végétalisés remarquables.</p> <p><u>En matière de transports et de mobilités.</u> La place des piétons et des mobilités actives n'est pas à la hauteur des défis que nous devons relever. Quant aux grands projets routiers et auto routiers qui contribuent grandement à l'artificialisation, ils sont également un encouragement à la circulation automobile, et la densifie au lieu de la fluidifier. Il serait urgent d'arrêter de prioriser la route et de mettre au centre de la stratégie logistique la complémentarité fluviale ferroviaire.</p> <p>Ces projets ont des impacts gravement négatifs sur la vie des franciliens ils augmentent les nuisances diverses, déjà importantes dans notre région, pollution, bruit, gaz à effet de serre, atteintes aux espaces verts, à la biodiversité et aux continuités écologiques. Les projets visés notamment dans le 91 et le 95 sont climaticides. Le SDRIF-e devrait prévoir le développement des transports en communs en reliant mieux encore nos territoires, en développant le polycentrisme et en améliorant puissamment les réseaux existants. Notamment sur notre territoire, la transformation de l'actuel Orlyval en déserte de proximité pour les villes qu'il traverse, serait une nécessité absolue. Tous les maires des villes concernées sont favorables à ce projet.</p> <p><u>Comment répondre aux besoins de se loger des Franciliens.</u> Les constructions neuves ne peuvent plus être la solution unique aux forts besoins de logement en Ile-de-France. Cette solution fortement ancrée dans le 20e siècle ne peut être pérennisée. L'utilisation de l'existant - bureaux inoccupés (qui sont en grand nombre) notamment dans notre région, mais aussi le développement des systèmes d'habitats partagés.</p> <p>Dans notre ville, une station du Grand Paris Express est en construction au Sud de la commune et nous voyons à quel point cela induit des constructions en très grand nombre, dont une partie sont, sans doute dispensables, une surdensité foncière accrue et problématiques compte tenu des objectifs des Accords de Paris.</p> <p><u>PJ : 2 pages</u> Observations sur le projet de SDRIFE au nom du groupe Les Ecologistes – EELV d'Antony</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>L'importance de ce document est centrale pour l'avenir de notre région, il est fort dommage que sa complexité, sans doute inévitable, ne puisse permettre à un plus grand nombre d'habitants de se saisir de ces sujets.</p> <p>Le projet affirme des objectifs de sobriété énergétique et foncière, mais de fait ce qui apparait sont des choix assumés qui perpétuent l'hypertrophie de l'île de France, en intensifiant la conversion des surfaces naturelles et agricoles, la construction de routes et d'autres infrastructures lourdes.</p> <p>La lutte contre le bouleversement climatique et toutes les autres nuisances ne sont pas compatibles avec ce schéma. Nous avons besoin de choix préservant le vivant et d'une société francilienne soutenable.</p> <p>Artificialisation des terres d'île de France.</p> <p>L'autorité environnementale a déjà donné un avis défavorable, au projet qui ne respecte pas la politique nationale de lutte contre l'artificialisation – la dérogation pour l'île de France à l'objectif global de -50% sur l'artificialisation nette en 2030, en optant pour le chiffre très bas de -20%, n'est pas acceptable.</p> <p>Nous pensons souhaitable que l'on raisonne en termes d'artificialisation brut et non nette. L'île de France étant déjà la région la plus artificialisée de France.</p> <p>Il serait également nécessaire de sanctuariser les terres agricoles, les arbres et espaces végétalisés remarquables.</p> <p>En matière de transports et de mobilités.</p> <p>La place des piétons et des mobilités actives n'est pas à la hauteur des défis que nous devons relever.</p> <p>Quant aux grands projets routiers et auto routiers qui contribuent grandement à l'artificialisation sont également un encouragement à la circulation automobile, et la densifie au lieu de la fluidifier. Il serait urgent d'arrêter de prioriser la route et de mettre au centre de la stratégie logistique la complémentarité fluviale ferroviaire.</p> <p>Ces projets ont des impacts gravement négatifs sur la vie des franciliens ils augmentent les nuisances diverses, déjà importantes dans notre région, pollution, bruit, gaz à effet de serre, atteintes aux espaces verts, à la biodiversité et aux continuités écologiques.</p> <p>Les projets visés notamment dans le 91 et le 95 sont climaticides.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Le Scrif-e devrait prévoir le développement des transports en communs en reliant mieux encore nos territoires, en développant le polycentrisme et en améliorant puissamment les réseaux existants.</p> <p>Notamment sur notre territoire la transformation de l'actuel Orlyval en déserte de proximité pour les villes qu'il traverse, serait une nécessité absolue. Tous les maires des villes concernées sont favorables à ce projet.</p> <p>Comment répondre aux besoins de se loger des Franciliens.</p> <p>Les constructions neuves ne peuvent plus être la solution unique aux forts besoins de logement en Ile de France. Cette solution fortement ancrée dans le 20^e siècle ne peut être pérennisée. L'utilisation de l'existant – bureaux inoccupés (qui sont en grand nombre) notamment dans notre région, mais aussi le développement des systèmes d'habitats partagés.</p> <p>Dans notre ville une station du Grand Paris Express est en construction au Sud de la commune et nous voyons à quel point cela induit des constructions en très grand nombre, dont une partie sont sans doute dispensables, une sur densité foncière accrue et problématiques compte tenu des objectifs des Accords de Paris.</p>
Mail 7849		X	X		X								X				<p><u>M. Claude et Daniel FROMENTIN de Le Pecq, a écrit :</u> Mareil-Marly, l'Etang la Ville, Marly le Roi, Le Pecq 78 Nous résidons entre la route de l'Etang la Ville (D161) et le ru de l'Etang la Ville, à 78230 LE PECQ depuis les années 1950. L'environnement n'a cessé d'évoluer, malheureusement toujours dans le mauvais sens : densification des constructions, pollution, circulations automobile et aérienne en constante augmentation. Nous avons subi plusieurs inondations, tout comme nos nombreux voisins. La cause en est le sous dimensionnement des réseaux d'évacuation des eaux pluviales et égouts qui sont saturés et qui débordent. Ces réseaux n'ont pas évolué depuis environ cinquante ans alors que les constructions se sont considérablement développées, tout particulièrement ces dernières années. Votre projet prévoit encore de développer les constructions sur les communes voisines immédiates de Mareil-Marly, l'Etang la Ville et Marly le Roi. Au vu de la configuration du terrain : vallée encaissée en cul de sac, ces nouvelles constructions vont diriger davantage d'eau vers les conduits d'évacuation, du fait de la réduction de l'absorption pas les sols naturels dont la surface ne cesse de se réduire. Les conduits d'évacuation des eaux pluviales et égouts, déjà saturés par grandes pluies ne pourront pas absorber ce supplément, conduisant à des inondations plus fréquentes et plus violentes pour nous. Nous vous demandons donc instamment de considérer la mise à niveau des réseaux avant toute nouvelle densification des constructions. La carte de votre projet montre une diminution des zones vertes/naturelles à protéger sur la commune de Mareil</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Marly, nous demandons à ce que toutes les zones N du PLU de la commune soient intégralement intégrées à votre projet, voire étendues. La densification des constructions va directement/immédiatement profiter aux promoteurs au détriment des riverains qui devront subir les conséquences très négatives et supporter des coûts et des frais dont ils n'ont aucune responsabilité : c'est déjà le cas avec les nouveaux ensembles immobiliers récemment construits qui ont conduit à la bétonisation de grandes surfaces végétales.
Mail 7850		X		X	X	X						X					Mme Bernadette LEDANT de Noisy-le-Grand, a écrit : Donner un cadre au bois Louis Lumière de Noisy le grand Le bois de la justice appelé par ses habitants bois Louis Lumière, commune de Noisy-le-Grand , est représenté sur la carte " placer la nature au cœur du développement régional". Ce boisement est aussi inscrit dans une pastille d'urbanisation de pôle gare de Noisy-Champs. Un bureau d'étude a démontré que les constructions prévues sur cet espace naturel n'étaient pas nécessaires pour atteindre le taux d'urbanisation nécessaire au fonctionnement de la nouvelle gare Noisy Champs. Dans un contexte où la renaturation est un levier crucial pour endiguer la crise de la biodiversité et lutter contre les îlots de chaleur ou encore les risques d'inondations, le SDRIF-E se doit de rendre prescriptives toutes ses orientations réglementaires visant à favoriser la renaturation. Les modalités des actions de renaturation doivent être précisées par le moyen de pastilles de renaturation. La résorption des secteurs de carence en espaces verts doit être ainsi être cartographiée. Le bois Louis Lumière est un parfait exemple d'espace naturel à cartographier et à sanctuariser dans le SDRIF-E. Les communes ayant atteint leur objectif de logements PLAI, PLUS ,PLS, PLI Le SDRIF-E doit tenir compte de la paupérisation des communes qui ont trop construit ou atteint leur quota et rééquilibrer avec les communes en retard de ces constructions nécessaires. Le SDRIF-E doit imposer la création d'emplois adaptés aux catégories sociales présentes sur les zones à forte urbanisation pour éviter les déplacements de population et limiter l'utilisation de la voiture. Le SDRIF-E ne répertorie pas les réservoirs de biodiversité, qui seront définis par le SRCE en cours de révision, alors qu'il recense les connexions écologiques d'intérêt régional sur la base de l'actuel SRCE. A ce titre le bois Louis Lumière, commune de Noisy-le-Grand devrait apparaître sur les cartes comme une zone à sanctuariser.
Mail 7851						X								X			M. Houssem BEN TORKIA de Feucherolles, a écrit : Nouveau projet de zone d'activité à Feucherolles Je fais suite à l'annonce d'un nouveau projet de création d'une zone d'activité à Feucherolles en ajoutant une nouvelle pastille agricole de 28 hectares situé au sud de Feucherolles (suite à la demande de Mr P. LOISEL), pour vous exprimer mon mécontentement et celui de l'ensemble des voisins au fait de sacrifier une exploitation agricole avec la présence d'un verger BIO au profit d'une activité de loisirs ou autres. Ce projet sera clairement contre-productif aux habitants de Feucherolles et des communes voisines également avec la destruction d'une terre agricole
Mail 7852			X		X							X		X			Mme Karine TURPIN de , a écrit : Contribution enquête publique SDRIF E 2040 Deux observations : - Concernant l'OR 20 : afin de protéger les lisières des espaces boisés, je pense que l'OR 20 doit exclure toute nouvelle construction (y compris agricole). En effet, dans le cadre du SDRIF actuel, seules les constructions agricoles étaient permises et cela a pu conduire à des dérives. Dans le futur SDRIF, inclure une nouvelle exception, sites urbains constitués, va conduire à ne pas protéger les lisières des espaces boisés dans la mesure où les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	exceptions risquent de se généraliser et ainsi annuler l'objectif poursuivi. En effet, en Ile-de-France, de nombreux sites limitrophes des forêts pourront être qualifiés de sites urbains constitués. - Proposition de nouvelle rédaction de l'OR 20 : Les lisières des espaces boisés doivent être protégées. En dehors des sites urbains constitués, toute nouvelle urbanisation, à l'exception des bâtiments agricoles, ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 mètres des lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares. - Projets d'aménagement routier : sauf erreur de ma part, dans les projets routiers, il n'est pas prévu de nouveau franchissement de la Seine en aval de Melun or le trafic sur Melun est saturé. Par ailleurs, les voyageurs qui prennent le train à Melun (développement prévu dans le cadre du SDRIF E) doivent pouvoir y accéder de manière fluide. Merci d'inclure dans le SDRIF E le franchissement en aval de Melun prévu de longue date.
Mail 7853			X				X	X	X			X		X	X		LISTE GROSLAY TERRE D'AVENIR, élus Divers de Groslay, a écrit : Projet de schéma directeur de la Région Ile-de-France Dans le Val d'Oise, 64 hectares ont été artificialisés par an entre 2012 et 2017, puis, 174 hectares par an entre 2017 et 2022 ... La logique du SDRIF-E étant avant tout foncière, il est regrettable que les objectifs ne soient pas assez chiffrés, pas assez contraignants, pour endiguer ce fléau : ceci réduit les possibilités de réponses adaptées face aux enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux auxquels nous sommes confrontés. Certes le SDRIF-E comprend dans ces orientations de nombreuses déclarations d'intention soucieuses de la santé et de l'environnement, mais il comprend aussi trop de dérogations possibles à ces principes, pouvant permettre de nouvelles artificialisations massives. Nous sommes particulièrement sensibles aux enjeux territoriaux suivants : - Le projet routier de l'Avenue du Parisis (ex BIP), qui ne serait pas réalisé au bénéfice des habitants des huit villes traversées, et auxquels il n'apporterait que des nuisances environnementales. Ce projet de route de 2X2 voies, datant de 1937, attirerait une circulation avec le bruit et les pollutions induits. Il n'a sa place ni dans un plan pour la qualité de vie des habitants, ni dans une politique d'amélioration des transports. Le couloir naturel que constitue l'emprise du BIP entre Soisy et Garges, doit être préservé et organisé pour y développer des activités de loisirs, d'agriculture et de liaisons douces. - Les trois pastilles d'urbanisation sur la partie sud du Triangle de Gonesse ne sont pas acceptables. Suite à l'abandon du projet EuropaCity, sa destination devrait rester agricole pour accueillir une production alimentaire durable, en circuit court et à destination de la restauration collective (ce qui pourrait aider les villes autour dans leur recherche du respect de la loi Egalim). Il y a moins d'un siècle, notre région avait une autonomie alimentaire de 80%. Elle possède les meilleures terres d'Europe, et ne peut se contenter d'une politique agricole orientée principalement sur une agriculture d'exportation. L'Ile-de-France fournit à ce jour seulement 3% de notre alimentation. - Il est urgent de prévoir un plafonnement et une réduction du nombre de mouvements sur tous les aéroports d'Ile-de-France à un niveau permettant de réduire significativement le bruit et la pollution, d'établir un plan de réduction des vols de nuit, sur une période de huit heures consécutives, conformément aux recommandations de l'OMS, pour aboutir, à terme, à un couvre-feu généralisé et de mettre en place des trajectoires de moindre nuisance. Le SDRIF-E devrait préciser les objectifs à atteindre, les quantifier et les planifier. L'urgence climatique doit être prise en compte par la région et des documents contraignants doivent permettre d'y faire face rapidement.
Mail 7854	X		X	X		X		X									M. Gilles THUILLIER de Eaubonne, a écrit : C'est via le rappel de la ville d'Eaubonne (son mag. et ses sites d'information (réseaux sociaux)) que je m'exprime aujourd'hui... pour constater que oui nous sommes bien toutes et tous invités à participer, à contribuer et que donc l'aspect "démocratique" est formellement respecté... en même temps pour participer il faut qu'une information

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	éclairée parvienne jusqu'aux éventuels contributeurs sans qu'ils ressentent l'impression d'être submergé, sans avoir le sentiment que l'information délivrée n'est pas adaptée à la compréhension de l'habitant lambda de l'IDF... oui l'information n'a pas été conduite facilement, simplement vers celles et ceux qui sont directement concernés... car à part les associations qui ont les moyens d'analyse, donc de compréhension des enjeux, le simple citoyen n'a pas été en "capacité" de contribuer et donc de formaliser objectivement 1 avis... j'ai pour ma part fait remonter ce manque à mes élus de proximité sans aujourd'hui avoir le sentiment d'avoir été entendu...A Eaubonne, l'info. de proximité nous a parlé des 70000 logements à construire en IDF dans des délais courts (2030), nous a alerté des plus 17% des mêmes 70000 logements que l'IDF allait nous "imposer" en donnant l'impression, que sans nos contributions massives à cette enquête, il ne resterait aux eaubonnais que leurs yeux pour pleurer la disparition de leurs derniers espaces verts, qu'ils n'auraient plus qu'à s'en prendre à eux-mêmes si les embouteillages devenaient de plus en plus massifs, si les pistes cyclables ne pouvaient plus être installées, si l'artificialisation de leurs sols gagnaient sans cesse du terrain, si les écoles aussitôt construites devenaient vite trop petites, si le bien vivre ensemble était irrémédiablement remis en cause... aussi je regrette que ce SDRIF-E n'apporte pas grand-chose de nouveau quant à la polarisation des activités économiques qui obligent les habitants à toujours plus à se déplacer, qui obligent les collectivités à installer toujours plus de routes et autoroutes pour aller travailler, qui obligent les villes à construire toujours plus de logements pour abriter ces mêmes habitants, pour in fine artificialiser toujours plus nos sols et donc fragiliser le vivant... Pour conclure et pour revenir aux propositions du doc. SDRIF-E (cf. FNE/IDF) il importe donc que celui-ci "fixe des objectifs clairs qui pourront être compris par tous... dont le zéro artificialisation brute doit être le socle"... "en construisant sans étalement urbain, en travaillant en priorité et en articulation entre les différents acteurs et niveaux territoriaux les exigences de résilience et de sobriété pour la diminution et l'adaptation aux effets du changement climatique... pour atténuer les pollutions et risques pour la santé humaine, pour maîtriser les consommations d'espaces et préserver la ressource en eau, les milieux naturels et les continuités écologiques.."
Mail 7855			X		X									X			<p>M. Emmanuel BOLLE de Épône, a écrit : Trouver une solution pour un projet LNPN moins coûteux et qui préserve au maximum l'environnement et les terres agricoles</p> <p>Après des années de statu quo, le projet de création de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) a été réactivé en 2022 et nous attendons l'ouverture prochaine d'une nouvelle phase de concertation, annoncée pour le printemps 2024. Le tronçon entre Paris et Mantes a été validé comme prioritaire et un large faisceau a été défini entre Épône et Orgeval pour le futur tracé. En l'état des réflexions actuellement sur la table, les différentes hypothèses ont pour conséquence une consommation déraisonnable d'espaces naturels et de terres agricoles. Les collectivités locales, au premier rang desquelles GPS&O, sont résolument opposées au projet dans sa forme actuelle, l'ensemble des maires des communes concernées soutenant cette opposition. Parmi les contre-propositions formulées dans les groupes de travail, un passage en souterrain de Nanterre jusqu'à Épône-Mézières a été demandé, mais la création de 2 tunnels successifs représente un coût qu'il paraît illusoire de pouvoir financer. Créer une nouvelle ligne pour libérer des faisceaux et améliorer la régularité des trains, notamment ceux de la future ligne Éole peut bien sûr être compris, encore faut-il que cette ligne ne s'accompagne pas de la destruction de surfaces boisées ou agricoles dans des proportions inacceptables. La question posée aux collectivités est simple : comment faire passer harmonieusement les trains normands, les trains franciliens (RER E) et des trains de fret, étant entendu que l'infrastructure actuelle en rive gauche de la Seine est déjà à la limite de la saturation. En reprenant les différentes étapes du projet de la LNPN depuis 2009,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	on ne trouve aucune trace d'une étude portant sur un tracé passant par la rive droite de la Seine (axe Paris-Mantes par Conflans). A l'heure où le sujet de la LNPN entre dans une phase conflictuelle entre les différentes parties prenantes, ne serait-il pas opportun d'étudier l'option d'un tracé alternatif à ceux envisagés jusqu'à présent ? D'autant plus que les décisions prises il y a 10 ans s'appuient sur des études de trafic et socio-économiques aujourd'hui obsolètes, notamment avec le développement massif du télétravail. Les contraintes d'un tracé par la rive gauche sont nombreuses (cf. ci-dessus), celles d'un tracé par la rive droite semblent bien moins lourdes : •Utilisation des infrastructures actuelles (après rénovations appropriées bien entendu) entre Mantes et Chanteloup-les-Vignes, Création d'un passage en souterrain entre Chanteloup-les-Vignes et Achères Reprise de l'infrastructure existante entre Achères et Saint-Lazare. Le tronçon à créer serait d'une longueur de moins de 10 kilomètres, alors qu'on parle aujourd'hui de deux tronçons en souterrain, pour un total de plus de 35 kilomètres ! Exprimé autrement, les besoins actuels entre Mantes et Achères concernent aujourd'hui 4 types de flux : •Mantes-Saint Lazare via Poissy (futur RER E)•Mantes-Saint-Lazare via Conflans (ligne J)•Passage du fret sur le tronçon entre Mantes et Saint-Lazare •Passage des trains normands entre Mantes et Saint-Lazare. Pour faire passer ces 4 types de flux, il existe donc aujourd'hui 2 infrastructures, l'une par la rive droite, l'autre par la rive gauche. Plutôt que de répartir inégalement ces flux, 3 côté rive gauche et 1 seul (de loin le plus faible aujourd'hui) par la rive droite, l'idée serait donc d'étudier la possibilité de retenir un tracé par la rive droite pour la LNPN. De surcroît, cela redonnerait la possibilité de créer une gare nouvelle à Achères (voire à Nanterre), pour faciliter les correspondances entre la Normandie et Roissy. Sous réserve de sa faisabilité technique, cette option serait beaucoup plus vertueuse sur le plan écologique et bien moins coûteuse
Mail 7856			X				X										<u>Laure (Anonyme), de Vernouillet, a écrit :</u> Contre Je suis contre ce SDRIF car il ne prend pas en compte les impacts de bruit générés par les projets inclus dans les documents. De plus, le projet de 2x2 voies, RD30-RD190 dans les Yvelines, fera passer, selon les études d'impact, près de 44.000 v/j le long des habitations de la ville d'Achères, et autant sur l'île de la dérivation à 25m des maisons. Le SDRIF-E est à revoir car des projets comme la RD30-RD190, dans les Yvelines, vont à l'encontre des objectifs environnementaux.
Mail 7857			X	X		X			X								<u>M. Gilles AMIOT de Orgeval, a écrit :</u> Circulation. Avant de construire je pense qu'il faut améliorer et augmenter les infrastructures (routes et stationnements) afin de garantir la sécurité des piétons et limiter les encombrements (pollution). Transports. Réaliser les moyens de transports collectifs dans les communes ou villages périphériques aux pôles d'activité, ceci de façon préalable à leur densification éventuelle, et tenir compte de la proximité des réseaux de transports appropriés pour le choix des sites d'implantation des programmes de logements collectifs. Habitat. Protéger les quartiers pavillonnaires remarquables auxquels les Franciliens sont attachés parce qu'ils sont l'âme de nos villes de banlieue et le reflet de leur histoire comme le dit si bien Valérie Péresse. Dans notre commune d'Orgeval vous pouvez aussi requalifier les zones commerciales qui sont en total déshérence.
Mail 7858							X									X	<u>Luna (Anonyme) de Villecresnes, a écrit :</u> Contribution au SDRIF-E - Pollution électromagnétique Par ce biais, je souhaiterais attirer votre attention sur une pollution de plus en plus présente et qui de par son caractère "invisible" n'est jamais prise en compte alors qu'elle impacte non seulement les êtres humains, mais également les règnes végétaux et animaux : les technologies sans fil (antennes-relais, femtocell, WiFi, Bluetooth, et autres dispositifs communicants utilisant les ondes de hautes fréquences notamment...).Ces ondes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	électromagnétiques artificielles "pulsées" ont beau être invisibles à l'œil nu, impalpables, inodores, il n'en demeure pas moins qu'elles impactent négativement notre organisme et donc notre santé. Un simple séjour en zone " blanche" (ou plutôt "grise" puisque notre territoire est criblé de ces émetteurs sans fil en tout genre) permet à quiconque de percevoir physiquement par ses sens l'état de pollution avéré de l'environnement par ces technologies. En effet, de retour dans le "bain d'ondes", les troubles du corps réapparaissent (il peut s'agir d'une fatigue inexpliquée, d'acouphènes, de brouillard mental, maux de tête, troubles de la concentration, etc.). Cette exposition chronique, qui plus est subie, n'est pas sans risque et de surcroît met au banc de la société une catégorie de plus en plus nombreuse de personnes DEVENUES sensibles à ce type d'ondes, les personnes dites "ÉlectroHyperSensibles ou "EHS". L'omniprésence de ces émetteurs sans fil d'ondes de hautes fréquences est facteur d'exclusion dans notre société qui, paradoxalement, se veut "inclusive". Ne connaissant pas vos "croyances" ou bien connaissances au sujet de l'électro(hyper)sensibilité, je vous invite à lire le guide gratuit réalisé par l'Association POEM26 créé par sa présidente, Madame Catherine Neyrand, Kinésithérapeute : https://poem26.com/wp-content/uploads/2021/06/dossier-Poem26_09-JUIN-2021-final-2.pdf . Je souhaiterais que la région s'engage réellement à réduire l'exposition générale de sa population aux dispositifs de téléphonie mobile ou émetteurs et dispositifs associés et qu'elle prenne en compte l'existence des personnes DEVENUES électrohypersensibles en leur assurant l'accessibilité aux biens communs, à savoir :- les transports en communes bibliothèques (rendues inaccessibles à cause de la présence de WiFi)- les espaces de santé (cabinets privés ou hôpitaux)- les espaces verts (parcs, jardins, bois et autres espaces qui permettraient normalement de s'y ressourcer si ces lieux n'étaient pollués par la présence d'ondes pulsées de micro-ondes, le WiFi, même en extérieur ou la trop grande proximité d'antennes-relais). En espérant pouvoir compter sur les élus de la région et les différentes parties prenantes pour voir enfin mis en place une politique de bonne intelligence visant à tendre vers une sobriété électromagnétique ou d'hygiène électromagnétique qui n'exclue pas certains de ses administrés.
Mail 7859			X				X							X			Stéphanie (Anonyme) de Émerainville, a écrit : Contre ce projet Je suis contre ce projet qui va détruire des terres agricoles, des pans entiers de forêt et ainsi des espèces animales. L'urbanisation a ses limites !!! Tant sur le plan écologique qu'au niveau de la santé des habitants. Qu'allons-nous laisser aux futures générations ??? Du béton, de la pollution !!! Les infrastructures routières et les transports en communs (A4, Francilienne, RER A Paris-Marne-la-Vallée/ RER E Paris-Tournaise etc..) sont déjà SATURÉS toute l'année. Lors des travaux l'été 2023 sur la francilienne du côté de Torcy/Pontault-Combault, les usagers se sont rabattus sur des itinéraires secondaires créant des nuisances sonores et saturant le trafic dans les communes avoisinantes (Émerainville). Le surplus de trafic a accéléré la détérioration de la voirie et amené le maire d'Émerainville à interdire l'accès du centre-ville à toute autre personne que les riverains. La bétonisation et les infrastructures inadaptées (canalisations) entraînent des inondations comme c'est le cas à Ozoir-la -Ferrière. Les classes sont déjà surchargées (écoles maternelles, primaires, collèges, lycées), l'augmentation démographique nécessitera la construction de structures éducatives. Ce qui renvoi aux questions Où allons-nous construire ses infrastructures ? Avons-nous la place de construire ses infrastructures ?
Mail 7860						X								X			Capucine (Anonyme) de Paris, a écrit : Maintien de la ferme de Servigny dans son intégralité La nouvelle dénomination du Schéma Directeur d'Île de France s'est vu attribuer la mention « Environnemental ». On peut s'en réjouir. De plus, la communauté d'agglomérations Grand Paris Sud Seine Essonne, Sénart, nous a proposé une nouvelle orientation politique : la « ville nourricière ». Ce thème nous a favorablement interpellés, et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	c'est pourquoi nous souhaitons vous faire part de notre remarque pour que vous puissiez faire modifier ce document. Afin de nourrir les populations urbaines de Grand Paris Sud, il est indispensable de maintenir les exploitations agricoles qui subsistent encore sur son territoire, et qui peuvent encore maintenir un fonctionnement économique viable. À proximité du complexe commercial « Le Carré Sénart », la zone de « Cueillette » de Servigny est maintenant « sanctuarisée ». La rencontre entre le monde urbanisé et le monde agricole est une réussite qu'il est indispensable de développer. Cependant, en marge de ce succès reconnu par tous, l'équilibre de cette exploitation agricole ne pourra subsister bien longtemps, si les autres parcelles cultivées, et non uniquement la zone de « cueillette », sont rognées petit à petit par un désir politique d'aménagement industriel ou autre autour de cette ferme. L'intégrité des parcelles de l'exploitation agricole de la ferme de Servigny doit être respectée. Nous vous demandons donc d'orienter le SDRIF-E afin que toutes les parcelles autour de cette ferme de Lieusaint, et notamment celle cadastrée en ZD n°16, dite « L'ORME CHIPEAU », ne soient plus menacées.
Mail 7861		X	X		X			X				X		X			<p>Sophie (Anonyme) de Trie-Château, a écrit :</p> <p>* Rénovation en priorité du construit et construction du neuf avec des matériaux locaux (bois, terre, paille...), climatisation par des matériaux respirants, végétalisation des murs extérieurs, avec des grimpantes (lierre, vigne vierge réhabilitation de ces végétaux) ... utilisation de ventilation, et climatisation naturelle ne demandant pas d'utilisation d'énergie comme au familistère de Guise. Équipement de chaque bâtiment en toiture de tuiles de panneaux solaires, récupération des eaux pluviales dans des cuves souterraines pour l'arrosage en été, la machine à laver, la vaisselle, se laver, des eaux grises pour les toilettes et dont une partie ira alimenter des bassins de filtration avec sable pouzzolane, et plantes dépolluantes. In fine ces eaux iront dans des mares. Les eaux noires seront récupérées pour fertiliser les champs. Suivant la géographie, chaque bâtiment devra être producteur d'énergie (solaire, éolienne, géothermie, hydroélectricité...).</p> <p>*Arrêt de l'étalement urbain, densification de certaines zones certes mais en prenant les meilleures expériences de l'architecture comme la cité radieuse mais aussi conservation des jardins et des pavillons réserves de biodiversité, ménagement de passages entre tous les jardins. Déperméabilisation des sols au maximum (cour d'école, centres villes piétonniers et de part et d'autre des pistes cyclables), reverdir tous les espaces, planter des arbres adaptés et diversifier un maximum les essences, planter aussi des fruitiers même en ville, mettre à la disposition de tous des bacs pour cultiver. Protéger tous les arbres existants, arrêter les élagages désastreux. Laisser les herbes folles, le lierre pousser, et apprendre à tous leur utilité. Mettre des nichoirs partout en pensant aussi aux chouettes, chauves-souris... Ménager sur les bâtis des creux, des espaces permettant la nidification des espèces. Préservation de toutes les zones naturelles, privilégier le laisser faire. En ville garder les friches et les convertir en zones naturelles. Raccorder toutes les zones vertes entre elles (le long des voies aussi qui sont des corridors pour la biodiversité). Les routes ne doivent plus être infranchissables : construction de ponts, de tunnels pour permettre le brassage génétique des espèces.</p> <p>*Arrêt de la construction d'autoroutes, lignes de TGV qui sont toutes clôturées donc infranchissables pour le vivant. Remise en service du transport fluvial et par le train.</p> <p>*Arrêt de la pollution lumineuse, interdire les illuminations des vitrines, des monuments la nuit, interdire les panneaux d'information trop énergivores. Investir pour trouver un moyen d'éclairer la voirie qu'au moment du passage des usagers, ce qui permettra d'éteindre la ville au coucher du soleil. Équipement des poteaux électriques de petites éoliennes.</p> <p>*Interdiction de tous les pesticides, régulation drastique des produits chimiques. S'interroger sur leur utilité réelle et sur les conséquences de leur usage pour nous tous les vivants.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>*Chaque quartier doit avoir son compost et son maître composteur. Celui-ci devra être rémunéré correctement à hauteur de l'utilité pour le bien commun. Il aura une fonction aussi pédagogique pour que tout le monde connaisse les processus de la création du sol fertile.</p> <p>*Recentrer les activités humaines sur ce qui est utile au bien commun sans nuire aux autres formes de vies : santé, éducation, culture, comment se nourrir, se vêtir, se chauffer, se déplacer, se divertir sans dépasser les 2 tonnes de Co2 par personne et par an.</p> <p>*Éducation : apprendre aux enfants à vivre avec la nature. Dès le plus jeune âge, les mettre en contact avec elle, ce qui nécessite d'avoir des espaces préservés en ville (école dans les bois pour tous). Les cours d'école devront être revégétalisées (conserver une zone bétonnée pour le sport, le reste est planté d'arbre fruitiers, d'essences locales, pelouses avec espèces sauvages, et préserver une zone de laisser faire). L'apprentissage du jardinage, l'élevage et le fonctionnement de l'écosystème terre (biodiversité, sol fertile, cycle de l'eau...) est dispensé dès le plus jeune âge, le savoir est renouvelé constamment en fonction des avancées de la recherche. Le respect de toute forme de vie doit être la base de cette éducation. Chacun doit être à même de savoir produire sa nourriture.</p> <p>*Gestion des forêts publiques : grandes zones à préserver de l'action humaine, arrêt de la chasse, autorégulation naturelle. Zones exploitées de façon non industrielle, interdiction des coupes à blanc. Essences diversifiées pour permettre une plus grande résilience, laisser les arbres sénescents, les arbres morts au sol. Relier ces sanctuaires entre eux et avec les haies et couloirs de biodiversité.</p> <p>* Arrêt des emballages plastiques, ce qui demande de revoir totalement notre façon de produire et de distribuer les « biens » ... redéfinir ce qu'est un « bien » est ce que cela apporte quelque chose de positif pour nous tous ? Arrêter de produire pour produire.</p> <p>*Agriculture : mise en place de l'agroforesterie, du bio dans toutes les cantines tous les jours et sur tous les produits (de saison et local). Généralisation des fermes paysannes et sauvages mises en réseaux (polycultures généralisées demandant beaucoup de main d'œuvre).</p> <p>*Production sur place de la nourriture, et participation de tous à cela, réutilisation du déjà produit (on croule sous les objets inusités). Relocalisation des services, avec des humains et pas des machines. Chacun doit trouver du travail dans son territoire. Plus besoin de se déplacer constamment. Valorisation des métiers du care, éducatif, alimentaire, nettoyage, artisanale... qui sont tellement mal rémunérés pourtant indispensables au bien commun.</p> <p>*Refondation de la société : Définir avec tout le monde ce que sont les priorités dans nos vies. Arrêter de créer de faux besoins, faire en sorte que tout le monde ait accès à une alimentation, un logement, des vêtements, une éducation, une santé, une culture de qualité. Viser le qualitatif et non plus le quantitatif. Refuser le monde de techno sciences dans lequel l'humain et le vivant n'ont pas leurs places. Pour ce faire il faut planifier la production la mettre en adéquation avec nos besoins réels.</p>
Mail 7862						X								X			Mme Lola MOTTERON de Alfortville, a écrit : Maintien de la ferme de Servigny dans son intégralité. Obs. Identique à déposition 7860
Mail 7863						X								X			Mme Ghislaine SIGNOLLE de Cherbourg-en-Cotentin, a écrit : Maintien de la ferme de Servigny dans son intégralité. Obs. Identique à dépositions 7860 et 7862
Mail 7864						X								X			M. PAULINE CORDONNIER CLAAEN de , a écrit : Objet : intégrité de la ferme agricole Servigny. Obs. Identique à dépositions 7860, 7862, 7863
Mail 7865		X		X			X		X	X	X			X			M. Jérôme DURIEUX de Méry-sur-Oise, a écrit : Contribution des élu.e.s « Engagé.e.s pour Méry » Concernant la ville de Méry-sur-Oise : En tant qu'élu.e.s de la ville de Méry-sur-Oise au sein du groupe Engagées

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>pour Méry, nous nous étonnons de la contribution apportée au nom de la ville de Méry-sur-Oise au recueil des avis des personnes publiques associées. En effet, l'avis émis par notre ville n'a pas été débattu au sein du Conseil Municipal et encore moins voté. Nous demandons de ce fait l'invalidation de cet avis pour défaut de consultation du Conseil municipal de la ville de Méry-sur-Oise. Le SDRIF-E sanctuarise les zones agricoles et maraîchères déjà existantes et c'est une très bonne nouvelle. Cela permet de répondre à la nécessité d'avoir des circuits-courts pour l'alimentation et répondre à la politique de zéro artificialisation nette des sols. Il faudrait toutefois orienter ces zones agricoles vers plus de maraîchage afin de répondre aux enjeux d'alimentation des habitants et à terme d'alimenter les cuisines pour les écoles et portages de repas. Pour cela, l'installation d'une cuisine centrale pourrait répondre à ce besoin et aux recommandations du SDRIF-E de privilégier les circuits courts.</p> <p>La sanctuarisation de toute urbanisation aux franges de la nouvelle forêt de la Plaine de Pierrelaye, appelée maintenant la forêt de Maubuisson, est impérative puisqu'il est interdit de construire à moins de 50 mètres d'une forêt. C'est ce que préconise le SDRIF-E et c'est une bonne chose également.</p> <p>Le SDRIF-E ne parle pas des carrières souterraines de Méry-sur-Oise et à proximité comme pouvant être exploitées pour leurs gisements de pierres et cela devrait définitivement stopper tous les projets notamment sur la carrière du Fond de Vaux à cheval entre Méry et la ville Saint-Ouen-l'Aumône. Toutefois, il aurait été utile de proposer d'aménager un réseau de fraîcheur/chaleur grâce à cet enchevêtrement de carrières.</p> <p>Parmi les ajouts en termes de protection de l'environnement, l'île de Vaux pourrait devenir une réserve naturelle régionale.</p> <p>Au niveau des mobilités, les liaisons de bus ne sont pas assez confortées tout comme les pistes cyclables qui restent anecdotiques (les bandes cyclables ne protégeant aucunement les cyclistes et ne favorisant pas le report modal des déplacements de la voiture vers le vélo). Au final, le SDRIF-E apporte pour la ville de Méry-sur-Oise des garanties pour la préservation de l'environnement et la non-artificialisation des sols. La révision du PLU entamée en 2021 et non encore abouti devra prendre en compte ces préconisations en y intégrant les manques soulevés et devra notamment s'inspirer de la requalification de certains quartiers selon le schéma de la page 79 du dossier "concevoir des projets de renouvellement urbain permettant l'amélioration de la qualité de vie de l'ensemble des habitants d'un quartiers". Cette conception de l'aménagement permettra à la ville de Méry-sur-Oise de répondre à ses obligations d'atteintes des 25% de logements sociaux.</p> <p>Concernant le Val d'Oise : Parmi les projets à proscrire figurant dans le SDRIF-E : - Le BIP (Boulevard Intercommunal du Parisis). Ce projet détruirait un espace conséquent de biodiversité et ne répond pas aux attentes des Valdoisiens qui réclament davantage de transports en commun. Le prix de ces travaux permettrait de lancer sans plus attendre une nouvelle ligne de transports en commun notamment en développant des lignes de tramways et de bus dans le Vexin territoire enclavé.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le Triangle de Gonesse doit être préservé de toute artificialisation des sols. Il apparaît incompréhensible de prévoir une cité scolaire internationale à cet endroit alors même qu'il est survolé jour et nuit par les avions de l'aéroport CDG. Une autre localisation de cet établissement peut être trouver à proximité sur des terrains en friche. - Niveau transports : une voie de covoiturage sur l'A15 doit voir le jour, ce projet avait d'ailleurs été évoqué par le Préfet de Région, il est temps de développer le covoiturage sur le Val d'Oise et cet axe est à privilégier. - Énergie renouvelable : le Parc Naturel du Vexin est un lieu qui pourrait recevoir des éoliennes afin de produire de l'énergie qui viendrait alimenter directement les habitants du Val d'Oise. - Le projet MAGEO (mise au gabarit européen de l'Oise) et le projet du canal Seine Nord-Europe vont accroître les risques d'inondations et de crues, rien n'est prévu pour limiter ces risques, au contraire la circulation de méga

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	péniches avec ces projets vont abîmer les berges de l'Oise, à la place il faudrait développer le transport fluvial de passagers par une ligne qui pourrait passer de Compiègne jusqu'à Cergy-Pontoise. - Un lycée dans le Vexin nous apparaît également indispensable pour réduire la fracture territoriale. Les lycéens habitants dans ces villages n'ont souvent qu'un bus le matin et le soir pour se rendre dans les collèges ou lycées. Une pastille matérialisant cet établissement est indispensable.
Mail 7866						X								X			<u>Maxime (Anonyme) de Lyon, a écrit :</u> Maintien de l'intégrité de la ferme agricole Servigny. Obs. Identique à dépositions 7860, 7862, 7863, 7864
Mail 7867				X	X							X					<u>M. Georges DOS SANTOS de Linas, a écrit :</u> Contestation PLU Nous, riverains du quartier des Amaryllis à Linas, souhaitons exprimer nos observations et nos préoccupations concernant le projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) environnemental (SDRIF-E), actuellement soumis à enquête publique. Tout d'abord, nous tenons à attirer votre attention sur la représentation cartographique de l'armature verte à sanctuariser dans le projet de SDRIF-E. Cette cartographie semble inadéquatement définie, car elle empiète sur des zones déjà urbanisées de notre quartier, comprenant nos propriétés ainsi que des terrains appartenant à la commune et à l'Établissement Public Foncier d'Île De France (EPFIF). Il est crucial de souligner que l'EPFIF a récemment acquis un terrain dans l'impasse des Amaryllis en vue de réaliser une opération mixte comprenant des logements en accession et des logements locatifs sociaux, en partenariat avec la Ville. Cette initiative s'inscrit dans le cadre du développement urbain planifié de notre quartier. Le manque de consultation préalable avec les propriétaires fonciers et les résidents du quartier remet en question le caractère du processus décisionnel. Dans l'intérêt de notre communauté et du développement harmonieux de notre quartier, nous vous exhortons à prendre en considération ces observations Il est impératif que les autorités prennent en compte les besoins et les aspirations des riverains dans l'élaboration de politiques et de plans d'aménagement du territoire.
Mail 7868							X							X		X	<u>M. Mohamed Ali HADDAD de Magnanville, a écrit :</u> Contre la prison de Magnanville En tant que résidents et amoureux de Magnanville, nous souhaitons exprimer notre ferme opposition au projet de construction d'une prison à proximité de notre commune. Magnanville incarne un havre de paix où la nature et l'agriculture sont au cœur de notre quotidien. Nos rues pittoresques et nos paysages verdoyants sont le reflet d'une harmonie entre l'homme et son environnement. Nous avons choisi de vivre ici pour cette qualité de vie exceptionnelle, pour la quiétude qu'offre notre commune à nos familles et à nos enfants. La construction d'une prison à quelques mètres seulement de nos habitations et de notre lycée constituerait une menace directe pour cette harmonie. Outre les préoccupations évidentes en matière de sécurité, cela risquerait de perturber notre cadre de vie, d'altérer notre tranquillité et de compromettre le bien-être de nos citoyens. Nous tenons à souligner que notre opposition n'est pas fondée sur des préjugés ou des stigmates envers les établissements pénitentiaires, mais plutôt sur la préservation de l'identité et de l'équilibre de notre commune. Nous croyons fermement qu'il existe des alternatives plus appropriées et moins intrusives pour la localisation de telles infrastructures. En conséquence, nous vous demandons respectueusement de prendre en considération notre point de vue et de rejeter ce projet de construction de prison à proximité de Magnanville. Nous sommes prêts à collaborer avec les autorités compétentes pour explorer des solutions plus adaptées qui répondent aux besoins de tous.
Mail 7869																X	<u>M. Patrice MAIRE de Paris, a écrit :</u> La politique parisienne n'est pas cohérente avec les orientations de la Région et pas du tout souhaitable pour la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>France</p> <p>Au lendemain de son élection en 2001, le nouveau maire de Paris, Bertrand Delanoë, lance une politique des déplacements consistant à supprimer des voies de circulation pour les automobiles. Il le fait au moment où la circulation augmente au rythme de 3 % l'an en Île-de-France au fil des décennies, avec des embouteillages qui vont croissants. Il précipite l'asphyxie qui menace. La réponse de la Région est de limiter l'usage de la voiture en faveur des transports en commun. L'État lui-même intervient dans le projet de Grand Paris Express envisagé vers 2008. Mais, en l'espace de 5 ans, de 2007 à 2012, il est devenu subitement difficile de se loger dans Paris, beaucoup plus que partout ailleurs en Île-de-France : le ratio Prix à Paris / Prix en province s'est accru de 53%. Aussi Bertrand Delanoë, puis Anne Hidalgo qui lui succède, lancent-ils une politique de densification coûte que coûte de la capitale, même s'il faut la défigurer. Leur objectif est de créer des logements sociaux : ceux-ci représentent aujourd'hui près de 25 % du parc existant contre 13,4 % en 2001. Cette façon autonome de gérer la capitale est contraire à l'intérêt général. Elle passe outre la question des déplacements. En effet, cette flambée des prix très spécifique à Paris a un lien évident avec la politique anti-voiture qui y est menée. Cela a fait l'objet de plusieurs communiqués début 2023, puis de la publication du journal local Monts 14 Hors-série n° 9 de décembre dernier qui a pour titre L'incendiaire joue les pompiers (voir la pièce jointe). L'hypothèse d'un choc de demande n'a jamais été avancée. Pourtant, de toutes les hypothèses envisageables, c'est la plus plausible. Autrefois, dans les années 1970, l'automobile avait aboli les distances : au début de leur parcours de vie, les ménages avaient le choix entre la banlieue, la nature, l'espace ou bien la ville, sa vie nocturne et les divertissements. La prise de conscience d'une nécessaire remise en cause du modèle de vie basé sur le tout-voiture a été difficile pour les banlieusards habitués à cette commodité. Il semblerait qu'elle ait eu lieu progressivement, avant, pendant et après la réélection de Delanoë, avec la majorité absolue, en 2008. Et elle a été ravivée au moment de la fermeture des voies sur berge par Anne Hidalgo en 2016. La décision, dans un tel cas, est d'avoir un domicile plus proche de son lieu de travail. Dans cette analyse, tout concorde : de 2001 à 2011, le nombre de personnes par ménage augmente, le nombre de logements vacants diminue, la population augmente, à contre-courant des tendances longues. Ces dernières reprennent le dessus, fort logiquement, par la suite. Actuellement, dans la Révision du PLU qui vient d'avoir lieu, la maire veut faire passer à 35 % le pourcentage de logements sociaux, presque exclusivement en ponctionnant le parc privé (voir l'annexe V du Règlement). Cela va handicaper fortement le turn-over des jeunes actifs qui expliquent le dynamisme de la place de Paris : comme il est possible de le voir dans la pyramide des âges, les tranches d'âge des 20-39 ans sont sur-représentées et il s'agit le plus souvent de cadres. Bien entendu, cela va faire encore monter les prix. Et, comme si cela ne suffisait pas, la mairie souhaite qu'il y ait davantage de bureaux dans les arrondissements de la capitale situés le plus à l'Est. Cette politique n'est pas du tout cohérente avec les orientations de la Région, qui prévoient plutôt la création de pôles d'activité et de peuplement autour des gares du Grand Paris Express. Elle n'est pas du tout souhaitable pour la France qui a besoin du dynamisme des nouvelles générations. De plus, Paris amène beaucoup de devises touristiques. Et, contrairement à la décision d'Anne Hidalgo de faire de l'agriculture urbaine sur les toits de Paris, il vaudrait mieux que ceux-ci soient classés au patrimoine mondial de l'UNESCO</p>
Mail 7870		X			X												<p><u>Mme Sophie BLAMPIN de Saint-Germain-en-Laye, a écrit :</u> LAISSER DES ZONES NON MAITRISEES De mémoire, le schéma directeur IDF précédent avait pour objectif de supprimer toutes les zones de friche, autrement dit d'optimiser l'utilisation de toutes les surfaces. Nous avons besoin de zones non maîtrisées ! D'espaces où perdurent les cabanes, le fouillis de la nature, les traces du passé populaire et rural, des bâtiments</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	entretenus a minima comme autrefois. C'est triste de voir tout l'environnement et toute la vie être rationalisée, aseptisée.
Mail 7871				X													Mme Muriel GRANDYOT de Sainte-Mesme, a écrit : Proposition SDRIF-E Ile de France "Accueillir" les gens du voyage en proposant des emplacements dignes et verdoyants.
Mail 7872						X								X			Mme Sonia BILLOIRE de Aix-les-Bains, a écrit : Remarques de l'Association ARNASSEN (membre de FNE 77 et de FNE GPS) (Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny) Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866
Mail 7873			X														M. Nicolas KUHN de Paris, a écrit : Contre le projet routier de 2x2 voies dans les Yvelines L'environnement est au centre du SDRIF-E, et on peut lire que les objectifs environnementaux sont très présents avec la volonté notamment de réduire les émissions de GES et de consommation énergétique. Mais votre dossier comporte un très grand nombre de projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.
Mail 7874				X	X			X							X		Mme Anne GENISSEL de Choisel, a écrit : Le schéma directeur de la Région Ile France est à revoir Comment peut-on en 2024, alors que les rapports du GIEC établissent le constat affligeant que si nous ne changeons pas radicalement de mode de fonctionnement nous allons droit dans un mur, encore diffuser de telles approches concernant notre façon de considérer le monde vivant et continuer en toute connaissance de cause à répliquer des schémas obsolètes qui induisent la destruction de l'environnement ? Comment peut on adhérer à ces projections de destruction de la vallée de Chevreuse ? Cette planification pour les années à venir est dégradante, au lieu de sanctuariser les milieux naturels et de favoriser la réhabilitation des logements (nous savons qu'il existe des centaines de milliers de logement vacants en IDF), alors nous favorisons encore plus le déclin de Biodiversité et de changement climatique. Si nous poursuivons cette mauvaise trajectoire, alors un jour nous atteindrons un niveau irréversible. Il est par conséquent aberrant de continuer ainsi à déployer des méthodologies obsolètes d'artificialisation des sols qui ignorent les connaissances scientifiques: il faut cesser, et cesser de prétendre bien faire et de s'acheter une bonne conscience avec des mesurètes qui n'ont aucun impact réel pour un objectif lui pourtant bien réel: nous devons préserver la vie pour les générations futures, nos enfants mais pas que, aussi tous les êtres vivants qui sont le fruit de millions d'années d'évolution sur la Terre.
Mail 7875					X							X					Julien LACAZE, président de Sites & Monuments - SPPEF a écrit : Révision du SDRIF - Contribution à l'enquête publique de Sites & Monuments - Pour une renaissance de l'Ouest versaillais, entre patrimoine et écologie. Observation bien réceptionnée au niveau de la contribution 7932
Mail 7876			X			X		X	X					X			Mme Agnès POIRIER de Noisy-le-Sec, a écrit : Continuer à vivre à Noisy le Sec et en Ile de France.... Nous souhaitons que nos quartiers deviennent tout simplement vivables et ce qui doit être mis en place est connu

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de tous : Plus d'espaces verts, désimperméabiliser et planter des arbres partout où c'est possible, repenser la ville pour qu'elle soit plus végétale et moins minérale, accueillante à tous, et d'abord aux enfants et personnes à mobilité réduite, avec des aménagements pour que chacun puisse se déplacer EN SECURITE en vélo et à pied. Des villes tout entière construites autour de la voiture, c'est terminé, ça a été une parenthèse très douloureuse (le nombre de morts de piétons et de cyclistes ne cessent d'augmenter !) et cela doit évoluer...vite afin que des vies soient épargnées ! A quand des limites de vitesse respectées en ville et des pistes cyclables accessibles et non encombrées de voitures ? La pollution a des conséquences majeures pour la santé des habitants : l'Est parisien en a assez d'être noyé par la pollution des voitures sur les autoroutes et le bruit. Des solutions pour réduire le bruit de ce même trafic (routier et aérien) doivent être mises en place. Nous voulons des projets agricoles dans chaque ville. Il faut développer dans la région une agriculture soutenable et bio (qui permet aux agriculteurs de vivre) qui viendrait d'abord fournir les cantines de l'Île de France. Et arrêter d'artificialiser les terres agricoles de l'Île de France, comme à Gonesse. Enfin, nous voulons des bâtiments et des constructions sobres en énergie et une véritable politique en ce sens. Plutôt que de chercher à agrandir encore des centres commerciaux (Rosny 2, Domus !) qui sont d'un autre temps.
Mail 7877																X	<u>M. Elliott MARANDON de Noiseau, a écrit :</u> Oui au SDRIF-E !
Mail 7878			X						X								<u>Nathalie (Anonyme) de Toulouse, a écrit :</u> Non aux projets routiers au XXIème siècle ! Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. Plus de projets artificialisent des centaines d'hectares. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériorent volontairement l'environnement et la santé des habitants.
Mail 7879					X							X		X		X	<u>Nathalie (Anonyme) de Noiseau, a écrit :</u> Approbation du SDRIFE Habitant depuis plus de 29 ans à Noiseau je souhaite pour l'avenir un maintien de la sanctuarisation des terres agricoles et des espaces naturels de la plaine de Noiseau sans urbanisation Je marque ma totale opposition à la destruction irréversible des terres agricoles cultivées de Noiseau pour un projet de prison par l'État
Mail 7880		X				X								X			<u>Mme Estelle TRAHARD de Le Pecq, a écrit :</u> Encore des terres agricoles sacrifiées On a déjà du mal à s'installer ou s'agrandir dans la filière agricole et ce projet va encore sacrifier 28ha de terres agricoles ?! On nous parle d'environnement mais on n'est pas capable de le sauvegarder de l'artificialisation ! Il y a déjà 2 ZA non complètes sur Feucherolles pourquoi en créer une nouvelle ? D'autant que les infrastructures ne sont pas adaptées : c'est déjà le bazar aux heures de pointe pourquoi encore vouloir ajouter du trafic routier sur ces axes déjà saturés ?
Mail 7881				X	X							X					<u>M. Elodie DOS SANTOS de Linas, a écrit :</u> Contestation PLU. Observation identique à la 7867 de M. Georges DOS SANTOS
Mail 7882			X				X							X			<u>Felix (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit :</u> Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires	
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.	
																	réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser.	
	Mail 7883						X							X		X	Nouha SAHNOUN de Magnanville, a écrit : Contre la construction de la prison à Magnanville. Observation identique à la 7868	
	Mail 7884				X							X					M. Mélanie CHARLES DINAM de Montigny-le-Bretonneux, a écrit : Préservation des zones classées naturelles de Saint Quentin en Yvelines J'habite Montigny le Bretonneux depuis 40 ans, ville agréable bordée de nature. C'est cette nature qui fait notre qualité de vie. Ces dernières années, beaucoup de projets ont abouti, certes à des améliorations, mais aussi à une accélération de l'urbanisation et un fort accroissement de la population des communes environnantes. Le maintien des zones naturelles permet un équilibre indispensable lorsque la problématique de réchauffement climatique se fait de plus en plus pressante. Les jardins familiaux, les champs de la base de loisirs de Saint Quentin en Yvelines, les parcs de la haute vallée de la Bièvre sont autant de zones nécessaires à notre qualité de vie, au ralentissement du réchauffement climatique, à la préservation d'espèces sauvages, d'oiseaux, de mammifères, amphibiens... C'est donc une hérésie de vouloir les détruire au profit d'une quelconque économie de marché. A ce titre, je soutiens les points soulevés par AIMES (<i>déposition le 8 mars 2024</i> de 14 pages) et m'oppose aux différents projets visant à déclasser les zones naturelles pour les rendre constructibles.	
	Mail 7885			X	X							X					Alicia (Anonyme) de Linas, a écrit : Contestation. Observation identique aux 7867et 7881	
	Mail 7886		X		X							X						M. le Maire de Sucy-en-Brie, a écrit : avis favorable au sdrif e avis favorable sous réserve La Ville sollicite l'ajout de 3 points d'amélioration qu'elle souhaite voir inscrits dans le projet de SDRIF-E, à savoir le projet de renaturation de Morbras, la poursuite des études ainsi que la clarification des emplacements réservés pour le prolongement du TCSP Altival de Chennevières-sur-Marne à la gare RER A de Sucy-Bonneuil) et le prolongement de la ligne 18 du Grand Paris Express depuis Orly jusqu'à Boissy Saint-Léger
	Mail 7887																	Mme Blandine BOISSAU a écrit : Sauvegarde de la cu
	Mail 7888				X							X						Mme Catherine DINAM de Montigny-le-Bretonneux, a écrit : Préservation des zones naturelles de saint Quentin en Yvelines. Observation identique à la 7884
	Mail 7889		X															Morin (Anonyme) de Faumont, a écrit : Non à l'A104bis A l'heure où il faut réduire notre utilisation de la voiture et privilégier le train, à l'heure où il faut préserver les espaces naturels qui captent du carbone, comment peut-on encore tout détruire pour fabriquer des routes ??
	Mail 7890			X		X	X		X									M. David MAUGER de Antony, a écrit : Antony, point noir écologique, doit rester à vocation économique et ne surtout pas devenir un quartier de 4 500 logements Troisième contribution au nom du collectif Antony Terre Citoyenne dans le cadre de l'enquête publique sur le SDRIF Nous souhaitons faire une observation sur le quartier Antonympole, dans la commune d'Antony. Lorsque la Région a communiqué, le 27 mars 2023 sur le futur SDRIF, Antonympole figurait parmi ses "Projets emblématiques" pour le département des Hauts-de-Seine avec la mention "Sanctuarisation fonciers industriels : port de Gennevilliers, le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	secteur d'Antonyville». Nous demandons le maintien de ce projet. Voici les raisons de cette demande. Avec l'arrivée d'une gare de la ligne 18 du Grand Paris Express, cette zone d'activités diverses (entrepôts, industrie, bureaux) est l'objet d'un projet de requalification sur environ 40 hectares. Pourtant, le secteur Antonyville est identifié, par l'Institut Paris Région et dans le Schéma de Cohérence Territoriale de la métropole, parmi les points noirs écologiques de la région. Le SCOT de la MGP adopté en 2023 identifie en effet Antonyville parmi les secteurs présentant un cumul de nuisances et de pollutions impactant la santé des populations. Transformer Antonyville en un quartier comptant des milliers de nouveaux logements et les équipements publics associés (crèches, établissements scolaire...) ne respecte pas les prescriptions P135 et P136 du SCOT associées à ces secteurs. P135 : Limiter l'exposition aux nuisances (bruit, pollutions, etc.) dans un objectif de protection des populations en : évitant d'implanter des constructions accueillant les populations les plus sensibles (équipements de santé, établissements scolaires, installations sportives de plein air) et favorisant l'isolation des bâtiments existants à proximité des grandes voies et des infrastructures routières ou ferroviaires ; adaptant les usages en fonction des nuisances sonores des zones aéroportuaires, en limitant l'accueil de nouveaux logements dans les secteurs les plus impactés, et en favorisant l'isolation des bâtiments existants ; préservant et développant des zones calmes, préférentiellement végétalisées et de pleine terre ; prenant en compte, la pollution des sols pour définir l'usage des terrains et éviter la pollution des nappes phréatiques. Les secteurs exposés à un cumul de plusieurs types de nuisances font l'objet d'une vigilance particulière. P136 : Dans les opérations d'aménagement le long d'axes de transports bruyants, privilégier les constructions à destination autre que le logement en premier rang, en tenant compte des projets engagés d'apaisement des voiries. Par ailleurs, des dispositifs de réduction du bruit doivent être mis en place le long de ces axes. La carte "Maîtriser les risques et lutter contre les dégradations environnementales" du SCOT indique les zones qui présentent un "cumul des nuisances et pollution" et renvoie vers une autre carte, intitulée "Cumul des nuisances impactant la santé des populations", pour le détail de ces cumuls. On y voit d'après la légende qu'Antonyville cumule pollution de l'air, pollution industrielle et bruit. Pour mieux localiser ce qu'indique le SCOT au sujet d'Antony, on peut superposer cette carte des cumuls avec les limites communales et faire un zoom sur notre territoire. Ce qu'on obtient se trouve en deuxième pièce jointe. Pendant l'été 2021, le Territoire Vallée Sud - Grand Paris et la Ville d'Antony ont saisi la MRAE sur la nécessité, ou pas, de réaliser une évaluation environnementale au sujet de la modification n°6 du PLU d'Antony, qui porte essentiellement sur le projet Antonyville. Dans cette demande, l'EPT et la Ville indiquaient qu'ils estimaient qu'une telle évaluation n'est pas nécessaire. Le territoire avait même devancé la réponse de l'Autorité environnementale en annonçant dans Le Parisien une enquête publique du 21 octobre au 22 novembre 2021. Mais le 2 octobre, la MRAE a rendu une "Décision portant obligation de réaliser une évaluation environnementale". Parmi ses objectifs figurent : - l'analyse des effets du projet de PLU sur l'exposition des usagers actuels et futurs du territoire aux nuisances générées par les trafics routier et ferroviaire ; - l'analyse des effets du projet de PLU sur l'exposition des occupants futurs des secteurs destinés à changer d'usage aux risques sanitaires créés par les sols pollués en présence ; car Antonyville - se situe des terrains concernés par des enjeux de pollution des sols liés à la présence d'anciens sites industriels référencés dans BASIAS, - est traversé par une ligne électrique aérienne à haute tension. J'ajoute que le Rapport d'activité 2021 de la MRAE cite en bas de page, entre autres références, sa décision du 2 octobre au sujet d'Antony, lorsqu'elle fait le constat suivant : "L'autorité environnementale a constaté une trop faible prise en compte des risques pour la santé humaine (pollutions atmosphériques, sonores, des sols) alors même que ceux-ci devraient faire l'objet d'une réflexion visant à les éviter, ou à défaut, à les réduire. C'est ainsi que la MRAE s'est interrogée à plusieurs reprises sur la justification d'évolutions de zonage ou même de créations d'orientations

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	d'aménagement et de programmation (OAP) qui devait conduire à majorer sensiblement l'exposition de populations à des risques ou à des pollutions importantes. Cette pratique renvoie aux maîtres d'ouvrage des projets la justification de choix pris par les collectivités territoriales et fragilise leurs procédures. « La MRAE n'a reçu l'évaluation environnementale qu'en janvier 2023. Son avis fut sévère : "dans l'ensemble, les enjeux liés à la santé sont traités de manière très insuffisante dans le dossier « L'Autorité environnementale a fait dix recommandations, dont deux qui demandent de mener des analyses et de "représenter à l'Autorité environnementale le dossier". Ce que la ville et l'EPT, même s'ils ont alors reporté l'enquête publique, ont ignoré. Pour résumer, l'avis de l'Autorité environnementale remet en cause le manque de justifications et de mesures pour protéger les futurs habitants d'Antony. Par ailleurs, cette modification du PLU d'Antony a connu 3 report de son enquête publique et ne respecte pas son PADD, qui mentionne Antony comme une zone à vocation économique. Nous demandons de revenir à la version 0 du SDRIF et le maintien d'Antony en une zone à vocation économique exclusivement.
Mail 7891				X	X							X					Mme Corinne RODIAN de Linas, a écrit : Contestation PLU. Observation identique aux 7867, 7881 et 7885
Mail 7892						X											M. Franck BARBIER de Aulnoy, a écrit : Remarques de la filière Chanvre basée à Aulnoy 2 documents déposés en apport de connaissance sur la filière et ses besoins. Le premier est celui déposé en Mai 2023 pour apporter notre contribution et envisager la création d'une zone d'agrandissement pour la filière chanvre en Ile de France sur Aulnoy. Le deuxième est le détail de nos remarques au projet de Sdrif consulté sur Internet et à Coulommiers
Mail 7893														X		X	M. Christophe MARANDON de Noiseau, a écrit : Oui au sdrif-e Je suis pour le sdrif-e et pour la protection des terres agricoles entourant la zone France Telecom de Noiseau. Non à la construction sur des terres agricoles. Oui à la protection de notre environnement.
Mail 7894			X														M. Patrick SOISSONS de Andrésy, a écrit : Hiatus entre le projet de schéma directeur IdF et certaines réalisations concrètes Les objectifs affichés par le schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (projet arrêté par le Conseil régional le 12 juillet 2023) sont empreints de bon sens, mais malheureusement certains projets imposés aux habitants des Yvelines font douter de la réelle volonté politique de mettre en œuvre ces objectifs. En effet, le Conseil Général des Yvelines maintient le projet d'une 2x2 voies dans la boucle de Chanteloup le Vignes, pour assurer la liaison RD30-RD190. Ceci n'est en fait qu'une ou "A104Bis", reliant l'A15 à l'A13, projet pourtant retoqué par l'État, manifestement au nom des principes énoncés dans le présent schéma directeur !La seule justification du Conseil Général est une vieille enquête de plus de 10 ans sur la circulation au niveau du pont de Poissy, qui n'est absolument plus d'actualité, les habitudes des usagers ayant changé (covoiturage, télétravail...).Ce projet inutile est extrêmement coûteux (> 200 Meuros).Cet argent doit en priorité être affecté aux vrais besoins, conformément au schéma directeur : adaptation des établissements scolaires, entretien des infrastructures routières existantes, amélioration de l'offre de transports en commun...Cette liaison va apporter des nuisances sonores et de qualité de l'air aux habitants, décupler la saturation routière de toutes les villes adjacentes (quand les GPS entraîneront les automobilistes dans ces villes pour éviter les bouchons de la 184, qui sera de fait aussi saturée), ruiner le patrimoine paysager de lieux peints par les Impressionnistes, détruire des espaces verts, ainsi que nuire à la variété de la faune identifiée dans ces lieux !Tous les inconvénients ci-dessus sont en totale contradiction avec, en particulier, les articles 1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 3.2, 3.3, 4.4, 5.1, 5.2 et 5.3 du présent schéma

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7895						X								X			<p>directeur !Appliquons le schéma directeur, annulons la liaison RD30 - RD190</p> <p>Laurence (Anonyme) de Andelu, a écrit : PASTILLE URBANISATION DEMANDÉE PAR LE PRÉSIDENT DE LA CCGM (78) Habitant en zone rurale, dans la communauté de communes de Gally-Mauldre, je constate avec intérêt et espoir que les orientations de SDRIF-e conduisent à protéger les zones agricoles et naturelles. En plus de l'enjeu écologique évident, cette préservation concourt à soutenir une souveraineté alimentaire dans notre communauté de communes. Je m'étonne alors de découvrir la contribution de notre président de la CCGM, en tant que Personne Publique associée à la procédure, sans avoir soumis au préalable cet avis à consultation au sein de notre intercommunalité, ni à concertation dans les instances mêmes de la CCGM. Cette contribution consiste en la demande d'ajout d'une pastille d'urbanisation de 28 ha sur une zone agricole située au sud de Feucherolles et sur la commune de Davron. La création d'une telle « réserve » va à l'encontre des orientations du SDRIF e, en particulier pour la consommation de terres agricoles. Sur cette surface, dont la carte transmise par la CCGM ne correspond pas à ce qui se trouve actuellement sur le site, se trouve une exploitation arboricole (fruitière) récemment installée. Les jeunes maraîchers, arboriculteurs et agriculteurs éprouvent toutes les difficultés à s'installer sur notre territoire, il en va pourtant de notre autonomie alimentaire. Cette urbanisation de belles terres cultivées et cultivables va à l'encontre des défis à venir comme elle est en contradiction avec la volonté constamment formulée au sein de la CCGM de préserver le caractère rural, paysager et agricole de notre territoire. Le bilan du SCoT de la CCGM en 2021 indiquait noir sur blanc que les zones blanches partiellement consommées sont « suffisantes et adaptées pour les années à venir » et « garantissent le maintien des terres agricoles et naturelles qui contribuent fortement à l'identité du territoire de Gally-Mauldre ». Aujourd'hui, le président de la CCGM réclame une augmentation démesurée du PNC/zones blanches à urbaniser. Pourquoi donc vouloir à présent créer une énième zone d'activité économique à Feucherolles alors que les existants peinent à attirer des professionnels et qu'il existe des sites un peu plus loin, friches industrielle, agricole ou tertiaire, mieux desservis en transports et à réhabiliter (Mareil sur Mauldre, Chavenay ou Maule).C'est pourquoi je demande la non prise en compte de cette demande de création de « pastille » à urbaniser en respect des engagements et des enjeux auxquels la population d'Ile de France doit faire face : non-artificialisation de terres agricole, respect de la biodiversité, développement économique harmonieux sur des zones déjà partiellement artificialisées et présentant un potentiel de réussite certain, participation à la transition climatique, gouvernance avec les habitants (PCAET</p>
Mail 7896				X		X								X		X	<p>Mme Laëtitia DEVRIENDT de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Contribution à l'enquête publique relative au SDRIF-E En tant qu'habitante et conseillère municipale d'Ozoir-la-Ferrière, je souhaite exprimer mon avis dans le cadre de l'enquête publique relative au SDRIF-E. Je soutiens pleinement l'avis déposé par l'Association Renard. Les objectifs de développement durable m'affectent particulièrement, et je souhaite apporter la contribution et les considérations suivantes, centrées plus précisément sur Ozoir-la-Ferrière, afin d'enrichir l'enquête :1. Densification Urbaine :Dans un premier lieu, je confirme par cet avis mon vote en conseil municipal contre le projet du conseil municipal majoritaire d'urbaniser les terres agricoles au sud d'Ozoir-la-Ferrière, projet qui comprend la création de 1 500 logements ainsi qu'une zone industrielle. Ce projet soulève des préoccupations de par son incompatibilité avec les principes mêmes du SDRIF-E. En effet, le schéma directeur vise à réduire l'urbanisation des espaces naturels et agricoles, favorisant plutôt la rénovation et l'optimisation des constructions existantes pour préserver ces espaces précieux. L'approbation de ce projet compromettrait les objectifs environnementaux et la vision de développement durable de la région. La communauté de communes des Portes briardes a demandé un recentrage</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de la polarité sur Ozoir, 15,4 hectares ont été autorisés pour l'urbanisation de ces terres agricoles, ce qui est considéré comme insuffisant pour un projet immobilier cohérent selon le président de la CCPB. Cette approbation est en contradiction avec les principes du SDRIF-E. Dans le cas présent de ce projet, la construction de ces 1 500 logements entraînerait une augmentation nette de l'artificialisation des sols, de près de 50 hectares si l'on se réfère au besoin demandé par le conseil municipal majoritaire d'Ozoir-la-Ferrière. Cela remet en question le respect de l'esprit du SDRIF-E et la conformité avec les objectifs environnementaux de la région.2. Accès aux Soins : L'amélioration de l'accès aux soins médicaux est cruciale. Je suggère la mise en place de mesures incitatives pour attirer et retenir les professionnels de santé dans notre commune, ainsi que la construction ou l'amélioration d'établissements de santé pour répondre à la demande croissante.3. Infrastructures Éducatives : La création d'un nouveau lycée au sein même de notre commune devrait être envisagée pour accompagner la croissance démographique et garantir un accès à l'éducation de qualité pour tous les jeunes.4. Projets de Réaménagement : Je propose que la municipalité étudie la possibilité de réaménager la zone industrielle sous-utilisée pour y créer des espaces verts, des parcs pour enfants, des lieux de loisirs pour adolescents, et des parkings pour les usagers de la gare, contribuant ainsi à une meilleure qualité de vie pour les habitants. Je suis convaincue que ces propositions s'alignent avec les principes du SDRIF-E et contribueront à un développement harmonieux et durable de notre commune. Je vous remercie de prendre en considération cet avis et reste à votre disposition pour toute information complémentaire.
Mail 7897				X							X						<u>Mme Marie-Hélène CAILLETTE de Paris, a écrit :</u> Informations et son territoire La densité de l'idf est la plus importante de France Nous voulons que soit pris en compte les arbres lors de projets immobiliers et qu'ils ne soient acceptés qu'avec une acceptation de la nature qui se trouve sur le lieu. Accepter de revoir l'implantation des immeubles pour préserver des arbres, pouvoir constituer un espace libre pour conserver une trame verte, pouvoir sanctionner les promoteurs qui se permettent, parfois, de poursuivre leurs actions en tout illégalité sans craindre des poursuites. Que la loi soit appliquée pour les mairies aussi bien que pour les habitants
Mail 7898							X							X		X	<u>Hichem HADDAD de Magnanville, a écrit :</u> Contre la construction de la prison à Magnanville. Observation identique aux7868 et 7883
Mail 7899				X	X							X					<u>M. Philippe DOS SANTOS de Linas, a écrit :</u> Observations concernant le Quartier des Amaryllis à LINAS. Observation identique aux 7867, 7881, 7885 et 7891
Mail 7900						X											<u>M. Francine LESOIN de Feucherolles, a écrit :</u> Urbanisation 28 ha Feucherolles Sud Nous sommes contre ce projet d'urbanisation de ces 28 ha sur la commune de Feucherolles. Nous souhaitons rester au calme, sans augmentation de véhicules en tout genre et sans bruit nuisible pour notre village. Nous avons la zone d'activités de Plaisir et cela suffit amplement. Une zone d'activités vient juste d'être terminée sur Feucherolles Nord. Restons au calme sur Feucherolles !
Mail 7901					X			X									<u>Mme Isabelle COTTINET de Taverny, a écrit :</u> Contre ce sdrife qui ne protège pas assez 'habite dans une ville, Taverny, où nous subissons le choix des élus de détruire les espaces naturels. Je suis déçue de voir que ce SDRIFE n'empêchera pas cela. La pastille située à Taverny m'inquiète : on ne peut plus prévoir ce type d'opération car il ne nous reste déjà plus beaucoup d'espaces verts en milieu urbain. Les choix des seulement 20% de diminution par décennie, au lieu des 50% dans toutes les autres régions me choque donc profondément.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7902			X		X	X											Contrairement à ce qui est annoncé, ce Sdrife ne protège ni la nature, ni notre santé <u>Michel (Anonyme) de Juvisy-sur-Orge, a écrit :</u> A propos du secteur Vigneux-Athis Quel que soit le bien fondé des intentions d'un plan d'aménagement, restent des contradictions et donc des...sacrifices. Développement des circulations (ici fluviale et routière), développement économique (aménagements portuaires, industrialisation), sauvegarde des milieux naturels (biodiversité) se heurtent visiblement dans notre secteur. Le pont d'Athis, le réaménagement rive droite, comportent de sérieuses atteintes à des zones naturelles existantes et au bien-être de certaines zones habitées
Mail 7903														X		X	<u>M. Philco COLLIN de Noisy-le-Grand, a écrit :</u> Implantation d'une prison sur la commune de Noisneau Je souhaitais exprimer ma désapprobation à la réalisation d'une prison sur la commune de Noisneau. Il me paraît aberrant d'avoir imaginé qu'une terre agricole soit le meilleur choix. En dehors , et c'est déjà une raison rédhitoire , de priver un cultivateur de son outil de travail , je m'insurge contre l'idée de mettre des détenus en pleine steppe , loin de toutes possibilité de transport publique régulier pour l'accès des familles .Prévoyez-vous un grand parking en plus pour les visiteurs en véhicules de luxe pour ceux qui seront pour quelque temps, encore à l'extérieur ?...Un service de bus va-t-il être financé par les instances pénitentiaire pour le personnel ? depuis les gares de Suçy en Brie , Champigny , Pontault Combault ? Je dois dire que passer aux extrêmes semble être un exercice familier puisqu' une prison avait été proposé a Noisy le grand à proximité du RER et du centre commercial Arcades pour les emplettes des permissions de sortie. Je vous invite à reconsidérer ce mauvais choix qui pénalise non seulement les habitants de Noisneau, les cultivateurs qui sont déjà bien assez mis à mal par les événements climatiques entre autre , et conserver un espace libre pour toutes le habitants des bois (biches /sangliers) qui viennent régulièrement dans cet espace libre et non habité pour jouir d'un oasis sans prédateurs, et accessoirement mais d'importance, priver d'espace de survol les modélistes jeunes et plus anciens qui pratiquent leur sport à proximité . Aux ministères concernés, attaquez-vous à la cause (la délinquance) plutôt qu'au symptôme (l'enfermement) .
Mail 7904			X						X						X		<u>Mme Delphine SÉNARD de Deuil-la-Barre, a écrit :</u> Opposition au projet du BIP Je demande le retrait du BIP du SDRIF-E pour les raisons suivantes : Ce serait une grave erreur au niveau de l'écologie. Tous les indicateurs sont aujourd'hui au rouge en termes de réchauffement climatique, on ne peut plus dire « on ne savait pas » ou « ce n'est pas prouvé », on ne peut plus détruire des espaces naturels pour construire des routes. Construire des routes ne contribue qu'à encourager la circulation, le nombre de voiture, là aussi des recherches le prouvent. L'augmentation de cette circulation, sur le Bip comme partout autour dans le secteur, engendrerait inévitablement une augmentation considérable de la pollution, au niveau de l'air bien évidemment, mais aussi sonore, visuelle, énergétique...L'augmentation de cette pollution multifactorielle aurait des conséquences graves pour la santé physique et mentale de tout le bassin de population concerné et plus particulièrement les très nombreux enfants qui passeraient alors leur vie et leur scolarité entière à proximité d'une 2X2 voies. On peut facilement imaginer l'impact néfaste qui au-delà de la santé affecterait aussi considérablement leur capacité d'apprentissage et au-delà encore leur avenir professionnel et personnel. On peut dire avec certitude que le BIP, s'il est construit, va détruire l'avenir d'un grand nombre de personnes pour permettre le profit de quelques-uns. C'est pour moi humainement intolérable. Parlons aussi de l'inéluctable destruction de la qualité de vie dans les espaces alentours. Sur le tronçon est, c'est une véritable double peine pour les habitants qui souffrent déjà d'une urbanisation délétère ainsi que de difficultés sociales et financières importantes. Jusque-là préservés, la partie

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	ouest avec son climat périurbain très protégé serait éventrée et deviendrait, avec ces pollutions supplémentaires, une zone urbaine difficile à vivre comme tant d'autres. Pour les deux tronçons il est indispensable de pouvoir conserver le peu d'espaces verts qui existent encore. Il ne faut pas oublier que les zones concernées sont déjà terriblement impactées par le trafic aérien engendrant les problématiques que l'on sait déjà. De façon plus personnelle, le BIP passerait très concrètement au fond de mon jardin. Imaginez votre maison, votre lieu de vie, là ou grandissent vos enfants, là ou vous passez vos we, vos temps de ressourcements... à 10 mètres d'une 2x2 voies. Cela vous semble-t-il une chose envisageable ? Alors, je pourrai déménager me direz-vous, mais quel être humain serait partant pour racheter cette maison ? Le voudriez-vous vous ? Et à quel prix ? Que me restera-t-il pour racheter autre chose après ? Ce projet est indigne et il faut absolument l'abandonner
Mail 7905						X								X			Anne DE FONTENILLES, a écrit : Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872
Mail 7906					X				X						X		Catherine (Anonyme) de Rennes, a écrit : Opposition a ce projet de la SDRIF Plus on parle d'écologie et moins on respecte la nature, on continue à bétonner, à raser des arbres en prévention sous le prétexte que les chêne, hêtres... ne supporteront pas le réchauffement climatique alors que la nature s'adaptera mieux que les humains dans leur voiture climatisée. On a besoin de nature et de garder cette région épargnée de la pollution générée par les afflux de populations et son cortège de voitures que cela engendrerait. Préserver la nature et la biodiversité plutôt que l'aménagement et l'artificialisation des terres
Mail 7907		X	X		X	X		X	X			X		X			Charlotte (Anonyme) de Pouldreuzic, a écrit : Contribution Je suis d'accord avec ce que les Naturalistes des Terres ont écrit : « Naturalistes comme observateurs de la faune et de la flore, comme témoins du silence qui nous entoure, qui s'étend et qui trouve sa cause dans notre manière d'occuper l'espace et dans notre rapport au vivant : humains et non humains. <ul style="list-style-type: none"> • Naturalistes aussi comme défenseurs du vivant non-humain, pour porter haut la voix de ceux qui nous entourent, dans la forêt, dans les champs ou dans les villes, et dont l'existence peine à être reconnue et acceptée. • Nous foulons le même sol artificialisé que les renards. Nous souffrons du même air pollué que les lichens. • Nous nous empoisonnons avec les mêmes pesticides que les coquelicots. Nous sommes vivants parmi les vivants. • Nous pensons que la révision du Schéma Directeur Régional d'Île-de-France (S.D.R.I.F.) est l'occasion de proposer un projet concret et pertinent vers une vraie prise en compte de tous les vivants – habitants du territoire. La Loi Climat et Energie d'août 2021, qui fixe la trajectoire vers le Zéro Artificialisation Nette (Z.A.N.) pour 2050, trajectoire qui doit être inscrite dans les Schémas Directeurs Régionaux, a du même coup instauré une exception francilienne : le territoire le plus urbanisé et le plus dense de France pouvait définir sa propre trajectoire, adaptée à son contexte. Comme une sonnette d'alarme : l'Île-de-France doit aller vers la sobriété - plus rapidement que les autres régions - et tendre vers un nouvel équilibre au niveau national.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>Comme une reconnaissance que nous avons été trop loin dans l'exploitation et la destruction de notre territoire. Une opportunité s'offre à nous de changer de trajectoire... de proposer un nouveau modèle, plus résilient et plus respectueux du vivant, qui pourrait alors être diffusé dans les autres régions.</p> <p>Car le modèle que nous suivons actuellement n'est pas soutenable. L'habitabilité du territoire, dans un futur proche, n'est plus assurée. Car c'est bien de cela qu'il s'agit : pouvoir encore vivre en Île-de-France en 2040.</p> <p>De toute évidence, ce droit à la survie et à la vie digne en Île-de-France est légitime pour tous les vivants, humains et non-humains. Les ajustements se font au regard de réflexions sincères sur les besoins de chacun</p> <p>Cela signifie pouvoir se loger et se nourrir sur ce territoire tout en pouvant respirer et consommer l'eau puisée dans nos nappes sans tomber malade, mais aussi produire notre alimentation localement, survivre aux vagues de chaleurs et aux inondations.</p> <p>Cela ne peut se faire qu'avec le vivant non-humain, qui active les dynamiques assurant les fonctions écologiques essentielles à l'équilibre des écosystèmes : production d'oxygène, fertilité des sols, filtration de l'eau, régulation des températures, pollinisation et dispersion des graines... La faune, la flore, les champignons et les micro-organismes, dont de très nombreuses populations chutent, sont peu à peu chassés de notre territoire et n'y accomplissent plus, de fait, ces fonctions vitales.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour se rapprocher d'un nouvel équilibre, le S.D.R.I.F. doit : <ul style="list-style-type: none"> • Préserver coûte que coûte le peu d'espaces naturels encore existants : des fonds de vallées aux massifs forestiers, en passant par les zones humides et les côteaux calcaires, depuis l'agglomération parisienne jusqu'à l'espace rural. <p>Ces espaces sont les réservoirs de biodiversité. Ils sont indispensables à la survie et à la résilience des espèces de faune et de flore, mais aussi de champignons et de micro-organismes. Ce sont les derniers espaces où ils s'épanouissent et à partir desquels ils peuvent se disperser sur le reste du territoire.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lutter contre l'artificialisation des sols et imposer la renaturation dans les villes et les milieux agricoles. <p>Un rapport sain au vivant, qui s'ajuste aux intérêts de tous – humains et non humains - ne pourra passer que par son retour là où il a été exclu. La désimperméabilisation et la végétalisation sont essentielles dans l'agglomération, tout comme le partage mieux ajusté des habitats dans les espaces agricoles grâce à des usages plus respectueux de la végétation, du sol, des milieux aquatiques...</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conserver et restaurer les éléments naturels dans les zones agricoles comme dans les milieux urbains. <p>Chaque friche, chaque arbre, chaque mare compte. Ils constituent des corridors écologiques et assurent la possibilité, pour la faune et la flore, la fonge et les micro-organismes, si essentiels à l'équilibre du vivant et aux fonctions écologiques, de se déplacer d'un réservoir de biodiversité à l'autre, que ce soit au sein des espaces naturels, agricoles ou urbains. Il s'agit aussi de réapprendre à vivre ensemble.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Empêcher toute nouvelle fragmentation des continuités écologiques et résorber les obstacles infranchissables. <p>Les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques d'Île-de-France sont déjà morcelés. Le vivant humain et non humain peine à franchir les multiples infrastructures de transports : autoroutes, voies ferrées, canaux... Il est urgent d'interdire toute nouvelle fragmentation et de rétablir les possibilités de franchissement.</p> <p>Mais la région persiste à justifier l'exploitation et la destruction du vivant par la sanctuarisation de quelques espaces naturels résiduels et par la "compensation" de ce qui est détruit. La trajectoire qu'elle nous propose,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>pour les 15 années qui arrivent, aussi décisives soient-elles pour l'habitabilité de notre territoire, nous entraîne toujours plus vers la destruction systématique du vivant : inhibant leurs fonctionnalités, repoussant à 2050 l'idée d'une éventuelle compensation, balayant l'idée que la destruction d'un habitat et des organismes qui l'habitent est définitive et irréversible.</p> <p>Le discours de la Région est vide de sens. Il est bourré de contradiction et il n'a aucune considération pour la santé, la sécurité et le bien-être des habitants du territoire, humains et non-humains.</p> <p>Car il semble que la Région n'a pas compris les liens entre la préservation du vivant, la restauration de rapports équilibrés entre nous et tous les autres habitants du territoire, et l'habitabilité du territoire. Le S.D.R.I.F. donne la priorité à la croissance économique et au développement territorial : ces objectifs sont ambitieux ; Les moyens sont détaillés. Les règles sont précises et imposées. Le reste n'est que fausses promesses et vœux pieux.</p> <p>Contre toute attente et malgré les annonces, aucune règle prescriptive ni aucun objectif chiffré ne sont indiqués pour la préservation de la biodiversité. Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les arbres existants en ville, qui pourtant sont notre meilleur atout pour lutter contre les îlots de chaleur et accueillent la biodiversité urbaine, ne sont même pas évoqués dans ce projet et donc non protégés. • Les zones inondables ne font pas l'objet d'objectifs plus forts concernant la désimperméabilisation et la renaturation, permettant la reconstitution des zones humides, si essentielles pour limiter le risque d'inondation, filtrer l'eau, stocker le carbone... • La végétalisation en pleine-terre n'est pas obligatoire, la renaturation n'est que proposée : elle ne pourra être mise en œuvre qu'au bon vouloir des élus. <p>Les dérogations sont systématiques afin de permettre la réalisation de projets d'intérêt supra-communal, dont des grands projets inutiles, loin des intérêts des habitants du territoire.</p> <p>Par exemple, la continuité des cours d'eau et de leurs berges pourra être rompue par l'aménagement d'un port logistique à vocation européenne. Les plateaux agricoles et forestiers pourront être fragmentés par des nouvelles autoroutes ou lignes de métro surdimensionnées, la réindustrialisation nécessite de détruire 790 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers et la transition écologique (énergies renouvelables, économie circulaire...) plus de 1300 ha...</p> <p>Finalement, le projet de S.D.R.I.F. ne cherche qu'à prolonger jusqu'en 2040 une manière d'habiter et d'être au monde à bout de souffle, qui épuise le territoire et maltraite le vivant.</p> <p>Réfléchissons. Est-ce vraiment ce dont nous avons besoin ? et envie ?</p> <p>Avons-nous plus besoin de nouvelles lignes de métros ou de préserver les terres agricoles garantissant la sécurité alimentaire ?</p> <p>Choisissons-nous de nouvelles installations logistiques ou la conservation de zones perméables au bord des cours d'eau pour limiter le risque d'inondations ?</p> <p>Préférons-nous une nouvelle autoroute ou le maintien des continuités écologiques assurant la résilience, voire la survie, du vivant ?</p> <p>Quel sens donner à la densification des villes aux dépens des éléments naturels (arbres...) si le phénomène d'îlot de chaleur les rend inhabitables ?</p> <p>Nous ne sommes pas obligés d'accueillir toujours plus de nouveaux habitants, toujours plus d'activités économiques ou de flux de marchandises. Ces choix sont portés par la Région.</p> <p>Nous pouvons poser des bases solides vers un territoire véritablement plus sobre, plus solidaire et plus</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>résilient, un territoire où la coopération entre les vivants qui y habitent, humains et non-humains, permettra d'assurer leur sécurité face aux risques (inondations, chaleur...), leur santé et leur bien-être.</p> <p>Enfin, nous partageons dans cet avis une vision d'un futur désirable, loin de ce que nous propose la région, mais tout aussi atteignable sous réserve de décisions fortes et engageantes de la part de nos élus régionaux. Des décisions qui n'iront pas dans le sens du développement économique et de l'attractivité internationale du territoire, mais vers la sécurité, la santé et le bien-être du vivant, humains et non humains, habitants de ce territoire.</p>
Mail 7908		X	X		X	X							X				<p>M. Michel RIOUSSET de Joinville-le-Pont, a écrit : Observations et propositions de l'ASEP (Association pour la Sauvegarde de l'environnement de Polangis et du</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>quai de la Marne) à Joinville-le-Pont L'ASEP existe maintenant depuis plus de 44 ans. C'est une association apolitique qui défend les intérêts des riverains des quartiers de Polangis et du Quai de la Marne à Joinville-le-Pont (9434). Nous rappelons nos objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La préservation du caractère résidentiel ; ✓ La conservation de la vocation d'habitations basses avec jardin ; ✓ La protection des espaces verts ; ✓ La sauvegarde contre toute dérogation et extension de droit d'origine privée ou collective ; ✓ Ainsi que le développement harmonieux de la qualité de la vie. <p>Étant adhérents à France Nature Environnement, nous souscrivons à leurs remarques sur le SDRIF-E, en insistant plus particulièrement sur le point suivant :</p> <p>« La recherche d'attractivité et de développement économique de la Région Île-de-France est envisagée sans prendre en compte l'urgence écologique et climatique ».</p> <p>Nos propres remarques sur le texte du Plan d'Aménagement Régional :</p> <p>1.1 page 34 : « Protéger les espaces de nature en ville existants. En priorité, le SDRIF-E protège le patrimoine naturel existant en ville. De façon générale, les espaces ouverts urbains (parcs, jardins, grands cœurs d'îlots verts, friches* naturelles, cimetières végétalisés, etc.) devront ainsi au maximum être préservés dans les opérations de renouvellement urbain*, en particulier dans les zones les plus denses, en favorisant par exemple la surélévation avec des formes urbaines* adaptées au contexte (voir Chapitre 3). De même, les arbres plantés en pleine terre*, les bandes enherbées ou encore les jardinières de pleine terre devront être préservés. Les arbres remarquables, tels qu'identifiés par une association mandatée par la Région en 2019, ainsi que les arbres centenaires, font l'objet d'une vigilance accrue pour mieux les intégrer dans les projets d'aménagement »</p> <p>Nous souscrivons totalement à cet aspect de préservation des espaces de nature en ville existants. Par contre nous sommes opposés à ce que soit favorisée une surélévation avec des formes urbaines adaptées au contexte, ce qui créerait une surdensification dans nos quartiers majoritairement pavillonnaires, engendrant ainsi une perte de luminosité dans les logements et une perte d'intimité dans les jardins.</p> <p>1.2 pages 36 et 37 : adapter l'aménagement dans les zones inondables.</p> <p>« Face à cet enjeu majeur pour les Franciliens, mais aussi pour le pays tout entier, la Région entend tirer les enseignements des graves incidences des crues de 2016 et 2018 et préparer le territoire francilien à une crue majeure »</p> <p>Il faut traiter d'urgence les « dents creuses qui existent au niveau du mur anti-inondations dans notre secteur de la Marne entre Nogent-Marne et Joinville-le-Pont. Lors de la dernière crue de 2018, l'île de Beauté à Nogent-sur-Marne a été entièrement inondée et évacuée. Il y a rupture du mur anti-inondations entre le port de Nogent et le siège de la fédération d'Aviron, soit sur toute la longueur de l'île de Beauté. Dans ce prolongement et juste en aval, côté Joinville-le-Pont, le long du Quai de la Marne nous avons un mur anti-inondations très efficace ... mais la crue peut venir de Nogent par l'arrière de ce mur et inonder toute la partie Joinville-le-Pont jusqu'au pont de Joinville !</p> <p>Nous demandons que l'île de Beauté soit rapidement renforcée par un mur anti-inondations afin que les riverains des deux communes soient protégés.</p>

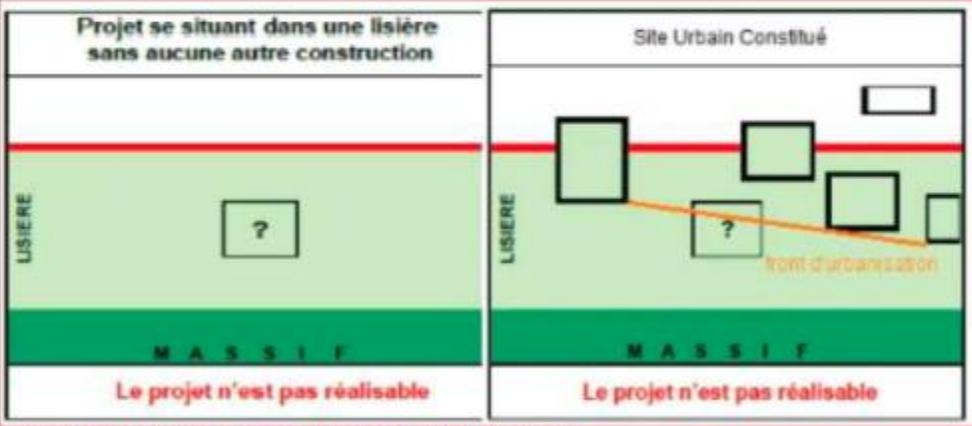
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>1.2 pages 40 : Rafraîchir les villes grâce aux solutions fondées sur la nature</p> <p>Nous demandons à ce que les élagages d'arbres d'alignement ne se fassent plus de façon aussi régulière afin de préserver le maximum d'ombre dans les rues ; cela n'empêchant pas pour autant l'entretien de ceux-ci (coupe branches mortes, ajustements pouvant gêner la circulation, entretien pied des arbres, etc...)</p> <p>3.1 Page 75 Mobiliser et Rénover le parc existant, conditions sine qua non de l'amélioration des conditions de vie des franciliens »</p> <p>Il est important de préserver l'histoire architecturale des zones de réhabilitation et donc préciser qu'il est important d'intégrer dans le texte « dans le bon respect de la charte architecturale du lieu concerné »</p> <p>3.2 pages 79 et 80 : Adapter le développement urbain aux spécificités locales.</p> <p>Les deux illustrations de la page 79 correspondent exactement à ce que nous ne voulons pas pour les quartiers que nous défendons : un quartier entièrement pavillonnaire transformé en un quartier mixte surdensifié avec notamment des immeubles collectifs et des bureaux remplaçant une partie des pavillons. Nous refusons catégoriquement cette surdensification qui, de plus, supprimerait de nombreux jardins arborés.</p> <p>Page 80 la notion de « densification* à la parcelle, par division ou par démolition-reconstruction » représente une évolution que nous refusons à Joinville-le-Pont.</p> <p>Page 88 : « Un environnement sain pour tous : réduire les nuisances et l'exposition aux pollutions »</p> <p>La pollution atmosphérique et le niveau de nuisances sonores sont particulièrement importants pour nos deux quartiers traversés par les autoroutes A4/A86 en tronc commun. L'ASEP se bat depuis maintenant près de 50 ans afin que soient posés des écrans anti-bruit efficaces, occultants et absorbants. Jusqu'à présent, ni l'Etat, ni la Région Ile-de-France n'ont pris en considération notre demande, alors que tout autour de nous les communes de Nogent-sur-Marne, Saint-Maurice et Maisons-Alfort, riveraines de ces mêmes autoroutes, ont obtenu ces écrans. Sur votre plan page 90, nous sommes classés en niveau sonore de 65 à 70 dB (A).</p> <p>Nous demandons la mise en place urgente d'écrans anti-bruit le long de ces autoroutes A4/A86 dans toute la traversée de Joinville-le-Pont</p> <p>Pages 91-92-95 : « ACCOMPAGNER LA PRÉSERVATION ET LA TRANSFORMATION DES PAYSAGES ET DES PATRIMOINES URBAINS ET RURAUX »</p> <p>Il faut intégrer l'obligation de préservation du patrimoine représenté par les arbres remarquables et les alignements d'arbres à protéger. Et de faire un inventaire précis qui puisse servir de critère nécessaire à l'octroi des Permis de construire ou de réaménagement de site.</p> <p>Nous demandons à ce que soit mis en place systématiquement un suivi de Barème des arbres (valorisation de ceux-ci afin que les prestataires fassent plus attention lors des travaux publics et indemnisent si casse), ainsi que soient systématiquement mis en application le bon respect des articles 671,672 et 673 du code civil, des articles 151-19 et 151-23 du code de l'urbanisme, les articles L350-3 du code de l'environnement, et les articles L621-30 et 651-31 du code du Patrimoine, ce afin de préserver au maximum le capital biodiversité de nos arbres.</p> <p>Rappeler qu'il faut planter non pas seulement plus, mais aussi planter mieux.</p> <p>Article 4.4 ADAPTER LA LOGISTIQUE AUX ENJEUX ÉCONOMIQUES, DE SOBRIÉTÉ FONCIÈRE ET DE</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>DÉCARBONATION Page 124/125 « FAVORISER LA DÉCARBONATION DES FLUX DE MARCHANDISES »</p> <p>Nous demandons à ce que l'accès des super poids lourds sur l'île de France soit interdit, contradictoire avec la volonté forte de décarboner. Nombreux camions viennent par ailleurs de l'étranger et ne respectent absolument ces principes. Un renforcement des contrôles de ces camions apparaît comme urgent.</p>
Mail 7909			X		X	X						X					<p><u>Mme Aurora MEDINA de Bonneuil sur Marne, a écrit :</u> Contribution Ville de BONNEUIL SUR MARNE Enquête publique La zone portuaire de Bonneuil, mais également des surfaces la jouxtant sont prise en compte dans le cadre SDRIDF E 2040. Pour la municipalité, le port de Bonneuil port est un véritable enjeu. Il est situé à proximité de la plateforme multimodale de Valenton, du centre de triage ferroviaire de Villeneuve-Saint-Georges nœud ferroviaire qui relie Paris, Lyon, Marseille et Le Havre, mais également à proximité de l'aéroport d'Orly et du marché d'intérêt national de Rungis. il constitue un atout économique majeur pour le bassin d'emploi, le territoire, et au-delà. Il a la capacité à jouer un rôle national en termes de transport multimodal et il s'intègre dans une stratégie métropolitaine de logistique du dernier Km qui ne demandent qu'à se développer. Il convient donc d'en tenir compte dans le projet d'aménagement régional. Ce potentiel va être conforté par l'achèvement des travaux de prolongation de la RN 406 qui permettra un accès direct au port et ainsi participera à son désenclavement. C'est un atout qui doit permettre une augmentation du trafic du fret marchandise via le fluvial, le ferroviaire, le routier et cela va nécessite des aménagements en terme de raccords, de circulation, de stationnement, d'aires de stockages, d'entrepôts nécessaires au développement du transport multimodal et de la logistique. <u>1 C'est pour cette raison qu'il n'est pas souhaitable que le foncier au droit de cette réalisation (prolongation de la RN 406) soit classé en zone « armature verte sanctuarisée ».</u> Par ailleurs il est également nécessaire de : <u>2 clarifier la classification de darses apparaissant dans le projet de SDRIDF comme étant des cours d'eau naturels cette appellation pourrait limiter leur usage en terme d'activités portuaires et logistiques.</u> Enfin, il convient de : <u>3 relocaliser précisément le « Bec de canard » qui constitue une véritable richesse de la biodiversité en zone humide elle concentre une véritable attention de la part d'Haropa et de la ville de Bonneuil. Cette zone naturelle à protéger se situe précisément route de Brétigny dans la zone portuaire de Bonneuil et sur le territoire de la commune de Sucy.</u> Pour conclure : il serait incompréhensible que le futur schéma directeur d'île de France compromette un projet de développement et d'aménagement du port de Bonneuil. Un projet utile du point de vue écologique et pour la réduction des gaz à effet de serre. Un projet d'intérêt général qui a reçu le soutien de nombreux responsables politiques, notamment de Monsieur Edouard Philippe alors Premier Ministre, de M. Jean-Baptiste Djebbari ministre délégué aux transports, M. Jean Castex Premier Ministre et de Mme Barbara Pompili ministre de la transition écologique mais aussi de l'actuel Président du territoire M. Laurent Cathala, de celui du Président du conseil départemental du Val de Marne M. Olivier Capitanio et de la Présidente de Région Mme Valérie Pécresse.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7910						X								X			M. Rémi BOISSAU de Clermont-Ferrand, a écrit : Terres de Servigny Apprenant ce jour la menace qui plane sur les terres agricoles situées à Servigny, nous nous permettons par ce message d'exprimer notre étonnement et notre colère quant au devenir de ces terres . Ne devant être ni transformées ni bitumées, elles doivent restées dans le domaine agricole. C'est une nécessité absolue !
Mail 7911	X		X			X		X									M. Sandra LARIBE-CAGET de Montgeron, a écrit : Remarques et positions sur les orientations du SDRIF-E touchant le territoire englobant le Val d'Yerres Val de Seine Remarques générales : •Parmi les documents opposables du SDRIF-E, figurent 3 cartes, dont la lecture est souvent difficile ; elles comportent parfois des informations très sommaires qui ne permettent pas de juger correctement la nature des projets. Quels sont les critères qui ont fait que telle ville soit déclarée comme polarité dans le SDRIF-E, en particulier dans le cas de Montgeron, et telle autre non ? •Le SDRIF-E ferait sortir l'Île-de-France de l'objectif légal de « Zéro artificialisation nette » en 2050. Pourtant l'évolution critique des écosystèmes et du climat devrait conduire à un objectif plus ambitieux que le ZAN et non pas tenter de l'affaiblir. 1) Projet de Port HAROPA à Vigneux sur Seine : Le projet évoqué dans le SDRIF-E, comporte une plateforme multimodale (avec port fluvial), dont il est difficile de mesurer l'ampleur, et l'implantation d'une usine de production d'hydrogène par électrolyse qui semble destinée principalement à alimenter des péniches pour le transport fluvial. Il occuperait un espace de l'ordre de 50 ha, dans une zone en bord de Seine occupée actuellement par des terres agricoles, des zones de broussailles, de roselières, de petits bois et de chemins de terre. Il semble pertinent dans le SDRIF-E de développer le trafic fluvial pour le transport de marchandises, toutefois la construction d'un port et d'une usine d'hydrogène à cet emplacement détruirait des espaces naturels et engendrerait des nuisances sur la santé des habitants des communes riveraines et avoisinantes. Cet emplacement entre donc en contradiction avec les OR 12 et 16 de préservation des terres agricoles, encore présentes dans cette zone, OR 22 de préservation des berges. Il est indispensable que la Saussaie des Gobelins soit un espace naturel sanctuarisé. De plus, ce projet augmenterait le trafic de camions et les nuisances en contradiction avec les OR 70, OR 136 et 137. Dans le cadre de la loi ZAN, ne peut-on envisager l'emplacement de ce port sur une zone déjà artificialisée ?) Franchissement routier : Un franchissement routier entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine, est signalé par un unique symbole sur l'une des cartes. Il s'agirait à priori d'un ouvrage très imposant (très long et haut), et dont la jonction avec le réseau routier existant au niveau de Montgeron et Vigneux suscite des inquiétudes. Un tel ouvrage montre indiscutablement une logique de priorité à la route. Un projet de franchissement routier privilégiant la mobilité automobile individuelle est en contradiction avec les enjeux environnementaux de demain où un transport public de qualité et une mobilité active doivent être encouragés avant toute chose. Son infrastructure aurait aussi un impact désastreux sur les communes traversées et avoisinantes. Il risque de créer un surcroît de trafic dans une zone déjà saturée, notamment le pont de Villeneuve-Saint-Georges empirant la situation existante plutôt que de l'alléger dans un secteur continuellement au bord de l'asphyxie. De plus, il est difficile de ne pas lier ce projet de franchissement avec le projet du port HAROPA à Vigneux sur Seine. Ce dernier augmenterait inévitablement le trafic de camions engendrant des nuisances inacceptables, et en contradiction avec les OR 70, OR 136 et 137."Un pont plus modeste, qui relierait directement les deux rives de Vigneux sur Seine et Athis-Mons, dédié prioritairement au transport public et aux mobilités actives, conformément aux OR 140, 141 et 142.répondrait donc à un besoin réel de franchir plus facilement la Seine entre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Juvisy et Villeneuve Saint Georges, et contribuerait indirectement à fluidifier la part incompressible du trafic routier.3) Extension de la ligne 18 du métro. L'extension de la ligne 18 depuis Orly jusqu'à Montgeron, est signalée par une ligne en pointillé sur l'une des cartes, sans plus de détails. Le désenclavement d'une partie de notre territoire par le développement d'infrastructures de transport en commun est une bonne chose. La prolongation de la ligne de métro 18 semble ainsi aller dans le bon sens. Néanmoins, à ce jour l'information du SDRIF-E sur l'extension de la ligne 18 est bien trop sommaire pour pouvoir émettre un jugement sérieux dans le cadre de cette consultation et il sera important de relancer une consultation au moment de sa mise en œuvre (tracé, choix techniques, modalités de franchissement de la Seine, etc.)4) Piste cyclable à travers la forêt de Sénart et la Pelouse de Montgeron. Dans le cadre du projet vélo Île-de-France (VIF), un principe de liaison cyclable entre Melun et Villeneuve-Saint-Georges qui relierait la piste existante V7 allant jusqu'à Paris, est représenté sur les cartes par une ligne pointillée qui traverse la forêt de Sénart ainsi que la dénommée Pelouse de Montgeron, belle allée arborée dont jouissent les Montgeronnais au quotidien comme promenade mais aussi comme un parc dans lequel ils savent qu'ils peuvent, à tout âge, évoluer librement en toute tranquillité et sécurité. Le développement de la mobilité douce est indispensable et il est nécessaire d'aménager des axes structurants. Cependant, il est important de s'assurer que cet axe n'entraîne pas d'artificialisation ni de destruction du patrimoine. Il est difficilement envisageable qu'une piste cyclable capacitaire traverse la forêt de Sénart : est-il question d'aménager davantage ces pistes en bitumant les sols ou en apportant des éclairages par ex ? Cela occasionnerait des nuisances à la faune et la flore de la forêt et serait totalement contraire à L'OR 17 (préservation des forêts). Concernant la Pelouse de Montgeron, la Région a déjà mis en ligne une carte qui transforme les deux chemins latéraux de la Pelouse en pistes cyclables, c'est à dire en « chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclo mobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés », totalement incompatibles avec la priorité des piétons. C'est bien autre chose que la traversée occasionnelle de la Pelouse par les cyclistes qui existe aujourd'hui et n'est nullement à remettre en cause mais irait en totale contradiction avec le statut patrimonial et le caractère familial de la Pelouse, utilisée par les Montgeronnais comme une voie piétonne en centre-ville. Il est indispensable qu'un tracé alternatif soit proposé, ne pourrait-elle pas par exemple longer la N6 ?
Mail 7912			X														<u>Geoffroy (Anonyme) de Deuil-la-Barre, a écrit :</u> Contre le BIP A l'heure du changement climatique et des problèmes de santé publique liés à la pollution ce type de projet parait totalement déconnecté de la réalité
Mail 7913		X		X	X			X	X			X	X	X			<u>M. Jean-Jacques AUBERT de l'association JADE a écrit :</u> Contributions et remarques de l'association JADE (Jonction des associations de défense de l'environnement) regroupant 25 associations et collectifs sur les Yvelines

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Veillez trouver ci-après nos remarques et nos propositions relatives aux orientations réglementaires.</p> <p style="text-align: center;">1.1 COMPOSER L'ARMATURE VERTE DE LA RÉGION-NATURE DE DEMAIN</p> <p>L'ARMATURE VERTE RÉGIONALE, SUPPORT DE LA TRAME VERTE ET BLEUE</p> <p>OR1 à OR6</p> <p>La définition graphique de ces trames est à parfaire et surtout elle n'est pas complète. Il conviendrait de prendre attache auprès des associations et organisations locales qui ont clairement identifié ces trames, afin de conforter les continuités présentes localement</p> <p>LES FRONTS VERTS</p> <p>OR7 à OR16</p> <p>Nous demandons que cette lisière non bâtie soit de beaucoup supérieure aux 5 mètres minimum, afin d'éloigner les habitants des épandages de produits "phyto-sanitaires". Cet espace sera au</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>La définition des sites Urbains Constitués (SUC) devra apparaître au minimum dans ces espaces de transition. Les PLU et PLUi devront intégrer dans leurs rédactions la définition de ces SUC. Ces PLU ne devront plus faire mention d'une bande de 15 m qui d'ailleurs ne fait mention à aucun texte. Cette bande de 15 m étant seulement là afin d'accentuer l'urbanisation. Tout document d'urbanisme devra intégrer les schémas ci-dessous et ces schémas devront être intégré à ce SDRIF-E</p> <p>Un site urbain constitué est un espace bâti présentant une densité, une continuité et une structuration par des voies de circulation et des réseaux que l'on rencontre dans les zones agglomérées. Son existence et ses limites seront appréciées au cas par cas en tenant compte notamment des limites physiques et des voiries existantes.</p> <p>Nous contestons cette possibilité d'arbitrage au cas par cas car cela peut déboucher contourner la volonté et la nécessité de protéger les lisières des massifs forestiers.</p>  <p>Le SDRIF-E devra intégrer pour ces SUCs les arrêtés Préfectoraux Pour les Yvelines cet arrêté est daté du 23/01/2012</p> <p>Ref : SUBT_20111220_pref_note lisière maires_pref P.J : note d'application de la règle d'inconstructibilité des 50m</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Qui défini ce qu'est un massif boisé</p> <p>Un massif de plus de 100 ha se conçoit comme un ensemble de bois de plus de 20 ans constitué des éléments boisés, publics ou privés, qui se trouvent à une distance de moins de 30 mètres les uns des autres. Il n'est pas tenu compte du compartimentage résultant des infrastructures (voies ferrées, routes et autoroutes). La délimitation du « front boisé » d'un espace forestier, retenue par le code forestier, est celle déterminée par l'Inventaire Forestier National (y compris des secteurs de coupes rases ou en régénération).</p> <p>Un SUC est défini comme « un espace bâti, doté d'une trame viaire et présentant une densité, un taux d'occupation des sols, une volumétrie que l'on rencontre dans les zones agglomérées ». Son existence et ses limites sont appréciées au cas par cas en tenant compte des limites physiques et des voiries existantes. Il est donc important, lorsqu'un SUC est identifié d'en circonscrire ses limites afin de ne pas aggraver la construction en lisière et la situation existante. Aussi afin de définir la limite du SUC, notamment à l'occasion de l'élaboration d'un PLU, la méthode consiste à relier, dans la bande des 50m, les angles extérieurs des constructions autorisées des zones déjà urbanisées, dès lors que les critères suivants sont respectés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les unités foncières sont viabilisées et desservies par des routes goudronnées (trame viaire), • la densité, le taux d'occupation des sols (bâtiments existants, routes goudronnées, autres surfaces imperméabilisées) sont similaires à l'ensemble d'habitations le plus proche, situées hors bande des 50mètres, • le volume des bâtiments existants est similaire au volume de l'ensemble d'habitations le plus proche, situées hors bande des 50mètres. <p>Protection des lisières et amélioration des espaces de transition</p> <p>OR 20 Les lisières des espaces boisés doivent être protégées. En dehors des sites urbains constitués, toute nouvelle urbanisation, à l'exception des bâtiments agricoles, ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 mètres des lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares. Le calcul des 50 mètres s'effectue à partir de la lisière observée à la date d'approbation du SDRIF-E. Un ensemble de constructions éparses ne saurait être regardé comme un site urbain constitué.</p> <p>Nous ne comprenons pas cette exception relative aux bâtiments agricoles. Si ces bâtiments n'existent pas il n'y a pas lieu de faire cette exception. Les agriculteurs ont déjà la possibilité des "miter" les zones agricoles ce que nous regrettons. Ces constructions doivent par ailleurs sauvegarder les paysages et les espaces naturels. Nous souhaitons donc que cette exception soit abandonnée.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Les espaces en eau et les zones humides</p> <p>Aujourd'hui ces zones humides indispensables à bien des égards sont mal ou pas identifiées au niveau local. Il conviendrait de faire effectuer un recensement sur l'ensemble des communes afin de les sanctuariser.</p> <p>OR 22 L'urbanisation doit respecter l'écoulement naturel des cours d'eau et préserver les berges non imperméabilisées. À cette fin, les documents d'urbanisme définissent une marge de recul adaptée, dans laquelle sont exclues les constructions et installations imperméabilisantes.</p> <p>Voir également OR31, OR32 Nos associations sont confrontées actuellement à des autorisations d'urbanisme qui nient cette évidence tendant à préserver les cours d'eau.</p> <p>La cartographie des zones humides et le reméandrage des cours d'eau à leurs états initiaux</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>permettront de réduire les risques d'inondations. Ces éléments devront être intégrés aux documents d'urbanisme.</p> <p>OR 23 L'urbanisation ne doit pas compromettre la réouverture des rivières urbaines busées et doit les soustraire aux réseaux d'assainissement. S'agissant des rivières canalisées, leur renaturation doit être favorisée, en réservant, de part et d'autre, un espace suffisant à cet effet.</p> <p>OR 34 Les documents d'urbanisme anticipent et prennent en compte les effets des pluies fortes et exceptionnelles pour prévenir les risques de coulées de boues et de débordement de rus et limiter les risques d'atteintes aux biens et personnes.</p> <p>Voir également OR34, OR37, OR40, OR42 Les eaux pluviales ne doivent plus être mélangées avec les eaux usées ce qui a comme conséquence de faire potentiellement déborder les STEP. Certaines communes possèdent une réseau d'eau pluviale séparatif, il conviendrait que ces eaux soient canalisés vers un bassin d'infiltration ceci permettant d'éviter de rendre directement ces volumes aux rus et rivières ce qui peut déclencher des inondations. Le bassin d'infiltration devra être équipé d'un dispositif de trop plein.</p> <p>Afin d'éviter ces coulées de boue, il convient de retenir la terre par des replantation de haies, ces haies feront barrage retiendront la terre et recréeront des couloirs de biodiversité.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>2.1 ACTIVITÉ AGRICOLE ET FORESTIÈRE</p> <p>2.2 ASSURER L'APPROVISIONNEMENT EN MATÉRIAUX EN FAVORISANT LA PROXIMITÉ ET LA DIVERSIFICATION DU MIX</p> <p>OR 52 Pour répondre aux besoins tant des ménages que des professionnels, et de façon à lutter contre le développement de dépôts sauvages :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les conditions du maintien des installations de collecte et de traitement des déchets doivent être assurées ; <p>Voir également OR53 Aujourd'hui les déchetteries sont ouvertes aux professionnels mais pour eux elles sont payantes. Nous demandons à ce que ces déchetteries deviennent gratuites pour ces pro et surtout que les amplitudes horaires et en jour soient plus importantes. Les pro commencent de bonne heure et finissent tard, si le camion est chargé et que la déchetterie est fermée nous risquons de voir ces dépôts sauvages.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires	
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.	
																	<h3>3.1 INTENSIFIER LE RENOUVELLEMENT URBAIN</h3> <p>actuellement insatisfaits. Les documents d'urbanisme doivent contribuer à la mise en œuvre de l'objectif de construction de 70 000 logements par an défini par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.</p> <p>Objectifs d'accroissement de la densité résidentielle OR 57 Le SDRIF-E vise la production de 90 % des nouveaux logements en renouvellement urbain, et porte de grands principes d'organisation du développement :</p> <p>Ainsi, le nombre de logements au sein des espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF-E doit progresser en moyenne de 13 %, à l'horizon 2040. Cet objectif est porté à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 15 % dans les communes dotées d'une gare, ainsi que dans les polarités des villes moyennes, des petites villes et des communes de l'espace rural ; 	<p>Cette exigence de 70.000 logements par an pendant 25 ans doit être revue, car cela met des contraintes sur les communes. Pensons décentralisation. A raison de 2,17 personnes par logement cela fera 152.000 personnes de plus par an et en 25 ans cela fera 3,8 millions de personnes en plus sur la région. L'IdF compte 12,3 millions d'habitants début 2024 avec ce cap de 70.000 par an en 2050 la région verrait 16,1 millions d'habitant soit une croissance de 31%, alors qu'au niveau national l'INED prévoit une croissance de 3% (2021/2050). Créons des emplois en province la qualité de vie en sera que meilleure.</p> <p>Dans cette optique de 90% de renouvellement urbain, il faudrait donc potentiellement urbaniser pour 175.000 logements à l'horizon 2050 (7000*25) soit 430.000 nvx habitants (+4%).</p> <p>Quelle est la cohérence? +13% 2024/2040 alors que l'INED prévoit moins que 3% à l'horizon 2040</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires	
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.	
																	<h3>3.1 INTENSIFIER LE RENOUVELLEMENT URBAIN</h3> <p>actuellement insatisfaits. Les documents d'urbanisme doivent contribuer à la mise en œuvre de l'objectif de construction de 70 000 logements par an défini par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.</p> <p>Objectifs d'accroissement de la densité résidentielle OR 57 Le SDRIF-E vise la production de 90 % des nouveaux logements en renouvellement urbain, et porte de grands principes d'organisation du développement :</p> <p>Ainsi, le nombre de logements au sein des espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF-E doit progresser en moyenne de 13 %, à l'horizon 2040. Cet objectif est porté à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 15 % dans les communes dotées d'une gare, ainsi que dans les polarités des villes moyennes, des petites villes et des communes de l'espace rural ; 	<p>Cette exigence de 70.000 logements par an pendant 25 ans doit être revue, car cela met des contraintes sur les communes. Pensons décentralisation. A raison de 2,17 personnes par logement cela fera 152.000 personnes de plus par an et en 25 ans cela fera 3,8 millions de personnes en plus sur la région. L'IdF compte 12,3 millions d'habitants début 2024 avec ce cap de 70.000 par an en 2050 la région verrait 16,1 millions d'habitant soit une croissance de 31%, alors qu'au niveau national l'INED prévoit une croissance de 3% (2021/2050). Créons des emplois en province la qualité de vie en sera que meilleure.</p> <p>Dans cette optique de 90% de renouvellement urbain, il faudrait donc potentiellement urbaniser pour 175.000 logements à l'horizon 2050 (7000*25) soit 430.000 nvx habitants (+4%).</p> <p>Quelle est la cohérence? +13% 2024/2040 alors que l'INED prévoit moins que 3% à l'horizon 2040</p>

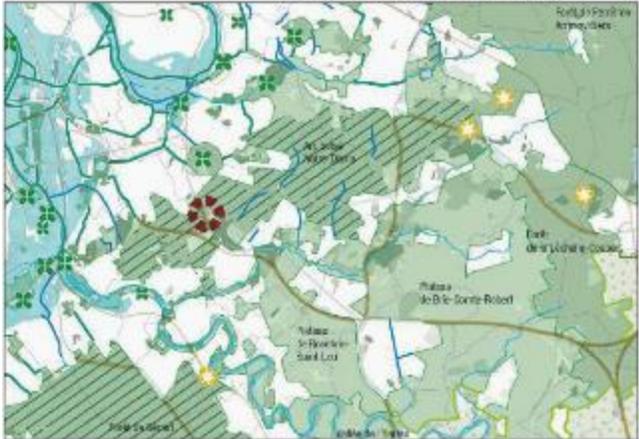
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>L'accroissement du parc de logements au sein des espaces urbanisés doit être significatif. Il peut s'appuyer, par exemple, sur la construction de nouveaux logements en renouvellement urbain (recyclage de friches ou de bâtiments obsolètes, mutation des quartiers de gare, mobilisation des dents creuses, surélévation des bâtiments, densification douce, etc.) ou par la transformation de bureaux en logements.</p> <p>RENFORCER LA MIXITÉ ET CONFORTER LES CENTRALITÉS</p> <p>Attention en ce qui concerne le renouvellement de friches "industrielles" il faudra veiller à ce que ces friches ne soient pas soumises à des pollutions sonores car qui dit industrie dit environnement potentiellement bruyant.</p> <p>Nous demandons la mise en place d'une abaque dégressive du taux de logements sociaux imposés en fonction de la surface au sol des programmes, sinon on aura dans certains cas la constitution de quartiers entiers de logements sociaux comme il y a 50 ans</p> <p>par exemple la zone Noisy-le-Roi fait 18ha, le SRHH impose actuellement 60% de logements sociaux pour la totalité de la zone Versailles Grand Parc ce qui va donner 2000 logements sociaux concentrés sur cette seule zone</p> <p>idem sur la zone Versailles Satory où il est prévu 4500 logements cela donnerait 2700 logements sociaux pour cette zone</p> <p>ainsi pour les 18ha de Noisy-le-Roi nous pensons que le taux devrait être plafonné à celui de la moyenne urbaine, soit 30%</p> <p>par exemple</p> <p>au dessus de 18ha max 30%</p> <p>de 12 à 18ha max 33%</p> <p>de 6 à 12ha on pourrait proposer max 37%</p> <p>de 3 à 6ha on pourrait proposer max 45%</p> <p>jusqu'à 3ha on pourrait avoir 60%</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>RÉDUIRE L'EXPOSITION DE LA POPULATION AUX RISQUES, POLLUTIONS ET NUISANCES</p> <p>OR70 L'Île-de-France, en particulier en cœur d'agglomération et dans l'hyper-centre, est exposée à divers risques (voir OR 31 et s.), pollutions et nuisances (principalement le bruit, la pollution de l'air ou des sols). Les évolutions urbaines permises par les documents d'urbanisme ne doivent pas accentuer l'exposition des populations à ceux-ci. La planification d'opéra-</p> <p>OR71 Des zones calmes doivent être développées. Les espaces naturels ou boisés ouverts au public, les espaces verts, ainsi que des zones piétonnes ou à la circulation apaisée, peuvent en être les supports.</p> <p>Dans certaines communes des Yvelines de Versailles grand parc les nuisances sonores sont importantes. Autoroute, RD307 Tram 13, aéroports nous voyons apparaître des évolutions de PLU qui prévoient l'implantation de nombreux logements près de ces zones de bruit. Ces niveaux de bruit doivent être caractérisés afin que ces documents d'urbanisme mentionnent les niveaux réels qui seront intégrés aux contraintes de construction. Nous demandons l'enrichissement du SDRIF sur la dimension Application de normes d'isolation acoustique au delà des normes légales dans les zones de bruit étendues jusqu'aux seuils définis par l'OMS le long des axes de transports de façon différenciée routier/ferroviaire/couloirs aériens</p> <p>nous considérons la notion de Zones calmes (aussi dites Zones de ressourcement sonore) comme toxique</p> <p>l'idée de Zones calmes revient à considérer que la dégradation du niveau de bruit ambiant est une fatalité pour la masse des gens et qu'il convient de créer des parcs zoologiques où les populations pourront aller avec nostalgie entendre le chant de quelques rares oiseaux survivants, bruiser les</p>

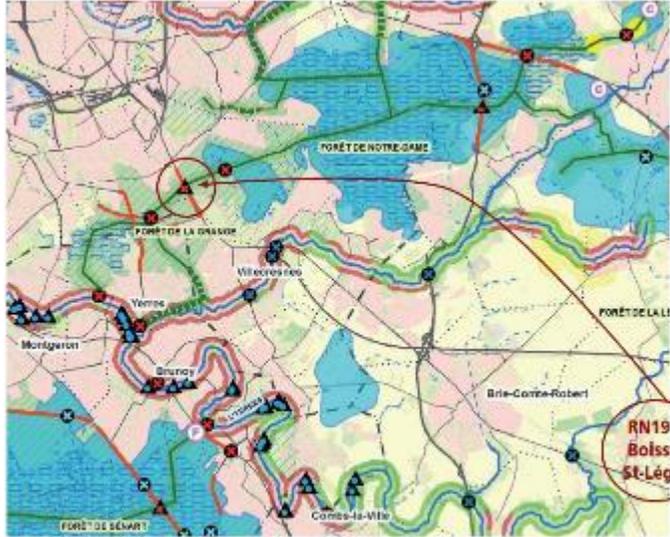
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>feuilles de quelques arbres, et glouglouter quelques maigres filets d'eau qui couler sur un lit de cailloux; comme par exemple au Parc du Château de Versailles</p> <p>Le SDRIF-E doit imposer des évolutions afin que l'ensemble des habitants ne soit pas soumis à des niveaux sonores importants</p> <p>établir des zones de référence de qualité de vie en matière de niveau de bruit ambiant, les zones dont la situation actuelle correspond à un niveau de bruit ambiant de fond maximum compris entre 50 et 55dBLden</p> <p>3.3 MAÎTRISER LES DÉVELOPPEMENTS URBAINS Les capacités d'urbanisation calculées à l'horizon 2040 par le présent chapitre sont définies de façon à respecter la trajectoire régionale suivante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • une réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers de 20 % pour la période 2021-2031, par rapport à la consommation d'espaces observée entre 2011 et 2021 ; • une réduction de l'artificialisation nette de 20 % pour les périodes 2031-2040 et 2041-2050, par rapport à l'artificialisation observée lors de la dernière précédente ; • une absence d'artificialisation nette à compter de 2050. <p>Nous ne comprenons pas cette déclinaison par steps de 20%, alors que la loi ZAN demande de réduire l'artificialisation constatée entre 2011 et 2020 de 50% entre 2021 et 2031.</p> <p>Nous demandons à ce que cette loi Nationale soit respectée pour ce SDRIF</p>
Mail 7914	X																<p>M. Pascal BERTOLINI de Argenteuil, a écrit : Demande d'extension de l'enquête publique Un débat serein et approfondi avec l'ensemble des habitants franciliens n'a pas pu avoir lieu en raison du temps extrêmement limité de l'enquête et de la difficulté de compréhension des enjeux du document (lisibilité des cartes, objectifs structurants comme les 15 ou 17% de logements supplémentaires possible d'ici à 2040 relégués dans les documents prescriptifs de lecture difficile...). Il n'y a pas eu de débat organisé via les médias et très peu de présentation plénières du projet. En tant qu'élu, la plupart des habitants du Val d'Oise que j'ai rencontré n'ont pas compris les enjeux qui se cache derrière ce document. Une extension de la période de débat publique avec un effort pédagogique pour faire comprendre les principaux enjeux du projet est indispensable</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7915			X														M. Guillaume SOLAREK de Andrézieux-Bouthéon, a écrit : Non au projet 2x2 voies A104 bis - région IDF SVP merci de considérer les milliers de contribution contre ce projet farfelu, qui n'est plus dans l'ère du temps ! Destruction d'espaces verts, bétonisation des sols, sources de pollution... tant de facteurs qui ne justifient pas ce projet. Avec ce budget, il y a tant de choses à faire : l'amélioration des TC/TP dans la région, le financement de la mobilité douce..
Mail 7916				X				X									Mme Elisabeth MASSET de Montrouge, a écrit : Enquête publique SDRIF E J'aurais aimé vous rencontrer lundi dernier à Montrouge, malheureusement je travaille trop loin. J'ai déposé ces commentaires sur le registre mais je préfère doubler par mail. A la lecture du projet de SDRIF-E, moi qui suis très sensible aux questions de transition écologique, je ne peux que souscrire à l'ensemble de ses prescriptions. Mes commentaires concernent la ville de Montrouge, même si mes revendications se porteront surtout sur le futur PLUI de vallée Sud Grand Paris. Étant moi-même directrice des Finances de l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines, je connais bien les problématiques liées à l'aménagement et au développement, dans un contexte législatif et environnemental contraint. D'une part, il faut limiter l'artificialisation des sols, et d'autre part, la loi SRU impose aux plus grandes communes de disposer de 25% de logements sociaux. Je n'ai bien sûr rien contre la construction de logements sociaux en général, les besoins sont immenses, mais je pose la question de la pertinence et de l'équité de leur répartition. La loi SRU ne tient pas compte de la disparition de la taxe d'habitation, et du fait que les bailleurs sociaux sont exonérés de taxe foncière pendant 15 ou 25 ans. Aussi, la construction de logements sociaux ne génère plus de recettes à la commune (et à peine aux promoteurs !), mais introduit des coûts de services publics supplémentaires, bien supérieurs à l'amende que doivent supporter les communes qui n'atteignent pas le quota. A Montrouge l'amende est de 380 000 ? à cause d'un déficit d'environ 1000 logements sociaux. Imaginons les coûts de services publics généraux par 2000 ou 3000 habitants supplémentaires, entassés dans la 2e ville la plus dense des Hauts de Seine ! On est bien au-dessus de 380 K ? ! Or le SDRIF s'empare avec pertinence de cette question comme celle de la répartition de la densité en général. Oui, la loi ZAN tendrait à construire plus dense et plus en hauteur, mais il y a tant de territoires en Ile de France qui sont déjà artificialisés et qui pourraient être reconvertis en logements, qu'il y a certainement moyen de proposer des logements pour tous, à des endroits stratégiques. C'est pour cela que vous prévoyez des opérations d'urbanisation notamment autour des gares du grand Paris Express, ce qui est logique. D'ailleurs, il y a bien un territoire désigné dans le SDRIF, c'est celui de la gare de Châtillon Montrouge. Cela m'amène au sujet qui me préoccupe : le projet totalement disproportionné des << halles de Montrouge >> que prévoit la mairie, en association avec Cogedim, à 300 m de la gare de Châtillon Montrouge, laquelle va déjà connaître un réaménagement et une densification très sensible. Le projet prévoit d'introduire 270 logements sur un tout petit terrain de moins d'un hectare. Dont 90 logements sociaux (30%), dans un quartier qui en a déjà 40%. Il prévoit de construire des immeubles de 13 étages (plus de 40 mètres), dépassant de trois étages tous les immeubles environnants, y compris les HLM existants. Il annonce un << parc urbain >>, qui sera en réalité une allée entre deux avenues, parsemée de quelques arbres plantés entre deux dalles. Des immeubles seront à 8 m de distance les uns des autres... Des logements existants seront entourés de nouveaux immeubles et ne verront plus jamais la lumière du soleil. Les architectes vantent un savant travail sur la << ventilation >>, mais moi je vois des effets canyon et une aggravation de notre ICU, déjà bien cramois. De plus, dans les prescriptions du SDRIF, orientations réglementaires, il est bien précisé :- maîtrise de l'accroissement de la densité dans l'hypercentre (dont fait partie Montrouge)- Page 35 : << Compte tenu de leur densité, les communes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de l'hypercentre participant à la production de logements en privilégiant la transformation des bâtiments existants (reconversion, surélévation, à défaut, démolition-reconstruction, etc.). Ce mode de production s'appliquera à toute commune atteignant d'ici 2040, les critères de densité définissant l'hypercentre, soit une densité de 150 logements/hectare au sein des espaces résidentiels et de 230 habitants et emplois par hectare urbanisé au sens du SDRIF-E >>De ce point de vue il manque des logements à Montrouge, mais là, on parle de 270 logements sur UN hectare !!!! - Je continue, avec l'OR70 : << L'Île-de-France, en particulier en coeur d'agglomération et dans l'hypercentre, est exposée à divers risques (voir OR 31 et s.), pollutions et nuisances (principalement le bruit, la pollution de l'air ou des sols). Les évolutions urbaines permises par les documents d'urbanisme ne doivent pas accentuer l'exposition des populations à ceux-ci. La planification d'opérations de renouvellement urbain doit être l'occasion d'améliorer la situation des populations déjà exposées, les secteurs de cumul de plusieurs nuisances devant faire l'objet d'une attention particulière : création d'espaces verts, végétalisation, implantation du bâti pour assurer la dispersion des polluants et limiter la propagation du bruit, limitation de l'imperméabilisation, etc. En quoi ce projet va t il donc améliorer le cadre de vie des habitants préexistants ? Dans le document << projet d'aménagement >>, je lis,- page 18 : L'hypercentre, constitué de Paris et des communes limitrophes les plus denses, bénéficie d'un cadre de vie patrimonialisé et d'une accessibilité exceptionnelle ayant contribué à une concentration particulièrement forte des emplois et des équipements structurants. C'est aussi la zone la plus imperméabilisée de la région, et, à ce titre, la plus exposée à certains effets du changement climatique. L'hypercentre devra accueillir un développement modéré assurant sa résilience et permettant d'engager un rééquilibrage vers les autres espaces de la région ; - Page 20 : << mieux mobiliser les bâtiments existants >>...Enfin, je ne retrouve pas la page à ce stade, mais il me semblait avoir lu qu'à Montrouge il ne faudrait pas dépasser une certaine hauteur, sauf le long du boulevard périphérique où on pouvait aller jusqu'à 37 m. Or le projet des Halles de Montrouge entend dépasser les 40 m...Voici ces quelques éléments de réflexion que je souhaitais partager avec vous dans l'espoir que nous, Montrougiens, du quartier Plein Sud en particulier, soyons entendus, et que les prescriptions du SDRIF soient entendues par nos élus, y compris au niveau du futur PLUI, qui a glissé le plan de masse du projet des Halles dans le règlement graphique, sans la moindre explications ou justification des dérogations aux prescriptions du PLUI, notamment sur les hauteurs.
Mail 7917			X		X							X					M. Michel TANANT de Courlon-sur-Yonne, a écrit : Une étoile à ajouter sur la carte PLACER LA NATURE AU COEUR DU DEVELOPPEMENT Voir le fichier PDF (3 pages) joint. Une étoile (rouge si possible pour souligner l'intérêt national de cette connexion) à ajouter au sud de Boissy-St-Léger (Val-de-Marne), sur la nationale 19, entre les forêts de Grosbois et de la Grange

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Pourquoi effacer du SDRIF une connexion d'importance nationale ?</p> <p>Argumentaire des AFND (Les Amis de la Forêt Notre-Dame) pour le rajout d'une étoile au niveau du passage à faune (ou écopont) à réaliser sur la RN 19 au sud de Boissy-Saint-Léger (3 pages au format A4 paysage)</p>   <p>Maintenir les connexions écologiques d'intérêt régional. Ces connexions écologiques, essentielles pour le circulation et l'accomplissement de tout ou une partie du cycle de vie de la flore et de la faune, sont fragilisées en certaines parties du territoire régional, par l'urbanisation ou le mitage des espaces. Elles présentent à cet égard un intérêt régional et sont identifiées sur la carte « Composer avec la nature », par le figure 3 (et à gauche). (Extrait des Orientations Réglementaires du SDRIF-E 2040)</p> <p>Ci-dessus : détail de la carte 2 d 3 du SDRIF-E 2040 (PLACER LA NATURE AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL), centré sur le massif forestier de l'Arc boisé (forêts de Grésbois, de Notre-Dame et de la Grange, sur les 2 départements du Val-de-Marne, de la Seine-et-Marne et de l'Essonne). L'étoile rouge peut-être pour souligner l'intérêt national de cette connexion écologique est à placer sur la nationale 19, au sud de Boissy-Saint-Léger.</p> <p>Ci-dessous : cartographie établie par les AFND pour un article publié dans L'AMSDR, le magazine de l'AFN (France Nature Environnement Île-de-France) : il s'agit de la n° 178 de novembre 2017 et l'article portait comme titre : DÉVIATION DE LA RN 19 à BOISSY ST LEGER Au bout du tunnel, le passage à faune ? Voir pages suivantes pour les développements concernant ce passage à faune ainsi que pour cet axe 16 d'importance nationale.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Une continuité écologique d'importance nationale</p>  <p>Ci-dessus : portion Nord de l'illustration des continuités écologiques d'importance nationale de milieux boisés pour la cohérence nationale de la Trame verte et bleue.</p> <p>Extrait de l'annexe du décret du 17 décembre 2019 portant adoption des « orientations nationales pour la préservation et la mise en bon état des continuités écologiques », soit la mise en œuvre de la trame verte et bleue</p> <p>Cet Axe 16 est ainsi défini dans la Trame Verte et Bleue :</p> <p>« Axe permettant de relier transversalement les continuités 12 et 13 en croisant les continuités 15 et 6. Partant de l'Ouest du Massif de Fontainebleau, cet axe rejoint les massifs de l'Arc boisé d'Île-de-France (Forêt de Sénart, Forêt de Notre-Dame, Forêt d'Arminotiers...).</p> <p>Son trajet suit ensuite globalement le lit de la Marne à travers des massifs composant la ligne boisée de Seine-et-Marne (Forêt de la Chausse, Vallée du Petit Morin) et de l'Aisne (la Grande forêt, Bois des Contes).</p> <p>L'axe poursuit ensuite à travers la Brie champenoise reliant ainsi les marges de la cuesta d'Île-de-France (continuité 15) avec la Champagne crayeuse marneuse (continuité 6) grâce à des chenaux pubescentes disséminés au sein de la plaine.</p> <p>Enfin, l'axe se poursuit en Lorraine jusqu'à la continuité 13. »</p> <p>Son tracé exact est loin d'être précis... Mais sur la cartographie (page 3) du SICE (schéma de cohérence écologique) d'Île-de-France, les corridors de la sous-trame arborescente sont représentés par un trait vert foncé : on peut donc penser que l'axe 16 passe bien au niveau du passage à faune à établir au niveau de la RN 19... »</p> <p>DÉVIATION DE LA RN 19 à BOISSY ST LEGER Au bout du tunnel, toujours pas de passage à faune !</p> <p>Inaugurée le 16 avril 2021, la déviation de la nationale 19 au niveau de Boissy-St-Léger, dans le Val-de-Marne (94), a représenté un projet colossal : 770 mètres de tranchée couverte, soit un tunnel sur 5 voies (3 pour la montée, 2 pour la descente) ! 450 mètres de tranchée ouverte dans la forêt régionale de Grosbois, où 2 hectares de chênaie ont été détruits...</p> <p>Commencé en 2015, cela a été le plus gros chantier routier de l'État en Île-de-France (financé à moitié par la Région), 180 millions d'euros ont été engagés.</p> <p>Il devait y avoir aussi un passage à faune, souhaité par les associations, la Chartre forestière de l'Arc boisé et les écologistes : soit, au sud de la déviation, un passage biologique entre le bois de la Grange à l'Ouest et la forêt de Grosbois puis la forêt Notre-Dame à l'Est.</p> <p>Un surcoût de 2,5 millions d'euros avait été concédé pour que soit réalisable un passage digne de ce nom et surtout pas un couloir souterrain comme envisagé initialement ! - le raccordement au niveau du dit-fusoir Sud a été plus encaissé, mettant le passage à mi-hauteur (5 mètres au-dessus de la route, mais 3 seulement au-dessus du terrain naturel). Quant à l'ouvrage lui-même, il a été chiffré d'abord à 7,4 millions d'euros (40 mètres de large sur 67 mètres de long) puis à... 4,8 millions en ramenant la largeur à 25 mètres (20 pour la faune et 5 pour piétons, cavaliers et cyclistes).</p> <p>Mais ce passage à faune (ou encore écopont) n'est toujours pas réalisé !</p> <p>Il s'agit pourtant ici d'une liaison écologique qui répond aux orientations du Schéma Régional de Cohérence Écologique et à celles de la Trame Verte et Bleue. Car un obstacle majeur serait ainsi levé sur l'une des continuités écologiques d'importance nationale : l'axe 16, « axe transversal permettant de relier les continuités 12 et 13 par les massifs de l'Arc boisé d'Île-de-France et la Brie francilienne et champenoise ».</p> <p>Ci-dessus : avec une mise à jour, nous reproduisons ci-dessus l'article paru dans LIAISON en novembre 2017...</p> <p>Et, ci-dessous, la partie de l'article faisant état des avancées et recul sur ce projet, ainsi que des difficultés liées à la maîtrise foncière.</p> <p>Mais ces difficultés justifient-elles que ce projet soit comment passé aux oubliettes ?</p> <p>Aux différents courriers de notre collectif, les réponses sont unanimes : « la DIRIF fait tout son possible pour faire avancer ce projet » (Direction des Routes, 22 septembre 2015) ; « je vous confirme l'engagement des différents services de l'État pour faire aboutir la réalisation de ce passage à faune » (Préfet de région, 7 décembre 2015) ; « Je tiens à vous assurer de ma détermination à faire jouer tous les leviers dont dispose l'Agence des espaces verts, afin de faire aboutir ce projet dans les meilleurs délais » (président de l'AVN, 9 juillet 2015).</p> <p>La DIRIF nous apprendait aussi qu'un budget était prévu au Contrat de Plan État/Région 2015-2020 pour des études techniques portant sur le génie civil du pont vert.</p> <p>Concernant les emprises foncières nécessaires à l'implantation Ouest de l'ouvrage et à sa connexion avec la forêt domaniale de la Grange, les négociations amiables conduites avec le propriétaire (les Friches de Boissy) ont échoué : une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) devait donc être engagée. Le Préfet de région nous précisait alors que cela nécessitait un « délai d'études et de procédures estimé à 4 ans » !</p> <p>Où en est la DUP, quid du financement ?</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Extrait des planches 07 et 12 du SRCE (cartes des objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue de la région Ile-de-France et de la légende correspondante</p>  <p>CORRIDORS À PRÉSERVER OU RESTAURER</p> <p>Principaux corridors à préserver</p> <ul style="list-style-type: none"> Corridors de la sous-trame arborée Corridors de la sous-trame herbacée <p>Corridors alluviaux multitrames</p> <ul style="list-style-type: none"> Le long des fleuves et rivières Le long des canaux <p>Principaux corridors à restaurer</p> <ul style="list-style-type: none"> Corridors de la sous-trame arborée Corridors des milieux salés <p>Corridors alluviaux multitrames en contexte urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> Le long des fleuves et rivières Le long des canaux <p>Connexions multitrames</p> <ul style="list-style-type: none"> Connexions entre les troncs et les corridors alluviaux Autres connexions multitrames <p>ÉLÉMENTS FRAGMENTANTS À TRAITER PRIORAIREMENT</p> <p>Obstacles et points de fragilité de la sous-trame arborée</p> <ul style="list-style-type: none"> Coupsure des réservoirs de biodiversité par les infrastructures majeures ou importantes Principaux obstacles Points de fragilité des corridors arborés <p>Obstacles et points de fragilité de la sous-trame bleue</p> <ul style="list-style-type: none"> Cours d'eau souterrains susceptibles de faire l'objet d'opérations de renouvellement Obstacles à l'écoulement (art 214-17 du code de l'environnement) Obstacles sur les cours d'eau Secteurs riches en rivières et mobilité interrompue par des infrastructures de transport Milieux humides alluviaux interrompus par des infrastructures de transport <p>AUTRES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT MAJEUR pour le fonctionnement des continuités écologiques</p> <ul style="list-style-type: none"> Secteurs de concentration de marais et mouillères Milieux agricoles Les îles, apports des boisements de plus de 100 ha situés sur les principaux corridors arborés <p>ÉLÉMENTS À PRÉSERVER</p> <ul style="list-style-type: none"> Réservoirs de biodiversité Milieu humide <p>Autres éléments : la localisation et la qualification de la connexion «RN19 à Boissy» ont été rajoutés en surimpression</p>
Mail 7918					X									X			M. JB DE FONTENILLES de , a écrit : Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny. Texte de l'observation identique à celui des dépôts 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905
Mail 7919			X	X				X									Sarah (Anonyme) de Deuil-la-Barre, a écrit : Objections au projet du BIP C'est une aberration de poursuivre ce projet étant donné toutes les conséquences néfastes qu'il engendrerait. Une de ces conséquences constitue un enjeu de santé publique. En effet on sait que la qualité de l'air a un impact majeur sur la survenue de problèmes respiratoires sur les adultes et surtout chez les enfants. Cette pollution due à une augmentation considérable du trafic des voitures et des camions s'ajouterait à la pollution déjà existante due aux avions qui survolent nos villes. Une autre de ces conséquences serait la destruction des espaces naturels et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de la biodiversité qui s'y trouve alors que tous les experts attestent qu'il faut préserver les zones naturelles existantes afin de minimiser le réchauffement climatique et tous les dérèglements qui en découlent. Les enjeux écologiques sont primordiaux pour notre avenir alors que la construction d'une route ne l'est plus. Ces raisons essentielles et bien d'autres encore doivent aboutir à renoncer à ce projet dépassé qui n'est plus en adéquation avec les priorités actuelles.
Mail 7920								X						X			<u>Mme Gaelle QUAILLET de Crisenoy, a écrit :</u> Projet nationaux incohérence La demande adressée par l'État à la région Île de France en décembre dernier de ne pas intégrer dans le décompte sur l'artificialisation une liste de projet nationaux induit une incohérence et inquiète entre les régions. Aussi à titre d'exemple la Seine et Marne se retrouve largement amputée alors qu'elle permet notamment d'absorber les crues de la Seine et de la Marne en amont de Paris. Même un projet d'intérêt national ne doit pas se soustraire à un aménagement du territoire local et par conséquent du décompte des projets qui consomment des terres agricoles. Le caractère national et répondant à un intérêt de plus large que la région ne justifie en rien que sa consommation ne soit pas décomptée. Ils doivent en revanche d'intégrer aux aménagements locaux et par conséquent impliquer des arbitrages locaux. Sinon aucun effet n'est réellement fait. À titre d'exemple la ville de Crisenoy se retrouve amputée de 24 hectares alors que 92% de la commune est destinée à l'agriculture. On a une incohérence manifeste
Mail 7921				X							X	X			X		<u>M. Frédéric POCHEAU de Chaville, a écrit :</u> Gestion des forêts d'Île-de-France Les forêts franciliennes, dont celles de Meudon et de Fausses-Reposes, représentent le poumon vert de 20% de la population française. Elles sont menacées, comme la plupart des forêts urbaines, par l'effet du réchauffement climatique, mais surtout par une exploitation de plus en plus intensive pratiquée par les pouvoirs publics via l'ONF. À l'heure du changement climatique que nous commençons à subir dans nos villes d'Île de France, il est crucial de préserver les forêts, non seulement pour « l'échappée » qu'elles permettent aux citadins en termes de santé et de bien-être physique et mental, d'ilot de fraîcheur dans les périodes caniculaires, mais aussi pour conserver leur contribution au maintien de la biodiversité, à la collecte des eaux de pluie, et leur rôle de puits de carbone déjà mis à mal par une mortalité anormale. Dans ces conditions, il est aberrant de voir les prélèvements d'arbres jeunes et sains se multiplier pour aller alimenter la demande grandissante de bois-énergie en chaufferie. La qualification de cette biomasse comme « énergie renouvelable » est d'ailleurs une absurdité dans la période que nous vivons car la notion de « renouvelable » dépend directement de l'horizon de temps que l'on peut se donner. Maintenant que nous savons que notre avenir climatique se joue dans les 30 à 50 années qui viennent, le carbone libéré par la biomasse prélevée et brûlée aujourd'hui n'aura pas le temps d'être capturé à nouveau dans la période critique que nous avons devant nous (surtout dans un contexte où le début de changement climatique que nous vivons met déjà à mal la capacité des forêts à se régénérer). Même si les politiques énergétiques n'intègrent pas encore cette évidence de pure physique, il serait à mon avis de la responsabilité des autorités fixant les règles et les plans d'urbanisme d'intégrer cette dimension, et d'agir pour limiter au strict minimum (coupe de sécurité) les prélèvements sur les massifs forestiers. Ceci vaut pour toutes les forêts, mais certainement prioritairement pour les forêts urbaines qui sont généralement très fréquentées (plusieurs millions de visites annuelles pour la forêt de Fausses-Reposes pour une surface d'un peu plus de 600 hectares). Le SDRIF-E indique « on aura une interdiction d'exploiter (zones de type 1 : forêts de protection...) », mais il y a urgence à agir. Le renforcer du statut existant (forêt de protection) pour la plupart des forêt urbaine serait certainement un moyen beaucoup plus simple et rapide d'agir, plutôt que de définir de nouvelles règles ou juridictions qui risquent de nécessiter des années avant d'aboutir

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7922		X	X					X									M. Emmanuel FLORAC des Clayes-sous-Bois, a écrit : Le "tout-voiture" est dépassé. Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, le projet routier dans les Yvelines d'une 2x2 voies, la RD30-RD190, est ancien. Nous avons sur ce territoire depuis 2008 une baisse du trafic routier, alors que la population a augmenté. Ce projet générera une augmentation de trafic. Il n'est pas cohérent de conserver de tels projets au regard des objectifs énoncés, et les chiffres montrent que l'atteinte des objectifs est irréaliste. Je suis donc contre votre projet de SDRIF-E.
Mail 7923				X				X									Mme Elisabeth MASSET de Montrouge, a écrit : Enquête publique SDRIF-E 2024. Observation déjà déposée (contribution 7916).
Mail 7924			X														M. David GEOFFROY de Paris, a écrit : Préservation de l'orientation transport voyageurs et logistique urbaine de la Petite Ceinture Ferroviaire de Paris La Petite Ceinture de Paris doit être considérée comme une ligne ferroviaire non désaffectée, qui fait toujours partie du Réseau Ferré National. Elle ne doit pas seulement être considérée comme un « corridor écologique », mais aussi comme une réserve de capacité de transport. La ville de demain fera sûrement apparaître des usages encore inconnus ou balbutiants. Au printemps 2022, dans sa contribution à la révision du SDRIF, le groupe SNCF a rappelé la nécessité de « préserver la continuité de la Petite Ceinture ferroviaire et la réversibilité des aménagements afin de ne pas restreindre les potentiels de transport pour le futur » : un point auquel nous souscrivons totalement. La Petite Ceinture ferroviaire et ses emprises proches représentent de puissants vecteurs de développement d'une politique de logistique urbaine ferroviaire dans Paris : la gare des Gobelins, le futur hôtel logistique de Bercy ou encore la future gare marchandises des Batignolles sont autant de plateformes pouvant faire office de relais des grands sites multimodaux, situés au cœur de la région Île-de-France. Étant située en site propre (à l'abri des aléas de la circulation automobile), elle serait un atout supplémentaire pour améliorer la mobilité des Franciliens en délestant certaines des lignes les plus chargées du réseau et en renforçant le lien entre Paris et les villes de la petite couronne. En tant que chef d'entreprise à Paris, nous militons pour des transports en commun fiables, performants et cadencés. L'exploitation de la Petite Ceinture de Paris serait un atout supplémentaire dans le réseau de transport francilien, très utilisé
Mail 7925					X												Mme Sophie BLAMPIN de Saint-Germain-en-Laye, a écrit : PARC DU PEUPLE DE L'HERBE Je souhaite que les cabanes de pêcheurs autour de l'étang du parc du peuple de l'herbe restent autour de l'étang. C'est poétique, cela fait rêver. On s'imagine habiter dedans le temps d'un WE. Nous avons besoin de rêver ! C'est vieillot et fait de bric et de broc grâce à la débrouillardise de bricoleurs ingénieux, ce sont les traces authentiques et vivantes du passé. Nous avons besoin des traces authentiques et non aseptisées du passé ! C'est un lieu tranquille, c'est reposant de les voir. Nous avons besoin de nous promener dans des lieux habités au milieu de la nature
Mail 7926		X	X	X	X	X		X	X			X					M. Emmanuelle HELLOT de L'Étang-la-Ville, a écrit : Mobilités et habitat La lecture du SDRIF-e est tout à fait rassurante pendant des centaines de pages, avec notamment le projet de limiter l'autosolisme, via notamment la co-voiturage, le renforcement des transports en commun et le déploiement du réseau régional vélo. - Et puis tout à la fin, le document prétend que l'ambition de l'Île-de-France doit être de rester un hub mondial, avec force de trafic aérien et routier ! Ce sont des objectifs absolument incompatibles, comment justifier de réduire les déplacements locaux et de continuer à développer un trafic lointain et de transit

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	particulièrement carboné ! Seul un moratoire sur les projets routiers et une décroissance du trafic aérien (ou à tout le moins un plafonnement) serait justifiable. - En dehors de l'impact d'émission de gaz à effet de serre, la communauté d'agglomération Saint Germain Boucles de Seine, subit d'importantes nuisances liées au trafic aérien et routier : bruit, pollution de l'air, insécurité. Non seulement le SDRIF-e ne prévoit rien pour limiter ces nuisances, mais au contraire, de nouveaux aménagements coûteux, dévoreurs de terre et perturbateurs de la biodiversité sont maintenus, comme la création d'une 2x2 sur un nouveau pont à Achères (liaison RD30/RD190), qui va induire un nouveau trafic routier dans toutes les communes de notre agglomération. La liste des nouveaux aménagements routiers annexé au SDRIF-e est stupéfiante et ne constitue que la poursuite de projets anciens et éculés, il est au moins nécessaire de prévoir que les études d'impact devront avoir moins de 5 ans, il est injustifiable de se fonder sur des études menées il y a plus de 10 ans. - Sur le vélo, on ne peut que se féliciter qu'il y est enfin un plan régional vélo. Toutefois, sa dernière phase s'achève en 2030 et il n'y a aucun projet pour la période 2030 / 2040 ; Or, les pôles régionaux ne sont pas reliés entre eux par une infrastructure vélo régionale. Il est donc indispensable de prévoir une phase 3 du plan vélo, à déployer entre 2030 et 2040 et visant à prolonger les premières lignes vélo et surtout à prévoir des traversantes structurantes, par exemple dans mon agglomération entre Versailles et Saint-Germain-en-Laye et entre Versailles et Sartrouville.- Sur l'habitat, l'objectif de croissance de 17 % imposé à 2 km des gares de la couronne est excessif, la couronne régionale faisant ainsi l'objet d'un énorme pression immobilières sans la moindre contrepartie. Les projections montrent une baisse de la population française à horizon 2050, avec un besoin crucial de rééquilibrer en France en stoppant la croissance de l'IDF, déjà gigantesque, au profit des villes moyennes de province qui se meurent et disposent déjà de nombreuses infrastructures sous utilisées. Notons aussi que rien n'est prévu pour stopper la perte de logement à l'année, au contraire, le SDRIF-e veut continuer d'attirer les touristes du monde entier, qui font exploser le prix du foncier et préemptent une part toujours plus grande du parc de logement. L'offre du bureau est également pléthorique et rien n'est fait pour la réorienter vers l'habitation. La protection des espaces naturels n'est toujours pas assurée, d'autant que le choix d'un maillage des cartes à plus de 5 hectares ne permet pas de s'assurer de la réelle protection de ses zones naturelles. Aux environs de ma commune, de nombreux projets immobiliers sont implantés sur des zones boisées qui ne sont ainsi pas protégées et le contour des zones protégées est imprécis. Pire, les coteaux de Mareil-Marly, haut lieu de biodiversité, sont en grande partie destinés à être bétonnés, étant un secteur d'urbanisation préférentiel. Notons que de très nombreuses routes de cette commune ne disposent d'aucun trottoir pour les piétons et d'aucun aménagement cyclable et que la croissance de la population va nécessairement conduire à une croissance de trafic routier. Et on est loin de répondre aux enjeux de la transition écologique en cours, la croissance de l'habitat, des activités, de la population, des routes, du trafic aérien, du tourisme lointain n'étant pas compatible avec ces objectifs.
Mail 7927							X			X						X	Jean-Philippe (Anonyme) de Magnanville, a écrit : Contestation à la construction d'une maison d'arrêt Une aberration de construire une maison d'arrêt à moins de 200 mètres d'un lycée de plus de 1000 élèves, le bruit que génère ces établissements. De plus la zone est argileuse, une nappe phréatique est à proximité, les canalisations ne sont pas adaptées à accueillir plus près de 1000 personnes, détenus et agents pénitentiaires, le trafic routier qui est déjà saturé dans la journée le sera encore plus. Les riverains seront perpétuellement par les cris des détenus et des complices qui jetteront les colis par-dessus les murs et par l'éclairage nocturne

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7928								X							X		CHRISTOPHE (Anonyme) de Noisy-le-Grand, a écrit : Objectif zéro artificialisation sur l'Ile-de-France 5URGENT et INDISPENSABLE) - Vu l'urgence climatique mondiale (les 1,5°C de réchauffement climatique au-dessus de la période 1850-1900 fixés lors des accords de Paris en 2015 sont déjà atteints depuis 6 mois -(https://www.ncei.noaa.gov/access/monitoring/climate-at-a-glance/global/time-series/globe/land_ocean/6/2/1850-2024) - +1,55°C sur ces 6 derniers mois), - Vu qu'au niveau français, ce réchauffement est environ 2 fois plus rapide (0,5°C par décennie depuis 30 ans contre 0,25°C pour la terre)- Vu les îlots de chaleur urbains présents en région Ile-de-France surpeuplée (7000 hab/km2 en petite couronne contre 100 sur la Franc). Pour se rendre compte de cette surpopulation, si la France était peuplée comme la petite couronne francilienne, il y aurait 3 milliards d'habitants en France. Pour information, sur les 9 mois de El Nino, la température a augmenté 21% plus vite que l'épisode précédent El-Nino (+0?3°C au niveau terrestre ne quelque mois). L'Europe dont la France sont les endroits où ça augmente le plus vite. URGENT D'AGIR !!! est donc nécessaire d'arrêter de développer l'habitat dans notre région dès maintenant (zéro artificialisation pas en 2040 dès maintenant). Il est inconcevable que la région d'Ile-de-France ait une dérogation pour baisser son augmentation de construction d'habitats (20% au lieu de 50%). Ces objectifs devraient être plus forts et le zéro artificialisation activé dès maintenant ; Nous ne sommes pas la Corse me semble-t-il
Mail 7929			X						X								Mme Evelyne CAIRE de Andrésy, a écrit : Opposition au projet de 2 fois 2 voies routières près d'Achères, Andrésy etc. Cessez les projets routiers polluants, développez les transports NON polluants, respectant l'environnement
Mail 7930						X								X			Mme Marie SIGNOLLE de Lieusaint, a écrit : Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918
Mail 7931														X		X	Sophie (Anonyme) de Noiseau, a écrit : NON au projet de prison sur les terres agricoles de NOISEAU Le président de la République a placé 2024 sous le signe de la « fierté française » : l'agriculture et la forêt en seront par conséquent des enjeux incontournables. Monsieur le ministre de l'Agriculture, c'est ainsi que commence votre discours des vœux du 15 janvier 2024. Vous indiquez que vous voulez diriger vos actions afin de concrétiser la démarche de planification écologique, qui doit jaloner 2024; et d'insister sur le fait qu'il s'agit d'un vrai tournant pour continuer de bâtir notre souveraineté alimentaire. Dans cette perspective, vous avez présenté le Pacte d'orientation pour le renouvellement des générations en agriculture le 15 décembre dernier. Sa priorité est claire : assurer notre souveraineté alimentaire, en faisant émerger une nouvelle génération d'agricultures et d'agriculteurs. Ce Pacte vise à préparer plutôt que subir, accompagner plutôt que contraindre, et mobiliser l'ensemble de notre nation autour d'un cap pour notre agriculture., Vous ajoutez "avoir toujours été à [leurs] côtés en parlant des agriculteurs". C'est le moment, monsieur le ministre, de le prouver, et vous opposant au projet de prison sur les terres agricoles de Noiseau. Et pour conclure, votre discours vous soulignent l' enjeu de réconciliation et de fierté retrouvée, qui doit imprégner ce que [vous ferez] en 2024. Monsieur le ministre, monsieur Marc Fesneau, mettez vos actions en accord avec votre discours. Soutenez Ludovic et son père Frédéric Naudier à conserver leurs terres agricoles et vivre de leur travail dignement. Dites NON au projet de prison sur les terres agricoles de NOISEAU.
Mail 7932					X							X					M. Julien LACAZE, président de Sites & Monuments - SPPEF a écrit : Révision du SDRIF - Contribution à l'enquête publique de Sites & Monuments - Pour une renaissance de l'Ouest versaillais, entre patrimoine et écologie.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>L'association reconnue d'utilité publique Sites & Monuments - SPPEF propose, dans la perspective d'une valorisation écologique et patrimoniale de l'Ouest versaillais, les amendements suivants au projet de SDRIF :</p> <p>- Intégrer l'ensemble du site classé de la plaine de Versailles à << l'armature verte >> La plaine Est de Versailles fait l'objet d'un classement au titre des Sites par décret du 7 juillet 2000 (JORF n°164 du 18 juillet 2000). Il s'agit de la plus haute protection de la nature est des paysages en France (mécanisme d'autorisation ministérielle). Les zonages du SDRIF doivent, par conséquent, être mis en cohérence avec cette servitude d'utilité publique (comme avec celle de classement au titre des monuments historiques). Si la majeure partie du site classé est bien intégrée à << l'armature verte >> du SDRIF destinée à être << sanctuarisée >> (zone verte), la partie enherbée de l'aérodrome de Saint-Cyr - rattaché pour cette raison au site classé de la plaine de Versailles en 2000 - ne l'est pas. Or, il s'agit d'une zone stratégique, à l'interface du domaine classé au titre des monuments historiques de Versailles (dépendant de l'Établissement public de Versailles) et de la plaine classée au titre des sites de Versailles. Cette zone est sujette à des pressions urbaines fortes s'exerçant du Sud vers le Nord et menaçant de couper l'actuel domaine de Versailles de sa plaine agricole (son ancien Grand Parc, ou Parc de chasse, clos de murs sous l'Ancien Régime). Cette articulation défailante a été soulignée par un avis de la Commission Supérieure des Sites, Perspectives et Paysages (CSSPP) du 20 janvier 2022 demandant une meilleure couverture de l'Ouest versaillais, notamment des terrains de Pion (dans leur partie nord) et de Santos-Dumont, tous deux situés dans la commune de Saint-Cyr. Ceci d'autant que la création sur la ligne de chemin de fer de la Grande Ceinture d'un arrêt desservant notamment le parc de Versailles est susceptible d'attiser l'urbanisation de cette zone fragile. Il est donc particulièrement important - et nécessaire du point de vue de la cohérence normative - d'intégrer l'aérodrome enherbé de Saint-Cyr à << l'armature verte sanctuarisée >> du SDRIF, mais également d'y situer un << front vert d'intérêt régional >> (voir point suivant). Toujours par cohérence avec la délimitation du site classé, la partie ouest de la plaine de Versailles, au-delà de Saint-Nom-la-Bretèche, pourrait également intégrer << l'armature verte >> du SDRIF. Ce secteur, tout comme l'aérodrome de Saint-Cyr, figure d'ailleurs dans la zone tampon du classement au Patrimoine Mondial du << Palais et parc de Versailles >>. - Prolonger le << front vert d'intérêt régional >> de la plaine de Versailles jusqu'à Versailles La fixation d'un << front vert d'intérêt régional >> << intangible >> et qu'aucune urbanisation nouvelle ne peut franchir >> (Orientations réglementaire, p. 14) est essentielle. Il convient, en effet, de juguler les pressions urbaines s'exerçant en direction du Nord depuis Saint-Quentin-en-Yvelines, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr et bientôt Satory afin d'éviter que la plaine de Versailles ne soit coupée par une urbanisation continue joignant ses deux rives urbaines (au Nord, Saint-Nom-la-Bretèche, Noisy et Bailly). Le << front vert d'intérêt régional >> bordant la limite Sud de La << Plaine de Versailles Ouest >> - où s'observe un rétrécissement inquiétant au niveau du golf de Saint-Nom, qu'il conviendrait de juguler en faisant respecter la stricte délimitation du site classé - doit ainsi être prolongé. Il s'agit de protéger la << Plaine de Versailles Est >> des poussées urbaines de Fontenay-le-Fleury et de Saint-Cyr, notamment suscitées par la nouvelle gare << des portes de Saint-Cyr >> et son << potentiel d'urbanisation dans un rayon de 2 km >>, ainsi que le développement urbain du plateau de Satory vers le Nord, zone particulièrement sensible visuellement depuis le château de Versailles. Il est également nécessaire de contenir les poussées urbaines s'exerçant de l'Ouest vers l'Est au niveau de la limite des communes de Saint-Cyr et de Versailles, correspondant à la limite historique entre les anciens Grand et Petit Parcs, toujours matérialisée par un mur de séparation édifié en 1685 (aujourd'hui non protégé). Un << front vert d'intérêt régional >> confortant la fonction symbolique de cette enceinte aurait ainsi tout son sens. Le << front vert d'intérêt régional >> serait ainsi à peu près continu de Versailles jusqu'à sa plaine Ouest, traçant une limite cohérente et lisible permettant à la nature de se déployer depuis les jardins du château jusqu'à la Mauldre, en</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>suivant le ru de Gally, fil conducteur prenant sa source à la croisée des bras du Grand Canal. - Création de trois << liaisons vertes à renforcer >> à partir de l'Etoile Royale de Versailles L'assise de l'avenue de Villepreux, conçue par André Le Nôtre, inscrite sur la liste du Patrimoine Mondial avec le château de Versailles et son parc en 1979 et aujourd'hui incluse dans le domaine national de Versailles au sens de l'article L. 621-34 du code du patrimoine, a fait l'objet d'un début de replantation par la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc, qui atteint aujourd'hui l'autoroute A12. Les ormes nécessaires ont notamment été achetés par l'entremise de notre association grâce à un mécénat de la fondation La Marck. L'emprise de cette allée, dans sa partie replantée, comme non encore replantée, accueille aujourd'hui une piste cyclable reliant Versailles à Villepreux. Il s'agit, par conséquent, sans nul doute, d'une << liaison à renforcer >> par la poursuite des replantations. Cela, en pleine cohérence avec les objectifs nationaux de plantation d'arbres. Deux autres parmi les cinq allées, rayonnant jadis dans le parc de chasse depuis l'Etoile Royale créée par Le Nôtre, mériteraient de figurer parmi les << liaisons à renforcer >>. Il s'agit, tout d'abord, de l'emprise de l'ancienne avenue de Saint-Cyr. Celle-ci, toujours lisible dans le parc de Versailles, est protégée sur le territoire de cette commune par une zone non aedificandi parcourant les terrains de Pion (hors domaine de l'EPV), mais pas au-delà, sur le territoire de la commune de Saint-Cyr. Son emprise est pourtant non construite (à l'exception de quelques hangars légers de l'aérodrome de Saint-Cyr qui pourraient être déplacés à terme). L'un des côtés de l'allée est même conservé dans l'enceinte de l'ancienne école de Saint-Cyr, qu'elle desservait sous Louis XIV. Il convient de s'assurer, par la matérialisation d'une << liaison à renforcer >>, que son tracé sera toujours libre de constructions afin de permettre, à terme, sa replantation. L'emprise de l'ancienne allée de Maintenon, lien entre les domaines de Versailles et de Marly, rayonnant à partir de l'Etoile Royale, mériterait également d'être sanctuarisée. Sa trajectoire est, pour l'heure, épargnée par les constructions mais pourrait être interrompue à l'Est de Bailly, où l'urbanisation menace de rejoindre celle de Rocquencourt. Créer une << liaison à renforcer >> à l'emplacement de l'ancienne avenue de Maintenon est d'autant plus justifié que celle-ci longe un ancien télégraphe de Chappe, inscrit au titre des monuments historiques et récemment restauré, et pourrait desservir le fort du Trou d'Enfer, où le projet de SDRIF situe un futur << espace de loisir d'intérêt régional >>, mais aussi l'ancienne ferme royale du Trou d'Enfer. L'identification de << liaisons à renforcer >> sur l'assise des anciennes allées de Saint-Cyr, de Villepreux et de Maintenon ferait d'ailleurs pendant, côté Ouest, au trident identifié par le projet de SDRIF, côté Est, dans la ville de Versailles (avenues de Sceaux, de Paris et de Saint-Cloud). Versailles serait ainsi au centre d'une composition rayonnante, partie tournée vers le Grand Paris, partie vers la plaine de Versailles, manifestant ainsi son rôle de charnière entre l'urbain et le rural.</p> <p>- Vers un parc naturel régional (PNR) de la Plaine de Versailles ? La logique aujourd'hui mise en oeuvre par le projet de SDRIF serait parfaitement cohérente avec la création d'un Parc Naturel Régional (PNR) de la plaine de Versailles, débutant aux grilles du château et allant bien au-delà de la Mauldre. Il pourrait être combiné avec certains labels (Opération Grand Site ou Réserve de Biosphère) et son périmètre s'inspirer de l'ancienne Zone naturelle d'équilibre (ZNE) définie dans les années 70.</p>
Mail 7933				X													<p><u>Nathalie, de Guyancourt, a écrit :</u> Clause anti-ghetto Je m'oppose à la clause « anti-ghetto » qui obligerait les villes ayant, comme Guyancourt, plus de 30% de logements sociaux à en construire moins et ceci, pour « limiter le communautarisme et l'islamisme ». Je suis contre tout d'abord parce que l'amalgame fait entre logement social et islamisme est juste intolérable. Cette façon de stigmatiser les habitants du parc social n'est pas acceptable ! Par ailleurs, je m'oppose à cette clause car elle conduira à une forte diminution de la construction de logements sociaux alors que nous vivons une crise dramatique</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	du logement et qu'actuellement 70% des franciliens sont éligibles au logement social. Comment peut-on imaginer que c'est en construisant moins de logements que nous résoudrons la terrible crise que nos concitoyens vivent actuellement et, en particulier, les plus démunis ? Nous devons absolument donner la possibilité à chacun de se loger dignement !
Mail 7934		X	X	X	X			X	X			X		X			<p>Mme Véronique ILIE GUIIS de Montreuil, a écrit : Contribution de l'association Montreuil environnement Montreuil environnement (Me) est la déclinaison locale d'Environnement93 (E93) et de France Nature Environnement Ile-de-France (FNE IdF) et elle adhère pleinement à leurs deux avis déposés dans le cadre de cette concertation. Nous présenterons plus précisément les impacts des mesures urbaines actuelles sur le territoire montreuillois et donnerons notre avis sur celles proposées dans la procédure de révision du SDRIF dans l'optique que le nouveau schéma d'aménagement prenne mieux en compte l'environnement.</p> <p>Montreuil est la quatrième ville la plus peuplée de la région Île-de-France et elle est mitoyenne de Paris. Son territoire d'étend sur 892 hectares. Montreuil est la deuxième ville la plus peuplée du département de la Seine-Saint-Denis après Saint-Denis. En 2014, elle comptabilisait 104 748 habitant□e□s. En 2021, 111 445, soit une progression d'environ 1%/an. En 2021, sa densité était de 12 495 hab./km.</p> <p>Ce chiffre est en constante augmentation et Montreuil fait partie des 25 villes les plus denses de France (elles sont toutes situées en Ile-de-France). Montreuil fait partie de la communauté d'agglomération Est-Ensemble.</p> <p>En 2016, le Territoire d'Est Ensemble présente une surface d'espaces verts publics de 6,5 m² par habitant□e.</p> <p>Avec l'accroissement du nombre de logements prévus et donc l'augmentation du nombre d'habitant□e□s induit, ce chiffre ne peut que chuter sous les 6 m² si rien n'est fait pour augmenter la surface d'espaces verts sur le territoire.</p> <p>On s'éloignerait ainsi toujours plus de l'objectif régional réaffirmé de 10 m²/hab. minimum, pourtant déjà loin derrière les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).</p> <p>En effet, l'OMS estime qu'une quinzaine de m² d'espaces verts de proximité à moins de 300 m de distance du logement par habitant□e, en zone d'agglomération, est nécessaire.</p> <p>La comparaison avec nos voisins européens est cruelle pour nous : on constate 36 m² à Amsterdam, 45 m² à Londres, 59 m² à Bruxelles ou encore 321 m² à Rome. À Bruxelles, Copenhague ou Stockholm, 100 % des résidents peuvent accéder à un espace vert en 15 minutes (Source : Urbanisme et santé, un guide de l'OMS 2000).</p> <p>La place de la nature en ville est évidemment la première des caractéristiques communes de ces capitales vertes. Elles ont toutes une politique de végétalisation qui permet à chacun et chacune de vivre, en moyenne, à moins de 300 mètres d'un espace vert.</p> <p>En France, c'est le cas à Nantes, qui compte 57m2 d'espaces verts par habitant□e□s et 13% de sa surface classée en zone Natura 2000. On peut donc en conclure qu'il est de l'ordre du possible d'améliorer la qualité de vie des Francilien□e□s et ici plus particulièrement des Montreuilloi□e□s.</p> <p>Rappelons que le cœur de l'agglomération parisienne et la petite couronne sont soumis très fortement au cumul des risques climatiques, naturels et technologiques et également aux nuisances environnementales pour la santé. Améliorer la qualité de la vie est donc une obligation de santé publique, il y a mise en danger de la vie d'autrui. Le territoire de Montreuil est sujet à de multiples pollutions qui vulnérabilisent sa population.</p> <p>Dans le sillage de FNE IdF et d'E93, nous souhaitons la mise en action de politiques publiques rééquilibrant la densité en France pour qu'elle redevienne vivable dans notre région et donc à Montreuil aussi.</p> <p>La ville de Montreuil a l'obligation de prendre soin de ses administré□e□s, de protéger son patrimoine naturel</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>vivant, de préserver la pleine terre et sa végétation.</p> <p>Le PLUI d'Est Ensemble (EE), en cours de modification et de révision, doit permettre de stopper l'urbanisation à outrance sur son territoire et de mettre en place des outils contraignants de régulation de la spéculation foncière et qu'elle soit réellement effective. Le soin porté aux populations les plus pauvres passe par l'accès au logement tout autant que par l'accès à la nature.</p> <p>La construction de la ville sur la ville doit être privilégiée, les destructions et constructions inutiles de nouveaux bâtiments doivent cesser de toute urgence. Cela est possible grâce à la réversibilité des bâtiments, l'adaptation et reconversion du bâti existant. On observe également à Montreuil que 5,5% des logements sont vacants.</p> <p>En 2020, le nombre de logements total à Montreuil s'élevait à 52 793. 5.5% représentait donc plus de 1900 logements vides. La tendance de ce pourcentage est malheureusement à la hausse alors que de trop nombreuses personnes souffrent du mal logement.</p> <p>Au rythme de l'urbanisation adoptée ces dernières années, les dernières sympathiques caractéristiques de son territoire ne n'existeront plus que sur les brochures en papier glacé des promotions publicitaires pour divers projets d'urbanisation, qu'ils soient d'ordre public ou privé. Cela au détriment même des habitants, en particulier donc des plus démunis.</p> <p>Les orientations d'aménagements de la ville de Montreuil et du PLUI de l'établissement public territorial d'Est-Ensemble (EE) doivent s'aligner sur celles du SDRIF-E.</p> <p>Elles doivent augmenter considérablement la surface des espaces verts de proximité et pour Montreuil en particulier ne plus dépasser les quotas de constructibilité de logements neufs.</p> <p>Est Ensemble ignore la pleine terre sur les zones d'équipement qui représentent pourtant près de 3.4 km² de son territoire (39,2 Km²) et ne la protège que très modestement sur les espaces d'activités et de renouvellement urbain sur près de 16 Km².</p> <p>Sur le territoire de Romainville et surtout Montreuil, nous avons l'opportunité de voir se développer un espace vert d'envergure sur les abords du tramway T1 en cours d'aménagement (forêt urbaine, promenade arborée, espaces de détente et de loisir, agriculture urbaine, belvédères, etc.). C'est le souhait des habitants et des associations, plutôt que de voir surgir de nouveaux bâtiments qui refermeraient le paysage, l'accès à la nature et les usages.</p> <p>La préservation des espaces ouverts du Haut Montreuil autour des réservoirs du SEDIF et de la ZAC Boissière-Acacia, la préservation et la valorisation active du site naturel et patrimonial des Murs à pêches dans sa globalité sont des perspectives atténuées par la population, qu'elle soit de Montreuil ou d'ailleurs.</p> <p>La préservation de la pleine terre est un sujet de préoccupation mis en avant par les citoyens et qui prime par rapport à la valorisation financière due aux projets immobiliers. C'est un enjeu majeur pour bâtir une ville résiliente et vivable et qui participe à l'atteinte de l'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN).</p> <p>La pleine terre est l'outil premier de lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain. Sa disparition induit aussi les risques d'inondation par ruissellement et empêche les continuités écologiques.</p> <p>Ne pas préserver le peu qui reste de pleine terre en petite couronne va à l'encontre de l'objectif de la loi climat et résilience de 2021 et des orientations déclinées dans le projet du SDRIF-E.</p> <p>Prôner la nécessaire désartificialisation c'est très bien, aménager le territoire autour des espaces de pleine terre existants, c'est, bien sûr, encore mieux.</p> <p>Pourtant, on ne trouve pas dans le SDRIF-E d'inventaire des espaces de pleine terre, outil pourtant absolument indispensable aux objectifs de renaturalisation annoncés.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>Pour ce qui est de la végétalisation des espaces urbains et en particulier du nombre d'arbres, la moitié des communes de plus de 5 000 habitants dans notre région compte moins d'un arbre par personne. La petite couronne est la moins bien dotée : on y trouve l'intégralité des 19 communes de la région recensant moins d'un arbre pour 10 personnes. A Montreuil, on compte 0.2 arbre/personne. Mais leur densité ne fait pas tout. Les caractéristiques des arbres en présence sont tout aussi, voire plus importantes. L'âge fait la ramure. Un arbre de 200 ans, doté d'un tronc de 50 cm ou d'1 mètre offre une canopée bien plus rafraîchissante qu'un jeune. La priorité est de préserver les arbres existants. Et pourtant, aujourd'hui même, on continue à les arracher à la faveur de projets d'aménagements qui ne tiennent pas compte de leur présence. L'arbre n'est pas considéré comme un atout à préserver coûte que coûte mais plutôt comme un élément perturbateur à éliminer froidement s'il se trouve sur la trajectoire d'un projet urbain quelconque. Il est considéré cyniquement comme du mobilier urbain et non comme un être vivant. Par ailleurs, le pourcentage d'arbres replantés qui mourront rapidement est estimé à 30%, car comme nous, les arbres souffrent dans une ville trop dense et trop chaude. Quel aménageur, publique ou privé, s'en soucie vraiment aujourd'hui ? Les exemples de négligences du vivant sont malheureusement trop nombreux à Montreuil. A Montreuil, seul 25% des habitants y exerce sa profession. Cela induit de nombreux déplacements dont l'immense majorité s'effectue en voitures. Les déplacements effectués sont très majoritairement inférieurs à 5km, voire à 10km. Les transports en commun sont saturés, les passages des bus irréguliers et distendus. Il n'est pas du tout évident que l'arrivée du tram et du métro dans le haut Montreuil amélioreront la situation puisque ces aménagements ont pour corolaire la densification et l'augmentation de la population. Au contraire, une politique d'amélioration de l'espace public par la préservation de la pleine terre, la végétalisation, la préservation et mise en valeur des paysages ne peut qu'induire des modes de déplacements plus vertueux pour la préservation de notre santé et de notre environnement. C'est pourquoi nous militons, au côté des habitants et des associations, en faveur d'une végétalisation complète des surfaces dégagées par l'arrivée du Tram1 à Romainville et Montreuil. Marcher plus, prendre son vélo ou les transports en commun ne peut être une démarche punitive au risque d'aller contre tout espoir d'une vie acceptable voire désirable sur nos territoires. Le blason de la ville de Montreuil est composé de trois branches de pêchers avec leurs fruits en référence aux Murs à pêches. C'est dire l'importance identitaire pour la ville que ce patrimoine naturel et horticole. Les Murs à pêches, autrefois plus outils agricoles que limites parcellaires, sont encore présents et visibles un peu partout dans l'Est parisien. Le quartier Saint-Antoine, dit des Murs à pêches, conserve seul un paysage potentiellement cohérent de ce bâti et de cette pratique agricole. L'Orientation d'Aménagement de Programmation (OAP) Murs à Pêches du PLUI d'EE a pour objectif de « Réaffirmer la vocation agricole du lieu en s'inscrivant dans la tradition des horticulteurs mais aussi dans les valeurs défendues par Montreuil en ancrant le projet dans l'agriculture urbaine actuelle, par le développement de microfermes, lieux alternatifs supports d'échanges et de rencontres tout en tenant compte de la pollution du site. » Pour rappel, en 2003, 8.5 ha ont été classés au titre de la protection nationale des Sites et paysages. En 2013, une marguerite apparaît dans le schéma d'aménagement du SDRIF. En 2020, La grande majorité des espaces ouverts ont été classés en Zone agricole (Za) dans le PLUI d'EE et la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>municipalité affirme travailler à protéger le secteur de manière encore plus forte le secteur avec la mise en place d'un Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels (PPEAN) sur l'ensemble du site.</p> <p>En 2023, la municipalité affirme œuvrer activement pour sa reconnaissance au niveau international par la demande de classement à l'UNESCO.</p> <p>En 2024, le SDRIF-E préconise la création du parc des Murs à pêches.</p> <p>Nous ne pouvons que nous réjouir de la continuité de ces orientations. Cependant, nous constatons parallèlement, sur le terrain, la dégradation toujours croissante de la très majorité du site. Les efforts de restauration de murs, bien qu'effectifs, sont insuffisants et extrêmement localisés et sur des secteurs déjà protégés.</p> <p>Les projets d'implantations de projets d'agricultures urbaines sont au point mort alors que le projet de sentier de la biodiversité est mis à mal.</p> <p>La politique de relogement des populations de gens du voyage n'est pas entamée si on exclut les déplacements effectués pour libérer de l'espace pour la construction du Site de Remisage du Tramway.</p> <p>De nouvelles familles y sont installées, soit-disant provisoirement.</p> <p>Il faut éviter à tout prix l'enlèvement de la situation et nous ne comprenons pas la non-intervention et la non-application des règles de protection posées sur ce territoire. Les collectivités ont pourtant la charge de le protéger. A cet effet, la réactivation des circuits de suivi du site est essentielle. Le Comité de suivi du site classé doit se réunir de nouveau en préfecture. La CNDPS doit être sollicitée et émettre des vœux.</p> <p>Les propriétaires privés doivent être sensibilisés et informés des aides à activer pour restaurer leurs murs et obtenir le label de la Fondation de France. En effet, au-delà de la question foncière, c'est bien la question des usages qui est essentielles. On voit bien aujourd'hui, alors que la puissance publique est majoritairement propriétaire du site que cela n'est pas un gage de respect des orientations par elle-même rédigées !</p> <p>La question du logement décent, adapté et intégré des familles des gens du voyage doit enfin être sérieusement abordée.</p> <p>Enfin, nous déplorons que le trajet du « Parc des hauteurs » aujourd'hui rebaptisé « Le grand chemin », n'emprunte plus le cœur du site mais passe par sa périphérie. Ce projet était important pour le désenclaver et donner de la visibilité aux activités qui devraient s'y développer.</p> <p>Nous ne comprenons pas cette évolution et demandons le rétablissement du trajet par la rue Saint- Antoine.</p> <p><u>Conclusion</u></p> <p>Montreuil environnement (Me) plaide pour :</p> <p>Une réduction de la densité en petite couronne parisienne et en particulier à Montreuil.</p> <p>Une meilleure gestion du parc construit pour pouvoir loger, en particulier, les plus démunis présents sur notre territoire.</p> <p>La préservation de la pleine terre doit être l'axe premier de tout aménagement. La préservation du vivant et des arbres en particulier est primordiale.</p> <p>L'armature verte doit être accentuée à Montreuil dans le secteur du tramway T1 et dans tout le Haut-Montreuil.</p> <p>Les modes de transports doux (pédestre et cycliste) sont à valoriser activement par des aménagements naturels attractifs.</p> <p>Montreuil mérite le secteur sauvegardé des Murs à pêches, c'est une opportunité à saisir pour la population francilienne.</p> <p>Sa protection doit être repensée, améliorée, élargie et s'appuyer sur divers outils et partenaires, publiques ou privés, sans oublier la population. Qu'elle soit présente sur le site ou non. Qu'elle y vive ou non. Toutes initiatives,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7935					X			X									tous usages respectueux des spécificités naturelles et patrimoniales sont les bienvenues. Mme Emma MARANDON de Sucy-en-Brie, a écrit : Oui au SDRIF-E Je suis en faveur du vote du SDRIF-E. Il est important de préserver notre environnement et le SDRIF-E protège nos terres de constructions sans intérêt. Oui au SDRIF-E
Mail 7936			X				X		X					X	X		M. Alistair CRUCIFIX de Conflans-Sainte-Honorine, a écrit : Signaler mon opposition au projet 2*2 voies du Pont d'Achères Par le présent message, je tenais simplement à donner quelques arguments en défaveur du projet de bétonisation 2*2 voies qui traverserait notre cher département du 78 Yvelines : - Argument premièrement sanitaire : combien de milliers d'élèves de maternelles, primaires et collèges seront directement impactés par les émissions de particules fines émises par des voitures et poids-lourds venues d'autres régions françaises et européennes ? - Autre argument sanitaire et agricole : combien de km2 de terres agricoles seront soient recouvertes de béton, soit polluées par ces émissions polluantes de particules fines, diazotes et autres métaux lourds (plomb) contenus dans les carburants automobiles ? - Argument sonore : car oui la pollution sonore tue également et crée une élévation de la tension artérielle décrite dans de nombreuses études ayant étudié la pollution sonore : combien de centaines de maisons ou appartement seront exposés au bruit généré par une telle 2*2 voie ? - Argument également climatique plus globale : au lieu de créer plus de route et détruire des forêts, ne faudrait-il pas faire l'inverse ? En bons donateurs de leçon au Brésil avec la forêt amazonienne, n'est-il pas temps de donner l'exemple et ainsi préserver les arbres et champs que l'on possède plutôt que céder aux intérêts mercantiles et destructeurs de quelques-uns plutôt qu'à l'intérêt général de toutes et tous ?
Mail 7937								X									M. Patrick RAOULT de Villeneuve-Saint-Denis, a écrit : OR 40 propositions de modification de formulation Dans la rédaction de l'OR 40, je propose de : - Première puce, remplacer "limiter au maximum l'emprise au sol" par "prévoir l'examen préalable de solutions alternatives permettant de ne pas augmenter l'emprise au sol" - Deuxième puce, remplacer "favoriser la désimperméabilisation" par "prescrire des objectifs quantifiables de désimperméabilisation"
Mail 7938			X														Élisabeth (Anonyme) de Saint-Germain-en-Laye, a écrit : Projet de voies JÉ SUIS ABSOLUMENT CONTRE VOTRE PROJET NE TOUCHEZ PLUS A LA NATURE
Mail 7939			X							X							M. Jean-Luc NOEL de Orgeval, a écrit : Projet A104 bis de prolongement de l'A104 Je suis opposé au projet A104 bis qui va générer un flux de circulation et de pollution important dans la zone d'Orgeval ou la jonction avec l'A13 et l'A14 sera réalisée. En effet, Orgeval est déjà très pollué par la circulation des autoroutes existantes. Il ne faut pas ajouter un flux supplémentaire. Concernant la circulation, lors d'accident important sur l'A13, les communes aux abords dont Orgeval et Morainvilliers se retrouvent saturées de véhicules aux heures de pointes notamment. La récente fermeture du tunnel de Saint Cloud a provoqué un gigantesque bouchon jusqu'à 30 km à l'extérieur de Paris. N'accentuons pas ce phénomène.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7940		X	X	X		X											<p><u>Mme Nadia FRONTIGNY de Colombes, a écrit :</u> [Territoire Boucle Nord de Seine] - Ville de Colombes- N.Frontigny Dans le cadre de la concertation relative au Schéma Directeur Ile de France Environnement, je tiens à faire entendre la voix des Colombiens. En effet, habitante de Colombes depuis plus de 20 ans, ancienne élue 2001-2008 et maire adjoint 2014-2020 de la Ville de Colombes, élue du Territoire Boucle Nord de Seine 2014-2020, candidate aux élections municipales de 2020, je continue à entretenir un dialogue nourri avec les habitants de ma ville, les associations colombiennes, les acteurs économiques comme les commerçants et les représentants des entreprises, et les institutions de Colombes. Premier souhait des Colombiens : vivre dans une ville apaisée Aussi, au regard de l'objectif de plus de 70000 logements à construire en Ile de France, nous sommes inquiets. En effet, notre zone pavillonnaire est de plus en plus fragilisée par des opérations immobilières (ex-projet Carnot, en plein cœur du quartier pavillonnaire des Vallées, alors que le Square Denis Papin aurait pu être agrandi). Dans les quartiers périphériques de Colombes, comme la zone Auriol en bordure de la ligne de chemin de fer Le Havre Rouen Saint Lazare et en bordure de Nanterre, et de la zone Stalingrad le long de la A86 et en bordure d'Asnières-Gennevilliers, nous voyons émerger des projets gigantesques de plusieurs milliers de logements, qui vont s'ajouter au millier de logements de l'opération Arc Sportif en cours de finalisation. Nous refusons cette densification extrême par des logements destinés à des publics fragiles, dans des zones enclavées. Nous craignons pour la perte de notre identité de ville mixte, équilibrée : -une grande ville pavillonnaire avec un centre historique d'une ville de province (église, mairie, marché) et des quartiers à dynamiser encore certes, mais avec une réelle personnalité - et ville de HLM issue des initiatives de constructions massives des années 1965. Nous avons l'expérience de cette densification, que la ville a bien du mal à digérer avec des quartiers sensibles, en politique de la ville et particulièrement touchés par l'insécurité. Nous refusons l'extrême densification en cours avec du logement social à un niveau très élevé (par ex 30% de logements sociaux et 10% d'accession sociale à la propriété dans le projet Auriol) alors que notre ville compte plus de 25% de logement social, et en plus dans des zones où les nuisances sont très fortes : pollution des sols, vibration et pollution sonores, ... et la densification en zone enclavée, favorisant l'insécurité. Il est important de développer de nouveaux espaces verts et équipements sportifs pour une population de Colombes qui reste une ville jeune. Il est important que le SDRIF-E protège les Colombiens pour qu'ils conservent leur habitat diversifié. Deuxième priorité : nous ne voulons pas être une ville dortoir. Depuis 2020, les activités économiques des quartiers périphériques sont en perte de vitesse mais surtout, non seulement rien n'est fait pour les retenir mais en plus, les terrains sont préemptés pour y établir des programmes résidentiels. Or il s'agit d'entreprises de services tertiaires comme par exemple Arkema qui doit partir fin 2024 du quartier du Petit Colombes, et les entreprises de développement numériques du quartier des Fossés Jean. Les nuisances pour les résidents voisins sont minimales, alors que d'avoir des emplois sur place, une activité commerçantes dynamisées par les employés apporte augmente sans contester l'attractivité de notre ville. Le SDRIF-E doit nous aider à préserver notre activité économique tertiaire, peu génératrice de nuisances et apportant une réelle dynamique à notre Ville. Troisième priorité : développer les transports. Certes, en ce moment, la préoccupation des Colombiens est le projet aberrant dans son exécution, des pistes cyclables dans les deux zones pavillonnaires de la Petite Garenne et des Vallées, et j'espère que pour la prochaine mandature, nous pourrions rectifier ce qui doit l'être : mais la voiture reste un moyen de transport privilégié dans ces quartiers où la population vieillit et où les actifs doivent rejoindre leur emploi par exemple dans le département du 95 (Argenteuil, Bezons, ...) ou du 78 (ex Versailles). Les aléas politiques de notre ville font que depuis 20 ans, notre ville a tout loupé :-gare du Grand Paris, métro, retard de 30</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	ans pour la livraison du tram T1, ...Les transports sont à l'heure actuelle saturés, je pense notamment au T2, aux bus qui traversent la ville d'est en ouest. Il est grand temps d'inscrire Colombes au nombre des villes desservie par un métro afin de favoriser la qualité de vie des habitants
Mail 7941		X		X													<p>M. Grégory LECLERC de Houilles, a écrit : Houilles - Modulation de l'OR 57 densification Ce nouveau projet de SDRIF se montre malheureusement assez injuste ou inéquitable à certains égards. On ne peut nier le besoin de logements à l'échelle de l'Ile de France, cependant, imposer un objectif de densification non pondéré au contexte local n'a pas de sens. Pour mémoire, l'orientation réglementaire 57 demande aux villes dotées de gares une densification de 15 à 17% :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cette obligation n'est pas différenciée entre la Métropole du Grand Paris (Paris et petite couronne) et la grande couronne, alors que la MGP concentre l'essentiel des emplois et des infrastructures ! Demander le même effort à la petite couronne n'a donc que peu de sens, et il convient de pondérer la densification de logements à l'offre de d'emplois sur place- Cette obligation ne tient pas compte de la densité initiale de la ville ! Imposer à une des villes les plus denses de son département la même densification qu'aux autres villes est plutôt inéquitable- Cette obligation ne prend pas en compte l'effort antérieur : le SDRIF précédent imposait déjà une densification de 15%. Ceux qui n'ont pas "obtempéré" se retrouve gagnants dans cette nouvelle règle qui ne prend pas en compte leur réalisation. Par conséquent, sans nier le besoin de logements à l'échelle de l'Ile-de-France, j'estime que l'objectif de densification imposé aux villes doit pouvoir être réduit ou pondéré en prenant en compte à la fois :- L'offre d'emplois existante sur place, - La densité préexistante et sa comparaison avec les autres villes du même département, par exemple. Ainsi les villes les plus denses auraient droit à des dérogations pour "respirer" un peu ! - La densification déjà opérée dans le cadre du SDRIF précédent. Par exemple, l'objectif fixé pourrait prendre pour référence la densité préexistante AVANT le SDRIF précédent, évitant ainsi que les villes n'ayant pas participé précédemment à l'effort de construction demandé ne se retrouvent favorisée. - L'existence d'infrastructures fournies au niveau de l'objectif de population. Ainsi, les communes de petite couronne, moins dotées en infrastructures de transport par exemple, pourraient bénéficier d'un objectif allégé, dans la même logique que la prise en compte de l'offre d'emplois existante. D'une manière générale, dans chaque ville, les PLU sont concertés avec la population. On ne peut que regretter qu'elles soient dessaisies de leur vision du logement, reprises et imposées par des documents et normes supérieures qui ne tiennent pas compte du contexte local et générant ainsi une importante frustration, à juste raison, des administrés et élus qui ne peuvent aménager la ville comme ils l'entendraient.
Mail 7942						X								X			<p>M. Laurène VIOT, a écrit : Cueillette en colère. (ferme de Servigny). Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930</p>
Mail 7943			X	X													<p>M. Xavier TALON de Maurecourt, a écrit : Préservation biodiversité En qualité d'habitant de Maurecourt, je suis favorable à l'ensemble des actions qui seront menées pour préserver la biodiversité. La construction de nouveaux aménagements, notamment les nouvelles liaisons routières prévues sur notre territoire, devra prendre en considération les impacts et les conséquences sur la nature. À ce jour, le projet du Conseil Départemental des Yvelines de construction du pont d'Achères méprise tous les nouveaux critères environnementaux, que nous impose le changement climatique. Tout doit être mis en oeuvre pour protéger</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7944			X					X	X					X			notre nature. Maxime, de Pantin, a écrit : Le SDRIFE peut certainement mieux faire Un des objectifs affichés du SDRIF-E est de progresser vers l'autonomie alimentaire. Pourtant, on y prévoit encore l'urbanisation de milliers d'hectares supplémentaires de terres pourtant reconnues comme étant d'une exceptionnelle fertilité. La préservation des espaces naturels est tout aussi essentielle et le zéro artificialisation net doit être un objectif encore plus ambitieux dans notre région que dans les autres, celle-ci comptant déjà 20% d'espaces artificialisés, contre moins de 10% en moyenne en France. Nous devons stopper la construction de routes, et favoriser les lignes de train, métro, tram, pistes cyclables... Malheureusement le SDRIF-E envisage encore la création de routes, dans une région déjà saturée d'infrastructures. Au contraire, penser la suppression de routes serait nécessaire au ZAN. Certaines communes connaissent de véritables saturations de points noirs environnementaux, tel qu'à Champlan, avec autoroutes, nationales, lignes THT, survols d'avion, train... Les nouvelles lignes du Grand Paris doivent s'accompagner d'une stratégie forte pour réduire la voiture, et la première étape et d'envoyer un signal clair en supprimant des routes que l'on réaffecterait aux mobilités douces et à la renaturation. L'ensemble des terres arables et nourricières du territoire doit être sanctuarisé, sans distinction entre l'agglomération et l'espace rural, et sans dérogation possible. Les projets d'extensions urbaines et d'infrastructures doivent être remis en question dans la mesure où ils s'opposent à la bonne atteinte des objectifs visant la sécurité, le bien-être et la santé des franciliens. Le SDRIF-E doit être davantage un outil pour le rapprochement des lieux de travail et d'habitation, la diminution du recours aux véhicules individuels, la préservation des terres agricoles et naturelles, l'outil qui permettra d'atteindre les objectifs de la SNBC tout en réindustrialisant la France, et donc : moins de surfaces habitables par habitant, moins de trajets, moins de véhicules individuels, plus de proximité et moins de villes dortoirs. Cet objectif n'est pas atteint de manière convaincante. Il doit aussi contribuer à changer les immenses zones d'activité qui font la laideur de la région. Y transformer les activités pour y inclure des logements et des commerces de proximité, pour rapprocher les bassins d'emploi des habitations, y renaturer une partie des zones pour les rendre agréables à vivre, et optimiser la densité des espaces commerciaux (combien de milliers d'ha occupés par des concessionnaires automobiles et les parkings associés ?)
Mail 7945			X					X					X		X		Serge (Anonyme) de Carrières-sous-Poissy, a écrit : Liaison RD30-RD190 Guide de participation à l'enquête publique du SDRIF-E Je suis contre ce SDRIF car sur les cartes 2-4-1 et 2-4-3, vous indiquez bien les zones de crue de la Seine et pourtant le SDRIF-E prévoit une nouvelle route, RD30-RD190, à 2x2 voies qui de fait sera le lien entre l'A15 et l'A13. Avec les murs anti-bruit obligatoires le long de cette 2x2 voies qui sera à 30 mètres de habitations d'Achères, l'écoulement de la crue ne pourra pas se faire correctement du côté de la vile d'Achères. De plus, des projets dont les populations et les élus ne veulent pas, comme le BIP (Boulevard Inter Parisis) ou la liaison RD30-RD190, et bien d'autres, sont maintenus dans votre projet et artificialisent des centaines d'hectares. Je ne comprends pas d'ailleurs que vous mainteniez les projets routiers alors que votre trajectoire de baisse des artificialisations ne permet pas d'atteindre le ZAN en 2050
Mail 7946			X		X			X									Vincent GITS de Taverny, a écrit : SDRIF-E pourquoi E ? L'aspect environnemental de ce nouveau SDRIF laisse un petit goût amer. Compte-tenu des nombreux projets du moment pour le moins critiquables, Grand Paris Express, triangle de Gonesse, régimes de dérogations pour les constructions olympiques et autres, on se demande pourquoi vouloir à tout prix écrire des schémas de ce genre si

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7947			X						X								c'est pour finalement ne pas les respecter. Juste un "greenwashing" régional. Dommage Dominique (Anonyme) de Groslay, a écrit : Refus du bip Je refuse le bip le choix du tracé va couper en 2 les villes et ne vont rien apporter aux habitants. Cela va juste apporter des nuisances bruit poussière et pollution dans la vallée de Montmorency. La circulation routière ne doit pas être privilégiée vis à vis du train et l'argent dépensé devrait être mis vers le ferroviaire comme le tramway entre Épinay et Argenteuil. Le ferroviaire est la solution d'avenir. Le bip est un choix passiste et n'a aucun avenir sauf la destruction du peu de nature que nous avons.
Mail 7948				X													Bernard (Anonyme) de Paris, a écrit : Préserver les arbres Comment se fait-il que la préservation des arbres ne soit pas mentionnée ? C'est pourtant essentiel
Mail 7949			X			X						X					M. Olivier DE COURCEL, a écrit : SDRIF-E / Enquête publique / Commentaire (re. Villeneuve-le-Roi / La Carelle) Je /.../ souhaite attirer votre attention sur la commune de Villeneuve-le-Roi, et plus particulièrement sur la zone industrielle de la Carelle, pour laquelle le projet de cartographie arrêté le 12 juillet 2023 adopte une approche contradictoire : 1 - la carte "SDRIF-E -2.4.1 Carte « Maitriser le développement urbain" appose sur la zone industrielle de la Carelle 2 signes (trèfles à 4 feuilles) indiquant le projet de "Créer un espace vert et/ou un espace de loisirs d'intérêt régional"- la carte "SDRIF-E 2.4.3 Carte « Placer la nature au cœur du développement régional" appose les mêmes signes, mais, pour les darses figurant à cet endroit (et permettant la desserte fluviale des équipements ou matériaux destinés à la zone industrielle), cette carte ne prévoit ni de "Préserver le cours d'eau et reconquérir leurs berges", ni de "Favoriser la réouverture et/ou la renaturation des cours d'eau-> Contradiction no1 : le projet prévoit des espaces verts intégrant des canaux de navigation mais ne prévoit pas de reconverter ceux-ci en espaces naturels 2- la carte "2.4.2. Carte 'Développer l'indépendance productive régionale" prévoit sur la même zone de "Sanctuariser le site d'activité d'intérêt régional", et notamment de "Maintenir le site support de services urbains ou d'économie circulaire" et de "Maintenir le site multimodal (... sites.... fluviaux majoritairement en zone urbaine dense)". Par ailleurs, le tracé de cette zone résulte de dispositions réglementaires que le SDRIF devrait respecter, en particulier le Décret n°2007-783 du 10 mai 2007 délimitant des opérations d'intérêt national, qui délimite les périmètres du secteur d'Orly-Rungis-Seine amont.-> Contradiction no2 : le projet prévoit de créer un ou des espaces verts ou de loisirs dans une zone industrielle qu'il prévoit par ailleurs de "sanctuariser"-> Contradiction no3 : la carte de la zone industrielle ne respecte pas le tracé arrêté par les dispositions réglementaires (voir article L123-2 du Code de l'urbanisme sur les O.I.N.).3- Selon les deux premières cartes citées, la zone industrielle de la Carelle est une zone inondable (voir PPRI : zone orange foncé). C'est aussi une zone à risques technologiques (PPRT : dépôts Seveso). De plus une large partie de cette zone est intégrée dans la zone B du Plan d'exposition au bruit d'Orly, c'est-à-dire que "les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes".-> Contradiction no4 : le projet prévoit de créer des espaces verts ou de loisirs (ouverts au public) dans une zone inondable et soumise à des risques industriels, et cela dans une commune qui, dans le Val-de-Marne, figure à ce jour parmi les mieux dotées en espaces verts et de loisirs. Ceci semble incompatible, voire dangereux pour les résidents. Conclusion : il est nécessaire de sanctuariser la zone industrielle de la Carelle dans sa globalité (telle que délimitée par le périmètre de l'Opération d'intérêt national), sans en rapprocher les résidents à travers des espaces verts ou de loisirs.... qui

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	ne sont pas indispensables et qui, en raison des risques et désagréments de la Zone industrielle, ne sont pas ou ne seront pas utilisés
Mail 7950					X										X		Mme Lora MARTIN de Malakoff, a écrit : Préserver les arbres existants pour lutter contre le réchauffement climatique Le Sdrif ordonne une augmentation de l'artificialisation des sols. Pour limiter les extrêmes climatiques il faut préserver tous les arbres existants en plus d'en planter de nouveaux. Seuls les anciens ont un développement en hauteur suffisant pour compenser le manque de place au sol. Un arbre c'est plusieurs strates végétales qui se superposent. Un seul arbre de 100 ans est remplacé par 700 m2 d'arbustes. Il faut désigner un référent arbre dans chaque commune, l'équiper d'outils de mesures de surface de feuillage (LiDAR) et promouvoir les galeries multi réseaux partout où c'est possible. Sans ça nous allons chauffer de plus en plus et de nouvelles plantations ne suffiront pas
Mail 7951			X											X			M. Nicolas KUHN de Paris, a écrit : Contre les nouveaux projets routiers en Ile de France Malgré la prise en compte dans le SDRIF de la question environnementale, je souhaiterais partager mes craintes que le texte actuel laisse encore trop de place à des développements contre-productifs qui encouragent les déplacements en voitures et la destruction de terres fertiles. On sait qu'avec la crise climatique, il faut privilégier les achats en circuit court, notamment pour la nourriture. Mais la région Île-de-France qui est très peuplée ne dispose pas du tout des capacités de production agricole qui permettrait une certaine résilience alimentaire. J'aimerais que cela soit bien pris en compte dans le texte en rendant l'artificialisation de terres agricoles très difficile voire impossible. On sait aussi que la voiture, même électrique, émet des particules fines qui sont certainement responsables de milliers de morts en France chaque année. Réduire le trafic dans une zone aussi dense que l'Île-de-France me paraît donc être un des objectifs prioritaires que devrait se fixer le SDRIF, en imposant de développer le vélo et les autres alternatives et en prévoyant de nouvelles routes qu'en cas de nécessité absolue. Si les autres moyens de transport sont bien développés, les nouveaux projets routiers deviendront de toute façon obsolètes. Je pense que ces deux points sont tout à fait compatibles avec le dynamisme économique souhaité par la région et nécessaires pour la santé de ses habitants, pour préparer le monde demain et pour ne pas rendre la tâche impossible aux générations futures.
Mail 7952			X					X	X	X			X	X			Clia JOUSSERAND a écrit : Les habitants ne sont pas suffisamment au coeur des préoccupations du SDRIF-E, victimes des logiques financières de grands projets inutiles comme l'avenue du Paris ou la gare en plein champs de Gonesse. Ces logiques aggravent les inégalités : les territoires riches s'enrichissent et les plus pauvres s'appauvrissent. Certes le SDRIF-E comprend dans ces orientations de nombreuses déclarations d'intention soucieuses de la santé et de l'environnement, mais il comprend aussi toutes les dérogations possibles à ces principes pour permettre de nouvelles artificialisations massives. Alors que les autres régions françaises vont limiter de 50% par décennie leur artificialisation, l'IDF ne va la réduire que de 20%. Pourtant l'artificialisation y fait des ravages : dans le Val d'Oise, 64 hectares artificialisés par an entre 2012 et 2017, puis, 174 hectares par an entre 2017 et 2022 ! En somme, le SDRIF-E est une simple trajectoire non contraignante qui ne prévoit aucune sanction en cas de non-respect << alors que selon l'INSEE*, l'Île-de-France est la région la plus artificialisée (2/3 des surfaces cultivées ont disparu en IDF en 40 ans*) >> ! La logique du SDRIF-E est avant tout foncière alors que les enjeux sont multiples. Il est regrettable que la santé des Franciliens ne figure pas parmi ses priorités. Les objectifs ne sont pas assez chiffrés, pas assez contraignants

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>ou insuffisants compte tenu de la réalité du terrain, ceci réduit les possibilités d'une réponse adaptée et proportionnée aux enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux. Il n'intègre pas les objectifs Zéro Émission Nette (ZEN) et Zéro Déchet, et ouvre une brèche qu'il faut impérativement supprimer : << l'existence d'espace urbains ouverts peut entrer en concurrence avec d'autres besoins en ville, pour le logement notamment >>.Le projet routier de l'Avenue du Paris (ex BIP), qui ne serait pas réalisé au bénéfice des habitants des huit villes traversées, et auxquels il n'apporterait que des nuisances environnementales en contradiction avec le E du SDRIF, a été conçu pour assurer une jonction entre le port de Gennevilliers et les zones d'activité autour de Roissy. Il attirerait une circulation faite surtout de camions, avec le bruit et les pollutions qui les accompagnent. Ce projet n'a sa place ni dans un plan pour la qualité de vie des habitants, ni dans une politique d'amélioration des transports. Le couloir naturel, que constitue l'emprise du BIP entre Soisy et Garges, doit être préservé et organisé pour y développer des activités de loisirs, d'agriculture ou de liaisons douces. Ce projet de route de 2X2 voies, datant de 1937 est obsolète, il doit être définitivement abandonné. Dans notre région la promotion du transport en commun est une nécessité et doit être une priorité chaque fois que c'est possible.</p> <p>Il est important de raisonner en termes de << qualité des sols >> et non pas seulement surfaces en ha. Il est nécessaire de faire un inventaire des sols et de sanctuariser en totalité les meilleurs d'entre eux. Rappelons qu'il y a moins d'un siècle notre région avait une autonomie alimentaire de 80%. Elle possède les meilleures terres d'Europe, et ne peut se contenter d'une politique agricole orientée principalement sur une agriculture d'exportation. L'IDF fournit à ce jour seulement 3% de notre alimentation et importe massivement des produits venant de pays qui ne respectent pas nos normes de qualité. C'est également incompatible avec le nécessaire maintien d'une agriculture paysanne. Les trois pastilles d'urbanisation sur la partie sud du Triangle de Gonesse demandées par le conseil départemental du Val d'Oise et la CARPF ne sont pas acceptables. Cette zone faisait partie de la ZAC Triangle de Gonesse. Suite à l'abandon du projet EuropaCity, sa destination devrait rester agricole pour accueillir une production alimentaire durables, en circuit court et à destination de la restauration collective (ce qui pourrait aider les villes autour dans leur recherche du respect de la loi Egalim).Dans la zone C du PEB des aéroports, les constructions individuelles non groupées dans un secteur déjà urbanisé sont autorisées, les opérations de renouvellement urbain le sont aussi, à condition qu'elles n'augmentent pas fortement la capacité d'accueil des communes. Le SDRIF-E maintient trois pastilles d'urbanisation sur le Triangle de Gonesse. Le seul projet approuvé par la région et le département, est une cité scolaire avec 200 places d'internat et 20 logements de fonction. Conformément à la loi, il est utile de rappeler qu'en zone C du PEB non déjà urbanisée, la construction de logements permanents est interdite. En zone de renouvellement urbain, les espaces disponibles doivent être utilisés en priorité pour les équipements au service des habitants présents, et non pour mettre toujours plus d'habitants sous le bruit et la pollution des avions. Dans un rapport publié le 12 mars 2014, la Cour des Comptes dénonce le retard de l'État et des collectivités territoriales dans la prise en compte de l'enjeu climatique. Non seulement il s'agit de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) pour freiner l'ampleur du dérèglement, mais aussi de mettre en place une adaptation à la réalité de ce changement qui est inéluctable, ce qui suppose une prise de conscience de l'urgence et une planification pour y parvenir. La société civile et notamment les associations sont beaucoup plus conscientes de l'urgence d'agir que les responsables politiques de tous bords, qui continuent à promouvoir une vision du développement totalement obsolète. Le SDRIF-E doit jouer son rôle de protection de la santé des Franciliens. Il est urgent de prévoir un plafonnement et une réduction du nombre de mouvements sur tous les aéroports d'Ile-de-France à un niveau permettant de réduire significativement le bruit et la pollution, d'établir un plan de réduction des vols de nuit, sur une période de huit heures consécutives,</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	conformément aux recommandations de l'OMS, pour aboutir, à terme, à un couvre-feu généralisé et de mettre en place des trajectoires de moindre nuisance. Le SDRIF-E doit préciser les objectifs à atteindre, les quantifier et les planifier. Encourager la croissance du trafic aérien et la concentration de l'activité économique sur l'aéroport de Roissy CDG y compris la nuit, au mépris de la santé des populations survolées, cautionne les inégalités sociales et environnementales pour des habitants sacrifiés depuis trop longtemps. Le SDRIF-E aurait dû intégrer un objectif de Zéro Artificialisation Brute (ZAB), rejeter toute artificialisation et encourager la réhabilitation du bâti existant et l'utilisation des friches << industrielles et tertiaires >> (immeubles de bureaux inoccupés, etc.). L'intégration de l'objectif ZAN (Zéro Artificialisation Nette) national serait le strict minimum acceptable à ce sujet. La séquence ERC (éviter, réduire, compenser) pour tout projet d'aménagement ou d'urbanisation aurait aussi pu être intégrée. Le SDRIF-E aurait dû protéger toutes les terres agricoles et les nappes phréatiques, ressources indispensables et précieuses offrant notamment une culture vivrière face au besoin d'augmenter notre résilience alimentaire, sans oublier que l'Île-de-France est la région la plus artificialisée. Le SDRIF-E aurait du aussi sanctuariser les arbres existants et particulièrement les spécimens adultes qui constituent des puits de carbone, un rempart aux épisodes de forte chaleur mais qui sont la plupart du temps victimes des projets d'urbanisation au prétexte de << compensations >> toujours insuffisantes et insatisfaisantes. L'urgence climatique doit être prise en compte par la région et des documents contraignants doivent en émaner pour y faire face rapidement.
Mail 7953												X		X			Céline Anonyme) de Sucy-en-Brie, a écrit : avis favorable au sdrif e Je souhaite déposer un avis favorable au sdrif-e, notamment en ce qu'il s'oppose à la fin des exploitations agricoles à Noiseau et maintien la trame verte de la Petite Couronne. Il participe également à la préservation des terres agricoles en ile de France et ainsi à l'autonomie alimentaire.
Mail 7954		X	X	X		X			X								Mme Amélie DELATTRE de Colombes, a écrit : Contribution enquête publique SDRIF-E - COLOMBES Par la présente, je tiens à vous faire part de mes observations concernant le territoire de la ville de Colombes. Tout d'abord, le SDRIF-E doit davantage prendre en compte la spécificité des zones pavillonnaires, au sein de la Région. La zone pavillonnaire de Colombes, constitue un facteur d'identité forte et le poumon vert de notre Commune. Il convient de sauvegarder et de préserver cette zone pavillonnaire, unique en petite couronne et à laquelle les habitants sont fortement attachés. Il convient également de veiller à ne pas densifier la ville de Colombes dans des secteurs faisant l'objet d'une pollution industrielle et sonore excessive afin de ne pas augmenter encore davantage les populations soumises à des risques sanitaires et environnementaux importants (voir projet du Maire de Colombes sur le secteur Auriol). Par ailleurs, je partage pleinement l'objectif du SDRIF-E fixe qui prévoit la sanctuarisation des zones d'activités économiques et la requalification/modernisation des sites économiques existants. Il est essentiel de conserver sur la commune de Colombes, nos secteurs d'activités économiques, facteurs d'équilibre Habitat/activités et créateur d'emplois. Colombes qui fait partie du territoire Boucle Nord de Seine, labellisé territoire d'industrie, doit s'inscrire dans cette dynamique de réindustrialisation régionale. Or, le Maire de Colombes a prévu de supprimer 3 zones d'activités en modifiant le PLU afin de les transformer en zone d'habitat excessivement dense avec notamment la réalisation de 9 tours de 58 m de haut sur un des sites. Face à la forte pression foncière qui pèse sur ces secteurs, il est nécessaire que le SDRIF-E assure une meilleure sauvegarde des zones d'activités économiques afin de ne pas transformer nos villes en cité-dortoir. Enfin, j'attire l'attention un secteur particulier, celui du bas du secteur Charles-de-Gaulles à Colombes et le secteur du Pont de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Bezons qui constitue un nœud où la circulation est devenue inextricable. Des aménagements urgents, notamment dans le cadre du projet de NPNRU de Colombes, sont à prévoir afin de faciliter la vie de milliers d'habitants qui empruntent chaque jour ce secteur. Et ce, d'autant plus qu'une 2ème ligne de tram doit prochainement arriver...
Mail 7955						X								X			Mme Maud DOGNIN de Maisons-Laffitte, a écrit : Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942
Mail 7956			X		X			X	X			X		X	X		Mme Victoria MOORE de Villeneuve-le-Roi, a écrit : Je suis habitante de la petite couronne (Val de Marne) depuis 1975. J'ai vu la région Ile de France beaucoup changer. Le SDRIF 2024 arrive à un moment critique pour la région et pour la France (l'Ile de France capture 20% du PIB du pays). Nous sommes face à un dérèglement climatique qui engage notre survie et la survie de notre société, la biodiversité – pilier du vivant - s'érode à une vitesse exponentielle, l'urgence est là. Les Lois françaises et européennes le reconnaissent : nous devons diminuer nos émissions de gaz à effet de serre de 40% d'ici 2030 (dans 6 ans !) et être à émissions nettes zéro d'ici 2050. Le SDRIF 2024 a une portée d'environ 20 ans, jusqu'en 2041. Il doit donc fixer des orientations fortes permettant à l'Ile de France de radicalement diminuer ses émissions de GES, de protéger et de réparer sa biodiversité et de garantir des conditions de survie dans un contexte climatique dégradé à ses habitants. Le SDRIF tel qu'il est présenté à l'enquête publique n'est pas à la hauteur. C'est pourquoi je vous demande d'émettre un avis défavorable et de demander qu'il soit renforcé pour mettre la transition climatique et écologique au centre de ses orientations. Je vous donne à titre indicatif quelques exemples illustrant le manque d'ambition et des contradictions dans ce SDRIF (prétendument « environnemental ») mais il y en a bien d'autres. Les arbres de ville et les arbres d'alignement jouent un rôle crucial pour préserver la présence de la biodiversité dans l'espace urbain (nidification pour oiseaux et chiroptères, insectes, trames vertes...). Par leur évapotranspiration, les arbres à grand houppier rafraichissent et humidifient l'air, faisant baisser la température de plusieurs degrés ; ils luttent ainsi contre les îlots de chaleur (Paris et la banlieue proche a déjà dépassé les +2°C, limite critique établie par le GIEC). Grâce à leur ombre, les arbres diminuent encore plus la température de la surface de la terre et des bâtiments limitrophes qu'ils protègent. Par leurs systèmes racinaires, les arbres permettent la rétention des eaux de pluie, filtrent les polluants et jouent un rôle dans la prévention d'inondations (qui seront de plus en plus violentes à cause du dérèglement climatique). Pourtant, les arbres en ville et d'alignement sont les grands absents de ce SDRIF : aucune obligation de recensement, aucune protection et aucune obligation de désimperméabilisation à leurs pieds pour les permettre de mieux résister aux chaleurs et sécheresses accrues qui s'abattent déjà sur nous. Le SDRIF ne préconise pas non plus la plantation de nouveaux arbres pour venir en renfort aux populations existantes (ni sur l'espace public ni dans les projets de construction). Un arbre en ville n'est pas un simple mobilier urbain, c'est un écosystème entier, un patrimoine culturel et historique, et un bienfait pour la santé de ses riverains. Il faut le reconnaître dans le SDRIF. Des outils performants de recensement comme « cartovégétation » existent déjà. Les jardins privés particuliers sont aussi ignorés dans ce SDRIF. Ils sont considérés comme faisant partie des « superficies déjà artificialisées » et de ce fait, sont comptabilisés pour calculer le 20% de nouvelle artificialisation permis aux communes. Alors que beaucoup de ces jardins sont eux aussi des îlots de fraîcheur et de biodiversité (notamment grâce à la Loi « zéro phyto »), et constituent des éponges pour l'eau de pluie ; ils doivent être protégés – ou tout au moins, ne pas être considérés comme « artificialisés » si tel n'est pas le cas. Encore une fois, «

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>Cartovégétation » ou Google Maps satellite sont des outils déjà existants qui permettent un recensement facile.</p> <p>Baisser l'obligation de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à 20% en l'Île de France au lieu de 50% pour le reste du territoire n'est pas acceptable. Ce procédé contredit une préconisation du SDRIF lui-même : décentraliser par des « pastilles de développement dispersées » pour réduire l'hypercentralisation actuelle autour de Paris intramuros. Ceci devrait s'appliquer à tout le territoire national : réduire l'hégémonie de la région Ile de France. En essence, le SDRIF suppose que, puisque l'Île de France est déjà très fortement urbanisée, et qu'elle centralise déjà tellement d'activités humaines, qu'elle devrait avoir le droit de s'artificialiser et de se densifier encore plus que les autres régions de France. C'est une démarche de « développement coûte que coûte » qui nuit à la qualité de vie de ses habitants et qui devient dangereuse dans un contexte de dérèglement climatique (par exemple, la Métropole de Paris n'a que 3 jours d'autonomie alimentaire en cas de rupture de la chaîne logistique alimentaire).</p> <p>Les mobilités douces (vélo et marche) ne sont pas assez soutenues par ce SDRIF. Comparés au nombre de projets routiers (décrits très précisément), il y a une ligne dans la liste de projets pour le vélo et une seule OR qui mentionne des réseaux de voies cyclables à favoriser. Il n'y a pas de volonté de sanctuariser les pistes et voies cyclables déjà existantes (ni même aucun inventaire de celles-ci), de réabsorber obligatoirement des ruptures et discontinuités de cyclabilité, de garantir l'interconnectivité par vélo entre gares existantes et futures et les lieux d'habitation, entre les lieux de travail, de loisirs, d'éducation, de culture, d'administration et les lieux d'habitation. Pourtant, le transport routier doit diminuer et la mobilité vélo doit augmenter pour que la Région puisse respecter les réductions d'émissions des GES nécessaires. Pour donner un seul exemple : l'ADP d'Orly a lancé un programme ambitieux de cyclabilité en interne sur la plateforme (Paris-Orly by Cycle 2030) alors que le SDRIF ne préconise aucune liaison cyclable précise avec les communes aux alentours pour renforcer leur maillage cyclable vers la plateforme. L'encouragement à créer des parkings vélo n'est mentionné que dans une seule OR alors que le manque de stationnement sécuritaire est un des freins connus à l'utilisation du vélo par les citoyens. Le SDRIF ne montre aucune volonté de réduire le trafic automobile (néfaste en termes de bruit, de pollution, de sécurité, d'emprise de l'espace public) en faveur de la bicyclette. Quant aux piétons, ils ne sont même pas mentionnés dans ce SDRIF à ma connaissance.</p> <p>La protection des zones naturelles est incohérente dans cette proposition de SDRIF. Je ne cite qu'un seul exemple : le projet de développement portuaire fluvial avec usine d'hydrogène à Villeneuve-Saint-Georges/Vigneux (port Haropa). Les pastilles de ce projet équivalent à 50 ha et se situent dans une zone naturelle protégée sur la Carte nature du SDRIF, zone qui est déjà vouée à la compensation pour la perte de biodiversité du projet Grand Paris Express et qui abrite les dernières terres agricoles du secteur. De plus, ce projet est en soi inutile car d'autres ports fluviaux sur la Seine sont sous-utilisés. Il est néfaste car il impactera fortement la qualité de vie des riverains, notamment par l'accroissement du trafic routier de poids lourds pour le transport de l'hydrogène vers l'aéroport d'Orly et la surcharge du pont de Villeneuve-Saint-Georges, la dangerosité d'une usine construite en zone inondable (indiquée clairement dans les cartes du SDRIF lui-même) et par l'impact paysager car les communes de Villeneuve-Saint-Georges, d'Ablon et d'Athis-Mons ont une vue directe sur la zone (impact interdit par le SDRIF lui-même). Toute cette zone d'industrie portuaire doit être retirée du SDRIF ainsi que le projet de nouveau pont routier sur la Seine qui en découle.</p> <p>En petite couronne, nous avons perdu presque toutes nos terres agricoles et l'ancienne ceinture nourricière verte autour de Paris a été enfouie sous le béton. Il faut sanctuariser toutes les terres agricoles d'Île de France restantes de manière urgente si la région veut avoir une chance de maintenir un minimum de résilience alimentaire. Il ne suffit pas de pérenniser les voies d'accès pour les exploitants à ces terres (comme le fait la proposition</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	actuelle), il faut installer un moratoire sur tous les projets (transports, industries, bâtis) susceptibles de grignoter ces terres (parmi les plus fertiles d'Europe) et viser clairement le Zéro artificialisation BRUTE. De plus, le SDRIF devrait spécifiquement encourager une agriculture saine et respectueuse du vivant sur les terres qui nous restent et encourager des cahiers de charges zéro-phyto pour protéger les populations et les producteurs eux-mêmes. Il ne faut pas oublier que le protoxyde d'azote produit par les engrais chimiques est un GES extrêmement puissant qui a une durée de vie très longue dans l'atmosphère. Enfin, un autre grand absent dans ce SDRIF est le contrôle de la pollution publicitaire , un vrai fléau en région parisienne. Nous devons rapidement quitter une mode de vie orientée sur la surconsommation et retrouver plus de sobriété dans notre quotidien si nous voulons préserver nos ressources (locales et globales), réduire nos émissions de GES et rétablir plus de calme dans notre société. Le SDRIF mentionne des « trames blanches » (zones calmes) mais néglige le fait que la publicité est un envahissement et une distraction qui bien souvent crée de faux besoins. En conclusion, l'environnement devrait être au centre de ce SDRIF-E alors qu'il n'en est rien , en dehors du discours de verdissement de son introduction. L'habitabilité de notre région est en jeu. Il faut un SDRIF bien plus contraignant où l'environnement et la transition écologique sont placées au centre de tous les projets envisagés. Dans notre intérêt à tou.te.s, je vous prie de donner un avis défavorable.
Mail 7957		X	X			X		X									Mme Catherine GROSSE de Béthemont-la-Forêt, a écrit : Un coup de frein majeur pour enrayer cette logique d'artificialisation à outrance est donc indispensable et le SDRIF-E doit le prendre en compte plutôt que de céder à la pression des élus locaux. En tant que citoyenne et habitante d'Ile de France, je demande : -Que la trajectoire de réduction de l'artificialisation des terres agricoles, naturelles et forestières soient calées sur celles des autres régions avec un objectif de -50% en 2030 par rapport à la décennie 2012-2021. -Que l'implantation de toute nouvelle zone d'activité soit conditionnée à la démonstration de l'impossibilité de densifier les zones existantes. Que l'implantation d'une nouvelle zone ou l'extension d'une zone soit conditionnée à sa desserte fluviale ou ferroviaire. -De ne plus autoriser l'implantation de nouvelles zones de logistique et de requalifier les zones d'activité en déshérence. Je demande qu'un moratoire soit instauré sur les projets routiers et que le SDRIF-E ne prévoit plus aucun projet de ce type. Ce projet de SDRIF-E envisage 12357 ha de consommation d'espace non-cartographiés dédiés aux installations de la transition environnementale. Je demande une réduction significative de cette consommation d'espace. Je demande que soit inscrit aux SDRIF-E le non-recours aux Cultures Intermédiaire à Vocation Énergétique (CIVE). En tant qu'habitante du Val d'Oise, je demande :-l'abandon de la gare du Triangle de Gonesse et le retrait des 3 pastilles de 25 ha représentées sur la carte « Maitriser le développement urbain ». -l'abandon de l'urbanisation dans le secteur de Méry-sur-Oise/Frépillon Nous demandons que la zone en question soit rendue à son état initial de massif forestier et lisière dans le nouveau SDRIF-E. -l'abandon de l'urbanisation de la plaine des Ecouardes à Taverny-le retrait de la section est de l'avenue du Paris du projet de SDRIF-E.
Mail 7958					X							X					Christophe (Anonyme) de Noisy-le-Grand, a écrit : Pas de répertoire sur les réservoirs de biodiversité dans le SDRIF-E (zones à sanctuariser) Ce document n'existe pas alors que le SRCE est en cours de révision (recensement des connexions écologiques d'intérêt régional sur la base de l'actuel SRCE). Ainsi, le bois Louis Lumière de Noisy-Le-Grand devraient apparaître

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7959						X								X			comme une zone à sanctuariser. Mme Jeanne GOMOT, a écrit : Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955
Mail 7960						X								X			M. Thibaud GRIMBERG de Paris, a écrit : Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955, 7959
Mail 7961						X			X								Claire de Ablon-sur-Seine, a écrit : SOS Bords de Seine Port de Vigneux Concernant les conséquences délétères du port de Vigneux, notre association ablonaise st particulièrement inquiète pour les riverains de notre berge. Les ablonais seront la population la plus impactée par les effets délétères de ce projet. Notre destin ne nous appartient pas d'un point de vue découpage administratif. Vigneux c'est l'Essonne et Ablon c'est le Val de Marne. La révision du PLU en cours à Vigneux pourrait déterminer la vie de milliers d'Ablonais et de centaines ou milliers d'Athégiens. Les effets sur la pollution ont été présentés dans d'autres contributions et nous ne reviendrons pas dessus. MAIS deux éléments n'ont pas encore été avancés malgré leur importance. Ablon est sous les VENTS DOMINANTS et recevra seule la pollution de l'air et le bruit du port de Vigneux portée par les vents et l'eau. Nous avons déjà connu cela quand des populations Rom qui occupaient l'île Brune à Vigneux illégalement brûlaient du plastique nous rendant la vie impossible à respirer, nous obligeant à nous calfeutrer. A cet endroit, le chantier actuel du SIAPP nous prouve que nos craintes sur nos conditions de vie sont totalement justifiées quant au bruit, à l'éclairage agressif, au visuel d'un chantier certes déjà important mais incomparablement moins que celui du port. Les vents dominants sont déjà une aide au décollage des avions de l'aéroport. Il y a déjà un effet de cuvette avec les avions du fait de l'existence d'un TERRE PLAIN pour les rails de la ligne D sur Vigneux. Ce terre-plain de 5 à 7 mètres de hauteur constituera un écran contre les pollutions sonores, aériennes et visuelles du port pour les habitants de Vigneux sur Seine. Ablon n'aura pas cette protection. SOS Bords de Seine fera tout son possible pour que son isolement de petite commune de fin de Val de Marne ne suffoque pas -seule de surcroît- sous toutes les pollutions. SOS Bords de Seine défendra le droit à une nature préservée.
Mail 7962			X		X							X		X			M. Ariel TURPIN a écrit : Ma réponse s'agissant du projet de nouveau SDRIF sera brève. Si on peut se féliciter du discours général disant que le SDRIF se veut protecteur de l'environnement, nous ne retrouvons pas certains points de l'ancien SDRIF, d'une part, et les défauts de l'ancien SDRIF subsistent. Découvrant tardivement la consultation, Je me limiterai au sujet de la protection de la forêt et de l'abandon du C5. Les forêts sont insuffisamment protégées par le SDRIF actuel, c'est un fait. Mais cette protection régresse avec le projet de nouveau SDRIF, qui ne protège plus comme avant (malgré les défauts de la protection d'avant) les espaces boisés qui faisaient plus de X hectares et qui aboutissaient à une cartographie plus restrictive que celles du nouveau SDRIF. Dans le projet qui nous est soumis à consultation, seules certains grands espaces boisés comme la forêt de Fontainebleau sont protégés. Même les bois classés au titre de monuments historiques ne sont plus protégés au titre du SDRIF. C'est purement incompréhensible. Par ailleurs, s'agissant des rares espaces boisés qui survivent à la protection du SDRIF nouvelle mouture, il convient d'interdire toutes constructions même agricoles et y compris dans les zones déjà urbanisées. Ces exceptions ont en effet conduit à des abus avec des constructions n'ayant d'agricoles que le nom (manèges de centres équestres, hangars pour stocker du débarras, cabanes voire extensions d'habitations...). Même la forêt

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	de Fontainebleau est affectée et progressivement, le grignotage des lisières se poursuit, la forêt se ferme et perd en visibilité, en lecture paysagère et en intérêt paysager. Le morcellement du paysage se poursuit. Et s'agissant des forêts non classées, il se produit sans cette protection un cercle vicieux : les bois perdent progressivement en intérêt, et leur grignotage en devient moins problématiques puisque les habitants eux-mêmes en viennent parfois à dire "bof, c'est pas un problème de raser ce bout de forêt pour y construire, de toutes façons, elle avait perdu de son attrait, plus personne ne s'y promenait, elle s'était appauvri en biodiversité, l'accès y était plus difficile etc." Même certains cheminements de lisière de forêt sont désormais inaccessibles du fait de ce grignotage permanent au long cours. Aussi, si le SDRIF nouvelle version veut réellement protéger l'environnement en Île-de-France et améliorer ou simplement préserver la qualité de vie des Franciliens, il convient : - d'interdire toute urbanisation nouvelle SANS exception (y compris urbanisation existante) sur les 50 mètres de lisière des forêts classées (quel que soit le classement et la superficie, donc en incluant les forêts ou bois classés monuments historiques), - d'interdire toute urbanisation nouvelle SANS exception sur les 50 mètres de lisière des forêts de plus de 10 hectares en un seul tenant, - d'interdire tout changement d'affectation des cheminements de lisière de forêt sans exception et au contraire de chercher par tous les moyens à restaurer les cheminements qui ont été grignotés. S'agissant enfin du C5, il semble plus prudent de ne surtout pas l'abandonner. On connaît les oppositions locales et je les respecte, mais l'intérêt général demande de désengorger la traversée de Melun qui est une purge absolue pour les Melunais. L'intérêt public doit d'autant plus prévaloir sur les intérêts particuliers que le SDRIF prévoit plusieurs aménagements y compris routiers (axes Melun Guignes par exemples) et de nouvelles urbanisations qui vont mécaniquement accroître la circulation. Et si l'on peut comprendre la volonté de la Région de faire transiter le trafic par l'A5, à l'heure des Waze, Coyote et autre Mappy, les conducteurs privilégieront toujours la traversée de Melun.
Mail 7963								X							X		M. Nicolas KUHN de Paris, a écrit : Contre l'artificialisation des sols en Ile de France J'ai appris que les objectifs de la région Île-de-France en termes de diminution progressive de l'artificialisation des sols avaient été réduits par rapport à ceux des autres régions. Même si cette dérogation a été obtenue, je souhaiterais, en tant que citoyen/ne concerné/e de cette région, que les solutions d'aménagements n'impliquant pas de nouvelle bétonisation soient privilégiées au maximum et que les zones naturelles et la biodiversité soit l'objets d'objectifs très ambitieux et chiffrés dans le SDRIF. Je ne suis pas expert/e des questions d'urbanisation mais je suis convaincu que c'est seulement lorsque l'on fixera de tels objectifs que des solutions et des possibilités nouvelles pour nos villes et nos territoires pourront émerger. Notamment, les nouveaux projets d'installations logistiques et routières ne doivent pas être prioritaires sur la préservation de la biodiversité et la continuité des zones qui l'accueillent. Et au contraire, la renaturation doit être encouragée au maximum, non seulement pour sa valeur intrinsèque, mais aussi pour pouvoir faire face aux enjeux pressants auxquels la région est confrontée et qui s'aggraveront dans les prochaines années comme les risques d'inondation et les fortes températures.
Mail 7964				X				X				X					Mathieu (Anonyme) de Paris, a écrit : Bilan global très insatisfaisant et non-respect des objectifs annoncés La région doit donc proposer une trajectoire plus ambitieuse et viser le Zéro Artificialisation Brute, et anticiper la renaturation pour les territoires les plus denses pour lesquels l'habitabilité en 2050 n'est pas assurée. La préservation des réservoirs de biodiversité (espaces naturels, agricoles, forestiers et cours d'eau), ainsi que de leurs continuités, doit être prioritaire et aucune dérogation ne doit être possible. La continuité des berges ne peut être compensée par la mise en place d'un cordon végétal lors de l'aménagement d'un port. D'autant plus que la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	majorité des nouvelles zones logistiques prévues par le S.D.R.I.F. sont localisées dans l'agglomération, zone la plus dense où la renaturation est plus que nécessaire pour répondre aux enjeux actuels par exemple : limiter le risque d'inondation, créer des îlots de fraîcheur urbains, assurer la résilience alimentaire...
Mail 7965						X								X			Zoé (Anonyme) de Paris, a écrit : Sanctuarisation des terres de la ferme de Savigny. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955, 7959, 7960
Mail 7966					X							X					M. Joel BLOCH de Paris, a écrit : Sauvegarder les arbres Il faut sauvegarder les arbres. Entre autres, cela abrite des chauves-souris, qui mangent les araignées. Je suis arachnophobe et j'aimerais éviter de me transformer en Spider-man : les immeubles à Paris ne sont pas assez hauts pour bien lancer sa toile
Mail 7967				X		X								X		X	Jean-Marie (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : IL FAUT REFUSER LES DEMANDES DE MODIFICATIONS DU SDRIF-E DEMANDEES PAR LA CCPB POUR OZOIR LA FERRIERE Près de 800 contributions au registre numérique expriment le rejet de ces demandes par les citoyens des communes d'Ozoir et environnantes. Seules 2 contributions y sont favorables ce sont celles du Maire d'Ozoir la Ferrière et Président de la CCPB, Mr JF Oneto, ainsi que celle 'officielle' de la CCPB. Mais par ailleurs 4 Personnes Publiques Associées s'y opposent, Férolles-Attilly, Chevry-Cossigny, Lésigny et Servon. A noter que Férolles-Attilly et Lésigny font justement partie de la CCPB, Communauté de Communes des Portes Briardes. De plus bon nombre d'Associations représentatives manifestent aussi leur désaccord pour ces demandes de la CCPB: La Fédération Nature Environnement 77, la LPO, l'Association d'Environnement du Réveillon Le R.E.N.A.R.D, le Comité Écologique pour la Défense et le Respect de l'Environnement, Ensemble pour Ozoir la Ferrière, etc...Tout à été dit dans les ~800 contributions sur les nombreux aspects néfastes des demandes de la CCPB pour Ozoir la Ferrière, la Commission d'Enquête a bien sûr noté tous ces points, l'ensemble des contributeurs (sauf 2) font confiance à la Commission pour exercer son jugement et écarter l'intégralité de ces demandes
Mail 7968					X												Yvan (Anonyme) de Montrouge, a écrit : Stop aux coupes d'arbres et de haies ! Il est urgent de protéger le patrimoine végétal existant et d'arrêter l'artificialisation ! Des aides doivent être apportés aux acteurs privés pour pouvoir transformer le parc immobilier existant et vacant, car il est toujours moins cher de construire du neuf et d'artificialiser des terrains vierges. Ce n'est pas normal. Les arbres existants ont une haute valeur écologique et sont notre avenir. De plus les haies abritent les oiseaux qui mangent les moustiques. Il va faire de plus en plus chaud, c'est un réel problème sanitaire. Ce problème doit être pris en compte. Merci d'arrêter de couper les haies !
Mail 7969			X	X	X			X	X					X			Christine (Anonyme) de Antony, a écrit : J'observe que parmi les obligations réglementaires peu d'objectifs sont chiffrés si ce n'est en matière d'artificialisation nette et de production de logements sociaux. Pour le premier (-20% sur 10 ans puis encore -20%), trajectoire moins ambitieuse que les objectifs de la loi climat et résilience alors que la perte de biodiversité et des émissions de CO2 sont particulièrement préoccupants en Ile de France. Pour le second domaine, OR59 la production de logements sociaux serait limitée à 30% alors que plus de 60% des demandeurs de logements sociaux sur le territoire ont des revenus tels qu'ils peuvent prétendre aux logements

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	PLAI (loyers les moins élevés). Cette orientation ne peut que conduire à une raréfaction supplémentaire des logements les plus accessibles. Concernant par exemple les OR38, OR47 et OR48, il ne s'agit que de « limitation » formulation vague, quels objectifs et contrôles sont envisagés ? quelles incitations pour l'agroforesterie, la plantation de haies ..Pourquoi affirmer le maintien du potentiel agricole de la région et soutenir la disparition des terres fertiles du Plateau de Saclay. Concernant les mobilités, le projet de construire des KM de routes supplémentaires (34 projets routiers) ne peut qu'entraîner une augmentation de circulation de véhicules à rebours de la volonté affichée de réduire les pollutions et améliorer la santé des citoyens ? (effet induit)
Mail 7970			X						X								<p>Lydie (Anonyme) de Saint-Cyr-l'École, a écrit :</p> <p>Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. Ce SDRIF-E doit être revu car il reprend de vieux projets dont les besoins et les études sont devenus obsolètes. De plus, les projets routiers inclus dans le SDRIF-E ont un coût financier important et portés souvent par les départements, comme pour la RD30-RD190 dont le coût est de 200M€. Nous ne voulons pas de ces projets dont nous n'avons pas les moyens ni besoin. Il est aberrant de vouloir faire ce SDRIF-E qui maintient des projets obsolètes et qui détériore volontairement l'environnement et la santé des habitants. SDRIF-E 2040 Pour une véritable politique de maîtrise du bruit des voies de transports en IDFOR70-OR71la notion de Zones calmes (aussi dites de "ressourcement sonore") est toxique.</p> <p>La rédaction actuelle développée par les OR70-OR71 et OR137 est indigente. l'idée de Zones calmes revient à considérer que la dégradation du niveau de bruit ambiant est une fatalité pour la masse des gens et qu'il convient de créer des parcs zoologiques où les populations pourront aller avec nostalgie entendre un niveau normal de bruit ambiant cette partie doit être totalement remaniée avec une affirmation politique visant à) afficher une volonté politique de rapprocher l'habitat de tous de la situation validée par l'OMS des zones de référence de qualité de vie en matière de niveau de bruit ambiant en se donnant des objectifs à 10 ans, 20 ans 30 ans2) établir dans chaque collectivité de communes des zones de référence de qualité de vie en matière de niveau de bruit ambiant, les zones dont la situation actuelle correspond à un niveau de bruit ambiant de fond maximum compris entre 50 et 55dBLden3) afficher une politique d'agrandissement progressif de ces zones de référence en se donnant des objectifs à 10 ans, 20 ans 30 ans. SDRIF-E 2040 .</p> <p>Pour une véritable politique de maîtrise du bruit des voies de transports en IDFOR137 ce texte se cantonne à énoncer des vœux pieux d'amélioration sans fixer aucun cadre. La rédaction actuelle développée par les OR70-OR71 et OR137 est indigente. Nous proposons que le SDRIF-E pose un objectif ferme de définir sous maximum un an une typologie des habitats en fonction du niveau de bruit ambiant dont le niveau de référence doit être, en fonction du type de voie de transport, le seuil établi par l'OMS. nous suggérons l'utilisation de cinq seuils formulés en termes de la norme européenne Lden (malgré ses imperfections, qui sont de prendre très mal en compte la réalité de pénibilité des bruits événementiels de trafics intermittents comme les avions (passages intermittents irréguliers) et comme les axes ferroviaires (passages intermittents réglés par des horaires et des rythmes "précis")SDRIF-E 2040.</p> <p>Pour une véritable politique de maîtrise du bruit des voies de transports en IDFOR137ce texte se cantonne à énoncer des vœux pieux d'amélioration sans fixer aucun cadre. La rédaction actuelle développée par les OR70-OR71 et OR137 est indigente. Les cinq seuils d'information et d'analyse des situations locales que nous proposons- un seuil de crise (le seuil "légal" actuel) délimitant une Zone ROUGE nécessitant de façon obligatoire l'action des</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	gestionnaires devant être suivies les Préfets-un seuil d'alerte délimitant une ZONE ORANGE nécessitant de façon obligatoire l'action des Départements-un seuil de vigilance délimitant une ZONE JAUNE nécessitant de façon obligatoire l'action des Collectivité de communes ces seuils définissant une présence de nuisance de bruit dans l'environnement de vie officiellement reconnue en IdF et-deux seuils additionnels inférieurs, définissant une présence de gêne de bruit dans l'environnement de vie,-un seuil de gêne forte pour le premier seuil (ZONE GRISE),-un seuil de gêne modérée pour le second seuil (ZONE BLEUE), reprenant les valeurs recommandées par l'OMS le reste étant ZONE VERTE. OR137 : ce texte se cantonne à énoncer des vœux pieux d'amélioration sans fixer aucun cadre. La rédaction actuelle développée par les OR70-OR71 et OR137 est indigente. Les actions d'information et d'analyse que nous demandons1-toutes ces zones devront être décrites et cartographiées dans les PLU et dans les PPBE des différents niveaux en s'appuyant sur des cartes telles celles publiées par BRUITPARIF2-La Région Ile de France émettra une recommandation ferme auprès des professionnels des transactions immobilières pour informer les acquéreurs/locuteurs potentiels de la position des locaux dans l'une des trois zones ROUGE, ORANGE, JAUNE3-chacune de ces cinq zones fera l'objet de normes volontaristes d'isolation acoustique des bâtiments neufs publiées par la Région Ile de France. La rédaction actuelle développée par les OR58-59 doit être revue pour introduire une progressivité en fonction de la taille des programmes de construction. OR58-OR59 : la rédaction des OR58, OR59 qui préconisent une moyenne de 2/3 de logements dits sociaux est très insuffisante pour éviter des effets massifs de quartiers à la façon désastreuse des années 1960/1970 faute de critères permettant de gérer le vœu pieu de ne pas aller trop loin en matière de concentration des logements sociaux. Nous préconisons que le SDRIF-E incorpore une règle de pondération des programmes de construction ou de rénovation en logements dits sociaux selon une abaque de taille par exemple comme suit : au-dessus de 18ha max 30%-de 12 à 18ha max 33%-de 6 à 12ha on pourrait proposer max 37%-de 3 à 6ha on pourrait proposer max 45%-jusqu'à 3ha on pourrait avoir 60% comme il est porté au SRHH Ile de France
Mail 7971			X					X						X			Mme Rose-Marie FRICOTEAUX de Paris, a écrit : Stop à l'artificialisation inutile. Projets routiers, artificialisation des sols agricoles A l'heure où nous devons mettre toutes nos forces dans la résilience des systèmes écologiques qui nous permettent tout simplement de vivre, des projets comme l'artificialisation du triangle de Gonesse, en incohérence totale avec le besoin de conserver des terres agricoles de qualité, les réalisations de projets routiers absurdes comme le BIP ou encore l'A104Bis ne peuvent tout simplement pas être compréhensibles. Je vois dans ce SDRIF-E trop de "courte vue" qui mettent en danger nos capacités à réagir dans les années qui viennent. Les rapports scientifiques dénonçant l'artificialisation à outrance s'entassent et manifestement la région ne les a pas encore lu. La région doit écrire un NOUVEAU récit. De sobriété sur les terres agricoles et espaces naturels ; D'efficacité dans la gestion des ressources dont nous profitons. Ne serait-ce que pour redonner de l'espoir à tous ces jeunes qui assistent impuissants à cette incapacité à changer de vision.
Mail 7972					X							X			X		Mme Émeline OUDIN de Montreuil, a écrit : SDRIF-E - mieux prendre en compte l'urgence biodiversité et climat Bonjour, je soutiens la contribution déposée par la LPO Ile de France le 15/03/2024 à 12h45, avec notamment :- la mise en oeuvre et le suivi du SDRIF-E avec des indicateurs- l'intégration du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) dans le SDRIF-E- le développement explicite de la trame brune, en utilisant les éléments

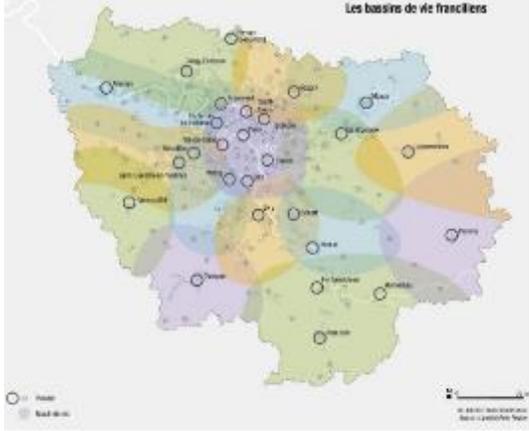
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	proposés pour formaliser dans le SDRIF-E cet enjeu très fort, à la fois pour le bien-être des habitants et pour la biodiversité
Mail 7973						X								X			Sybille (Anonyme) de Paris, a écrit : Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955, 7959, 7960, 7965
Mail 7974																X	Mme Sophie BLAMPIN de Saint-Germain-en-Laye, a écrit : RALENTIR L'URBANISATION ET L'ASEPTISATION DE L'ENVIRONNEMENT Les chantiers se multiplient, la banlieue se densifie, les espaces de nature diminuent, la qualité de vie des habitants baisse : pollution, bouchons, saturation en tous genres...Nous avons besoin de ralentir, de davantage réfléchir aux conséquences à long terme de nos décisions, dans tous les domaines. Concrètement: diminuer les permis de construire et éviter de créer sans cesse de nouveaux axes routiers qui créent des besoins. Continuer à développer les transports en commun, rendre les parkings près des gares gratuits si titre de transport
Mail 7975						X								X			Cloïlde (Anonyme) de Paris, a écrit : Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955, 7959, 7960, 7965, 7973
Mail 7976														X		X	M. Camille TRANCHANT de Crisenoy, a écrit : Aberrations Je trouve cela aberrant de vouloir installer une prison dans un village comme Crisenoy ou il y aura plus de détenus que de personnes libres. Sans parler des terres agricoles Qui vont disparaître alors qu'il existe des friches industrielles disponibles, souvent plus près du tribunal ou des transports en commun !!!
Mail 7977			X		X	X	X		X							X	Hélène (Anonyme) de Ablon-sur-Seine, a écrit : Opposition au projet de port Haropa, d'usine d'hydrogène et de pont routier à Athis Mons Opposition au projet de port Haropa : Je fais partie du club nautique d'Ablon sur Seine et j'habite quai de la baronnie, en face du futur port, s'il venait à se réaliser. En tant qu'habitante et propriétaire à Ablon sur Seine, je suis bien évidemment contre ce projet qui dégradera fortement le cadre des habitants et donc également la valeur immobilière des biens. J'ai acheté une maison en 2017 et ce qui m'a particulièrement plu est la vue sur la rive d'en face, composée d'espaces naturels et agricoles inondables et qui me semblaient totalement inconstructibles (zones naturelles ou zones humides dans le PLU) ... Nous sommes déjà dans une zone sensible au risque d'inondation, au risque technologique, dû à la présence du Trampil et aux nuisances sonores et atmosphériques, de part la circulation automobile conséquente sur ce quai et, bien évidemment, la proximité de l'aéroport d'Orly ! Notre "richesse" c'est le cadre en partie naturel de nos berges et cet espace de respiration qu'est la zone naturelle de Vigneux, visible en permanence et facilement atteignable à pied ou à vélo par la passerelle au-dessus de l'écluse. Il serait donc incompréhensible de venir dégrader ces rives de la Seine qui gardent une qualité indéniable en terme d'espaces de natures pour les habitants environnant : un espace de promenade qui attire, un espace exceptionnel de navigation, un espace de biodiversité très conséquente, que nous pouvons admirer toute l'année sur l'eau. Avec le club, nous faisons des sorties dans la darse qui est un sanctuaire de nature et de biodiversité incroyable, puisque seuls des pêcheurs et des petites embarcations, telles que de petits avirons peuvent y pénétrer. Lors de nos navigations, nous observons des hérons cendrés, des canards, des grues, des oies bernaches, des cygnes qui trouvent refuges dans la végétation des berges et qui peuvent s'épanouir car la navigation fluviale n'est pas trop conséquente. Les plages accueillent aussi l'été des gens venant se rafraîchir, notamment dans la zone proche de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	l'usine des eaux (à l'aval du projet), là où il existait une ancienne baignade. Si le port venait à se construire, les allers et venues conséquents de péniches viendraient rendre dangereuse, voire impossible, la navigation voile ou aviron de notre club nautique. Je ne suis pas contre le transport fluvial, de part son intérêt écologique mais je ne comprends pas comment il a pu, même, être imaginé de l'implanter dans un espace naturel protégé et inondable (cf les crues récentes de 2017 et 2018 !) tandis que d'autres infrastructures portuaires, comme Corbeil ou Évry sont à l'heure actuelle sous-utilisées. - Opposition à la construction de l'usine de production d'hydrogène dans la zone naturelle de la Saussaie des Gobelins et l'île Brune (Port Brun) : Pour les mêmes raisons qu'indiquées précédemment, je ne comprends pas le choix d'implanter une usine de production d'hydrogène sur une zone naturelle protégée et inondable ! La destruction d'espaces naturelles est définitive et les « zones de compensation » créées en toute hâte ne remplacent pas ce que la nature a mis des centaines d'années à créer, que ce soit pour l'absorption du CO2 ou les espaces de reproduction et de vie des différentes espèces animales ou végétales qui y vivent. Le transport de l'hydrogène vers la plateforme aéroportuaire qu'elle est censée alimenter comporte également plusieurs risques : L'afflux d'engins routiers sur un départementale au trafic déjà dense. Faut-il rajouter une conduite d'hydrogène à proximité du Trapil déjà présent sous les quais ? Faut-il rajouter un nouveau risque technologique à ce territoire ? Je n'ose imaginer les conséquences d'un accident avec une conduite d'hydrogène en plus du Trapil en cas de transport par gazoduc de l'hydrogène produit. La construction du port et de l'usine se ferait sur une surface de zone naturelle inacceptable - Opposition à la construction d'un autopont à Athis Mons : De la même manière je suis contre la construction d'un énorme autopont imaginé à 90% sur des zones naturelles et qui augmentera le trafic routier dans la zone.
Mail 7978			X		X	X	X		X				X				Sylvain (Anonyme) de Athis-Mons, a écrit : Opposition au projet Je m'oppose à ce projet qui ne fera que déplacer le problème
Mail 7979						X								X			M. Romain DE PONCHEVILLE a écrit : (Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny). Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955, 7959, 7960, 7965, 7973, 7975
Mail 7980						X								X			Paul (Anonyme) de Paris, a écrit : Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955, 7959, 7960, 7965, 7973, 7975, 7979
Mail 7981						X								X			Clémence (Anonyme) de Paris, a écrit : Maintien de la ferme de Servigny dans son intégralité. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955, 7959, 7960, 7965, 7973, 7975, 7979, 7980
Mail 7982		X	X	X	X			X	X			X		X			Mme Véronique ILI-GUIS a écrit : Contribution Montreuil environnement : contribution déjà déposée (obs 7934)
Mail 7983						X											Aurelia (Anonyme) de Paris, a écrit : Contre Contre le projet de zone d'activité à Feucherolles
Mail 7984														X			M. Cédric DAMOISEAU de Montreuil, a écrit : ASSURER LA RESILIENCE ALIMENTAIRE DU TERRITOIRE FRANCILIEN Un des objectifs affichés du SDRIF-E est de progresser vers l'autonomie alimentaire. Pourtant, rien n'est envisagé pour préserver les terres agricoles (13% seulement des espaces naturels sont voués à être sanctuarisés). On y

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	prévoit au contraire l'urbanisation de milliers d'hectares supplémentaires de terres pourtant reconnues comme étant d'une exceptionnelle fertilité. L'ensemble des terres arables et nourricières du territoire doit être sanctuarisé, sans distinction entre l'agglomération et l'espace rural, et sans dérogation possible. Les projets d'extensions urbaines et d'infrastructures doivent être remis en question dans la mesure où ils s'opposent à la bonne atteinte des objectifs visant la sécurité, le bien-être et la santé des franciliens. La transition sera complète et fonctionnelle si le S.D.R.I.F. parvient, en parallèle, à insuffler le déploiement des moyens nécessaires pour s'orienter vers une production et une transformation locale indispensables à la résilience alimentaire du territoire.
Mail 7985						X											M. Christophe GUIRAUDEN de Noisy-le-Grand, a écrit : Arrêter d'entasser les personnes en petite couronne et Ile-de-France (TRES URGENT) Favoriser des modes de développements de travail différent. Favoriser le télétravail pour les emplois le permettant. 2 à 3 jours devraient être proposées à tous les salariés concernés par leurs entreprises (incitation financière s'il faut). Objectif : éviter les bouchons et les trains bondés. On peut et on doit le faire de façon TRES URGENTE (Survie de notre mode de vie confortable).
Mail 7986						X								X			M. Xavier VANDAME a écrit : Remarques de l'association ARNASSEN (membre de FNE 77 et de FNE GPS). Maintien de la ferme de Servigny dans son intégralité. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955, 7959, 7960, 7965, 7973, 7975, 7979, 7980 ; 7981
Mail 7987								X								X	M. Virgil DAVIN de Méry-sur-Oise, a écrit : Respect et contrôle du SDRIF Le projet du Sdrif objectif 2040 tout comme le précédent sont louables afin de garantir une réflexion globale en Ile de France. Cependant se pose la question du respect des règles du sdrif et au-delà des modalités de contrôle de ces règles. En effet chaque commune a obligation d'intégrer les modalités du sdrif sans tenir compte des communes voisines. Exemple le précédent SDRIFF avait imposé une trame verte zone de respiration à la limite de Méry sur Oise -Hameau De Vaux et Saint Ouen L'Aumône - d'ailleurs acté par le PADD. Et pourtant la commune de Méry sur Oise a autorisé la construction de 20 maisons sur cette zone dont 7 maisons à moins de 50m de la forêt de Maubuisson de plus de 100ha. Preuve qu'une commune prend des libertés avec son PLU et feint d'ignorer la présence d'une forêt sur la commune voisine.
Mail 7988		X		X								X					Marie-Odile (Anonyme) de Chennevières-sur-Marne, a écrit : Chennevieres-sur-Marne Absence de concertation et d'explications (de nos élus) /.../ /a fait que la majorité des Canaverois n'ont pas entendu parler de cette enquête relative au SDRIF-E et donc de ses enjeux. C'est un débat qui impacte la vie quotidienne des Canaverois et notre PLU avec de nombreuses modifications pour densifier le coteau avec une extension de la ZAC. C'est un dysfonctionnement de la démocratie locale c'est pourquoi je suis contre ce DRIF-E. De surplus ce SDRIF-E ne remplit pas son rôle de projection pour les mobilités selon le GPE. Il est pourtant indispensable et urgent d'avoir un débat sur ce sujet car notre ville est encaissée sans gare, sans Altival, donc sans transport avec une densification anarchique qui dépasse entendement et ce sans aucune concertation. Selon le SDRIF-E Il faut urbaniser et densifier les espaces déjà urbanisés donc se pose la question de la ZAC et de son extension avec la modification du PLU en 2023 et du coteau autrefois classé. La ZAC initiée par le GPSEA sur Chennevières-sur-Marne occupe l'ancienne VDO. Ce n'était pas une zone urbanisable mais un espace de respiration en continuité écologique. Chennevieres-sur-Marne encaissée et sans transport il est déraisonnable de densifier sur cette zone en l'état. L'ex VDO est un espace urbain ouvert à potentiel écologique autour du fort de Champigny à reconquérir

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	pour la faune et la flore. La commune a des terrains sur l'ancien centre Jean Moulin qui sont des zones urbanisables compatibles avec le SDRIF-E. Le GPSEA définit la taille et la délimitation des espaces urbanisables mais le SDRIF n'impose pas de délai. Nous n'avons pas de transport, ni de projection sur le SDRIF-E pour les mobilités par conséquent, il est déraisonnable de maintenir cette ZAC du GPSEA en entrée de ville. Par ailleurs, il faut restaurer la lisière autour du fort de Champigny avec sa végétation pour les renards, et autres animaux. Le coteau non bâti de Chennevières-sur-Marne devra être préservé et ne plus être sur le SDRIF-E pour cesser son urbanisation. Ce coteau de Chennevières-sur-Marne autrefois classé avec les maires Lucien Lavigne et Roger Lafaille doit être protégé à cause du risque de glissement de terrain. Autre zone à protégée le parc Corot, il s'agit d'un espace ouvert urbain à potentiel écologique à reconquérir avec l'école Corot et donc à préserver de l'urbanisation. L'urbanisation et la densification doit se faire sur des espaces déjà urbanisés donc la lisière espaces boisés du fort de Champigny devaient être protégées voir restaurer. Classer en forêt de protection le bois de Vincennes et celui de Notre Dame. Nous pouvons nous interroger sur la mesure anti-ghetto qui semble vouloir limiter les constructions pour les personnes les plus en difficultés.
Mail 7989			X														Mme Christine LAMBERT de Paris, a écrit : BIP Je demande le retrait du BIP du SDRIF-E car, nous le savons, toute nouvelle infrastructure routière ne fluidifie pas le trafic routier, bien au contraire ! On peut en avoir l'illusion sur le court terme, mais dès le moyen terme - et a fortiori sur le long terme - on sait que cela amène plus de voitures, plus de camions, plus de trajets, plus de pollution. Le trafic prévu est de 30 à 60 000 véhicules par jour, dont plusieurs milliers de camions, n'est pas compatible avec la volonté de diminuer les nuisances et les pollutions de toute sorte. Pour permettre à la région Île-de-France d'être vivable pour ses habitants, il faut privilégier dès aujourd'hui des solutions qui n'obèrent pas l'avenir. Les solutions sont connues ; parmi elles, il est souhaitable d'investir dans les transports en commun (bus plus nombreux et fréquents, prolongement du tram T11) et dans des aménagements cyclables (stationnements au domicile, près des lieux de travail, de loisirs, culturels ou sportifs) et un réseau cyclable qui permette de se déplacer confortablement à vélo.
Mail 7990		X	X		X					X		X	X	X	X		M. Jean Pierre PARISOT de Saint-Aubin, a écrit : Contribution UASPS ; additif à l'avis déposé : L'Union des associations de sauvegarde du plateau de Saclay et des vallées limitrophes (UASPS) comprend 12 associations de défense de l'environnement. Créée en 1988, elle a pour objectif de défendre conjointement l'environnement dans tous ses aspects : urbanisme, patrimoine naturel et architectural, qualité de la vie et sur toute l'étendue du territoire du plateau de Saclay (de Palaiseau à Guyancourt) et des vallées limitrophes. Elle est agréée sur le plan régional au titre de la défense de l'environnement. Première partie : Urbanisme • Une mégapole non durable L'Île-de-France a la particularité, unique en France, d'être à la fois une mégapole de 12 millions d'habitants, où se creusent sans cesse les inégalités territoriales et sociales, et une métropole dont le bilan est mitigé. Si, cette dernière bénéficie d'une attractivité et d'une productivité – tirant profit d'une main-d'œuvre qualifiée et diversifiée, ainsi que d'investisseurs – ces avantages peuvent être contrecarrés par les inconvénients d'une agglomération aussi dense (un record européen), notamment avec l'accélération du dérèglement climatique : pollution de l'air, minéralisation et îlots de chaleur urbains, bruit, saturation des réseaux de transport, etc. Il y a un contraste fort entre le désamour qui frappe la capitale ¹ et la concentration toujours plus grande des activités et des emplois, au

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>point que des voix s'élèvent en faveur de la « démétropolisation » afin de freiner l'explosion des inégalités et des dégradations écologiques².</p> <p>Malgré le déficit migratoire avec la province, la population totale de l'Île-de-France ne cesse de croître, grâce à un solde naturel (naissances-décès) excédentaire et le SDRIF-E s'inscrit dans une perspective de croissance ininterrompue de la mégapole francilienne.</p> <p>Pourtant, cette évolution n'est pas durable ! Le monde d'aujourd'hui a été façonné par la disponibilité abondante d'une énergie à bon marché, ce qui a, entre autres, facilité l'approvisionnement des agglomérations urbaines (en France un camion sur trois transporte des denrées alimentaires), leur permettant de croître quasiment sans limites. À l'horizon 2040, celui visé par le SDRIF-E, il paraît hautement probable qu'une contraction des ressources énergétiques changera substantiellement la donne : conjuguée aux effets du changement climatique et de l'érosion de la biodiversité, elle posera le double problème de la baisse des rendements agricoles et de la moindre disponibilité des moyens logistiques. Il s'ensuivra une remise en cause de la taille maximale des agglomérations pouvant être durables.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un polycentrisme en trompe-l'œil <p>Dans un document fondateur de son projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E)³, le Conseil régional (« la Région ») se fixe comme objectif de créer une Île-de-France polycentrique, « ce qui signifie pour chaque Francilien, la possibilité de se loger, de travailler, de se cultiver, d'éduquer ses enfants, de se divertir, de s'aérer, de se promener et de trouver l'ensemble des biens et services dont il a besoin sur son lieu de vie ». Et dans projet de SDRIF-E, la présidente de la Région affirme : « Je veux casser cette logique mortifère du « métro-boulot-dodo », des déplacements pendulaires trop longs et des banlieues dortoirs, ou pire des banlieues ghettos. Je veux concilier à la fois l'attractivité économique, la qualité environnementale et "l'esprit village" qui font le charme et la singularité de la France », puis « Je veux construire une "région des 20 minutes" où tous les équipements sont accessibles en moins de 20 minutes de transport. L'ensemble du projet d'aménagement est construit autour de cette vision centrale. Cette région polycentrique assume un nouveau rapport entre l'Homme, la Ville et la Nature pour une Île-de-France sobre et verte »</p> <p>On ne peut qu'applaudir des intentions aussi louables ! Mais il s'agit là d'un discours incantatoire qui est à mille lieux de la réalité d'une région battant tous les records d'inégalités sociales et territoriales, fractures que reconnaît le projet d'aménagement régional proposé.</p> <p>Et surtout, il est en totale contradiction avec l'objectif affiché par ailleurs d'une « Île-de-France connectée », constituée de « pôles attractifs, autonomes et reliés entre eux » grâce à « des transports collectifs toujours plus performants ». Cet objectif ne s'inscrit pas du tout dans une vision de région polycentrique. Au contraire, il constitue un plaidoyer pour le renforcement de l'actuelle région monocentrique, considérant l'Île-de-France comme un vaste bassin d'emploi unique où depuis n'importe quel domicile on devrait pouvoir joindre facilement tout lieu de travail, en particulier le cœur de l'agglomération qui concentre la part du lion des emplois franciliens :</p> <p>En effet, « pôles autonomes reliés entre eux par des transports collectifs performants » est un oxymore : des pôles reliés par des transports performants ne peuvent être autonomes, leurs habitants étant mis en capacité de travailler ailleurs dans la région et les emplois locaux étant facilement accessibles depuis l'extérieur. Ainsi, une « Île-de-France connectée » ne favoriserait nullement la déconcentration des emplois et créerait des « pôles dissociés » (ceux qui y habitent n'y travaillent pas, ceux qui y travaillent n'y habitent pas)⁴ et la réalisation d'une « région des 20 minutes » où les habitants travailleraient à proximité de leur domicile serait parfaitement illusoire.</p> <p>Mise en carte sur la figure ci-dessous, le polycentrisme du projet de SDRIF-E repose sur une structuration en deux</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>niveaux : un ensemble de 139 « polarités », dont 27 sont promues au rang de « centralités structurantes à l'échelle régionale ». Selon la terminologie de l'APUR (Atelier parisien d'urbanisme), les centralités désignent des « lieux d'intensité urbaine » offrant une densité et une diversité de fonctions. Les polarités sont assurées par des sites de moindre attractivité⁵. Autour des centralités retenues, la Région a ensuite dessiné des ellipses figurant des « bassins de vie ». Une opacité totale règne sur les critères de choix de ces polarités et centralités totalement disparates, où Paris (2,15 millions d'habitants) figure au même rang que Coulommiers (15 000).</p>  <p>[extrait du fascicule 'Projet d'aménagement régional' du projet de SDRIF-E]</p> <p>Le SDRIF-E introduit sa propre définition des bassins de vie : ils « constituent des espaces cohérents qui doivent permettre aux Franciliens d'accéder aisément à l'emploi, à une offre complète d'équipements, de commerces et de services, et à des espaces de nature. Les bassins de vie sont structurés par des polarités urbaines ». Le terme « espace cohérent » suggère une bonne proximité domicile-travail. Mais en même temps, la Région renonce à l'emploi sur place, puisqu'elle veut offrir des moyens de transport permettant l'accès à l'emploi – sous-entendu extérieur –, dont le caractère « aisé » est d'ailleurs très douteux. Cela montre à nouveau l'ambivalence du cadre conceptuel de la Région.</p> <p>Les périmètres des « bassin de vie » identifiés par la Région sont essentiellement des « territoires prescrits » de type institutionnel et non des « territoires vécus » correspondant aux pratiques quotidiennes des habitants. Citons à titre d'exemple le prétendu « bassin de vie » englobant Orly, Massy, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, un vaste territoire comprenant trois bassins fortement indépendants les uns des autres et jouissant chacun d'un bon degré d'autonomie qu'il importe de ne pas diluer. En effet, comme l'illustre la figure ci-dessous, les échanges domicile-travail entre ces bassins sont insignifiants, les flux à l'intérieur de chaque bassin étant 21 fois supérieurs aux flux entre ces bassins.</p>

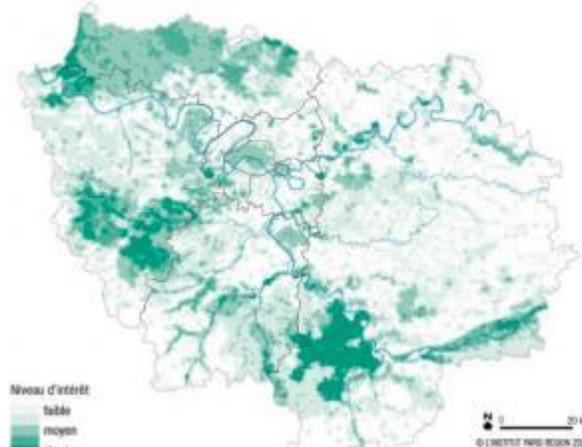
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Où travaillent les actifs des 3 pôles qui seraient desservis par la ligne 18 ?</p> <p>J. LORTHOIS - 2021 Source : INSEE 2016</p> <p>La singularité de chaque bassin est confirmée par une analyse des emplois des 3 pôles Orly /Massy / Versailles, répartis par grandes « familles professionnelles » en 2018 (voir en annexe la présentation de cette source statistique Insee). Le graphique ci-dessous (figure 5) montre 3 histogrammes très typés, traduisant l'originalité de chacun des pôles, donc des bassins étudiés ici. Une analyse de la structure des emplois dans les trois pôles Orly, Massy et Versailles, présentée dans le graphique ci- dessous par grandes familles professionnelles, fait également apparaître de fortes disparités⁶.</p>

THEMES→																	Commentaires																																																												
←--Observations courriers ou mails	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.																																																												
	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p align="center">L'EMPLOI PAR FAMILLES PROFESSIONNELLES - ORLY, MASSY, VERSAILLES</p> <table border="1"> <caption>L'EMPLOI PAR FAMILLES PROFESSIONNELLES - ORLY, MASSY, VERSAILLES</caption> <thead> <tr> <th>Famille Professionnelle</th> <th>Massy (%)</th> <th>Versailles (%)</th> <th>Orly (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Services Pros</td><td>12,8</td><td>10,7</td><td>11,9</td></tr> <tr><td>Santé, Act Soc</td><td>6,7</td><td>10,1</td><td>3,5</td></tr> <tr><td>Prestat* Intell</td><td>7,4</td><td>5,5</td><td>5,5</td></tr> <tr><td>Transports-Log</td><td>7,5</td><td>32,5</td><td>3,1</td></tr> <tr><td>Gestion</td><td>20,1</td><td>9,4</td><td>3,1</td></tr> <tr><td>Fabrication</td><td>4,7</td><td>4,7</td><td>4,7</td></tr> <tr><td>Entretien-Répar</td><td>8,1</td><td>4,7</td><td>4,7</td></tr> <tr><td>Educ Formation</td><td>4,7</td><td>4,7</td><td>4,7</td></tr> <tr><td>Distribut*</td><td>6,0</td><td>4,5</td><td>4,5</td></tr> <tr><td>Cult Loisirs</td><td>1,7</td><td>4,5</td><td>4,5</td></tr> <tr><td>Concept* Rech</td><td>11,2</td><td>4,5</td><td>4,5</td></tr> <tr><td>Comm Interests</td><td>8</td><td>4,5</td><td>4,5</td></tr> <tr><td>BTP</td><td>4,1</td><td>4,1</td><td>4,1</td></tr> <tr><td>Admnis publ</td><td>5,2</td><td>27,6</td><td>7,9</td></tr> </tbody> </table> <p align="right">J. LORTHOIS - fév 2022 Source : INSEE 2018</p> <p>Il est clair que ces trois bassins n'ont pas grand-chose en commun et rien ne justifie de les amalgamer en un seul, ni de les relier entre eux par un transport capacitaire. S'y ajoute le fait que Massy et Orly font par ailleurs partie d'un énorme « bassin de vie » comprenant Paris et la proche couronne. Au total, même si on fait abstraction de l'« Île-de-France connectée », la structuration polycentrique proposée par la Région manque de crédibilité.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'illusion de la densification autour des gares <p>L'inscription d'office comme « centralités » prioritaires dans le SDRIF-E des quartiers autour des gares du Grand Paris Express (GPE), appelés « pôles gares », est particulièrement contre-productive. Une gare est rarement un lieu de destination, elle constitue très souvent un lieu de dispersion.</p>	Famille Professionnelle	Massy (%)	Versailles (%)	Orly (%)	Services Pros	12,8	10,7	11,9	Santé, Act Soc	6,7	10,1	3,5	Prestat* Intell	7,4	5,5	5,5	Transports-Log	7,5	32,5	3,1	Gestion	20,1	9,4	3,1	Fabrication	4,7	4,7	4,7	Entretien-Répar	8,1	4,7	4,7	Educ Formation	4,7	4,7	4,7	Distribut*	6,0	4,5	4,5	Cult Loisirs	1,7	4,5	4,5	Concept* Rech	11,2	4,5	4,5	Comm Interests	8	4,5	4,5	BTP	4,1	4,1	4,1	Admnis publ	5,2	27,6	7,9
Famille Professionnelle	Massy (%)	Versailles (%)	Orly (%)																																																																										
Services Pros	12,8	10,7	11,9																																																																										
Santé, Act Soc	6,7	10,1	3,5																																																																										
Prestat* Intell	7,4	5,5	5,5																																																																										
Transports-Log	7,5	32,5	3,1																																																																										
Gestion	20,1	9,4	3,1																																																																										
Fabrication	4,7	4,7	4,7																																																																										
Entretien-Répar	8,1	4,7	4,7																																																																										
Educ Formation	4,7	4,7	4,7																																																																										
Distribut*	6,0	4,5	4,5																																																																										
Cult Loisirs	1,7	4,5	4,5																																																																										
Concept* Rech	11,2	4,5	4,5																																																																										
Comm Interests	8	4,5	4,5																																																																										
BTP	4,1	4,1	4,1																																																																										
Admnis publ	5,2	27,6	7,9																																																																										

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Pourquoi toujours ne voir dans la gare qu'un moyen d'attirer ?</p> <p><i>« L'étalement urbain n'est que la face émergée d'un processus plus global de spécialisation de l'espace – socialement et fonctionnellement – par la vitesse. Ainsi, plus on condamne cet étalement en le considérant comme une aberration des ménages de préférer la proximité de la nature ou une aberration des communes périurbaines d'accueillir ces ménages, plus on s'interdit de peser en fait sur sa manifestation. La lutte contre l'étalement urbain ne se fera donc pas à coup de transports collectifs rapides et subventionnés, supposés permettre de densifier autour de leurs gares... Pourquoi toujours ne voir dans la gare qu'un moyen d'attirer quand c'est certainement autant un moyen de "dispenser" et de "spécialiser". Mystère... »</i></p> <p>Marc Wiel⁷</p> <p>Par conséquent, il est absurde d'imaginer que des habitants viennent y vivre à proximité de leur lieu de travail. S'ils devaient s'installer là, ce serait précisément pour profiter du réseau de transport pour facilement aller travailler ailleurs. De même, à ceux qui viendraient y travailler, la bonne accessibilité de leur lieu d'activité procurerait un large choix de lieux de résidence. Si néanmoins il devait y avoir des Franciliens qui habitent et travaillent à proximité d'une gare, cette dernière n'aurait aucune utilité pour eux, sauf occasionnellement pour partir en voyage. Ainsi, un quartier de gare du GPE est voué à devenir un « quartier dissocié », sans aucun enracinement local. C'est d'ailleurs la tendance observée par l'urbaniste Daniel Béhar : « rien ne s'est passé comme prévu dans les quartiers de gare du Grand Paris Express », « les ménages, comme les promoteurs, sont allés ailleurs, dans le diffus »⁸. Si l'idée de la densification autour des gares du GPE ne résiste pas au principe de réalité, c'est que, comme l'a souligné l'urbaniste Marc Wiel, « trop de vitesse fait perdre du temps à tout le monde » car vitesse de déplacement et densité d'habitat sont antinomiques : si on a l'une, on ne peut avoir l'autre – densité rime avec lenteur, vitesse génère dispersion et étalement⁹. Cette règle fondamentale est absente de la doctrine de la Région, comme de celle de la Société du Grand Paris (SGP, désormais baptisée Société des grands projets), en matière de mobilités : elles restent calées sur le concept complètement dépassé des « transports structurants », terme employé à maintes reprises dans le projet de SDRIF-E. Déjà en 1993, dans son article « <i>Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique</i> »¹⁰, l'urbaniste Jean-Marc Offner fustigeait l'idée reçue très répandue de la ville s'aménageant autour des infrastructures de transports. En 2014, son article « <i>Les "effets structurants" du transport : vingt ans après</i> »¹¹ cite divers soutiens, tout en soupirant « <i>La messe devrait être dite ! Et pourtant... Le mythe a la vie dure, parce qu'il continue à fonctionner à la fois comme facteur explicatif (trop) simple des mutations urbaines et comme argument de vente (fallacieux) des grands projets</i> ».</p> <p>En effet, qu'il s'agisse d'autoroutes, de lignes de TGV ou de métro, la mythologie politico-journalistique continue à brandir ce concept. En Île-de-France, cela se traduit par un gigantesque mouvement brownien de 43 millions de déplacements quotidiens, en hausse de 240 000 flux/jour chaque année. Une spirale infernale, où de nouvelles infrastructures de transport lourd induisent des relocalisations des acteurs urbains (ménages et entreprises), qui à leur tour génèrent de nouveaux besoins de mobilités. Conjugué à l'explosion des coûts du foncier et de l'immobilier au cœur de la région, ce cercle vicieux engendre étalement urbain et ségrégation sociale : les classes moyennes viennent gentrifier la petite couronne, qui se densifie. Or, Paris étant une des villes les plus denses du monde, il n'est nullement souhaitable que la proche banlieue s'engage dans la même voie. À leur tour, les classes populaires, les plus modestes, sont rejetées plus loin en périphérie. Si bien que le « <i>métro-boulot-dodo</i> » a de beaux jours devant lui...</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p style="text-align: center;">Cercle vicieux induit par les infrastructures de transport lourd</p> <p>Ayant pour but affiché d'accroître la concentration des emplois dans la partie dense de la région, le GPE alimentera ce cercle vicieux. L'illusion de la densification autour des gares va de pair avec celle des gains de temps que procurerait un transport lourd, tel le GPE. Ils sont fictifs car convertis par les acteurs urbains en d'autres avantages. Ainsi, quand un moyen de transport lourd (route ou transport collectif, radial ou tangentiel) est mis en place, les ménages profitent de la vitesse accrue pour augmenter la portée spatiale de leurs trajets en se relocalisent plus loin en périphérie. Conjugué à l'explosion des coûts de l'immobilier au cœur de la région, cela induit mécaniquement l'étalement urbain. Les méprises conceptuelles constatées proviennent d'un raisonnement « toutes choses égales par ailleurs » : considérant une agglomération comme statique, il n'est pas tenu compte de l'effet rebond induit par la mise en place d'un transport lourd, provoquant des relocalisations des acteurs urbains¹².</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conclusion de la partie Urbanisme <p>La Région fonde sa vision du polycentrisme sur une confusion entre bonne accessibilité par les transports et attractivité urbaine. Cette dernière repose sur un éventail d'« aménités urbaines », telles que l'offre de services publics, la beauté architecturale et le charme des quartiers, le patrimoine historique, l'animation et l'offre en commerces et services, les équipements culturels et de loisirs... sans oublier la qualité de l'air, les espaces verts et la sécurité. L'offre de transports en fait également partie, mais seulement en ce qui concerne les déplacements de proximité. Car ces aménités n'ont guère de chances de se développer dans un urbanisme dissocié, où la faible présence de la population locale aux heures ouvrables empêcherait les services de proximité de se développer.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Un changement de paradigme s'impose : organiser la région de façon véritablement polycentrique autour des bassins existants dont on optimise l'autonomie pour en faire des « zones cohérentes »¹³ – à l'instar de celle de Versailles/Saint- Quentin-en-Yvelines –, où se recoupe bassin d'emploi et bassin de main-d'œuvre. Les dessertes de proximité y priment sur les liaisons de transit. Ainsi, les besoins de transports sont réduits à la source, d'où des distances domicile- travail minimales.</p> <p>Il faut déconcentrer les emplois et ralentir la circulation ! La meilleure mobilité est celle qu'on évite !</p> <p>Partie ZPNAF</p> <ul style="list-style-type: none"> • La ZPNAF dispositif unique en France <p>Le site de l'Etablissement Public d'Aménagement du Plateau de Saclay, précise, en introduction de la page « ZPNAF » : « <i>La loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 a instauré la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF) et a imposé que cette zone comprenne a minima 2 300 ha de terres consacrées à l'activité agricole. Le décret du 27 décembre 2013 délimite son périmètre sur une surface totale de 41 15 ha, dont 2469 ha sont consacrés à l'activité agricole./.../</i></p> <p><i>La ZPNAF et le programme d'action associé ont pour objectif d'une part, le développement d'une agriculture dynamique et diversifiée et d'autre part, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages. La ZPNAF permet effectivement de valoriser une agriculture vivante sur le plateau de Saclay, en assurant la vocation agricole d'un vaste espace, suffisamment important pour y garantir le maintien des fonctionnalités d'un territoire agricole. La ZPNAF et son plan d'action permettent en outre de renforcer la gestion des espaces forestiers et de consolider le fonctionnement écologique du territoire. Il s'agit également de reconnaître le formidable atout que représente l'existence d'un tel espace protégé au contact direct des nouveaux quartiers, tant d'un point de vue fonctionnel que paysager. Ainsi, de nouvelles formes de coopération entre le monde agricole et urbain pourront se développer conduisant à l'émergence d'une nouvelle alliance entre la ville, l'agriculture et le vivant. »</i></p> <p>La ZPNAF est aussi un élément clé de l'attractivité et du développement de l'Opération d'Intérêt National du Plateau de Saclay, en particulier du cluster scientifique des zones de Polytechnique et de Gif Moulon.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La ZPNAF et le SDRIF-E de juillet 2023 <p>Dans la version du SDRIF-E du 12 juillet 2023, soumise à la présente enquête publique, la ZPNAF n'est mentionnée qu'à la marge, parmi les autres dispositifs de protection d'espaces agricoles et naturels dans le seul document « Évaluation environnementale stratégique » (pages 69,70, 71, 110, 220, 236). En particulier, dans la carte des espaces sensibles p110, cette zone importante n'est pas individualisée.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>Secteurs d'intérêt paysager, patrimonial ou productif protégés ou sous vigilance</p>  <p>Niveau d'intérêt faible élevé</p> <p>0 20 km © L'INSTITUT PARIS REGION 2023 Source : L'Institut Paris Region</p> <p>La ZPNAF n'est pas du tout mentionnée dans les documents « Projet d'aménagement régional » et « Orientation réglementaire ». Ceci est une anomalie compte tenu de l'importance stratégique de cette zone dans les projets d'aménagement du plateau de Saclay et de ses environs. De plus, dans le contexte du changement climatique, la préservation de cette zone revêt une importance particulière pour garantir une alimentation des populations en circuit court.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nos souhaits pour la ZPNAF dans le SDRIF-E <p>La Charte de la ZPNAF (ci-jointe en annexe) a été signée en 2018 par les élus et collectivités locales du Plateau de Saclay. Un extrait de cette charte (chapitre « Objectifs ») est reproduit ci-dessous :</p> <p>« Les dispositions légales et réglementaires relatives à la servitude d'urbanisme que constitue la ZPNAF sont très synthétiques et peuvent conduire à des interprétations différentes. Aussi, l'ensemble des acteurs institutionnels du territoire (EPA Paris-Saclay, Communautés d'agglomération, chambre d'agriculture, services de l'Etat, etc.) réunis au sein du comité de pilotage de la ZPNAF se sont accordés sur la nécessité d'adopter une charte dont les objectifs sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Partager une vision commune de la vocation de la ZPNAF • Définir les types d'aménagement ou d'installation qui pourront être autorisés à se développer dans la ZPNAF • Organiser le processus consultatif et de suivi des projets en ZPNAF » <p>Cette charte précise la protection de la ZPNAF par rapport à la Loi du Grand Paris, qui se contente de spécifier que la ZPNAF est « non urbanisable ». Par contre, elle ne s'impose pas aux participants, en particulier dans les PLU des communes, avec la même force que le SDRIF.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Nous souhaiterions que la Charte de la ZPNAF soit annexée au SDRIF-E et que les principes de cette charte énoncés par les articles suivants soient intégrés aux documents « Projet d'aménagement régional » et « Orientation réglementaire » :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Article 2. Caractère et vocation de la zone agricole • Article 3. Caractère et vocation des zones naturelles et forestières • Article 4. Mise en compatibilité des PLU avec la ZPNAF <p>Nous souhaiterions également que la carte de la ZPNAF, partie intégrante du décret de décembre 2013 (cf ci-joint) soit intégrée au SDRIF-E.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conclusion de la partie ZPNAF <p>Ancrer la ZPNAF dans le SDRIF-E permettrait d'assurer une meilleure protection juridique de cette zone menacée par les nombreux projets d'équipement et d'urbanisation futurs envisagés sur le Plateau de Saclay.</p> <p>Partie environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Environnement : des efforts nécessaires <p>L'évolution climatique rendra plus nécessaire la maîtrise des eaux de surface liées aux précipitations (cours d'eau, ruissellement). Cet impératif doit aussi prendre en compte les améliorations et l'entretien nécessaires de l'existant (moyens et réglementations) et des problématiques nouvelles liées à l'augmentation programmée des logements. Bonne nouvelle l'accroissement des zones urbanisées ne sera pas aussi important que l'on pourrait le craindre ! (« nous conservons l'objectif de produire 70 000 logements par an.... Produire ne signifie pas nécessairement construire. La rénovation du bâti sera en effet notre priorité car 80 % du bâti de 2040 existe déjà. Nous soutiendrons également la transformation de bureaux en logements et la modernisation des zones d'activité vieillissantes. »)</p> <p>Les plans de gestion des eaux de ruissellement de la responsabilité des autorités locales sont encore loin d'être tous élaborés et mis en œuvre. La pérennité et l'entretien des dispositifs de maîtrise de ces eaux doivent être surveillés et encouragés. La dés-imperméabilisation des sols, la reconquête d'espace de pleine terre sont des mesures appréciables.</p> <p>Pour les inondations, beaucoup d'efforts sont en cours afin de gérer les masses d'eau sur les cours d'eau, mais de curieuses solutions sont envisagées comme l'utilisation des sous-sols. L'accueil de nouvelles constructions dans les zones inondables des PPRI doit être exclu.</p> <p>La géologie des sols de l'Île de France explique l'existence dans nombre de vallées de nappes d'eau souterraines et affleurantes. Il est souhaitable que leur connaissance et l'inscription dans les PLUs soient améliorées et exigées.</p>
Mail 7991																X	<p>Sophie (Anonyme) de Saint-Germain-en-Laye, a écrit : PRESERVER LES OISEAUX ET PETITS ANIMAUX DES JARDINS Les chats sont un fléau pour les oiseaux et écureuils des jardins. Développer un programme de préservation de ces animaux en évitant que les chats ne les tuent.</p>
Mail 7992			X			X			X				X				<p>Mélanie de Ablon-sur-Seine, a écrit : Port de Vigneux pont d'Athis La construction puis l'activité du port vont générer :- une pollution de l'air du fait des gaz d'échappement des bateaux (gaz à effet de serre+ particules fines) et des centaines de camions diesel- , une pollution de l'eau par les bateaux au fioul, l'usage industriel des entrepôts et une atteinte à la vie aquatique- ,une pollution visuelle du fait des immeubles de plus de 20 mètres qu'aucun arbre de pourra dissimulée- une pollution des sols- ,et enfin une pollution au bruit du fait des pelleuses, bétonnières, des moteurs des péniches, des centaines de camion jour</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>prévus, de la manutention des conteneurs métalliques déchargés et rechargés, des alarmes grues et camions ...- , la fin prévisible de l'activité du club de voile actif et unique sur ce tronçon de Seine qui donne à la Seine son âme de fleuve intégré dans la vie des riverains, des passants et aussi des touristes- ?la perte du seul endroit vert avant Paris, endroit régulièrement survolé par les oiseaux migrants, qui rend Ablon encore naturellement agréable malgré le bruit des avions, du train ligne C, de la départementale qui voit 7000 véhicules jour, du nœud routier de Villeneuve, les canalisations Trampil et gaz, le site Seveso près de chez nous- imperméabiliser une zone prévue pour le déversement des crues et accroître les inondations de plus en plus probables du côté d'Ablon du fait eet incontestable du réchauffement climatique et de ses effets sur la multiplication des inondations, des pluies fortes et de la montée des océans au Havre comme ailleurs- les éclairages puissants d'un tel site perturberont non seulement la vie animale nocturne mais la vie et le droit à la nuit des ablonais et des athégiens. Tout cela représente un risque majeur pour notre santé et notre espérance de vie déjà impactées par l'environnement actuel qui nous place 552/555 dans le classement des villes de deuxième couronne Ile de France au titre des villes saines.Ce projet d'Haropa, vieux de 25-30 ans, ne prend pas en compte dans son argumentation écologique en faveur du fluvial un élément essentiel. A distance égale celui-ci est au minimum tout aussi polluant que le ferroviaire. La distance en train le Havre -Paris est deux fois moindre que la distance fluviale le Havre-Paris du fait des magnifiques méandres de notre fleuve. C'est ainsi que s'établit réellement l'impact environnemental du transport fluvial sur la Seine depuis le Havre: le ferroviaire deux fois moins polluant car deux fois plus court. Les évolutions techniques avec l'arrivée des super camions électriques ou biomasse place le routier moins polluant d'autant que la mutation de ce secteur sera beaucoup plus rapide car contrainte par les dernières décisions européennes que dans le fluvial. D'autre part la distance parcourue en routier est identique à celle du ferroviaire. Les entreprises l'ont bien compris puisque le trafic des conteneurs sur la Seine ne fait que baisser. C'est un transport à multiples manutentions, lent et éloigné du site final. Pour les autres marchandises en vrac, les ports existants ou en construction suffisent largement pour les besoins de la Région car déjà sous exploités. L'évolution démographique prévue pour la Région d'ici 2040 (+350000) et qui se fera au-delà des villes proches de Paris sur-urbanisées ne justifie pas la création de ce méga port à Vigneux, face à Ablon. D'autres voies sont possibles. Mes propositions : -Économiquement cette activité logistique sera installée ailleurs sur des sites industriels abandonnés qui sont autant d'opportunités de réindustrialisation francilienne et le fret pourra se faire par les trains de marchandises ou du routier électrique, biomasse. C'est économiquement et écologiquement plus intéressant. Le fret ferroviaire devra bénéficier des mêmes aides fiscales que celles accordées au fluvial. Il bénéficiera du soutien de la Région, de l'État et de l'Europe comme le routier ou le fluvial. -Le transfert des emplois se fera aisément sur les sites revalorisés et l'annulation du port sera neutre pour la création d'emplois pour nos communes, départements et la Région. -Nous dire la vérité sur ce projet, nous donner par l'intermédiaire de nos élus ou des associations représentatives d'une vie démocratique assumée toutes les données. Haropa organisme dépendant de l'État nous doit la transparence. -Ce terrain a une fonction pour les crues, c'est son rôle historique ; le devoir de la REGION et de nous tous est de l'épargner. Cette proposition prend tout son sens quand on envisage l'avenir climatique à court terme. -Ce port est d'un autre temps, il apparaît comme le dernier sursaut d'un Haropa aux abois. Ce dont la communauté a besoin et c'est ma proposition, c'est la création d'une réserve sanctuarisée pour la faune et la flore au grade national ou régional, un observatoire de la vie sauvage en Ile de France. C'est pourquoi, je demande la suppression des deux pastilles de 25 ha positionnées pour le port. Pour le pont d'Athis Mons de 2x2 voies et de 3,6 kms: Pour les mêmes items, mes observations sont :-de la pollution: air, eau, sol, vue, luminosité, bruit-des problèmes de santé: bruit permanent, micro particules, gaz à effet de serre-d 'environnement dégradé-de qualité de vie dégradée-de projet inadapté</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	aujourd'hui et pour demain: démographie lente et population vieillissante ce qui ne présage pas une augmentation significative du trafic. Mes propositions sont :-concernant la baisse du trafic actuel des véhicules individuels : il faut développer d'autres modes de transport de mobilité douce (piste cyclable et la mise en place de bacs type autobus pour une traversée douce de la Seine aux piétons et vélos aux heures de pointe par exemple), encourager efficacement l'auto partage.-concernant les transports collectifs : améliorer les réseaux bus tramway train métro - concernant le trafic des poids lourds : la recherche optimale d'un transfert du fret routier vers le fret ferroviaire ou un combiné ferroviaire + camions pour les points forts d'Orly, Rungis MIN, Silic, etc...permettra la baisse du nombre de poids lourds ce qui soulagera nettement le trafic actuel La construction du pont entre Athis et Vigneux qui passera près d'Ablon ne fera qu'aggraver la situation actuelle car les véhicules déversés de part et d'autre échoueront sur des voies insuffisamment calibrées en ville et renforceront les blocages aux points de rencontre entre les nœuds de la N6 et la D7; cela causera des embouteillages bien plus importants que ceux qui existent déjà. Ainsi s'agissant d'un SDRIF E à visée 2040, il est possible en 16 années de diminuer le trafic entre Draveil et Villeneuve par d'autres modes de transport sans détruire une fois encore les espaces naturels (Jardin collectif Paul Jovet par exemple, les rives de Vigneux..) et nuire aux milliers de riverains des deux berges. C'est pourquoi, je demande la suppression du pont tel qu'il est annoté sur la carte du SDRIF E.En conclusion de mes observations et de mes propositions, je veux exprimer que les enjeux écologiques, les risques majeurs pour nous tous sont sous-estimés. Sans nuire à l'économie, il existe de vraies solutions alternatives pour vivre bien en Ile de France, et au-delà. Notre Région est puissante et doit le faire. Si elle ne le peut alors elle ne doit pas aggraver la situation, car se faisant elle trahit les principes généraux d'Environnement de son propre SDRIF E.
Mail 7993			X						X								<p>Jean-François (Anonyme) de Deuil-la-Barre, a écrit : NON au BIP NON au BIP, plus d'autoroutes, plus de trafic et plus de bouchons (double sens).Ce projet date d'un siècle et d'un autre siècle, une preuve que personne n'en veut, une autre étant les nombreux avis exprimés. Alors, faire sauter les bouchons comme le prétend le conseil départemental en chœur avec la région, ce n'est pas sérieux, c'est juste politicien. A moins qu'il s'agisse de bouchons de bouteilles à la signature des contrats autoroutiers. On peut facilement fluidifier le trafic partout en incitant les conducteurs seuls dans leur voiture (et on sait qu'ils sont très nombreux) à utiliser les transports en commun, ça serait politiquement plus courageux. Ils n'occuperaient chacun que 50 cm d'espace dans un train ou un bus au lieu de 10 mètres linéaires sur les routes. Basique. Ce qui explique que les transports en commun peuvent absorber les usagers routiers et non pas les routes l'inverse. Attention aux illusions d'optique. Le même conseil départemental se fait fort de réaliser, cas emblématique, le contournement de La Chapelle-en-Vexin. Il s'agit bien là de faire sortir la voiture d'un village. Alors, à plus forte raison, pourquoi introduire une autoroute de plus en pleine ville qui impacterait riverains, écoles et centres sportifs ? C'est tout et son contraire c'est-à-dire du "en même temps" et de l'argent public très mal investi. On a déjà 3 ceintures autoroutières dans la région: périphérique parisien, A86 et francilienne. C'est suffisant dirais-je gentiment. On a besoin de nature dans cette région saturée. Les espaces verts ne sont pas à disposition de l'automobile. Merci aux différents collectifs .qui donnent de leur énergie pour avoir été les premiers à m'alerter et me fournir le tracé du projet contesté. Car il est difficile d'avoir des informations sur le projet et surtout sur les enjeux réels voire privés. Alors, j'ai passé quelques heures de mon temps libre à regarder le tracé pour participer et voici mon résumé: Il est assez facile sur une carte de voir où passerait ce tronçon mais en suivant le tracé fourni, voici à ma façon la liste des lieux qui seraient traversés d'ouest en est:d909 x d170 école élémentaire et collège, mais aussi concessionnaires auto, matériaux constructiond170 x a15 école jean moulin bd intercommunal parisis DEBUT</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	TRONCON OUEST parking hippodrome espace vert av voltaire espace vert rue des fanaudes espace vert rue Maryse Bastié espace vert chemin Belles Vues (pour l'instant)espace vert rue de la fosse aux moines espace vert les sources de Montmorency espace vert rue des chesneaux espace vert av Charles de Gaulle espace vert rue du beau site (pour l'instant)espace vert sentier trousses vaches espace vert chemin d'exploitation (c'est le cas de le dire!)espace vert sentier du bas de la carrière espace vert sentier du petit en cheval espace vert chemin de la font aux rayons espace vert chemin des hérondeaux espace vert rue de Verdun espace vert à deux pas du lac marchais (puis roulera ?)espace vert chemin des marchais, rue des paradis et aire de jeux espace vert rue Anatole France - allée de l'iris des marais traversée de voie ferrée espace vert rue de la grande borne espace vert chemin du champ à loup (crier au loup!)espace vert rue Henri Dunant, école primaire concessionnaires auto espace vert chemin du moulin à ventd316 zone d'activité sarcelles, collèged316 x d125 à deux pas de la résidence malesherbesd125 à deux pas du lac de sarcelles et de son espace vert écoles rue des coquetiers espace vert maison de quartier Watteau espace vert école Jjean Jaurès traversée de voie ferrée immense espace vert le petit rosne - bois des condos château d'Arnouville (il faudrait en parler à Stéphane!) espace vert le petit Rosne FIN TRONCON ESTd170 vers a1 Donc, ce qu'il faut maintenant, c'est préserver et aménager si besoin ces dizaines d'espaces verts, ces sentiers et ces chemins pour en profiter à pied ou en vélo lors des grandes chaleurs qui se préparent (on est régulièrement à + 10 °C et non 1,5 °C), projet bien moins coûteux et donc désolé, mais beaucoup moins juteux. Ce qui manque cruellement dans cette région, ce n'est pas une nième ceinture de fer, mais ne serait-ce qu'une ceinture verte à disposition de toutes et tous dont ces espaces du val d'Oise devraient constituer le début. « faire grandir" le département, je ne sais pas, mais l'embellir oui. Je terminerai en rappelant que le nom d'une des villes cibles, Deuil, signifie "clairière sacrée ». Alors que respecte-t-on et que préservons-nous encore de nos jours ? Je citerai aussi, une très belle chanson de Jacques Dutronc écrite par Jacques Lanzmann : "De grâce, de grâce, monsieur le promoteur Ne coupez pas mes fleurs". Il existe une autre chanson où il est question de tenue (vestimentaire) pour les adeptes du "en même temps ». Prochaine étape, le conseil d'Etat, où l'Etat fait appel à l'état en très petit comité
Mail 7994														X		X	Sophie (Anonyme) de Noiseau, a écrit : Sanctuarisation des terres agricoles de Noiseau Je soutiens la sanctuarisation des terres agricoles de Noiseau. Je dis NON au projet de bétonisation de l'Etat de ces terres
Mail 7995			X	X	X	X		X				X	X	X			Association Avb de Bièvres, a écrit : Avis de l'association « Mis de la Vallée de la Bièvres : Le SDRIF-E définit l'aménagement francilien à l'horizon 2040 dans le respect de la loi Climat et Résilience, notamment l'objectif ZAN affiché par la loi. La loi du Grand Paris datant de 2010 est aujourd'hui percutée par la loi Climat et Résilience qui vise à la sobriété en matière d'artificialisation. Tel qu'il le propose, le SDRIF-e n'aurait d'autre solution que de trouver un arrangement qui reviendrait à dégrader l'objectif ZAN. Or, l'alternative que nous défendons serait de freiner l'aménagement du Grand Paris et de revoir ses objectifs (en particulier celui des 70,000 logements/an) incompatibles avec les nécessités d'aujourd'hui (notamment les espaces de respiration) et correspondant au triple du besoin au vu du ralentissement de la croissance de la population régionale. L'exception de l'Ile-de-France vient du fait – en réalité - qu'elle est une région de France déjà exceptionnellement peuplée, sursaturée en artificialisation et en grand besoin d'espaces de verdure pour ses habitants. En conséquence, notre association souhaite que l'alternative suivante soit retenue et que l'Ile-de-France s'aligne a minima sur les autres régions de France. En plein accord

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>avec FNE Île de France, les AVB soutiennent que la région la plus riche, la plus dense, et la plus développée d'Europe ne doit pas demander une exception sur la non-artificialisation des terres.</p> <p>Sans prise en compte des spécificités locales, son objectif d'urbanisation peut conduire à défigurer le caractère préservé "villages" de notre territoire local, voire à détruire ces précieux poumons si proches de la Capitale que sont la vallée verte (désignée « rurale ») de la Bièvre, et un plateau de Saclay à vocation agricole et nourricière historique.</p> <p>La loi Climat et Résilience vient à point nommé pour soulager les franciliens du stress et de la pollution de la vie parisienne. à savoir : « par tranche de dix années, le rythme de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers devra être réduit de moitié par rapport à la consommation réelle de ces espaces observée au cours des dix années précédentes ».</p> <p>LE RÉÉQUILIBRAGE DE NOTRE TERRITOIRE</p> <p>Dans son avant-propos, la présidente de la région présente un bilan factuel des politiques menées jusqu'à présent en matière de logement : <i>"Les hyper-métropoles correspondent au mode de production moderne. Elles sont les lieux qui attirent. Mais elles deviennent des lieux de rupture voire de confrontation. Ce qui fut jadis un modèle est aujourd'hui dans une impasse."</i></p> <p>En revanche, à aucun moment n'est soulevée la question de "l'hyper-région" île de France qui continue de concentrer une grande partie du développement au détriment des autres régions françaises</p> <p>Dans le domaine du logement, l'échec de ce modèle est patent : la construction de nouveaux logements qui se poursuit à marche forcée a asphyxié l'IdF où l'on se déplace mal, on respire mal, et finalement on vit plus mal, alors même que la demande de logement non satisfaite n'a jamais été aussi forte.</p> <p>La région IdF, si elle souhaite réellement s'inscrire dans un développement durable et atteindre les objectifs, en particulier climatiques, qu'elle se fixe dans ce SDRIFe, doit donc non seulement revoir l'équilibre au sein de son territoire, mais aussi l'équilibre entre le territoire francilien et le reste du pays.</p> <p>PROTÉGER LES FORÊTS FRANCILIENNES DE L'URBANISATION, Y RENFORCER LA BIODIVERSITÉ ET MIEUX VALORISER LA RESSOURCE EN BOIS</p> <p>Le Projet d'aménagement régional propose de mobiliser l'outil de classement en forêt de protection pour pérenniser les bénéfices sociaux, économiques et environnementaux des forêts.</p> <p>Compte tenu de la forte tension exercée par l'urbanisation ou les aménagements de loisirs sur les forêts de la vallée de la Bièvre, notre association demande le classement de l'ensemble de la forêt domaniale de Verrières-le-Buisson et d'une partie de la forêt domaniale de Versailles en forêts de protection.</p> <p>Une fiche projet concernant la forêt de Verrières-le Buisson a déjà été déposée à l'été 2021.</p> <p>Cette proposition concerne également l'OR18 des Orientations Réglementaires.</p> <p>AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES FRANCILIENS GRÂCE À DES MODES DE TRANSPORTS ROBUSTES, DÉCARBONÉS ET DE PROXIMITÉ</p> <p>Dans le chapitre 5 du Projet d'Aménagement Régional, il est affiché l'ambition de proposer à tous les Franciliens une alternative aux modes de transports fortement carbonés, au premier rang desquels la voiture individuelle.</p> <p>Pourtant, les erreurs du modèle en vigueur ne sont pas reconnues et, par conséquent, ne donnent pas lieu à un changement de politique pertinent.</p> <p>Le Grand Paris a multiplié la création de lignes nouvelles dont l'utilité est parfois discutable, créant une infrastructure de transport dont le coût de fonctionnement va croître très significativement alors même qu'IdF Mobilités ne parvient pas à couvrir le coût de fonctionnement du réseau actuel.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>Sur le territoire où agit notre association, l'exemple de la Ligne 18 est emblématique d'une politique de gaspillage des ressources en répondant à un besoin réel de transport par une offre surdimensionnée à la demande de la Société du Grand Paris (SGP) qui s'appuie sur une logique de développement dépassée et en contradiction avec les engagements de ce SDRIFe.</p> <p>En parallèle, IdFM s'avère incapable de faire fonctionner la nouvelle ligne V inaugurée en décembre dernier par Mme la Présidente de la Région IdF et pourtant vantée comme un modèle de l'innovation de services du RER.</p> <p>Notre association demande donc qu'un investissement massif dans les lignes existantes et une réforme de l'organisation de l'opérateur SNCF soient réalisés afin de parvenir enfin à un service de qualité sans lequel la décarbonation des transports en IdF restera à l'état de vœu pieux.</p> <p>En ce qui concerne les circulations douces, notre association soutient les mobilités actives et en particulier l'usage du vélo. Elle insiste pour que l'intermodalité soit favorisée par la réalisation de parkings vélos et voitures, là où c'est nécessaire, gratuits lorsqu'ils sont associés à un titre de transport en commun.</p> <p>Dans le secteur urbain de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, on constate que les liaisons cyclables ont été développées mais elles restent sans réelle continuité entre elles.</p> <p>En revanche, elles sont totalement absentes sur le territoire de Versailles Grand Parc au sud de la RN12.</p> <p>ZONE DE PROTECTION NATURELLE, AGRICOLE ET FORESTIERE (ZPNAF) Les limites de la ZPNAF n'apparaissent pas dans les documents du SDRIFe. L'importance de cette zone de protection pour la région agricole du plateau de Saclay et son statut particulier que lui confère la Loi du Grand Paris justifient qu'elle soit identifiée de manière explicite dans le SDRIFe.</p> <p>SITE CLASSE DE LA HAUTE VALLEE DE LA BIEVRE : La haute vallée de la Bièvre constitue une unité paysagère remarquable identifiée et reconnue grâce à son classement en 2000. Elle ne figure pourtant pas sur la carte.</p> <p>FAVORISER LA REOUVERTURE ET/OU LA RENATURATION DES COURS D'EAU Cette préoccupation forte des associations et des syndicats de communes tout au long du cours de la Bièvre semble bien avoir été intégrée sur la carte.</p> <p>Aucun rétablissement de franchissement d'infrastructure linéaire comme la RN12 ou la RD91 n'est en revanche et malheureusement identifié sur la carte. Il faut y remédier.</p> <p>CONTRADICTIONS OU « MANQUES D'EFFICACITÉ » RELEVÉS La sanctuarisation de la ceinture verte et la volonté d'assurer voire accroître l'autonomie alimentaire pour raisons d'intérêt général sont en contradiction avec la poursuite de grignotage des espaces agricoles et naturels.</p> <p>La culture des exceptions rend inopérantes les règles et protections. <i>Dura lex sed lex</i> devrait s'appliquer dans tous les cas. Y compris l'Etat qui se doit de se montrer exemplaire.</p> <p>La séquence « ERC » qui promet beaucoup se révèle à l'usage très décevante : elle est détournée pour au moins 2 raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les 2 premières étapes sont systématiquement ignorées pour aller au plus facile = compenser. • Lorsqu'intervient le choix, le projet est souvent déjà trop avancé pour être remis en question par l'étude des 2 premiers termes de la séquence (éviter, réduire). <p>- le critère d'urbanisation forcée auprès des gares ne peut s'appliquer sans tenir compte de la morphologie de certains sites particuliers :</p> <p>La vallée de la Bièvre en est un exemple qui l'illustre bien : profondément encaissée entre deux plateaux, ses</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>coteaux sont abrupts et les voies de communication sont resserrées en son milieu, à proximité de la rivière, le plus souvent elle-même incluse dans un lit qui fait office de bassin d'extension de crue.</p> <p>- L'urbanisation ne peut s'y réaliser comme ailleurs. Le site classé au titre des paysages et des sites limite les possibilités d'urbanisation. Se reporter à l'OR 91 : l'illustration de la règle évoquée mentionne <i>“Dans le cas ci-dessous, l'extension urbaine ne peut empiéter ni sur l'espace boisé ni sur l'espace vert”</i></p> <p>La préservation et la restauration d'une trame verte et bleue fonctionnelle, en assurant notamment le bon état de conservation des réservoirs de biodiversité et en permettant leur connexion via les corridors écologiques, est un objectif consacré dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).</p> <p>Mais alors que les liaisons écologiques étaient bien identifiées dans le SDRIF en cours, le projet actuel ne présente plus de carte précise.</p> <p>On a l'impression que la place des espaces ouverts dans la ville est renforcée et les espaces verts agricoles boisés et naturels protégés. Toutefois les continuités écologiques, qui sont un des éléments constitutifs de la trame verte et bleue, ne semblent plus une priorité face au développement urbain.</p> <p>L'autorité environnementale, dans son avis exprimé le 21 décembre 2023, a estimé que « la trajectoire proposée de réduction de l'artificialisation de 20 % par décennie ne semble pas permettre d'atteindre l'objectif de l'absence d'artificialisation nette en 2050 ».</p> <p>« le Sdrif-E traite insuffisamment certains enjeux majeurs comme la santé et la qualité de l'eau. »</p> <p>« Elle recommande également de mieux veiller à l'articulation des objectifs de développement économique avec ceux de protection de l'environnement et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre notamment en ce qui concerne l'implantation de nouveaux espaces dédiés aux activités économiques et le développement des réseaux routiers et fluviaux ».</p> <p>ANALYSE PAR COMMUNE DE LA VALLÉE DE LA BIÈVRE</p> <p>L'association des Amis de la Vallée de la Bièvre est une association loi 1901 déclarée d'utilité publique et agréée par le ministère de l'environnement au titre de la protection de l'environnement dans un cadre régional a pour vocation de protéger, mettre en valeur et promouvoir le patrimoine naturel, culturel et architectural ainsi que la qualité de vie. Son territoire s'étend sur 9 communes, réparties sur les Yvelines et l'Essonne, en haute vallée de la Bièvre (de Guyancourt à Verrières-le-Buisson) et ses environs, dont le Plateau de Saclay.</p> <p>Dans le cadre de l'enquête publique, il nous a semblé intéressant de décliner certains thèmes, en les traitant localement. Cela permet, en affinant l'analyse, de les considérer dans leur contexte propre.</p> <p><i>(Sont ainsi étudiées, selon certains thèmes et illustrations cartographiques sur une 10^e de pages, les communes de Guyancourt, Buc, Les Loges-en-Josas, Jouy-en-Josas, Saclay, Igny-Verrières,</i></p>
Mail 7996				X												X	<p>M. Jean GALVIER de Noisy-le-Grand, a écrit :</p> <p>Je constate d'une manière générale sur le territoire de l'IDF, avec le développement et la mise en place des grands projets de la métropole, la disparition d'un style architectural particulier lié à la fin du 19 ième siècle et début du 20 ième siècle. Ces bâtisses portaient la signature de savoir-faire dans divers métiers de la construction: les faïences, les charpentes, l'utilisation de matériaux nobles(meulière), la pensée d'une période ancrée dans les volumes de ces bâtiments. Ces bâtisses, témoin d'une époque, sont remplacées par des constructions sans charme et presque toutes identiques. De plus ces maisons anciennes étaient entourées de jardins avec des arbres centenaires donnant aux communes un panache particulier par l'aspect remarquables des frondaisons et des essences plantées. On pouvait rêver et retracer en rêvant la provenance de ces sujets parfois exotiques. Les permis de</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	construire sont trop permissifs. Ils devraient imposés la préservation de ces bâtiments anciens et interdire l'abattage de ces arbres. Le SDRIF-E devrait contraindre les maires à respecter leur patrimoine (bien commun) la végétation remarquable des arbres jouant un rôle essentiel pour les humains et la biodiversité
Mail 7997						X								X			M. ANGEGOMOT a écrit : Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955, 7959, 7960, 7965, 7973, 7975, 7979, 7980 ; 7981, 7986
Mail 7998	X									X							Mme Sandra RIMEY de Paris, a écrit : Contribution MI-F (syndicat national des professionnels de l'extraction des minéraux industriels) enquête publique SDRIF E C'est avec beaucoup d'intérêt que les producteurs de minéraux industriels contribuent à cet exercice délicat de planification régionale et je vous remercie par avance de l'attention que vous saurez prêter à leurs propositions. Si nous nous félicitons que le sujet de la richesse du sous-sol soit très bien abordé dans le projet de schéma, nous ne pouvons, comme nous avons déjà pu le souligner dès les premières consultations d'avril 2023, attirer votre attention sur la cartographie et les zonages de protection en compatibilité avec les gisements d'intérêt national ou bassins stratégiques d'intérêt national réactualisés. Le sous-sol de l'Île-de-France recèle une partie importante de ces gisements stratégiques en gypse, silice, argiles pour terre cuite, argiles kaoliniques. Comme vous le savez des pans entiers de l'activité économique régionale comme nationale dépendent des minéraux industriels que l'on retrouve dans la fabrication du verre, des produits céramiques, du papier, des peintures..., dans les secteurs du bâtiment ou de l'automobile. En dépendent le développement de l'aéronautique, du spatial, du médical, de la cosmétique, de l'électronique, des travaux publics, du traitement de l'eau, de l'agriculture, de la sidérurgie, etc.... De plus, les minéraux présentent l'avantage de réduire l'empreinte carbone par substitution de produits dérivés du pétrole avec une empreinte CO2 très faible. Ils représentent des emplois locaux non délocalisables et évitent des importations coûteuses à la balance commerciale du pays. Vous trouverez donc ci -dessous des remarques pour s'assurer d'intégrer les enjeux à la hauteur qu'ils méritent dans le document cadre et stratégique qu'est le SDRI-F et que devront considérer SCoT et PLU dans leurs prescriptions applicables notamment à l'exploitation des richesses du sous-sol. - Le Schéma Régional des Carrières (SRC) a vocation à sécuriser l'approvisionnement en matières premières minérales et doit intégrer le schéma directeur de la région Île-de-France . Dans l'état actuel, le projet de SDRIF-E acte bien dans le volet "Orientations réglementaires" - paragraphe 2.2-UNE GESTION STRATÉGIQUE DES RESSOURCES FRANCILIENNES : SOBRIÉTÉ, CIRCULARITÉ ET PROXIMITÉ que <i>l'accès aux gisements franciliens de matériaux de carrières (granulats alluvionnaires, minéraux et matériaux industriels) et leur exploitation future doivent être préservés, en particulier au niveau des « bassins d'exploitation de gisements stratégiques »</i> , On retrouve la cartographie des « bassins d'exploitation de gisements stratégiques » et la notion de protection de gisement de matériaux Franciliens dans le Volet "PROJET D'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL" 2 - UNE GESTION STRATÉGIQUE DES RESSOURCES FRANCILIENNES : SOBRIÉTÉ, CIRCULARITÉ ET PROXIMITÉ en pages 54-55. Or dans le projet de SRC en cours de rédaction les gisements de Minéraux Industriels sont identifiés comme «

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>Gisement d'Intérêt National » (GIN) et associés à une cartographie recouvrant les Gisements Potentiellement Exploitable (GPE) ou GPE d'Intérêt National.</p> <p>L'instruction de 2017 sur les SRC précise bien la notion de GIN (Gisement d'Intérêt National) et non de bassins stratégiques qui est une typicité de l'île de France. Il convient donc de s'assurer de la parfaite cohérence de ces deux documents sur l'accès aux ressources minérales naturelles, notamment dans la cartographie des zonages de ces ressources. La mise en cohérence doit consister à utiliser le même périmètre pour les « bassins d'exploitation de gisements stratégiques » dans le SDRIF-E et les Gisements Potentiellement Exploitable (GPE) d'Intérêt National (GIN) dans le SRC. A titre d'exemple, il apparaît un problème d'harmonisation cartographique pour les zonages des sables siliceux et des Argiles Kaoliniques du Bassin de provins ainsi que l'absence d'un gisement.</p>  <p>MI-F sollicite donc de reprendre les cartographies des argiles kaoliniques et des sables siliceux classés en bassin stratégique et GIN en cohérence avec le SRC en cours et l'oubli du gisement de l'entreprise Fulchiron. (Carte « <i>Développer l'indépendance productive régionale</i> »)</p> <p>-Notre deuxième remarque porte sur les – Orientations réglementaires, p.17, dans l'orientation 18, on peut lire « <i>b. l'exploitation des carrières, sous réserve de ne pas engendrer des destructions irréversibles et de garantir le retour à une vocation naturelle ou boisée des sols concernés</i> » ;</p> <p>Nous vous proposons de modifier par « respect de la séquence ERC » plutôt « qu'engendrer des destructions irréversibles ». En effet, l'impact est temporaire. Le retour à une vocation naturelle ou boisée de la zone auparavant boisée peut-être trop contraignante, si dans le projet d'état final, pour des raisons de géométrie, phasage, c'est une partie qui est prévue en remise en état agricole par exemple. On pourrait reformuler : « si le projet de remise en état final prévoit au moins une surface équivalente à vocation naturelle ou boisée »</p> <p>-Notre troisième remarque /proposition porte sur l'échelle de la cartographie (Carte « <i>Placer la nature au cœur du développement régional</i> ») qui ne permet pas de visualiser si la spatialisation des enjeux environnementaux n'obère pas la possibilité de déposer un dossier de demande d'autorisation dans un zonage des gisements d'intérêt national ou bassin d'intérêt stratégiques remis à jour pour les minéraux industriels. Si c'est le cas, nous souhaiterions une modification au cas par cas pour une potentielle demande d'extraction au titre des ICPE.</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 7999				X													Alain (Anonyme) de Claye-Souilly, a écrit : Urbanisme excessif sur la ville de Claye-Souilly il me paraît déraisonnable d'envisager sur la ville de Claye-Souilly un projet supplémentaire de logements dans les années à venir. Ce qui entraînerait des écoles inadaptées pour accueillir le surplus d'écoliers. La circulation dans la ville et sa périphérie serait encore plus compliquée. Le secteur santé manque déjà cruellement de médecins, spécialistes. Un surplus de population aggraverait considérablement la situation médicale. Une répartition dans les petites communes du département et même sur tout le territoire français donnerait un dynamisme à ces communes qui se sentent oubliées par les hautes autorités.
Mail 8000		X						X	X					X			Mireille (Anonyme) de Étampes, a écrit : avis défavorable En effet, il y a des développements qui semblent affirmer une volonté d'aller dans le bon sens soit vers une transition plus respectueuse des terres, des hommes et des femmes qui vivent sur ce territoire francilien avec le souci de leur bien-être, de leurs vies et leur santé mais cela manque de prescriptions à impérativement suivre et surveiller d'ici là encore des années trop lointaines, horizon 2050! Et on parle de densifier la population en ayant aussi des espaces verts, est-ce seulement réaliste et possible sans faire des dégâts. En effet, on oublie qu'en cas de pandémies, on aggrave les choses en densifiant la population, entassant les citoyens les uns sur les autres ! De plus, la Covid -19 a atteint des personnes qui actuellement encore souffrent de séquelles peu traitées de façon correcte par méconnaissance (on peut le penser) dans nos villes en région parisienne. Parfois on évoque "un Covid long", des citoyens sur ce territoire (ailleurs aussi) sont en grande difficulté et laissés à eux-mêmes ! On ne doit pas laisser des habitants sur la touche, livrés à eux-mêmes sans soins et prise en charge sérieuse. Des atteintes neurologiques et psychiques sont peu relayées dans les médias et au niveau du corps médical, elles sont pourtant attestées au niveau international de façon scientifique ! Nos élus, nos décideurs doivent prendre cet aspect en compte ! Cela pose encore question pour de tels objectifs annoncés au niveau du SDRIF-E, mesure t- on ce qui doit encore être supporté par les franciliens à différents niveaux qui sont souvent victimes de prix exagérés tant au niveau des logements, que des prix de l'alimentation en général, de hausse de transport, qui paient cher lors éloignement de leur lieu de travail souvent en termes de temps aussi ... ? Quand on parle de réindustrialisation, je veux noter qu'au niveau de certaines ICPE, elles ne doivent pas entraîner de nuisances et être éloignées des habitations...les rejets atmosphériques doivent être analysés en permanence (gaz à effets de serre, gaz toxiques trop peu surveillés...) notamment au constat du dérèglement climatique. Il faut aider les agriculteurs à mieux vivre de et sur leur terre au lieu de les inciter à s'endetter pour répondre à des sirènes du type : "énergies vertes" qui ne sont pas si vertes ou en utilisant des technologies vendues à prix d'or et en devenant des technocrates ou des business men) et leur permettre d'aller vers une transition agroécologique et d'être fiers de leur travail ! Il faut essayer de limiter les déchets, revenir à la consigne du verre, acheter localement des produits sains en aidant à l'installation des agriculteurs sur des terres encore fertilesen prévoyant une sécurité alimentaire sur le modèle de la sécurité sociale, cela pourrait être expérimenté en ile de France. J'ai le sentiment que même si des intentions louables semblent énoncées, notre territoire du Sud-ESSONNE est peu préservé et pris en compte voire serait plutôt mis à mal ; de différentes façons ! Ayant des espaces naturels, des terres agricoles, des zones humides, une base de loisirs, des espaces classés, des sites patrimoniaux remarquables pourtant, il semble devoir recevoir des déchets de toutes parts ou les traiter, être visé par des projets qui mettent à mal la biodiversité, des ZNIEFF, des zones Natura 2000, des ENS, des EVP...!Les zones d'accélération pour les énergies renouvelables ne vont pas arranger les choses, pourtant avec le réchauffement climatique, ne devrait-on pas aller vers une réduction de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	dépenses énergétiques au lieu de toujours prévoir plus de production d'énergies...avec ce qui va avec plus de risques de pollutions qui sont souvent minimisées. Il faut garder le contrôle de nos dépenses à tous les niveaux et essayer de réduire des impacts environnementaux, sanitaire : le nombre de cancers touchant des jeunes augmente ! On vend des espaces à des entreprises internationales pour installer des panneaux photovoltaïques sans interroger la pertinence de ce projet à moyen et long terme puis on fait mine d'interroger la population lors d'une consultation qui reste très confidentielle ! En Sud-Essonne, à Étampes, nous serions concernés par l'augmentation du nombre d'habitants, préconisée par le SDRIF-E pour les villes qui ont une gare à hauteur de + 15 %, hors par le fait que tout développement de ville doit s'accompagner d'accès aux soins hors nous sommes en ZIP – classement ARS pour les déserts médicaux : zones d'intervention prioritaires en terme de santé publique... Les urgences sont débordées ! De plus on ferme des lieux de soins actuellement, on manque de soignants...cf Hôpital de Longjumeau. Nous vivons dans un quasi désert médical qui ne s'arrangera pas en ouvrant des cliniques privées qui veulent prendre en charge des soins de rééducation (voir situation à Étampes). Les chiffres de personnes sans médecin traitant sont alarmants, les médecins généralistes de ville partent à la retraite dans les prochaines années, les hôpitaux sont sous perfusion, l'ARS les ferme en ouvrant l'hôpital de Saclay. Penser augmenter le nombre d'habitants en fermant des lits d'hôpital public et sans prendre en compte le nombre d'habitants déjà sans médecin traitant est grave voire irresponsable ! •Pour préserver la santé des populations : améliorer la qualité environnementale de leur cité, réduire les inégalités sociales et territoriales de santé, faciliter l'accès à une offre de services de santé au travers de leurs outils de planification urbaine, il ya beaucoup à faire ! La ville d'Etampes qui est une Sous-Préfecture a-t-elle émis un avis? Malheureusement, on pense construire, vendre des terres, des espaces parce que la ville semble avoir des difficultés de gestion mais sans horizon sans vue à moyen terme encore moins de perspective sur 10 - 20 -30 ans
Mail 8001		X														X	<u>Florentin (Anonyme) de Claye-Souilly, a écrit :</u> Ce projet est digne d'une dictature Laissons les communes décider de la gestion de leur territoire ! Le PLU d'une commune est comme son nom l'indique un plan LOCAL, la région n'a pas son mot à dire et ne peut encore moins obliger les communes à rédiger un PLU qui ne répond qu'aux envies de la région plutôt qu'aux besoins des habitants ! Ce projet est vraiment scandaleux
Mail 8002											X	X					<u>M. David MAUGER d'Antony, a écrit :</u> Renaturation de la Bièvre et de ses affluents Quatrième contribution au nom du collectif Antony Terre Citoyenne dans le cadre de l'enquête publique sur le SDRIF. Nous souhaitons faire une observation sur la renaturation de la Bièvre et de ses affluents. Dans son avis daté du 11 décembre sur le projet de SDRIF (cf. la pièce jointe), le Territoire Vallée Sud Grand Paris a demandé de supprimer le ru des Morteaux, le ru de Châtenay, le ru d'Aulnay et la Sygrie de la carte "Placer la nature au cœur du développement régional ». Cet avis de Vallée Sud n'est pas passé devant le conseil de territoire et les conseillers territoriaux n'en ont pas même été informés. Nous demandons le maintien de ces affluents de la Bièvre sur la carte "Placer la nature au cœur du développement régional", même si nous comprenons que des raisons techniques peuvent faire de la renaturation de ces cours d'eau des objectifs de long terme.
Mail 8003			X										X	X			<u>M. Philippe BOUTIN de Villeneuve-le-Roi, a écrit :</u> Avis sur l'urbanisation Plus ou moins par ordre d'importance je commence par le pire et je terminerai par les projets de moindre importance. Entre la création d'une ville Nouvelle d'environ 36 000 logements, d'un pôle scientifique, technique,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>universitaire et économique sur le plateau de Saclay, la rocade métropolitaine et autres projets immobiliers de la SGP et le bouclage d'urbanisation du triangle de Gonesse je pense que ces 3 entités sont à peu près équivalentes, sauf que la première est en cours depuis longtemps (d'où son écrasante prédominance actuelle...), que la deuxième est potentiellement pire à plus long terme et que la troisième est plus fatale aux dernières terres agricoles proches de Paris. Ainsi, alors que la communauté scientifique nous annonce la plus grande catastrophe que la planète n'a jamais connue dans un délai aussi court avec le réchauffement climatique et la perte de la biodiversité (il y a bien eu pire dans les temps géologiques avec les 5 ou 6 crises précédentes, avec à la fois la planète boule de neige et à l'opposé une augmentation du niveau de la mer d'environ 120m avec des climats tropicaux dans les zones tempérées actuelles... mais nous n'étions pas encore là et surtout c'était beaucoup moins rapide...) on continue à créer des villes nouvelles et des gares en plein champ, comme dans les années 60-70, au coeur des 30 glorieuses, quand on a créé les métropoles préfectorales d'Ile de France : Créteil, Nanterre (plus La Défense...), Bobigny, Marne la Vallée, Evry-Courcouronnes, Saint Quentin en Yvelines, Cergy-Pontoise, plus Orly et surtout Roissy CDG pour relier tout ça à la mondialisation. Il y a quelques années j'ai vu une exposition à la Cité de l'architecture au Palais de Chaillot sur les 10 projets du grand Paris où cela ait d'une immense zone de phyto-épuration des eaux usées d'IDF tout au long de la Seine, avec toutes les constructions proches de celle-ci je sur pilotis (si j'ai bien compris...) dont on entend plus du tout parler, à une Métropolisation internationale tout au long de la Seine de Paris à Rouen (idem motus mais la SGP y ressemble en circulaire tout autour de Paris...)...Quant au Triangle de Gonesse c'est la dernière zone agricole étendue, pas très loin de Paris, qui est promise à urbanisation. Malgré les plus de 3500 personnes qui sont venues montrer leur désapprobation lors d'une soirée dans la salle Olympie de Gouges dans le 11eme il y a quelques années. C'était pourtant le dernier vestige de la ceinture verte de Paris avant que les transports ferroviaires, routiers et aériens amènent des produits alimentaires du reste de la France et du monde entier à Rungis...Il y a bien une majorité de cette zone agricole qui est censée être protégée (environ 400ha sur les 700...) mais j'ai entendu parler de petites parcelles de cette zone qui seraient en vente...Bien que le projet démentiel Europacity, avec piste de ski et une prétention à 11000 emplois et 31 millions de visiteurs annuels (alors que Disneyland Paris n'en a qu'une moyenne d'environ 10 millions/an depuis 2010 et que la moyenne annuelle de fréquentation touristique de toute l'IDF est de 40 millions...) ait été heureusement abandonné, le premier ministre a bien annoncé juste après que la zone serait bien urbanisée, ce qui se confirme par la Gare en construction et les 110 ha alentours, par d'autres projets... Notamment une Cité scolaire avec internat alors qu'il est interdit d'y résider à cause des avions qui la surmonteront et Agoralim (comme un Rungis bis du Nord...), soi-disant approvisionné par des maraichers alentours, y compris ceux du Nord-ouest de l'IDF qui ont voulu créer la première megabassine de la région, alors qu'on n'est pas dupes de son approvisionnement de produits du monde entier avec le plus grand aéroport du pays tout proche... Le tout pour contrer le projet low-tech Carma qui apportera réellement des produits locaux à toute la région...La ville de Paris, malgré ses prétentions écologiques et autres végétalisations des toits, ne veut même pas reconstituer la ceinture verte historique de Paris alors qu'elle avait encore des terrains de cette même ceinture verte antérieure ailleurs à Gonesse même. Quand j'en ai parlé à un/une de ses représentant(e)s il/elle m'a répondu qu'ils étaient en train de revendre ces dernières parcelles....Pour en revenir au grand Paris la terre des tunnels creusés pourrait servir aux constructions écologiques en terre crue qui pourraient entourer les futures gares du grand Paris Express mais, au contraire elles vont peut-être s'entasser sur les terres du Triangle de Gonesse, comme le sous-entend une rumeur et y être amenées par camions alors qu'un transporteur fluvial pourrait en emmener environ 70% hors de la région ou presque...(Lors d'un séminaire de 3 jours sur le grand Paris Circulaire à Issy les Moulineaux, il y a quelques</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	années, j'ai assisté à la conférence avec tous les constructeurs immobiliers qui disaient qu'ils transporteraient, au contraire les 70% de ces terres par camions 24h sur 24 pour respecter les délais....)....Le métro en rocade proche de Paris est une bonne alternative pour aller de banlieue à banlieue sans passer par Paris mais quand il prétend relier des pôles économiques éloignés il est plutôt prétexte à urbanisation. Ainsi les lignes 15 et 16 sont bien utiles mais qu'en est-il de la 18 entre Versailles et Sèvres, de son prolongement à l'Est vers le pont, malheureusement prévu entre Athis-Mons, l'Haropa-Port de Vigneux sur Seine et Crosnes ou Villeneuve Saint Georges, la 17 qui pouvait aller tout droit vers CDG au lieu d'aller faire un détour en plein champ vers Gonesse et pourquoi la prolonger vers Le Mesnil Amelot, comme si elle allait faire le tour de Roissy jusqu'à Mitry-Mory, Villepinte, Aulnay sous-bois, Tremblay....et, surtout de la 19, qui, comme le prolongement de la 18 à l'Est, rajouterais une boucle au Sud...Pourquoi urbaniser le Sud-Est de Paris pour faire comme à La Défense, Chatenay Malabry...!l'Haropa-Port n'est pas utile pour la liaison avec Rouen car, à cause des boucles de la Seine c'est bien plus court par voie ferrée et l'hydrogène n'est utile pour l'instant que pour raffiner le Pétrole...Le pont entre Athis-Mons et Vigneux sur Seine pourrait n'être que pour la ligne 18 les vélos, bus...ou rien...car il y a un autre pont envisagé je crois au Nord de Villeneuve Saint Georges...?Je propose, pour désimpermeabiliser les sols d'enlever le bitume proche de la chaussée le long de tous les trottoirs pour y végétaliser, créer des noues anti-inondations, espaces verts, potagers...et ne garder que le passage d'un piéton sur le bitume restant puisque quand on est plusieurs on peut rester en file indienne quand il y a des voitures qui passent et aller sur la chaussée quand elle est libre...
Mail 8004			X		X				X								Mme Françoise BOURDEREAU de Villeneuve-d'Ascq, a écrit : Projet routier du BIP (de Grosly à Garges) Je suis opposée à ce projet routier pour les raisons suivantes : - favorise et encourage encore la circulation automobile, - contribue à encore plus de pollution, - marque la disparition de terres au lieu de les préserver - contribue encore davantage au réchauffement climatique- va exposer les riverains à encore plus de bruit et de pollution, alors que c'est une zone déjà impactée par les avions - etc.
Mail 8005			X											X		X	Gaëlle QUAILLET de Crisenoy, a écrit : Centre de détention sur terres agricoles Aucune friche industrielle n'a été étudiée par l'APIJ pour les centres de détention prévue en île de France comme Crisenoy, Magnanville et Noiseau. Il n'y a que des terres agricoles qui ont été étudiées. L'Etat ne montre pas l'exemple. A titre d'illustration la communauté d'agglomération de Melun dispose de la plus grande friche industrielle du clos
Mail 8006						X								X			Mme Bertille SIGNOLLE de Lieusaint, a écrit : Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny Ainée des 5 enfants de Luc et Isabelle Signolle, je suis très attachée à nos terres agricoles, et en particulier les dernières terres immédiatement proches de la ferme. 3 de mes frères et soeurs, Marie, Charles et Yrieix, seraient intéressés à reprendre l'exploitation. La cueillette est un réel symbole de la volonté de faire une "ville nourricière". Cependant, cette cueillette ne saurait subsister si elle n'était pas adossée à une exploitation fermière complète comprenant des parcelles de grandes cultures, permettant l'équilibre économique de notre entreprise. Quel avenir pour l'exploitation s'il n'y a plus de terres pour cultiver des grandes cultures ? A notre connaissance, il n'y a pas de projet engagé sur la parcelle n°16 dite l'Orme Chipeau, qui reste bien enclavée Nous demandons donc le maintien intégral de tous les espaces cultivés par cette exploitation.
Mail 8007					X												Andrée BAUDRON, présidente de l'ASSOCIATION HABITER LA PORTE D'EN BAS, UN QUARTIER, LA VILLE a écrit :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	Membre de Sud Environnement et de Environnement 92 - et de FNE IdF Contribution - à propos de l'Arbre " : ntle trop grand oublié L'Arbre comme un irremplaçable vivant dans nos territoires urbains ou péri urbains : il est impératif que les documents d'urbanisme soient porteurs de réglementations effectives - inspirées en particulier du Code de l'Environnement et de la loi sur la Biodiversité pour que soient pris en compte à la fois les espaces arborés au sein des zones denses et en périphérie (continuités écologiques) - l'existant tant dans le domaine public que ce qui peut être aussi protégé dans des espaces privés, - les arbres d'alignements, . de manière à ce que n'entrent pas en conflit l'objectif de faciliter la circulation du vélo et la nécessaire approche écologique. Outre le rôle dans le réchauffement climatique, leur rôle comme riches écosystèmes à eux seuls indispensables au maintien de la biodiversité, devraient leur donner une place significative dans le SDRIF -e - de manière à ce que les PLU et PIUi s'y conforment
Mail 8008												X	X				François (Anonyme) de Cachan, a écrit : Crues Ajouter à la fin du premier passage de OR2" et favorisant les embâcles "OR 22 L'urbanisation doit respecter l'écoulement naturel des cours d'eau et préserver les berges non imperméabilisées. À cette fin, les documents d'urbanisme définissent une marge de recul adaptée, dans laquelle sont exclues les constructions et installations imperméabilisantes
Mail 8009			X		X	X		X						X			Andréa (Anonyme) de Béthemont-la-Forêt, a écrit : Contribution d'une citoyenne à l'avenir commun Que préférons-nous ? Marcher dans la forêt, se nourrir correctement, ou un accroissement de la ville et de la bétonisation ? Pour notre santé, notre qualité de vie, notre indépendance alimentaire, notre vie tout simplement, nous préférons la 1ère option, ce n'est pourtant pas l'orientation du Sdrif ! Les projets sont contraires aux bonnes intentions environnementales avancées. Le Sdrif prévoit ainsi une région à fuir avec toujours plus de bétonisation ! La bonne nouvelle : la définition claire de la protection des lisières des espaces boisés de plus de 100 ha. La trajectoire du Sdrif-e de réduction de l'artificialisation par pallier de -20% par décennie proposée est largement insuffisante, elle ne permet pas d'atteindre la zéro artificialisation nette en 2050. La surface agricole disponible par habitant en Île-de-France est bien plus faible qu'ailleurs. Ce qui pose déjà un problème pour l'autonomie alimentaire de cette région très peuplée. Alors cessons toute consommation d'espace agricole et naturel. L'agriculture péri-urbaine va être de plus en plus essentielle, donnons-lui la place nécessaire. Les projets routiers présentés sont incompatibles avec les objectifs de réduction des gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air. Il est impératif que l'implantation de nouvelles zones industrielles soit conditionnée à l'absence de possibilité de densification des zones existantes. Ce projet de SDRIF-E envisage 1 357 ha de consommation d'espace non-cartographiés dédiés aux installations de la transition environnementale. Je demande une réduction significative de cette consommation d'espace. Je demande que soit inscrit aux SDRIF-E le non recours aux Cultures Intermédiaire à Vocation Énergétique (CIVE). Habitante du Val d'Oise, je demande spécifiquement l'abandon des projets de bétonisation du département :-abandon de la gare du Triangle de Gonesse et le retrait des 3 pastilles de 25 ha représentées sur la carte « Maitriser le développement urbain ».-abandon de l'urbanisation dans le secteur de Méry-sur-Oise/Frépillon Je demande que la zone en question soit rendue à son état initial de massif forestier et lisière dans le nouveau SDRIF-E.-abandon de l'urbanisation de la plaine des Ecouardes à Taverny-retrait de la section est de l'avenue du Parisis du projet de SDRIF-E. Je demande l'abandon des projets obsolètes et aberrants. Pourquoi les pouvoirs publics s'entêtent-ils ? On ne leur en voudra pas de reconnaître l'abandon des projets !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 8010						X								X			M. Charles HUMBLLOT a écrit : (Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny). Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955, 7959, 7960, 7965, 7973, 7975, 7979, 7980 ; 7981, 7986, 7997
Mail 8011			X														M. Gwen KERGUNTEUIL de Poissy, a écrit : Mobil'us, association d'usager.es des mobilités en Nord-Yvelines - des ambitions mais attention à la réalité et aux moyens ! Notre contribution, en tant qu'association d'usager.es des mobilités en Nord-Yvelines (transports en commun, vélo et marche) est principalement liée au chapitre 5 sur les Mobilités, Et plus particulièrement §5.1 "Accessibilité à tous les Franciliens" et §5.2 "Mobilité de proximité à l'échelle des bassins de vie". Nous saluons certaines des ambitions décrites dans le SDRIF-E, mais elles nous semblent en décalage avec la réalité d'aujourd'hui et prévue sur les années à venir. Et certaines priorités nous paraissent aberrantes. Notre périmètre est plus particulièrement l'Est de la communauté urbaine GPS&O (soit environ de Conflans aux Mureaux, sur les deux rives de la Seine) . **LE BUS** Ce SDRIF-E contient des ambitions que nous ne pouvons que saluer, en particulier reconnaissant "l'importance du développement de l'offre bus" / "les efforts majeurs produits sur les réseaux locaux, en fréquence comme en finesse de desserte, permettent une complémentarité étroite et efficace ». Cependant, ces ambitions nous paraissent en décalage avec la politique actuelle sur les bus, vues sur les réseaux Poissy-Mureaux et Achères-Conflans intégré dans Cergy-Pontoise Confluence. Malgré la croissance démographique dans notre zone, passée et à venir, les refontes de réseau se sont faites d'abord par rationalisation en enlevant des moyens lors du changement, et ensuite à moyens constants Nous saluons évidemment la proposition d'un Transport en commun en site propre ("TCSP_RD190) entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy. Mais les concertations passées prévoyaient une livraison pour 2022, toujours pas effective. Développer le bus, c'est lui donner plus de moyens (plus de conducteurs et plus de bus), mais il faudrait assumer que ça réclame aussi de lui donner la priorité par rapport aux voitures en rendant celle-ci parfois moins attractive. **LES INFRASTRUCTURES** On y voit par exemple le câble Vélizy-Villacoublay - Point de Sèvres (n°61 p138)À l'échelle de notre bassin, nous regrettons vivement l'absence d'un câble entre les Mureaux et Meulan permettant de développer les transports en commun, le pont actuel étant engorgé par la circulation auto et camions. Il n'y a de toute façon aucun projet autour des Mureaux (même si EOLE arrive)...Deux demandes avaient été mentionnées par l'AUT dans sa contribution du 16 août 2023 : -Extension T13 à Cergy => elle a bien été ajoutée (n° 15 page 138)-Raccordement T13 pour permettre des missions St-Germain <> Achères => elle n'est malheureusement toujours pas prévue <;Dans un cadre plus régional :Certains gros investissements se basent sur des chiffres peu réalistes , comme la ligne 18 sur le plateau de Saclay au milieu des champs (par exemple pour Christ de Saclay, il est prévu 14 000 voyageurs par jour en moyenne, soit pour comparer autant qu'à La Motte-Piquet-Grenelle.)La seule explication est la volonté de construire énormément sur des terres agricoles - ce qui semble peu compatible avec la volonté de Zéro-Artificialisation-Nette à horizon 2050. Par ailleurs, c'est du très long terme, ce qui est souvent nécessaire en Un autre exemple est la construction de la nouvelle gare de Bry-Villiers-Champigny (n°67) qui selon l'AUT aurait dû être dépriorisée par rapport à la réfection de Val-de-Fontenay. **VELO** Le VIF est évidemment important et nous nous réjouissons qu'il existe. Nous serons attentifs aux détails (?) qui peuvent empêcher que les grands projets soient réellement utilisables (par exemple sur la passerelle entre Carrières-sous-Poissy et Poissy, et la coordination avec la gare de Poissy et la route vers Saint-Germain-en-Laye)La collaboration avec les représentants des associations cyclistes est insuffisante à ce jour. C'est un gros

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	axe d'amélioration qui gagnerait à être mieux affirmée dans le SDRIF-E, et plus vraie dans la réalité. **MARCHE**La marche est reconnue comme une modalité majeure (1er moyen de rabattement sur les gares), nous souhaitons aussi que cette ambition s'exprime concrètement
Mail 8012														X		X	Nancy VERNISSE de Crisenoy, a écrit : Avis négatif Le plan actuel de l'État concernant l'implantation des prisons sur des terres agricoles comme c'est le cas pour le projet de Crisenoy, va complètement à l'encontre de l'esprit de ce Sdrif E. Une réflexion plus profonde est nécessaire et les solutions en ligne avec les grands axes de ce schéma directeur existent (ex-réutilisation des friches dont le territoire francilien de manque pas
Mail 8013		X												X			Aline (Anonyme) de Ozoir-la-Ferrière, a écrit : Non aux modifications du SDRIF-E demandées par la CCPB pour la commune d'Ozoir Le SDRIF-E a été élaboré et discuté avec les communes en 2023. Il préserve sur Ozoir les zones agricoles fertiles du sud de la N4 et protège contre une extension de l'urbanisation demandée par la CCPB pour Ozoir. Les demandes de la CCPB sont contraires à tous les objectifs basiques pour sauver l'environnement, maîtriser le réchauffement climatique et respecter la qualité de vie des résidents proches de cette zone. Il faut absolument les refuser.
Mail 8014		X			X		X										Olivier de Conflans-Sainte-Honorine, a écrit : Arrêtons A Conflans comme en Ile-de-France, tous les permis de construire semblent autorisés, les jardins peuvent tous être coupés en 2 pour laisser place à une nouvelle construction entraînant la raréfaction des espaces naturels et une intensification des ruptures écologiques, un rabotage systématique des aires naturelles où les animaux peuvent vivre et les oiseaux nicher. y aura-t-il assez d'eau pour une toutes ces habitations hyper denses comme à La Frette alors que la tendance est à une demande en baisse de la consommation pour limiter la consommation des ressources les structures et infrastructures suivront-elles ? La société prête à consommer aura-t-elle des lieux accessibles où se faire soigner et ne pas être soumises aux injonctions de la publicité omniprésente ? Cette densification rend la ville moins agréable au profit de la densification urbaine et d'une saturation de l'espace. Des projets soi-disant en faveur de la biodiversité comme autour du pont de la "A104bis" à Andrésy où tout une promenade anciennement boisée a été dévastée pour laisser place à un projet anachronique. De nouvelles résidences à Conflans Sainte Honorine surplombant des jardins anciennement paisibles font craindre le pire à personnes qui habitent près de terrains non construits, inoccupés offrant une vue dégagée : des maisons en pierre cernées par des résidences c'est ce que l'on voit à Conflans Sainte Honorine et aux alentours la densification urbaine va hélas de pair avec la pollution aux abords des routes (pollution aux microplastiques, les déchets jetés par les fenêtres des voitures passés au rotofil inextricablement et indéfiniment mêlés à la végétation, verdure mêlée aux copeaux de plastique faute de comportements et d'attitude digne de certains citoyens, que dire propreté de la forêt Saint Germain étang du Corrail faut cesser de densifier et de bétonner !Tout paraît même trop tard pour une qualité de vie
Mail 8015						X								X			Emile (Anonyme) de Aix-les-Bains, a écrit : Protections des parcelles autour de la ferme de Servigny à Lieusaint, Seine-et-Marne. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955, 7959, 7960, 7965, 7973, 7975, 7979, 7980 ; 7981, 7986, 7997, 8010

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 8016			X														Mme Christine GENEIX de Andrézy, a écrit : Opposition a la2*2 voies Non c'est non. Il faut engager cette dépense en améliorant les transports en commun et le ferroutage
Mail 8017			X														M. Cédric DAMOISEAU de Montreuil, a écrit : RENFORCER LES TRANSPORTS DE PROXIMITE PLUTOT QUE DE CREER DES METROS EN ESPACE AGRICOLE L'aménagement de nouvelles lignes de métro traversant des zones agricoles est en contradiction avec le polycentrisme et la volonté de proximité affichée dans le Plan d'Aménagement Régional. Ces lignes sont inutiles pour rapprocher les habitants de leur lieu de travail (trajets qui ne suivent pas ces axes) et auraient pour effet un étalement urbain aggravé. En effet, des lignes nouvelles en zone rurale (notamment la ligne 17 nord et 18 ouest), dont certaines gares se trouvent actuellement loin de toute urbanisation, entraînerait l'artificialisation de ces terres et la disparition d'espaces naturels, agricoles et forestiers pourtant indispensables à la résilience du territoire. Il faut concentrer les efforts sur les transports de proximité (ou transports du quotidien) en améliorant ceux existant dans l'agglomération parisienne et en renforçant le réseau lacunaire (hors réseau ferré) dans la grande couronne. Il est également nécessaire d'agir réellement sur les mobilités
Mail 8018								X									Christophe (Anonyme) de Noisy-le-Grand, a écrit : Prévention des risques sanitaires : zéro artificialisation nette dès maintenant Suite à la crise du COVID sans précédent où la surpopulation a montré le caractère très favorisant de diffusion des épidémies ; Il faut changer l'aménagement de notre territoire national en prévision de la prochaine crise sanitaire qui ne serait tarder malheureusement
Mail 8019								X									M. Patrick RAOULT de Villeneuve-Saint-Denis, a écrit : Calcul de la surface urbanisée Il est fait mention de pourcentages de croissance de la superficie de l'espace urbanisé.SVP :- Comment connaître cette superficie ?- Comment la calculer ?- Où la trouve-t-on ?
Mail 8020			X						X								Elisabeth (Anonyme) d'Arpajon, a écrit : Transports Trois remarques de ma part, alors que j'habite rue de Mondonville à Arpajon :- Nécessité de développer les transports en commun de proximité. Je m'explique : lorsque j'ai besoin d'une vis, je suis obligée de prendre ma voiture pour aller dans la grande surface la plus proche qui fournit ce matériel (Bricomarché à Egly). Des navettes régulières (gratuites ?) reliant par exemple La Norville et la zone commerciale d'Egry en passant par le centre-ville d'Arpajon serait, me semble-t-il, intéressant pour diminuer le nombre de voitures et peut-être revivifier le centre-ville d'Arpajon.- Diminuer la vitesse de circulation des voitures est indispensable : 30 à l'heure dans les zones habitées assurerait la sécurité des piétons et le confort des riverains.- Quid de l'avenir de l'aéroport d'Orly ? En effet, j'ai le plaisir de vivre sous un couloir aérien... Même à plus de 15 km d'Orly, ce n'est pas agréable du tout (pollution sonore, visuelle et certainement atmosphérique). Alors que l'aéroport d'Orly est le seul au monde à être situé au cœur d'une telle zone dense d'habitation et que les villes vont être densifiées, il paraît normal de s'interroger sur son maintien à cet emplacement. Sans pour autant en créer un nouveau ailleurs compte-tenu de tout ce que cela entraîne comme destruction, pollution...
Mail 8021			X						X								Anonyme de Massy, a écrit : La Région mise sur les évolutions technologiques des véhicules à moteur mais cela ne va résoudre en rien les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	nombreux inconvénients des véhicules motorisés et en particulier de l'autosolisme (accidents mortels ou graves, pollution, confiscation de l'espace public, pollution, bruit, artificialisation des sols, etc). Il faut absolument développer des modes de déplacements alternatifs à la voiture, souvent occupée par une seule personne, il faut favoriser la marche et le vélo. Pour le vélo il est indispensable de développer des axes structurants régionaux, efficaces, continus, prioritaires, confortables. La desserte des lycées et de tous les pôles
Mail 8022			X														Denis MILLET de Carrières-sous-Poissy, a écrit : Suppression du projet routier RD30-RD190, suite à l'avis de l'équipe projet de la région qui proposait sa suppression Notre association Non au Pont d'Achères, accompagnée de celle du Copra, ont rencontré l'équipe Projet en charge de l'élaboration du SDRIF-E, le 19 avril 2023 dans les locaux de la région. /.../ Nous avons échangé sur le projet de liaison RD30-RD190 et de l'A104. Les personnes de la région IDF ont convenu qu'avec la suppression de l'A104 du SDRIF, les arguments en faveur de sa suppression étaient identiques pour la liaison RD30-RD190, puisqu'elle se substituait de fait à l'A104. Nous avons parlé de mobilité sur le territoire, et la région a convenu que s'il fallait une liaison entre Achères et Carrières, ce n'était pas une liaison "routière" qu'il fallait implémenter. Ils ont dit revoir leur document à la mesure de notre discussion Nous ne comprenons donc pas le SDRIF qui nous est présenté, puisque rien n'a été modifié et qu'il s'agit toujours de la même liaison routière. Pourquoi l'avis des experts de la région, et en charge de la rédaction du SDRIF-E n'ont-ils pas été écouté ou entendu ? Nous voulons que ce SDRIF-E soit revu et que la liaison entre Achères et Carrières sous Poissy ne soit plus une liaison routière
Mail 8023			X														Amaury (Anonyme) de Montmorency, a écrit : Contre le projet du BIP J'ai 33 ans, nouvel habitant dans le 95 depuis 2,5ans. J'ai décidé de vivre dans le 95, à Montmorency pour un environnement pas encore trop dense, avec encore des espaces naturels mais je constate que ce cadre de vie est menacé. La présence du projet du routier 2x2 du BIP dans le SDRIF.E (Environnement) est juste un non-sens. Comment vouloir une région plus respectueuse de l'environnement qui doit notamment respecter le ZAN en voulant construire une 2x2 voies sur des espaces naturels, prairies, forêts ? Ce projet destructeur, coûteux n'a plus de sens au regard de l'urgence climatique et de l'ultra dépendance de notre pays au pétrole étranger (dont les réserves diminuent). Si le projet a pour but de relier des habitants à centres économiques, pourquoi pas ne pas investir directement cet argent dans les communes et y développer directement des entreprises, des emplois ?
Mail 8024												X		X			M. LUC SIGNOLLE a écrit : Voici notre contribution à l'enquête publique pour le territoire situé autour de CARRE SENART sur la commune de LIEUSAIN agglomération de GRAND PARIS SUD Sanctuarisation de l'Orme Chipeau. ZD 16 - 35 hectares Aujourd'hui résonnent encore les mots du Président de la République le 9 septembre 2022 quand il s'exprimait lors des Terres de Jim en proposant un Pacte d'orientation et d'avenir agricoles : « Pacte et loi s'inscrivent dans l'objectif stratégique de renforcement et de reconquête de la souveraineté alimentaire française. [Ils] ont pour ambition d'assurer le renouvellement des générations, et de mobiliser ce renouvellement pour accélérer l'adaptation face au changement climatique et la transition agroécologique. ». L'enjeu primordial en Île-de-France est bien le maintien du foncier agricole, malgré la forte concurrence des projets d'urbanisation, le développement économique, le retour de l'industrie et l'étalement urbain. Arrivée sur les terres de Servigny en 1912, avec un statut de fermier jusqu'en 1952, puis propriétaire jusqu'à l'expropriation en 1994, pour être depuis locataire en précaire, notre famille n'a eu de cesse de protéger, développer

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p> <p>cette ferme à laquelle nous sommes profondément attachés, à toutes les générations, malgré la réduction de la surface de l'exploitation : 250 hectares en 1912, 180 hectares morcelés en partie aujourd'hui. Grandes cultures classiques puis maraîchage et arboriculture avec la création d'une cueillette en 1985 ont fait l'histoire de cette belle terre. Notre famille a été pionnière dans cette volonté de développer la production locale et la consommation de fruits et légumes sains, cultivés à la porte de nos clients. Ces derniers sont d'ailleurs très attachés à la cueillette. Ils y trouvent l'agrément du jardin de leur enfance sans les contraintes, la saveur de fruits et légumes cueillis mûrs à point, la satisfaction de se nourrir avec des produits présentant un bilan carbone exceptionnel (pas de transport, pas de chambres froides), le bonheur de transmettre le geste ancestral du cueilleur à leurs enfants ou petits-enfants.</p> <p>Notre devoir de citoyen est de protéger ce patrimoine commun que représentent ces terres fertiles, d'un seul tenant, permettant de concilier agriculture et écologie.</p> <p>La lutte pour la sanctuarisation de belles parcelles agricoles au cœur de l'un des « greniers à blé » de la France est un évident moyen de lutte pour la biodiversité et contre le réchauffement climatique en fixant le carbone de l'air dans le sol et dans les productions agricoles.</p> <p>Ce combat est aussi un combat pour nos cinq enfants, la quatrième génération implantée à Servigny, parmi lesquels plusieurs d'entre eux souhaitent prendre le relais. Comment garder espoir quand 35 hectares jouxtant la ferme s'envolent en fumée en si peu de temps ?</p> <p>Nous ne disons pas non à tout. La réindustrialisation de notre pays est souhaitable et compatible avec le maintien de notre souveraineté alimentaire à condition de préserver nos belles parcelles agricoles.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nous cultivons, autour du Carré Sénart, 35 hectares de parcelles qui sont disponibles pour l'urbanisation mais qui ne sont plus adaptées à l'agriculture (en ORANGE sur la carte jointe): <ul style="list-style-type: none"> ○ Réseau de drainage cassé et donc, parcelles inondées régulièrement ○ Parcelles « matraquées » par des tassements ○ Parcelles incultivables en raison d'un décapage de l'épaisseur de terre végétale nécessaire à toute culture ○ Parcelles trop petites et/ou enclavées entre des routes et des bâtiments ○ Lutte contre les nuisibles rendue impossible par la proximité des commerces ou des habitations : oies bernache, pigeons, corbeaux, sangliers, ... qui occasionnent 20 000 € de pertes chaque année ○ Trop isolées pour lutter contre le vandalisme touchant des productions adaptées aux petites surfaces • Ces dernières années, deux agriculteurs sont partis à la retraite libérant ainsi près de 100 hectares de parcelles. Elles ont été distribuées à titre précaire (de manière provisoire) à des exploitants voisins qui n'ont pas aucune attache affective à l'égard de ces terres. <p>Force est de constater que l'urbanisation des terres agricoles coûte beaucoup moins cher que l'urbanisation de friches industrielles. Quid de la prise en compte de la dimension écologique ? Où est-elle ?</p> <p>Dans le même domaine de contradiction, il est surprenant, voire choquant, de considérer les sommes faramineuses dépensées pour rendre à la nature d'anciennes zones urbanisées alors que l'urbanisation de terres agricoles fertiles se poursuit. C'est d'autant plus révoltant pour un agriculteur investi, qui vit de son travail malgré les difficultés de recrutement, de climat, de nuisances de gibier, de vandalisme, qui emploie une équipe conséquente (l'équivalent de 20 personnes à temps plein) et qui a su transmettre sa passion de la terre à ses enfants.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La réindustrialisation de la France est un enjeu national dont la réflexion va de pair avec la décentralisation et la reconquête de friches industrielles disséminées dans toute la France et de territoires désertés faute

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>d'emplois.</p> <p>Nous pratiquons une agriculture vertueuse, le non-labour, couplée à la culture d'engrais verts. Ces pratiques permettent d'augmenter la concentration de matière organique en surface et ainsi de stocker davantage de carbone, d'enrichir la terre, de favoriser la biodiversité. La pédologie moderne est à l'œuvre à Servigny ...</p> <p>La perspective de la sanctuarisation de ces terres nous permettrait d'envisager l'introduction de l'AGROFORESTERIE qui consiste à réintroduire des haies dans les grandes parcelles, favorisant ainsi un écosystème vertueux où les arbres vont puiser dans les profondeurs du sol des éléments fertilisants et favorisent en surface le développement de la biodiversité.</p> <p>En complément de tout ce que nous venons d'évoquer, nous souhaitons mentionner des projets qui nécessitent des terres à proximité de la ferme : Nouvelles productions fruitières, atelier de transformation de nos fruits et légumes, ... Autant de projets pour lesquels nos enfants montrent enthousiasme et détermination et qui ne pourraient voir le jour avec la perte de parcelles jouxtant la ferme.</p> <p>Profondément attachés à notre pays, la France, dont nous souhaitons le succès et le rayonnement, et parallèlement, viscéralement liés à cette terre fertile et généreuse qui a vu grandir quatre générations de Signolle, nous avons le devoir de prendre en considération cette nouvelle donnée qui doit aujourd'hui orienter toutes les discussions et toutes les décisions : le réchauffement climatique et ses conséquences sur la vie de tous ...</p> <p>En conclusion, nous demandons à ce que les parcelles agricoles autour des bâtiments de la ferme en JAUNE sur la carte soient PROTEGEES, que les pastilles d'AMENAGEMENT soient remplacées par des ETOILES de PROTECTION sur le SDAURIF-e.</p> <p>Pour renforcer cette proposition, nous demandons à ce que les bâtiments soient inscrits comme SITE REMARQUABLE du TERRITOIRE.</p>
Mail 8025		X	X		X				X								<p>M. Jean-Luc NOEL d'Orgeval, a écrit :</p> <p>Gestion des espaces verts et concentration des villages ruraux</p> <p>Nous habitons le village d'Orgeval qui se transforme progressivement en Ville passant de 7000 habitants à 10000 en 2030. Les habitants actuels ont choisi d'habiter ce village pour son calme et sa proximité de la nature et dans notre cas pour fuir la pollution, la circulation et le bruit des villes. Nous avons investi notre capital dans un pavillon. Or les principes de concentration de l'urbanisation appliqué à notre village génèrent depuis 10 ans un flux de circulations importants, de la pollution et in fine dégrade notre capital familial. Suivant ces principes de concentration, la Ville d'Orgeval a décidé de construire une école avec étage et parking souterrain sur un des rares espaces verts de 5000 m2 de la ville en plein quartier pavillonnaire. Cette construction génère une artificialisation totale de ce terrain et bouleverse l'équilibre d'un quartier calme et pavillonnaire en augmentant circulation et pollution. La configuration du terrain entraîne un cout de construction prohibitif de 23 m€. La ville indique qu'elle est contrainte de procéder ainsi car elle ne peut construire sur l'un des espaces verts en périphérie de la commune alors que le village comprend 15 km2 de territoire. Nous demandons en conséquence que les villages comme les notre puissent s'étendre sur les zones naturelles lorsque les projets d'intérêt général le justifient.</p>
Mail 8026						X								X		X	<p>Arnaud (Anonyme) de Magnanville, a écrit :</p> <p>NON au projet d'installation pénitentiaire à Magnanville</p> <p>L'idée d'implanter un centre pénitentiaire dans notre ville est une décision qui soulève des préoccupations légitimes et suscite un désaccord profond au sein de la communauté. Je suis fermement opposé à cette initiative pour plusieurs raisons cruciales. Tout d'abord, l'impact sur notre environnement social et communautaire doit être pris en compte. L'arrivée d'un centre pénitentiaire pourrait altérer le tissu social de notre ville, semant la peur et la</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	méfiance parmi les habitants. La stigmatisation associée à la présence d'une prison peut également nuire à l'image de notre communauté, affectant notre réputation et notre attractivité pour les investisseurs et les nouveaux résidents. De plus, il est essentiel de considérer les conséquences sur la sécurité publique. L'implantation d'une prison à proximité de zones résidentielles pourrait accroître les risques pour la sécurité des habitants, en particulier en cas d'évasion ou de troubles à l'intérieur de l'établissement. Cela pourrait également entraîner une augmentation de la criminalité dans les environs, ce qui compromettrait la tranquillité et le bien-être de notre communauté. En outre, il est crucial d'examiner les répercussions économiques d'une telle décision. La présence d'un centre pénitentiaire pourrait faire chuter la valeur des propriétés environnantes, entraînant des pertes financières pour les propriétaires et les entreprises locales. De plus, la perception négative associée à la proximité d'une prison pourrait dissuader les entreprises de s'installer dans notre ville, limitant ainsi les opportunités d'emploi et de développement économique. En ce qui concerne les aspects humains, il est indispensable de considérer le bien-être des détenus eux-mêmes. Placer une prison au cœur d'une communauté ne favorise pas la réinsertion sociale des détenus après leur libération. Au contraire, cela peut renforcer leur marginalisation et leur isolement, rendant leur réhabilitation plus difficile et compromettant ainsi la sécurité à long terme. Enfin, il est crucial de souligner le manque de consultation et de transparence dans le processus décisionnel entourant l'implantation de ce centre pénitentiaire. Les résidents de la ville ont le droit d'être informés et consultés sur les décisions qui auront un impact significatif sur leur vie quotidienne et leur avenir. En conclusion, je m'oppose fermement à l'implantation d'un centre pénitentiaire dans notre ville en raison de ses répercussions négatives sur notre environnement social, notre sécurité publique, notre économie locale, le bien-être des détenus et le processus décisionnel lui-même. Il est impératif que les autorités compétentes réévaluent cette décision et engagent un dialogue ouvert et transparent avec les résidents afin de trouver des solutions alternatives qui répondent aux besoins de tous les membres de notre communauté
Mail 8027					X			X									<u>Agnès (Anonyme) de Paris, a écrit :</u> Avis général Bonjour, le temps imparti et la taille du dossier ne m'ont pas permis de l'examiner de manière détaillée. Je souhaite cependant insister sur l'absolue nécessité de sanctuariser les terres agricoles, en particulier les terres fertiles d'IDF, pour les consacrer pleinement à cultiver des denrées pour l'alimentation locale. Dire aussi que non seulement le ZAN doit être respecté immédiatement, mais il faudrait passer rapidement au ZAB : zero artificialisation brute. Qu'un arbre planté, même 100, n'a pas la même valeur écologique que celle d'un arbre ancien. Vous avez une grande responsabilité entre vos mains
Mail 8028						X											<u>Dupuis (Anonyme) de Feucherolles, a écrit :</u> zone d'activité Feucherolles Rd30 Je suis contre
Mail 8029				X		X								X			<u>M. GUEGNOT HERVE de Brie-Comte-Robert, a écrit :</u> SDRIF-E Contribution Brie-Comte-Robert / Chevry-Cossigny Messieurs, Dans le cadre de la concertation sur le projet de SDRIF-E, M. Jean LAVIOLETTE, Maire de Brie-Comte-Robert, émet un avis défavorable au projet d'urbanisation de 35ha souhaité par la commune d'Ozoir-la-Ferrière, conformément à la contribution de Chevry-Cossigny. Contribution Chevry Monsieur le Président, Je me permets de vous solliciter en tant que Maire de Chevry-Cossigny dans le cadre d'un projet de développement urbain porté par la ville d'Ozoir la Ferrière située à environ 3km de notre commune. Si je reste très attaché à l'indépendance de chaque ville et à la liberté des exécutifs locaux à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>pouvoir porter une vision différente de l'aménagement de leurs unités urbaines, je tiens à vous faire part de ma vive inquiétude concernant ce projet d'étalement urbain qui impactera considérablement notre territoire et le quotidien des habitants de notre bassin de vie partagé entre les intercommunalités de l'Orée de la Brie et des Portes Briardes. D'après les informations en ma possession, le projet de développement porté par la municipalité d'Ozoir-la-Ferrière vise à urbaniser quelques 35 hectares de terres agricoles afin d'y construire 1500 logements et une zone d'activité le long de deux voies départementales, la D354 et la D35. Un projet d'une telle ampleur vise à construire un nouveau quartier à Ozoir-la-Ferrière de la taille de la ville dont je suis Maire ! Alors que les conditions de circulation sur les deux routes départementales mais aussi la N4 qui longent le futur projet sont déjà catastrophiques, les conséquences de l'arrivée d'environ 4000 nouveaux habitants seront considérables pour les établissements scolaires - notamment les collèges et les lycées du secteur déjà saturés - mais aussi pour les transports publics et les différents aspects de la vie locale de notre territoire. Le Conseil régional a été sollicité pour ce projet dans le cadre de l'élaboration du SDRIF-E. Dans ce cadre, un avis défavorable à la totalité de ce projet d'étalement urbain a été émis. Une seule << pastille d'urbanisation >> de 10 hectares semble avoir été accordée. Le 14 décembre dernier, le Conseil Municipal d'Ozoir-la-Ferrière a délibéré en vue d'obtenir une dérogation supplémentaire afin d'urbaniser la totalité des 35 hectares que comporte le projet. En tant que Maire de Chevry-Cossigny, je viens par la présente à vous faire part de ma très vive inquiétude concernant la potentielle réalisation d'un tel projet qui impactera considérablement de nombreuses communes et ses habitants. Bien entendu, je reste à votre entière disposition et vous demande de bien vouloir consigner cette contribution dans les registres de l'enquête publique.</p>
Mail 8030			X														<p>J-Marc ENGELVIN de Aulnay-sous-Bois, a écrit : Mobilités actives : pistes cyclables et stationnement vélo 1/ Pistes cyclables OR140 : En complément des aménagements nécessaires aux transports en commun, les documents d'urbanisme doivent prévoir les mesures de sauvegarde et aménagements nécessaires à la réalisation d'itinéraires cyclables structurants, continus, capacitaires et sécurisés, de niveau régional et suprarégional (Projet Vélo Île-de-France, schéma « Eurovélo », schéma national des véloroutes). Afin de permettre le développement des mobilités douces, le projet Vélo Île-de-France, prévoit 9 pistes cyclables aménagées radiales -V1 à V9- et seulement 2 circulaires -V10 et V20-. Le projet serait utilement complété par des pistes cyclables transversales et circulaires extérieures à la V20 -La Défense, Issy, Bourg-la-Reine, Créteil, Nogent-sur-Marne, Bobigny, St-Denis, Asnières, La Défense-. / Stationnement vélo autour des gares OR139 : Les documents d'urbanisme doivent favoriser l'aménagement et le réaménagement de parcs de stationnement de qualité d'un point de vue environnemental, en vue de : ...• intégrer le stationnement sécurisé des vélos. OR141 : Les itinéraires pour les modes actifs (marche, vélo, trottinette...) seront développés de façon à relier, pour la mobilité quotidienne, les zones d'habitat, 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, sites touristiques et équipements de loisirs. Les documents d'urbanisme doivent définir des obligations suffisantes pour permettre le stationnement sécurisé des vélos en ville, en particulier à proximité des transports collectifs, dans les zones d'habitat, dans les zones d'emplois et à proximité des commerces et équipements publics. Première pierre d'une politique de stationnement intermodal pour les cyclistes à l'échelle nationale, le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 liste 1 133 gares, soit 37 % de l'ensemble des gares ferroviaires du territoire, soumises à l'obligation de se doter de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1er janvier 2024. Pour chaque gare, le décret fixe un nombre minimum d'équipements à</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	atteindre. Ce seuil, allant de 10 à 1 000 places, est calculé en fonction de la fréquentation journalière entrante de chaque gare. En Île-de-France, qui aurait du déployer à elle seule 58 % du volume total de stationnements au niveau national, seulement 12 % des gares ont atteint l'objectif fixé par la loi.- 46 gares sur les 400 concernées ont atteint l'objectif fixé par la LOM- 9085 stationnements ont été réalisés alors que l'objectif fixe par la LOM était de 46 461.L'OR 141 doit prendre en compte la LOM.
Mail 8031															X	X	Jonathan de Crisenoy, a écrit : Artificialisation des sols il faut arrêté de détruire les terres agricoles pour implanter des centres pénitentiaires. Je prends l'exemple de Crisenoy qui a aucune commodité sur son village mais on veut le nuire avec un centre pénitencier alors que l'hôpital, le tribunal et les forces de l'ordre sont à plus de 10 km du village !!!Un centre pénitencier doit être en ville proche de tout afin de pouvoir être le plus écologique possible moins de trajet égal moins de pollution et de pouvoir faire de la réinsertion. On peut prendre l'exemple de la prison de Melun qui fonctionne très bien !!! est inacceptable de détruire des terres agricoles pour cela car nous en avons besoin et cela tout le monde le sait. On a déjà proposé le clos saint louis à Dammarie les lys qui doit être dans tous les cas dépollué alors autant faire une pierre deux coup et ainsi réutiliser les friches industrielles. Merci de réfléchir à tout cela et au bien-être de chaque personne
Mail 8032						X			X			X	X	X			Caroline LEMERLE a écrit : 1/ LIMITER LE DEVELOPPEMENT LOGISTIQUE DU TERRITOIRE ET 2/ LIMITER L'OFFRE DE BUREAUX 1/ La création de nouvelles zones logistiques entre en contradiction avec les objectifs inscrits dans le Plan d'Actions Régional relatifs à la limitation de l'artificialisation des sols, à l'atteinte du Zéro Emission Nette de Gaz à Effet de Serre ainsi qu'à la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers et des cours d'eau. Au vu de la nécessité d'adapter le territoire et d'assurer sa résilience, les infrastructures logistiques (tant les entrepôts de stockage que les dessertes) doivent s'appuyer sur le réseau déjà existant en densifiant les zones logistiques existantes et en améliorant la multimodalité déjà déployée. Les orientations règlementaires doivent interdire les possibilités de création de nouvelles zones logistiques exclusivement desservies par des voies routières. La préservation des réservoirs de biodiversité (espaces naturels, agricoles, forestiers et cours d'eau), ainsi que de leurs continuités, doit être prioritaire et aucune dérogation ne doit être possible. La continuité des berges ne peut être compensée par la mise en place d'un cordon végétal lors de l'aménagement d'un port. D'autant plus que la majorité des nouvelles zones logistiques prévues par le S.D.R.I.F. sont localisées dans l'agglomération, zone la plus dense où la renaturation est plus que nécessaire pour répondre aux enjeux actuels par exemple : limiter le risque d'inondation, créer des îlots de fraîcheur urbain, assurer la résilience alimentaire... 2/ Par quelle décision insensée le projet de construction du siège de l'Agence Française du Développement à côté de la Gare d'Austerlitz à Paris a-t-elle été adoptée ? Après la construction de bureaux neufs à côté de la gare de Lyon que l'AFD s'apprête à quitter, de trois autres sites où elle libère des dizaines de milliers de m2, l'AFD développe à Paris le parc de bureaux vides (plus d'1 million de m2 sont vides en Île-de-France depuis plus de 2 ans). Le résultat sera : un îlot de chaleur là où il sera implanté, et plus de bureaux vides ailleurs. Pourquoi ?
Mail 8033												X				X	Sophie (Anonyme) de Noiseau, a écrit : Maintien de l'armature verte sanctuarisée dans le SDRIF E pour Noiseau. Non à la prison oui à la nature
Mail 8034					X							X					Corinne (Anonyme) de Plaisir, a écrit : Préservation de nos espaces naturels Dans notre environnement très urbanisé il est important de préserver nos zones naturelles et de ne pas déclasser

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 8035					X										X		le camping de la base de loisirs et le golf. La réserve ornithologique est un lieu à préserver également. William (Anonyme) de Courbevoie, a écrit : Planter des arbres pour les citoyens Je souhaite qu'un plan de plantations d'arbres en ville soit développé et par la même occasion d'arrêter de couper des arbres adultes sous des motifs parfois fallacieux. Les arbres sont nos alliés face à la chaleur en été qui devient une problématique de plus en plus importante.
Mail 8036						X								X			Mme Victorine MISTRAL-BERNARD de Paris, a écrit : Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955, 7959, 7960, 7965, 7973, 7975, 7979, 7980 ; 7981, 7986, 7997, 8010, 8015
Mail 8037			X					X									Roderick (Anonyme) de Conflans-Sainte-Honorine, a écrit : La Région IDF se moque de la planète et de la santé des gens. Les priorités du nouveau SDRIF-E devraient être la santé des humains et la protection de la Nature. Hélas, ce n'est pas le cas. La région ne prévoit de réduire sa consommation d'espaces naturels que de 20 % sur la prochaine décennie par rapport à la précédente, contre 50 % dans les autres régions, comme l'impose la loi zéro artificialisation nette (ZAN). Je suis scandalisé. V. Péresse ne fait rien. Alors que la région Ile-de-France compte 12 millions d'habitants, pourquoi massacrer ces arbres et détruire autant d'écosystèmes ? Je déplore ce SDRIF-E Il faut dire NON au Pont d'Achères
Mail 8038						X								X			Tatiana (Anonyme) de Maincy, a écrit : Sanctuarisation des terres de la ferme de Servigny. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955, 7959, 7960, 7965, 7973, 7975, 7979, 7980 ; 7981, 7986, 7997, 8010, 8015, 8036
Mail 8039						X								X			Blandine (Anonyme) de Lyon, a écrit : Sanctuarisation Servigny. Texte de l'observation identique à celui des dépositions 7860, 7862, 7863, 7864, 7866, 7872, 7905, 7918, 7930, 7942, 7955, 7959, 7960, 7965, 7973, 7975, 7979, 7980 ; 7981, 7986, 7997, 8010, 8015, 8036, 8038
Mail 8040			X														Michel (Anonyme) de Groslay, a écrit : Projet du bip Ce projet daté d'avant la guerre ne répond plus aux demandes actuelles à l'heure d'un changement climatique qui s'annonce violent
Mail 8041	X	X		X		X						X					M. Jean-Luc RENAUD de La Ferté-sous-Jouarre, a écrit : Contribution de l'association asepf A ce titre, nous souhaitons que les modifications suivantes soient apportées avant l'approbation finale du document de planification régionale. •D'une manière générale, le nuancier des couleurs retenu dans les trois cartes réglementaires qui ne permet pas d'identifier clairement les différents espaces notamment entre les espaces agricoles et les espaces forestiers mais aussi avec les espaces urbains, ce qui générera demain un grand risque de confusion et sera source de contentieux quant à l'interprétation et à la mise en œuvre du document de planification régional. Elle demande donc que le document arrêté soumis à enquête publique, retienne la couleur jaune comme dans le SDRIF actuel, pour représenter les espaces agricoles, des couleurs vertes plus marquées pour les espaces naturels et forestiers et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	<p>Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.</p>
																	<p>une couleur sombre (rouge, marron...) pour les espaces artificialisés.</p> <ul style="list-style-type: none"> •La mention explicite dans l'encadré figurant au bas à gauche de la carte réglementaire « Placer la Nature au cœur du développement régional » sur l'encadré correspondant au Nord-Est du département de Seine-et-Marne, du projet de PNR Brie et deux Morin et sa mention dans le document du Projet d'Aménagement Régional •Le transfert de la pastille d'urbanisation préférentielle figurant sur la commune d'Aulnoy située au Nord-Est de Coulommiers, sur la commune de Chailly-en-Brie en lien avec la même demande exprimée dans son avis par la Communauté d'Agglomération Coulommiers-Pays de Brie. En effet, il ne paraît pas opportun de faire figurer cette pastille à cet endroit eu égard au fait que le village d'Aulnoy soit classé village remarquable de Seine-et-Marne pour son urbanisme et son paysage pittoresque. Par ailleurs une enquête publique s'est déroulée l'an passé (2023) sous l'égide de l'État (DRAC) en vue du classement au titre de la loi de 1930 du site la Butte de DOUE qui comprend dans son périmètre une partie de la commune d'Aulnoy. Il y aurait donc une contradiction flagrante à maintenir cette pastille à cet endroit. •L'ajout de fronts verts urbains sur les cartes règlementaires afin d'assurer une pleine protection des paysages notamment en assurant des coupures d'urbanisation intangibles entre les enveloppes urbaines des vallées, en particulier de la Marne et du Petit-Morin notamment au niveau des hameaux. Par conséquent, des encadrements de l'urbanisation dans la limite du front vert régional sont donc à ajouter (autour des espaces bâtis existants ou des quelques pastilles limitrophes du périmètre du futur Parc mais susceptible d'avoir des incidences sur ce dernier) : Dans la vallée de la Marne : oAu Nord de La Ferté-sous-Jouarre afin de préserver le plateau agricole et ses perspectives vers le grand paysage de l'Orxois (ajout) ; oA l'Ouest de La Ferté-sous-Jouarre au niveau du hameau de Morintru, partagé avec la commune d'Ussy-sur-Marne afin de préserver l'éperon et les paysages des Monts moyens peints par le peintre Henry Hayden (ajout) ; oA l'Ouest de La Ferté-sous-Jouarre en prolongeant au Nord le front vert urbain déjà présent dans l'ébauche de document afin de préserver la vue vers l'éperon qui marque l'entrée de la ville depuis son principal axe (RD603) ; oA l'Ouest de Luzancy afin de préserver l'espace naturel de la plaine alluviale de la Marne séparant la commune de Luzancy et celle de Reuil-en-Brie (ajout) ; oA l'Est de Saacy-sur-Marne en prolongeant le front urbain existant en direction de la gare SNCF de Nanteuil-Saacy afin d'assurer la préservation de la dernière coupure d'urbanisation entre la commune de Saacy-sur-Marne et celle limitrophe de Citry-sur-Marne et la seule vue restante vers les premiers coteaux du vignoble de Champagne, zone périphérique du site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. oSur les communes de Chamigny, Dhuisy, Sainte-Aulde à l'Ouest et au Nord du projet de zone d'entrepôts SEVESO des Effaneaux, limitrophe d'un site Natura 2000 de 850 ha abritant la principale population de crapauds sonneurs à ventre jaune d'Île-de-France annexé à la directive UE, afin de limiter l'extension de ce projet ancien de 45 ans s'inscrivant à rebours de toute logique de transition écologique, qui fait l'objet de deux pastilles d'urbanisation préférentielle à la demande de la Communauté de Communes du Pays de l'Ourcq qui n'en subira aucune des nuisances environnementales contrairement aux communes de la vallée de la Marne comme La Ferté-sous-Jouarre où le village d'Ussy-sur-Marne régulièrement inondé par le ru des Effaneaux. Dans la vallée du Petit-Morin : oA l'Est et l'ouest de Jouarre afin d'assurer le maintien des coupures d'urbanisation notamment boisées avec la Ville de La Ferté-sous-Jouarre oAu sud du centre de Saint-Cyr-sur-Morin ; oA l'ouest et à l'est de Saint-Ouen sur Morin afin d'assurer le maintien d'une coupure d'urbanisation avec Saint-Cyr-sur-Morin ; oA l'ouest d'Orly-sur-Morin ; oAu sud de Boitron ; oAu nord et sud de Villeneuve-sur-Bellot. •La densification du tissu urbain existant. L'Association sauf erreur de sa part, ne saisit pas de différences notables entre les notions de « centralités » et de « polarités » notamment dans la couronne rurale. Elle demande à ce que

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	la densification en logements exigée dans les « polarités » soit inférieure de 25% à celle exigée dans les « centralités » qui bénéficient de services marchands et non marchands en nombre notablement supérieurs, ceci afin de mettre en œuvre un véritable polycentrisme régional et local. Par ailleurs, il serait souhaitable d'exonérer du bénéfice d'une possibilité d'extension urbaine complémentaire, les communes rurales isolées d'une population de moins de 2000 hab disposant d'un « pôle gare » afin de ne pas conforter ces communes dans un rôle de communes-dortoirs dans le cadre des migrations domicile-travail. Enfin afin d'assurer une densification raisonnée respectueuse de leur identité, les communes rurales et pôles centraux (polarités) de bassin de vie, de la couronne rurale ou seulement celles incluses dans le périmètre d'un PNR existant ou en création, devraient devoir assurer l'identification et la protection dans leur documents d'urbanisme locaux d'au moins 25% des espaces non artificialisés de plein terre notamment cultivés (jardins, vergers, terres maraîchères...) inclus au sein de leur enveloppe urbaine. •Renforcer l'Orientation Règlementaire d'identification et de protection dans les documents d'urbanisme locaux notamment dans les PLU au titre de l'article L. 151-19 du code de l'urbanisme, du patrimoine bâti ancien (antérieur à 1950) et du patrimoine vernaculaire, le cas échéant en fixant un % comme pour la densité urbaine.
Mail 8042			X														Laurence (Anonyme) de Saint-Prix, a écrit : Non au BIP Retrait du BIP. Choisissez les modes de transport alternatif le transport en commun !
Mail 8043			X			X			X				X				Melanie de Ablon-sur-Seine, a écrit : Port et pont Athis Vigneux. Texte de l'observation identique à la déposition 7992
Mail 8044					X							X					M. Cédric DAMOISEAU de Montreuil, a écrit : PROTEGER REELLEMENT LES ESPACES NATURELS La protection des espaces naturels, agricoles et forestiers participe de toute évidence à atténuer les effets du changement climatique et à améliorer la résilience du territoire francilien, déjà très fragilisé. Pourtant, cet objectif se conjugue mal avec la poursuite du développement économique et démographique tel qu'il est souhaité par la région et cela se traduit par de trop nombreuses nuances et orientations règlementaires mettant à mal cette protection. Il est nécessaire de limiter fortement les dérogations possibles, de fixer des objectifs chiffrés et des règles prescriptives de conservation de ces espaces et de renforcer la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers de l'espace rural. L'intégration de ces remarques dans le SDRIF permettra d'assurer l'habitabilité du territoire ainsi que la sécurité et le bien-être des franciliens.
Mail 8045			X														Olivier (Anonyme) de Deuil-la-Barre, a écrit : Projet d'extension du BIP J'habite Deuil la Barre et je suis fortement opposé au projet d'extension du BIP. Ce projet va dénaturer nos villes et villages en les coupant en deux parfois. Ce projet va conduire à la destruction des espaces de bois, jardins ouvriers, promenades qui sont le peu de verdure et d'espace sauvage qui reste préservé et qui contribue fortement à l'âme de nos villes. Nous devons déjà supporter les nuisances des avions, qui se réjouirait de devoir encore subir plus de bruit et de pollution. Habitants concernés, qui peut vouloir encore plus de nuisance. Personnellement je n'en veux pas. C'est même et je pèse mes mots une insulte et un manque de respects pour les citoyens concernés. Si je m'attache au bien commun, quel sera le gain ? Gagner quelques minutes de trajet pour aller au travail, permettre à des poids lourds de densifier le trafic dans nos villes et villages ? Faut-il nous sacrifier pour cela ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l'enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L'activité économique et l'emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l'air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L'eau	L'agriculture	L'adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
Mail 8046			X														M. Gérard TUSCHER de Saint-Gratien, a écrit : Bip Tous les rapports du GIEC, organisme indépendant, nous disent qu'il faut arrêter de construire des routes et d'artificialiser plus les sols.
Mail 8047				X													M. David MAUGER de Antony, a écrit : Logement social Troisième contribution au nom du collectif Antony Terre Citoyenne dans le cadre de l'enquête publique sur le SDRIF Nous souhaitons faire une observation sur les objectifs de construction de logement, plus particulièrement de logements sociaux. Le territoire Vallée Sud Grand Paris a majoritairement voté contre les objectifs du Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH), qui demande aux communes du territoire de construire 50% de logements sociaux au lieu de 30%. Le SDRIF doit réaffirmer cet objectif et guider les communes vers les outils permettant d'atteindre cet objectif : le bail réel solidaire pour résoudre le problème du prix du foncier, l'arrêt des destructions de logements pour privilégier les réhabilitations, la réquisition - transformation des bureaux vacants en logements...
Mail 8048			X	X	X							X					M. François ANDRE de Montigny-le-Bretonneux, a écrit : Les îles de loisir, logement et transports en commun Je suis chercheur à l'université Paris-Saclay, conseiller municipal à Montigny-le-Bretonneux, et habitant du plateau de Saclay (Montigny) depuis 28 ans. J'ai vu ce territoire unique en Ile de France changer au cours du temps, sous la pression de l'appétit des investisseurs et des élus locaux friands de projets à visée électoraliste pour soi-disant accueillir de l'activité économique, mais sans accueillir de logements ou de nouveaux habitants à revenus modérés. Je pressens que notre cadre de vie va encore se dégrader dans les années à venir pour satisfaire cet appétit de bétonisation. Et s'il doit y avoir de nouvelles artificialisations, je souhaite que cela profite exclusivement au logement accessible aux faibles revenus, pour partager nos services et équipements avec plus d'habitants, et contribuer ainsi à du mieux vivre ensemble. 1) Sur le logement, on ne peut constater que des déséquilibres grandissants. Les villes ne font pas toutes le même effort, et en particulier pour accueillir des revenus modérés, à cause de l'obsession de la ghettoïsation. La réalité, en tout cas dans ma ville et mon agglomération, c'est qu'on continue d'organiser de grandes migrations quotidiennes par transports en commun car on ne fait qu'installer ou déplacer des opérateurs économiques et des emplois, sans contribuer significativement au logement des salariés. Et on ne construit que pour les plus aisés, et les jeunes qui accèdent à un premier emploi et à l'autonomie, n'arrivent pas à se loger. Nous avons en agglomération de SQY toutes les infrastructures pour accueillir plus de monde sans s'étendre sur des zones naturelles, mais nous gaspillons le terrain à bâtir dans des opérations privées pour loger les plus aisés. Le déséquilibre social ne peut que s'aggraver. Dans le présent document du SDRIF, il manque un volet social fort sur le logement. La clause des 30 % de l'OR59 (renommée « clause anti-ghetto ») est un véritable frein et ne fera que renforcer les biais que je dénonce ci-dessus. Rappelons que, selon l'INSEE, près de 3/4 des ménages français n'habitant pas en logement social seraient éligibles à un logement social de type PLS. La clause anti-ghetto méconnaît cette réalité et le besoin profond d'accès au logement social. Je pense aussi que la priorité des priorités devrait être de faire respecter la loi SRU dans TOUTES les communes (en particulier des Yvelines, un territoire flagrant de déséquilibre social) sans exception, à l'heure où les acteurs du logement social ne voient pas d'issue à la situation actuelle de développement de la pauvreté. 2) Je suis un grand usager des transports d'île de France, et je ne supporte plus les incidents répétés sur le réseau,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	<p>qui parfois me piègent à Paris, alors que je dois essayer de rejoindre ma banlieue le soir après une réunion, ou bien au retour d'une mission en passant par une gare parisienne. La vie des banlieusards dépendants du transport ne s'améliore pas. Lorsque l'on lit dans le rapport du SDRIF qu'on veut développer des voies de covoiturage alors que notre réseau de TC est insuffisant et en souffrance, on voit que le choix de la région, c'est toujours la voiture. Je voudrais que la région s'attaque à la fiabilité du transport en Ile de France, au respect des horaires, au développement de nouvelles lignes. Et adapte les horaires en week-end pour permettre la mobilité des franciliens, pour que la voiture ne soit pas un choix contraint, faute d'horaires acceptables pour les solutions de transport en commun. D'ailleurs le CESER pointe que, concernant les transports, la priorité doit être donnée à l'entretien et l'amélioration du réseau (transports collectifs) existant. Il faut poursuivre nos efforts de réduire la mobilité automobile. Ce devrait être l'ambition de la région. Augmenter le réseau routier provoque plutôt un accroissement du trafic, sans la fluidification recherchée et empêche un report sur les transports collectifs.</p> <p>3) Enfin, je découvre que l'avenir de nos espaces naturels (îles de loisirs), dont la vocation populaire a pourtant été confirmée par des déclarations récentes de la présidente de région, est menacé par des plans d'urbanisation et un déclassement de terres naturelles. En ce sens, je m'associe intégralement à la contribution déposée par l'association AIMES, que je décide de mettre en pièce jointe pour mettre en valeur le travail remarquable fait par cette association citoyenne locale de Montigny-le-Bretonneux sur l'impact des projets du SDRIF sur notre territoire. Le SDRIF prévoit de déclasser la moitié du champ Nord de la base de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines, les jardins familiaux de Bois d'Arcy et le camping de la base de loisirs, abandonné par les élus locaux sous forme de décharge à ciel ouvert. Toutes ces zones sont actuellement des zones naturelles, et le déclassement les amènerait en zones constructibles. Alors qu'il y a des milliers de bureaux libres dans l'agglomération, et des friches industrielles laissées en l'état par de "grands comptes". De même SQY demande à ce que le golf passe en zone constructible, sans doute pour essayer de rentabiliser une ligne 18 qui transportera peu de passagers comparés à son coût de construction, et qui va absorber beaucoup de moyens qui vont être pris sur l'entretien de nos lignes de RER existantes et qui sont en souffrance. Ce déclassement n'est pas la solution, et me paraît inacceptable. Je m'associe à toute la partie de la contribution AIMES concernant l'aménagement de notre territoire de Saint-Quentin en Yvelines.</p>
Mail 8049								X									<p><u>M. Philippe MASSING d'Étampes, a écrit :</u> Le projet du SDRIF-E n'est pas suffisant Le développement urbain lié, aux activités économiques, à l'extension des zones d'habitation, aux transports (automobile, transports en communs, transports de marchandises), ne cesse de croître en dépit du constat décrit dans le projet et de quelques ralentissements énoncés dans le projet. C'est la cause du dérèglement climatique, des problèmes sociaux de la dégradation de la santé et de la perte de la biodiversité vitale pour nous. L'inertie de ce développement est telle, que le projet se donne 2050 pour arrêter d'artificialiser les terres. Ce délai est bien trop long, les contrôles insuffisants et dérogations données, feront que cet objectif ne sera pas atteint ou sinon bien trop tard en regard de l'urgence à laquelle nous sommes confrontée. Les mesures de protections et de créations des espaces naturels, de ralentissement du développement doivent être accélérées et garanties par des procédures administratives efficaces en corrélation avec des mesures sociales adaptées pour privilégier la santé (suppression des causes d'empoisonnement de l'air de l'eau et de la terre l'éducation avec la protection du système biologique) doivent garantir un avenir sain fiable. Ces mesures doivent être appliquée en urgence prioritaires.</p>
Mail 8050			X	X								X					<p><u>Service URBANISME de Sucy-en-Brie, a écrit :</u> avis favorable sous réserve</p>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Accessibilité et lisibilité des documents mis à l' enquête	La densification	Les mobilités	Politique des logements	Les espaces verts et la biodiversité	L' activité économique et l' emploi	Le cadre de vie	La sobriété foncière et les ZAN	La qualité de l' air	La qualité des sols	Les énergies renouvelables	Les continuités écologiques et les trames	L' eau	L' agriculture	L' adaptation au changement climatique	Les autres problématiques	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation, le courrier ou le courriel.
																	La Ville sollicite l'ajout de 3 points d'amélioration qu'elle souhaite voir inscrits dans le projet de SDRIF-E, à savoir le projet de renaturation de Morbras, la poursuite des études ainsi que la clarification des emplacements réservés pour le prolongement du TCSP Altival de Chennevières-sur-Marne à la gare RER A de Sucy-Bonneuil) et le prolongement de la ligne 18 du Grand Paris Express depuis Orly jusqu'à Boissy Saint-Léger
Mail 8051						X								X			Stéphane (Anonyme) de Villiers-le-Bâcle, a écrit : ferme de Servigny Pourquoi, encore une urbanisation intensive sur une exploitation agricole ?? Il faudrait faire l'inventaire de tous les bâtiments en "jachères industrielles" dans ce secteur, avant d'urbaniser des Terres Agricoles Nourricières Que mangerons vos enfants, petits-enfants demain ?? Le béton et le bitume n'ont jamais participé au refroidissement climatique, bien au contraire, il en est de même pour l'absorption du Carbone , à l'heure ou ceux qui nous demande de faire des efforts pour l'écologie et l'Avenir , il faudrait commencer par stopper cette urbanisation délirante
Mail 8052				X													Alain (Anonyme) de Bourg-la-Reine, a écrit : Logement social. Texte de l'observation identique à la déposition 8047
Mail 8053			X					X									M. Denis MILLET de Carrières-sous-Poissy, a écrit : Demande de suppression du projet de liaison routière RD30-RD190 qui va à l'encontre des objectifs environnementaux et sanitaires du SDRIF-E Le projet de liaison RD30-RD190 va à l'encontre de l'objectif du SDRIF-E en termes d'objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de réduction de la consommation énergétique et de réduction de l'artificialisation des terres. Selon les études d'impact, ce projet émettrait par rapport à une situation sans le projet, +14% d'émission de GES et +14% de consommation énergétique. Pour ce qui est de la réduction de la consommation des terres et de leur artificialisation, on s'aperçoit que dans le SDRIF-E, il est prévu de réduire cette artificialisation de 20% par décennie. Il apparaît alors que pour atteindre le ZAN en 2050, l'effort à faire lors de la dernière décennie sera bien plus grand et inatteignable. L'autorité environnementale a d'ailleurs cette même analyse d'une trajectoire ne permettant pas d'atteindre le ZAN en 2050, et demande de revoir le SDRIF-E. Elle demande également de renforcer les mesures en matière de santé. Sur ce point le projet de liaison RD30-RD190 est particulièrement impactant avec une augmentation de trafic de plus de 44.000 v/j et donc de la pollution pour les habitants du territoire et notamment pour les 9.500 enfants scolarisés à proximité du tracé.Ce projet de SDRIF-E est donc à revoir, et nous demandons la suppression du projet de liaison RD30-RD190.
2053	Total des observations recueillies sur le registre électronique et par courriel																

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@1	1-févr.	Paris	@72	2-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@146	3-févr.	Férolles-Attilly	@219	4-févr.	Deuil-la-Barre
@2	1-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine	@73	2-févr.	Arpajon	E147	3-févr.		@220	4-févr.	Montmorency
@3	1-févr.	Sèvres	@74	2-févr.	Arpajon	E148	3-févr.		@221	4-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@4	1-févr.	Paris	@75	2-févr.	Deuil-la-Barre	@149	3-févr.	Deuil-la-Barre	@222	4-févr.	Drancy
@5	1-févr.	Porcheville	@76	2-févr.	Yèbles	@150	3-févr.	Deuil-la-Barre	@223	4-févr.	Les Ulis
@6	1-févr.	Bussy-Saint-Georges	@77	2-févr.	Deuil-la-Barre	@151	3-févr.	Férolles-Attilly	E283	4-févr.	
@7	1-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@78	2-févr.	Deuil-la-Barre	@152	3-févr.	Deuil-la-Barre	@224	5-févr.	Lésigny
@8	1-févr.	Deuil-la-Barre	E79	2-févr.		@153	3-févr.		@225	5-févr.	Montmorency
@9	1-févr.	Marcoussis	@80	2-févr.	Athis-Mons	@154	3-févr.	Deuil-la-Barre	@226	5-févr.	Paris
@10	1-févr.	Torcy	E81	2-févr.		@155	3-févr.	Montmorency	@227	5-févr.	Montmorency
@11	1-févr.	Réau	@82	2-févr.	Deuil-la-Barre	@156	3-févr.	Deuil-la-Barre	@228	5-févr.	Deuil-la-Barre
@12	1-févr.	Drancy	@83	2-févr.	Deuil-la-Barre	@157	3-févr.	Groslay	@229	5-févr.	Groslay
@13	1-févr.	Les Essarts-le-Roi	E84	2-févr.		@158	3-févr.	Pontault-Combault	E230	5-févr.	
@14	1-févr.	Drancy	@85	2-févr.	Les Essarts-le-Roi	@159	3-févr.	Athis-Mons	@231	5-févr.	Villennes-sur-Seine
E15	1-févr.		@86	2-févr.	Deuil-la-Barre	@160	3-févr.	Athis-Mons	@232	5-févr.	Pontault-Combault
@16	1-févr.	Les Essarts-le-Roi	@87	2-févr.	Orsay	@161	3-févr.	Deuil-la-Barre	@233	5-févr.	Villennes-sur-Seine
@17	1-févr.	Drancy	@88	2-févr.	Deuil-la-Barre	@162	3-févr.	Deuil-la-Barre	@234	5-févr.	Pontault-Combault
@18	1-févr.	Deuil-la-Barre	@89	2-févr.	Gommecourt	@163	3-févr.	Les Ulis	E235	5-févr.	
@19	1-févr.	Drancy	E90	2-févr.		@164	3-févr.	Deuil-la-Barre	E236	5-févr.	
@20	1-févr.	Deuil-la-Barre	@91	2-févr.	Deuil-la-Barre	@165	3-févr.	Athis-Mons	@237	5-févr.	Jouy-en-Josas
E21	1-févr.		@92	2-févr.	Deuil-la-Barre	@166	4-févr.	Deuil-la-Barre	@238	5-févr.	Drancy
@22	1-févr.	Deuil-la-Barre	@93	2-févr.	Deuil-la-Barre	@167	4-févr.	Groslay	@239	5-févr.	Antony
E23	1-févr.		@94	2-févr.	Provins	@168	4-févr.	Pontault-Combault	@240	5-févr.	Athis-Mons
@24	1-févr.	Les Essarts-le-Roi	@95	2-févr.	Provins	@169	4-févr.	Bussy-Saint-Georges	@241	5-févr.	Montmorency
E25	1-févr.		@96	2-févr.	Deuil-la-Barre	@170	4-févr.	Pontault-Combault	@242	5-févr.	Férolles-Attilly
@26	1-févr.	Burcy	@97	2-févr.	Clamart	@171	4-févr.	Athis-Mons	@243	5-févr.	Deuil-la-Barre
E63	1-févr.		@98	2-févr.	Deuil-la-Barre	@172	4-févr.	Montmorency	@244	5-févr.	Athis-Mons
@27	1-févr.	Le Perreux-sur-Marne	@99	2-févr.	Deuil-la-Barre	@173	4-févr.	Drancy	E245	5-févr.	
@28	1-févr.	Drancy	E100	2-févr.		E174	4-févr.		@246	5-févr.	Deuil-la-Barre
@29	1-févr.	Les Essarts-le-Roi	@101	2-févr.	Deuil-la-Barre	@175	4-févr.	Bussy-Saint-Georges	@247	5-févr.	Deuil-la-Barre
@30	1-févr.	Drancy	@102	2-févr.	Les Mesnuls	@176	4-févr.	Deuil-la-Barre	@248	5-févr.	Deuil-la-Barre
@31	1-févr.	Gagny	@103	2-févr.	Deuil-la-Barre	@177	4-févr.	Deuil-la-Barre	@249	5-févr.	Amouville
@32	1-févr.	Athis-Mons	@104	2-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@178	4-févr.	Pontault-Combault	@250	5-févr.	Deuil-la-Barre
@33	1-févr.	Drancy	@105	2-févr.	Deuil-la-Barre	@179	4-févr.	Pontault-Combault	E251	5-févr.	
@34	1-févr.	Les Essarts-le-Roi	@106	2-févr.	Deuil-la-Barre	@180	4-févr.	Pontault-Combault	@252	5-févr.	Deuil-la-Barre
@35	1-févr.	Drancy	@107	2-févr.	Deuil-la-Barre	@181	4-févr.	Athis-Mons	@253	5-févr.	Lésigny
@36	1-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@108	2-févr.	Deuil-la-Barre	@182	4-févr.	Athis-Mons	@254	5-févr.	Férolles-Attilly
E37	1-févr.		@109	2-févr.	Drancy	@183	4-févr.	Émerainville	@255	5-févr.	Pontault-Combault
@38	1-févr.	Drancy	@110	2-févr.	Sarcelles	E184	4-févr.		@256	5-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@39	1-févr.	Mandres-les-Roses	E112	2-févr.		@185	4-févr.	Franconville	@257	5-févr.	Émerainville
@40	1-févr.	Bobigny	@113	2-févr.	Montmorency	@186	4-févr.	Athis-Mons	@258	5-févr.	Lésigny
@41	1-févr.	Drancy	E114	2-févr.		@187	4-févr.	Montmorency	@259	5-févr.	Athis-Mons
@42	1-févr.	Roissy-en-Brie	@115	2-févr.	Deuil-la-Barre	@188	4-févr.	Montmorency	@260	5-févr.	Drancy
@43	1-févr.	Le Chesnay-Rocquencourt	@116	2-févr.	Montmorency	@189	4-févr.	Deuil-la-Barre	@261	5-févr.	Drancy
@44	1-févr.	Paris	@117	2-févr.	Deuil-la-Barre	E190	4-févr.		@262	5-févr.	Issy-les-Moulineaux
@45	1-févr.	Meudon	@118	2-févr.	Deuil-la-Barre	@191	4-févr.	Deuil-la-Barre	@263	5-févr.	Deuil-la-Barre
@46	1-févr.	Meudon	@119	2-févr.	Deuil-la-Barre	@192	4-févr.	Lésigny	@264	5-févr.	Deuil-la-Barre
E47	1-févr.		@120	2-févr.	Deuil-la-Barre	@193	4-févr.	Deuil-la-Barre	@265	5-févr.	Deuil-la-Barre
@48	1-févr.	Deuil-la-Barre	@121	2-févr.	Deuil-la-Barre	@194	4-févr.	Asnières-sur-Seine	@266	5-févr.	Magnanville
E49	1-févr.		@122	2-févr.	Les Mesnuls	@195	4-févr.	Athis-Mons	E267	5-févr.	
@50	1-févr.	Drancy	@123	3-févr.	Deuil-la-Barre	@196	4-févr.	Paris	@268	5-févr.	Deuil-la-Barre
@51	1-févr.	Deuil-la-Barre	@124	3-févr.	Deuil-la-Barre	@197	4-févr.	Lésigny	E269	5-févr.	
@52	1-févr.	Deuil-la-Barre	@125	3-févr.	Deuil-la-Barre	@198	4-févr.	Pontault-Combault	@270	5-févr.	Deuil-la-Barre
@53	1-févr.	Les Essarts-le-Roi	@126	3-févr.	Deuil-la-Barre	@199	4-févr.	Deuil-la-Barre	@271	5-févr.	Deuil-la-Barre
@54	1-févr.	Drancy	@127	3-févr.	Pontault-Combault	@200	4-févr.	Deuil-la-Barre	@272	5-févr.	Drancy
@55	2-févr.	Chaville	@128	3-févr.	Deuil-la-Barre	@201	4-févr.	Deuil-la-Barre	@273	5-févr.	Magnanville
@56	2-févr.	Drancy	@129	3-févr.	Deuil-la-Barre	@202	4-févr.	Deuil-la-Barre	@274	5-févr.	Magnanville
@57	2-févr.	Drancy	@130	3-févr.	Deuil-la-Barre	@203	4-févr.	Pontault-Combault	@275	5-févr.	Magnanville
@58	2-févr.	Deuil-la-Barre	@131	3-févr.	Enghien-les-Bains	@204	4-févr.	Pontault-Combault	@276	5-févr.	Linars
@59	2-févr.	Stains	@132	3-févr.	Deuil-la-Barre	@205	4-févr.	Pontault-Combault	@277	5-févr.	Drancy
@60	2-févr.	Deuil-la-Barre	@133	3-févr.	Soisy-sous-Montmorency	@206	4-févr.	Pontault-Combault	@278	5-févr.	Lésigny
@61	2-févr.	Gennevilliers	E134	3-févr.		E207	4-févr.		E279	5-févr.	
@62	2-févr.	Fontenay-lès-Briis	@135	3-févr.	Deuil-la-Barre	@208	4-févr.	Émerainville	@280	5-févr.	Magnanville
E64	2-févr.		@136	3-févr.	Deuil-la-Barre	E209	4-févr.		@281	5-févr.	Magnanville
@65	2-févr.	Jouy-le-Moutier	@137	3-févr.	Pontault-Combault	@210	4-févr.	Cesson	@282	5-févr.	Groslay
E66	2-févr.		@138	3-févr.	Pontault-Combault	@211	4-févr.	Deuil-la-Barre	@284	6-févr.	Deuil-la-Barre
@67	2-févr.	Deuil-la-Barre	E139	3-févr.		@212	4-févr.	Deuil-la-Barre	@285	6-févr.	Châtenay-Malabry
@68	2-févr.	Deuil-la-Barre	@140	3-févr.	Paris	@213	4-févr.	Lésigny	@286	6-févr.	Athis-Mons
@69	2-févr.	Montmorency	@141	3-févr.	Deuil-la-Barre	@214	4-févr.	Marolles-en-Brie	@287	6-févr.	Deuil-la-Barre
E70	2-févr.		@142	3-févr.	Drancy	@215	4-févr.	Deuil-la-Barre	@288	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@71	2-févr.	Croissy	@143	3-févr.	Montmorency	@216	4-févr.	Pontault-Combault	@289	6-févr.	Drancy
			@144	3-févr.	Athis-Mons	@217	4-févr.	Deuil-la-Barre	@290	6-févr.	Royan
			E145	3-févr.		@218	4-févr.	Drancy	@291	6-févr.	Férolles-Attilly
									@292	6-févr.	Montreuil-Fault-

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
		Yonne	@363	6-févr.	Châtelailon-Plage	@435	7-févr.	Magnanville	@508	8-févr.	Férolles-Attilly
@293	6-févr.	Les Loges-en-Josas	@364	6-févr.	Férolles-Attilly	@436	7-févr.	Athis-Mons	@509	8-févr.	Paris
@294	6-févr.	Magnanville	E365	6-févr.		@437	7-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@510	8-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine
E295	6-févr.		@366	6-févr.	Magnanville	@438	7-févr.	Argenteuil	@511	8-févr.	Magnanville
E405	6-févr.		@367	6-févr.	Jouy-le-Moutier	@439	7-févr.	Athis-Mons	@512	8-févr.	Férolles-Attilly
@296	6-févr.	Magnanville	@368	6-févr.	Paris	E440	7-févr.		@513	8-févr.	Magnanville
@297	6-févr.	Magnanville	@369	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@441	7-févr.	Brétigny-sur-Orge	@514	8-févr.	Magnanville
@298	6-févr.	Magnanville	@370	6-févr.	Magnanville	@442	7-févr.	Athis-Mons	@515	8-févr.	Magnanville
@299	6-févr.	Férolles-Attilly	@371	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@443	7-févr.	Athis-Mons	@516	8-févr.	Lésigny
@300	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@372	6-févr.	Férolles-Attilly	@444	7-févr.	Magnanville	E517	8-févr.	
@301	6-févr.	Croissy-Beaubourg	@373	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@445	7-févr.	Deuil-la-Barre	@518	8-févr.	Vigneux-sur-Seine
@302	6-févr.	Magnanville	@374	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@446	7-févr.	Drancy	@519	8-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@303	6-févr.	Lésigny	@375	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@447	7-févr.	Soindres	@520	8-févr.	Férolles-Attilly
E304	6-févr.		@376	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@448	7-févr.	Magnanville	E521	8-févr.	
@305	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@377	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@449	7-févr.	Deuil-la-Barre	@522	8-févr.	Drancy
@306	6-févr.	Saint-Fargeau-Ponthierry	@378	6-févr.	Lésigny	@450	7-févr.	Pontault-Combault	E523	8-févr.	
@307	6-févr.	Magnanville	@379	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@451	7-févr.	Montmorency	E524	8-févr.	
@308	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@380	6-févr.	Magnanville	@452	7-févr.	Drancy	@525	8-févr.	Férolles-Attilly
@309	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@381	6-févr.	Férolles-Attilly	@453	7-févr.	Annet-sur-Marne	@526	8-févr.	Lésigny
@310	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@382	6-févr.	Magnanville	@454	7-févr.	Drancy	@527	8-févr.	Drancy
@311	6-févr.	Saint-Fargeau-Ponthierry	@383	6-févr.	Drancy	@455	7-févr.	Lésigny	@528	8-févr.	Lésigny
@312	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@384	6-févr.	Magnanville	@456	7-févr.	Magnanville	@529	8-févr.	Magnanville
@313	6-févr.	Athis-Mons	@385	6-févr.	Athis-Mons	@457	7-févr.	Magnanville	@530	8-févr.	Férolles-Attilly
@314	6-févr.	Noisy-le-Grand	@386	6-févr.	Magnanville	@458	7-févr.	Deuil-la-Barre	@531	8-févr.	Lésigny
@315	6-févr.	Deuil-la-Barre	@387	6-févr.	Drancy	@459	7-févr.	Drancy	@532	8-févr.	Deuil-la-Barre
@316	6-févr.	Férolles-Attilly	@388	6-févr.	Drancy	@460	7-févr.	Magnanville	@533	8-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@317	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@389	6-févr.	Magnanville	@461	7-févr.	Chelles	@534	8-févr.	Magnanville
@318	6-févr.	Deuil-la-Barre	@390	6-févr.	Paris	@462	7-févr.	Deuil-la-Barre	@535	8-févr.	Férolles-Attilly
@319	6-févr.	Férolles-Attilly	@391	6-févr.	Lésigny	E463	7-févr.		@536	8-févr.	Férolles-Attilly
@320	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@392	6-févr.	Lésigny	E464	7-févr.		E537	8-févr.	
@321	6-févr.	Deuil-la-Barre	@393	6-févr.	Lésigny	@465	7-févr.	Athis-Mons	@538	8-févr.	Lésigny
@322	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@394	6-févr.	Lésigny	@466	7-févr.	Magnanville	E545	8-févr.	
@323	6-févr.	Férolles-Attilly	@395	6-févr.	Wissous	@467	7-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@546	8-févr.	Férolles-Attilly
@324	6-févr.	Magnanville	@396	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@468	7-févr.	Pontault-Combault	@547	8-févr.	Drancy
@325	6-févr.	Magnanville	@397	6-févr.	Chevy-Cossigny	@469	7-févr.	Châtenay-Malabry	@548	8-févr.	Drancy
@326	6-févr.	Férolles-Attilly	@398	6-févr.	Magnanville	@470	7-févr.	Vandœuvre-lès-Nancy	@549	8-févr.	Férolles-Attilly
@327	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@399	6-févr.	Magnanville	@471	7-févr.	Athis-Mons	@550	8-févr.	Férolles-Attilly
@328	6-févr.	Athis-Mons	@400	6-févr.	Magnanville	E472	7-févr.		E551	8-févr.	
@329	6-févr.	Magnanville	@401	6-févr.	Ablon-sur-Seine	@473	7-févr.	Sciez	@552	8-févr.	
@330	6-févr.	Férolles-Attilly	@402	7-févr.	Drancy	@474	7-févr.	Magnanville	@553	8-févr.	Arnouville
@331	6-févr.	Férolles-Attilly	E403	7-févr.		E475	7-févr.		@554	8-févr.	Magnanville
@332	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	E404	7-févr.		@476	7-févr.	Magnanville	@555	8-févr.	Drancy
@333	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@406	7-févr.	Magnanville	@477	7-févr.	Magnanville	@556	8-févr.	Deuil-la-Barre
@334	6-févr.	Magnanville	@407	7-févr.	Magnanville	@478	7-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@557	8-févr.	Drancy
@335	6-févr.	Villebon-sur-Yvette	@408	7-févr.	Paris	@479	7-févr.	Drancy	@558	8-févr.	Drancy
@336	6-févr.	Deuil-la-Barre	@409	7-févr.	Athis-Mons	@480	7-févr.	Drancy	@559	8-févr.	Drancy
@337	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@410	7-févr.	Athis-Mons	@481	7-févr.	Drancy	@560	8-févr.	Paris
@338	6-févr.	Férolles-Attilly	@411	7-févr.	Athis-Mons	@482	7-févr.	Athis-Mons	@561	8-févr.	Magnanville
@339	6-févr.	Férolles-Attilly	@412	7-févr.	Magnanville	@483	7-févr.	Drancy	@562	8-févr.	Brou-sur-Chantereine
@340	6-févr.	Pontault-Combault	@413	7-févr.	Athis-Mons	@484	7-févr.	Magnanville	@563	8-févr.	Brou-sur-Chantereine
@341	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@414	7-févr.	Magnanville	@485	7-févr.	Drancy	@564	8-févr.	Drancy
@342	6-févr.	Magnanville	@415	7-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine	E486	7-févr.		@565	8-févr.	Drancy
@343	6-févr.	Pontault-Combault	E416	7-févr.		@487	7-févr.	Drancy	@566	8-févr.	Drancy
@344	6-févr.	Férolles-Attilly	@417	7-févr.	Lésigny	@488	7-févr.	Magnanville	E567	8-févr.	
@345	6-févr.	Périgny	@418	7-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine	@489	7-févr.	Drancy	@568	8-févr.	Drancy
@346	6-févr.	Magnanville	E419	7-févr.		@490	7-févr.	Drancy	@569	8-févr.	Magnanville
@347	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@420	7-févr.	Moret-Loing-et-Orvanne	@491	7-févr.	Deuil-la-Barre	@570	8-févr.	Ablon-sur-Seine
@348	6-févr.	Pontault-Combault	@421	7-févr.	Férolles-Attilly	@492	7-févr.	Deuil-la-Barre	@571	8-févr.	Férolles-Attilly
@349	6-févr.	Magnanville	@422	7-févr.	Férolles-Attilly	@493	7-févr.	Magnanville	@572	8-févr.	Drancy
@350	6-févr.	Deuil-la-Barre	@423	7-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@494	8-févr.	Magnanville	@573	8-févr.	Drancy
@351	6-févr.	Plaisir	E424	7-févr.		@495	8-févr.	Achères	@574	9-févr.	Chevy-Cossigny
@352	6-févr.	Pontault-Combault	@425	7-févr.	Athis-Mons	@496	8-févr.	Deuil-la-Barre	@575	9-févr.	Drancy
@353	6-févr.	Deuil-la-Barre	@426	7-févr.	Paris	@497	8-févr.	Férolles-Attilly	@576	9-févr.	Athis-Mons
@354	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@427	7-févr.	Soisy-sous-Montmorency	@498	8-févr.	Magnanville	@577	9-févr.	Magnanville
@355	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@428	7-févr.	Pontault-Combault	E499	8-févr.		@578	9-févr.	Saint-Prix
@356	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@429	7-févr.	Pontault-Combault	@500	8-févr.	Magnanville	@579	9-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine
@357	6-févr.	Magnanville	@430	7-févr.	Férolles-Attilly	@501	8-févr.		@580	9-févr.	Drancy
@358	6-févr.	Andrézy	@431	7-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@502	8-févr.	Drancy	@581	9-févr.	Drancy
@359	6-févr.	Drancy	@432	7-févr.	Magnanville	E503	8-févr.		@582	9-févr.	Drancy
@360	6-févr.	Férolles-Attilly	@433	7-févr.	Férolles-Attilly	@504	8-févr.	Pontault-Combault	@583	9-févr.	Drancy
@361	6-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@434	7-févr.	Clamart	@505	8-févr.	Vert	@584	9-févr.	Magnanville
@362	6-févr.	Serris				@506	8-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine			
						@507	8-févr.	Athis-Mons			

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@585	9-févr.	Deuil-la-Barre	@658	9-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@729	10-févr.	Soindres	@801	11-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@586	9-févr.	Magnanville	@659	9-févr.	Deuil-la-Barre	@730	10-févr.	Pontault-Combault	@802	11-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@587	9-févr.	Athis-Mons	@660	9-févr.	Magnanville	@731	10-févr.	Pontault-Combault	@803	11-févr.	Épinay-sur-Seine
@588	9-févr.	Magnanville	@661	9-févr.	Magnanville	@732	10-févr.	Magnanville	@804	11-févr.	Drancy
@589	9-févr.	Drancy	@662	9-févr.	Magnanville	@733	10-févr.	Drocourt	@805	11-févr.	Auffreville-Brasseuil
@590	9-févr.	Férolles-Attilly	@663	9-févr.	Soindres	@734	10-févr.	Drocourt	@806	11-févr.	Gommecourt
@591	9-févr.	Drancy	@664	9-févr.	Soindres	@735	10-févr.	Drancy	@807	11-févr.	Magnanville
@592	9-févr.	Argenteuil	@665	9-févr.	Grosrouvre	@736	10-févr.	Deuil-la-Barre	@808	11-févr.	Poissy
@593	9-févr.	Lésigny	@666	9-févr.	Drancy	@737	10-févr.	Mantes-la-Ville	@809	11-févr.	Saint-Cloud
@594	9-févr.	Claye-Souilly	@667	9-févr.	Magnanville	@738	10-févr.	Deuil-la-Barre	@810	11-févr.	Vernouillet
@595	9-févr.	Drancy	@668	9-févr.	Magnanville	@739	10-févr.	Magnanville	E811	11-févr.	
@596	9-févr.	Drancy	@669	10-févr.	Magnanville	E740	10-févr.		@812	11-févr.	Magnanville
@597	9-févr.	Drancy	@670	10-févr.	Magnanville	@741	10-févr.	Magnanville	@813	11-févr.	Magnanville
@598	9-févr.	Férolles-Attilly	@671	10-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine	@742	10-févr.	Drancy	@814	11-févr.	Chambourcy
@599	9-févr.	Athis-Mons	E672	10-févr.		@743	10-févr.	Magnanville	@815	11-févr.	Sartrouville
@600	9-févr.	Lésigny	@673	10-févr.	Deuil-la-Barre	@744	10-févr.	Buchelay	@816	11-févr.	Sainte-Geneviève-des-Bois
@601	9-févr.	Lésigny	@674	10-févr.	Drancy	@745	10-févr.	Drancy	@817	11-févr.	Sartrouville
@602	9-févr.	Strasbourg	@675	10-févr.	Magnanville	@746	10-févr.	Goussainville	E818	11-févr.	
@603	9-févr.	Lésigny	@676	10-févr.	Magnanville	@747	10-févr.	Drancy	@819	11-févr.	Sartrouville
E604	9-févr.		@677	10-févr.	Lésigny	@748	10-févr.	Drancy	@820	11-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@605	9-févr.	Drancy	@678	10-févr.	Deuil-la-Barre	@749	10-févr.	Mantes-la-Ville	@821	11-févr.	Magnanville
@606	9-févr.	Cubzac-les-Ponts	@679	10-févr.	Deuil-la-Barre	@750	10-févr.	Magnanville	@822	11-févr.	Pontault-Combault
@607	9-févr.	Soisy-sous-Montmorency	E680	10-févr.		@751	10-févr.	Vauréal	@823	11-févr.	Asnières-sur-Seine
@608	9-févr.	Draveil	@681	10-févr.	Montereau-Fault-Yonne	@752	10-févr.	Magnanville	@824	11-févr.	Magnanville
@609	9-févr.	Paris	@682	10-févr.	Magnanville	@753	10-févr.	Athis-Mons	@825	11-févr.	Lésigny
@610	9-févr.	Deuil-la-Barre	@683	10-févr.	Magnanville	@754	11-févr.	Vélizy-Villacoublay	@826	11-févr.	Drancy
@611	9-févr.	Drancy	@684	10-févr.	Magnanville	@755	11-févr.	Morangis	@827	11-févr.	Drancy
@612	9-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@685	10-févr.	Férolles-Attilly	@756	11-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@828	11-févr.	Magnanville
@613	9-févr.	Montgeron	@686	10-févr.	Férolles-Attilly	@757	11-févr.	Magnanville	@829	12-févr.	Paris
@614	9-févr.	Lésigny	@687	10-févr.	Drancy	@758	11-févr.	Perdreauville	@830	12-févr.	Servon
@615	9-févr.	Chevry-Cossigny	@688	10-févr.	Soindres	@759	11-févr.	La Celle-Saint-Cloud	@831	12-févr.	Magnanville
@616	9-févr.	Drancy	@689	10-févr.	Soindres	@760	11-févr.	Magnanville	@832	12-févr.	Servon
@617	9-févr.	Deuil-la-Barre	@690	10-févr.	Magnanville	@761	11-févr.	Thorigny-sur-Marne	@833	12-févr.	Magnanville
@618	9-févr.	Lésigny	@691	10-févr.	Magnanville	@762	11-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@834	12-févr.	Drancy
@619	9-févr.	Lésigny	@692	10-févr.	Auffreville-Brasseuil	@763	11-févr.	Morangis	E835	12-févr.	
@620	9-févr.	Magnanville	@693	10-févr.	Magnanville	@764	11-févr.	Pontault-Combault	@836	12-févr.	Magnanville
@621	9-févr.	Groslay	@694	10-févr.	Magnanville	@765	11-févr.	Drancy	@837	12-févr.	Magnanville
@622	9-févr.	Groslay	@695	10-févr.	Soindres	@766	11-févr.	Sainte-Geneviève-des-Bois	@838	12-févr.	Magnanville
@623	9-févr.	Deuil-la-Barre	@696	10-févr.	Soindres	@767	11-févr.	Le Blanc-Mesnil	@839	12-févr.	Bailly
@624	9-févr.	Lésigny	@697	10-févr.	Deuil-la-Barre	@768	11-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@840	12-févr.	Lésigny
@625	9-févr.	Courdimanche	@698	10-févr.	Arnouville	@769	11-févr.	Drancy	@841	12-févr.	Magnanville
@626	9-févr.	Drancy	@699	10-févr.	Magnanville	@770	11-févr.	Lésigny	@842	12-févr.	Magnanville
@627	9-févr.	Lésigny	@700	10-févr.	Magnanville	@771	11-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@843	12-févr.	Ablon-sur-Seine
@628	9-févr.	Lésigny	@701	10-févr.	Paris	@772	11-févr.	Lésigny	@844	12-févr.	Gennevilliers
@629	9-févr.	Courdimanche	@702	10-févr.	Paris	@773	11-févr.	Brétigny-sur-Orge	@845	12-févr.	Aigremont
@630	9-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@703	10-févr.	Férolles-Attilly	@774	11-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@846	12-févr.	Vaires-sur-Marne
@631	9-févr.	Lésigny	@704	10-févr.	Freneuse	@775	11-févr.	Lésigny	@847	12-févr.	Jouy-Mauvoisin
@632	9-févr.	Créteil	E705	10-févr.	Lésigny	@776	11-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@848	12-févr.	Lésigny
@633	9-févr.	Saint-Maur-des-Fossés	@706	10-févr.	Lésigny	@777	11-févr.	Lésigny	@849	12-févr.	Soindres
@634	9-févr.	Lésigny	@707	10-févr.	Drancy	@778	11-févr.	Soindres	@850	12-févr.	Lésigny
@635	9-févr.	Créteil	@708	10-févr.	Courbevoie	@779	11-févr.	Drancy	@851	12-févr.	Pontault-Combault
@636	9-févr.	Itteville	@709	10-févr.	Soindres	@780	11-févr.	Mantes-la-Ville	@852	12-févr.	Deuil-la-Barre
@637	9-févr.	Créteil	@710	10-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@781	11-févr.	Auffreville-Brasseuil	@853	12-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@638	9-févr.	Lésigny	@711	10-févr.	Torcy	@782	11-févr.	Brétigny-sur-Orge	@854	12-févr.	Magnanville
@639	9-févr.	Lésigny	E712	10-févr.		@783	11-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@855	12-févr.	Gennevilliers
@640	9-févr.	Le Bourget	@713	10-févr.	Magnanville	@784	11-févr.	Palaiseau	@856	12-févr.	Vienne-en-Arthies
@641	9-févr.	Drancy	@714	10-févr.	Magnanville	@785	11-févr.	Magnanville	@857	12-févr.	Le Mesnil-Saint-Denis
@642	9-févr.	Lésigny	E715	10-févr.		@786	11-févr.	Magnanville	@858	12-févr.	Noisy-le-Grand
@643	9-févr.	Lésigny	@716	10-févr.	Drancy	@787	11-févr.	Groslay	@859	12-févr.	Bailly
@644	9-févr.	Lésigny	@717	10-févr.	Poissy	@788	11-févr.	Lésigny	@860	12-févr.	Férolles-Attilly
E645	9-févr.		@718	10-févr.	Deuil-la-Barre	@789	11-févr.	Deuil-la-Barre	@861	12-févr.	Morangis
@646	9-févr.	Deuil-la-Barre	@719	10-févr.	Pontault-Combault	@790	11-févr.	Paris	@862	12-févr.	Paray-Vieille-Poste
@647	9-févr.	Deuil-la-Barre	@720	10-févr.	Pontault-Combault	@791	11-févr.	Ablon-sur-Seine	@863	12-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@648	9-févr.	Deuil-la-Barre	@721	10-févr.	Athis-Mons	@792	11-févr.	Versailles	@864	12-févr.	Brétigny-sur-Orge
@649	9-févr.	Magnanville	@722	10-févr.	Deuil-la-Barre	@793	11-févr.	Brétigny-sur-Orge	@865	12-févr.	Jouy-Mauvoisin
@650	9-févr.	Magnanville	@723	10-févr.	Athis-Mons	@794	11-févr.	Jouy-Mauvoisin	E866	12-févr.	
@651	9-févr.	Férolles-Attilly	@724	10-févr.	Athis-Mons	@795	11-févr.	Drancy	@867	12-févr.	Deuil-la-Barre
@652	9-févr.	Férolles-Attilly	@725	10-févr.	Drocourt	@796	11-févr.	Ozoir-la-Ferrière	E868	12-févr.	
@653	9-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@726	10-févr.	Drocourt	E797	11-févr.		@869	12-févr.	Deuil-la-Barre
@654	9-févr.	Drancy	@727	10-févr.	Magnanville	@797	11-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@870	12-févr.	Magnanville
@655	9-févr.	Drancy	@728	10-févr.	Pontault-Combault	@798	11-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@871	12-févr.	Montrouge
@656	9-févr.	Magnanville				@799	11-févr.	Férolles-Attilly	@872	12-févr.	Magnanville
@657	9-févr.	Paris				@800	11-févr.	Soindres			
								Épinay-sur-Seine			

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
		Brasseuil	@945	14-févr.	Deuil-la-Barre	@1017	15-févr.	Noisy-le-Grand	@1092	16-févr.	Lésigny
@873	12-févr.	Férolles-Attilly	@946	14-févr.	Neuilly-sur-Marne	@1018	15-févr.	Athis-Mons	@1093	16-févr.	Lésigny
@874	12-févr.	Deuil-la-Barre	@947	14-févr.	Chavenay	@1019	15-févr.	Pontault-Combault	@1094	16-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine
@875	12-févr.	Enghien-les-Bains	@948	14-févr.	Montmorency	@1020	15-févr.	Pontault-Combault	@1095	16-févr.	La Ferté-Gaucher
@876	12-févr.	Palaiseau	@949	14-févr.	Arpajon	@1021	15-févr.	Milly-la-Forêt	@1096	16-févr.	Athis-Mons
@877	12-févr.	Paris	@950	14-févr.	Deuil-la-Barre	@1022	15-févr.	Deuil-la-Barre	@1097	16-févr.	Magnanville
@878	12-févr.	Rosny-sous-Bois	@951	14-févr.	Athis-Mons	@1023	15-févr.	Pontault-Combault	@1098	16-févr.	Pontault-Combault
@879	12-févr.	Maisons-Alfort	@952	14-févr.	Rungis	@1024	15-févr.	Deuil-la-Barre	@1099	16-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine
@880	12-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@953	14-févr.	Rungis	@1025	15-févr.	Drancy	@1100	16-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@881	13-févr.	Puiseux-en-France	@954	14-févr.	Servon	@1026	15-févr.	Drancy	@1101	16-févr.	Gennevilliers
@882	13-févr.	Drancy	@955	14-févr.	Magnanville	@1027	15-févr.	Pontault-Combault	E1102	16-févr.	
@883	13-févr.	Paris	@956	14-févr.	Magnanville	E1028	15-févr.		@1103	16-févr.	Magnanville
@884	13-févr.	La Courneuve	@957	14-févr.	Magnanville	E1029	15-févr.		@1104	16-févr.	Magnanville
@885	13-févr.	Paris	@958	14-févr.	Louvres	@1030	15-févr.	Drancy	@1105	16-févr.	Meudon
@886	13-févr.	Paris	E959	14-févr.		@1031	15-févr.	Drancy	@1106	16-févr.	Magnanville
@887	13-févr.	Fosses	@960	14-févr.	Pantin	@1032	15-févr.	Roissy-en-Brie	@1107	16-févr.	Magnanville
@888	13-févr.	Valmondois	@961	14-févr.	Souppes-sur-Loing	@1033	16-févr.	Pontault-Combault	@1108	16-févr.	Drancy
@889	13-févr.	Magnanville	@962	14-févr.	Souppes-sur-Loing	@1034	16-févr.	Drancy	@1109	16-févr.	Drancy
@890	13-févr.	Athis-Mons	@963	14-févr.	Lésigny	@1035	16-févr.	Drancy	@1110	16-févr.	Palaiseau
@891	13-févr.	Juvisy-sur-Orge	@964	14-févr.	Lyon	@1036	16-févr.	Férolles-Attilly	@1111	16-févr.	Drancy
@892	13-févr.	Deuil-la-Barre	@965	14-févr.	Montmorency	@1037	16-févr.	Pontault-Combault	@1112	16-févr.	Drancy
@893	13-févr.	Lésigny	@966	14-févr.	Magnanville	@1038	16-févr.	Magnanville	@1113	16-févr.	Saint-Ouen-sur-Morin
@894	13-févr.	Lésigny	@967	14-févr.	Magnanville	@1039	16-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1114	16-févr.	Saint-Ouen-sur-Morin
E895	13-févr.		@968	14-févr.	Roissy-en-Brie	@1040	16-févr.	Deuil-la-Barre	@1115	16-févr.	Châtillon
@896	13-févr.	Cergy	@969	14-févr.	Drancy	@1042	16-févr.	Drancy	@1116	16-févr.	Montmorency
@897	13-févr.	Gennevilliers	@970	14-févr.	Vaujours	@1043	16-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1117	16-févr.	Montmorency
@898	13-févr.	Gennevilliers	E971	14-févr.		@1044	16-févr.	Melun	@1118	16-févr.	Montmorency
@899	13-févr.	Montigny-le-Bretonneux	@972	14-févr.	Magnanville	@1045	16-févr.	Pontault-Combault	@1119	16-févr.	Soisy-sous-Montmorency
@900	13-févr.	Groslay	E973	15-févr.		E1046	16-févr.		@1120	16-févr.	Groslay
@901	13-févr.	Gennevilliers	@974	15-févr.	Drancy	@1047	16-févr.	Melun	@1121	16-févr.	Franconville
@902	13-févr.	Pontault-Combault	@975	15-févr.	Mitry-Mory	@1048	16-févr.	Ablon-sur-Seine	@1122	16-févr.	Montmorency
@903	13-févr.	Paris	@976	15-févr.	Bagneux	@1049	16-févr.	Magnanville	@1123	16-févr.	Deuil-la-Barre
@904	13-févr.	Lésigny	E977	15-févr.		@1050	16-févr.	Brunoy	@1124	16-févr.	Montmorency
@905	13-févr.	Soindres	@978	15-févr.	Bagneux	E1051	16-févr.		@1125	17-févr.	Soisy-sous-Montmorency
@906	13-févr.	Souppes-sur-Loing	@979	15-févr.	Drancy	@1052	16-févr.	Magnanville	@1126	17-févr.	Deuil-la-Barre
@907	13-févr.	Magnanville	@980	15-févr.	Drancy	@1053	16-févr.	Drancy	@1127	17-févr.	Montmorency
@908	13-févr.	Drancy	@981	15-févr.	Palaiseau	@1054	16-févr.	Drancy	@1128	17-févr.	Groslay
@909	13-févr.	Ablon-sur-Seine	@982	15-févr.	Magnanville	@1055	16-févr.	Château-Landon	E1129	17-févr.	
@910	13-févr.	Drancy	@983	15-févr.	Drancy	@1056	16-févr.	Drancy	@1130	17-févr.	Montmorency
@911	13-févr.	Pontault-Combault	@984	15-févr.	Drancy	@1057	16-févr.	Puteaux	@1131	17-févr.	Montmorency
@912	13-févr.	Drancy	@985	15-févr.	Monterea-Fault-Yonne	@1058	16-févr.	Magnanville	@1132	17-févr.	Deuil-la-Barre
@913	13-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@986	15-févr.	Aulnay-sous-Bois	@1059	16-févr.	Perpignan	@1133	17-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@914	13-févr.	Luzarches	@987	15-févr.	Paris	@1060	16-févr.	Soisy-sous-Montmorency	@1134	17-févr.	Saint-Chéron
@915	13-févr.	Soindres	@988	15-févr.	Deuil-la-Barre	@1061	16-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1135	17-févr.	Eaubonne
@916	13-févr.	Vermeuil-sur-Seine	@989	15-févr.	Saint-Germain-en-Laye	@1062	16-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1136	17-févr.	Deuil-la-Barre
@917	13-févr.	Noisy-le-Sec	@990	15-févr.	Bagnolet	@1063	16-févr.	Drancy	@1137	17-févr.	Paris
@918	13-févr.	Drancy	@991	15-févr.	Magnanville	@1064	16-févr.	Drancy	@1138	17-févr.	Vitry-sur-Seine
@919	13-févr.	Montmorency	@992	15-févr.	Deuil-la-Barre	@1065	16-févr.	Drancy	@1139	17-févr.	Nanteuil-le-Haudouin
@920	13-févr.	Magnanville	@993	15-févr.	Magnanville	@1066	16-févr.	Paris	@1140	17-févr.	Garges-lès-Gonesse
@921	13-févr.	Eaubonne	@994	15-févr.	Mantes-la-Ville	@1067	16-févr.	Montmagny	@1141	17-févr.	Groslay
@922	13-févr.	Drancy	@995	15-févr.	Drancy	@1068	16-févr.	Beauvais	@1142	17-févr.	Meudon
@923	13-févr.	Drancy	@996	15-févr.	Villeneuve-le-Roi	@1069	16-févr.	Drancy	@1143	17-févr.	Montmorency
@924	13-févr.	Drancy	@997	15-févr.	Villeneuve-le-Roi	@1070	16-févr.	Pontault-Combault	@1144	17-févr.	Sarcelles
@925	13-févr.	Pontcarré	@998	15-févr.	Deuil-la-Barre	@1071	16-févr.	Argenteuil	@1145	17-févr.	Jargeau
@926	13-févr.	Deuil-la-Barre	@999	15-févr.	Villeneuve-le-Roi	@1072	16-févr.	Magnanville	@1146	17-févr.	Argenteuil
@927	13-févr.	Drancy	@1000	15-févr.	Villeneuve-le-Roi	@1073	16-févr.	Pontault-Combault	@1147	17-févr.	Montmorency
E928	14-févr.		@1001	15-févr.	Villeneuve-le-Roi	@1074	16-févr.	Aulnay-sous-Bois	@1148	17-févr.	Montmorency
@929	14-févr.	Montreuil	@1002	15-févr.	Magnanville	@1075	16-févr.	Drancy	@1149	17-févr.	Soisy-sous-Montmorency
@930	14-févr.	Massy	@1003	15-févr.	Les Loges-en-Josas	@1076	16-févr.	Lésigny	@1150	17-févr.	Deuil-la-Barre
@931	14-févr.	Gennevilliers	@1004	15-févr.	Pontault-Combault	@1077	16-févr.	Drancy	@1151	17-févr.	Groslay
@932	14-févr.	Montreuil	@1005	15-févr.	Paris	@1078	16-févr.	Lésigny	@1152	17-févr.	Argenteuil
@933	14-févr.	Drancy	E1006	15-févr.		@1079	16-févr.	Lésigny	@1153	17-févr.	Saint-Gratien
@934	14-févr.	Gennevilliers	@1007	15-févr.	Vigneux-sur-Seine	@1080	16-févr.	Lésigny	@1154	17-févr.	Deuil-la-Barre
@935	14-févr.	Groslay	@1008	15-févr.	Charenton-le-Pont	@1081	16-févr.	Lésigny	@1155	17-févr.	Arnouville
E936	14-févr.		@1009	15-févr.	Athis-Mons	@1082	16-févr.	Lésigny	@1156	17-févr.	Drancy
@937	14-févr.	Soindres	@1010	15-févr.	Pontault-Combault	@1083	16-févr.	Drancy	@1157	17-févr.	Montmorency
E938	14-févr.		@1011	15-févr.	Boissy-le-Cutté	@1084	16-févr.	Égly			
E1041	14-févr.		@1012	15-févr.	Buchelay	@1085	16-févr.	Pontault-Combault			
@939	14-févr.	Villiers-le-Bâcle	@1013	15-févr.	Buchelay	@1086	16-févr.	Lésigny			
@940	14-févr.	Drancy	@1014	15-févr.	Buchelay	@1087	16-févr.	Lésigny			
@941	14-févr.	Drancy	@1015	15-févr.	Drancy	@1088	16-févr.	Drancy			
@942	14-févr.	Athis-Mons	@1016	15-févr.	Pontault-Combault	@1089	16-févr.	Férolles-Attilly			
@943	14-févr.	Villennes-sur-Seine				@1090	16-févr.	Férolles-Attilly			
@944	14-févr.	Deuil-la-Barre				@1091	16-févr.	Drancy			

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@1388	18-févr.	Soisy-sous-Montmorency	@1454	19-févr.	Drancy	@1524	19-févr.	Drancy	E1598	20-févr.	
@1389	18-févr.	Drancy	@1455	19-févr.	Andrézieux-Bouthéon	@1525	19-févr.	Argenteuil	@1599	20-févr.	Montgeron
@1390	18-févr.	Magnanville	@1456	19-févr.	Groslay	E1526	19-févr.		@1600	20-févr.	Lésigny
@1391	18-févr.	Orsay	@1457	19-févr.	Groslay	@1527	19-févr.	Drancy	@1601	20-févr.	Montmorency
@1392	18-févr.	Soisy-sous-Montmorency	@1458	19-févr.	Soisy-sous-Montmorency	@1528	19-févr.	Magnanville	@1602	20-févr.	Drancy
@1393	18-févr.	Lésigny	@1459	19-févr.	Deuil-la-Barre	@1529	19-févr.	Saint-Denis	@1603	20-févr.	Drancy
@1394	18-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1460	19-févr.	Soisy-sous-Montmorency	@1530	19-févr.	Drancy	@1604	20-févr.	Montignonn
@1395	18-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1461	19-févr.	Magnanville	@1531	19-févr.	Drancy	@1605	20-févr.	Drancy
@1396	18-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1462	19-févr.	Lésigny	@1532	19-févr.	Drancy	@1606	20-févr.	Drancy
@1397	18-févr.	Saint-Pierre-du-Perray	@1463	19-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine	E1533	19-févr.		@1607	20-févr.	Pontault-Combault
@1398	18-févr.	Athis-Mons	@1464	19-févr.	Lésigny	@1534	19-févr.	Paris	@1608	20-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine
@1399	18-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1465	19-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine	@1535	19-févr.	Saint-Cyr-l'École	@1609	20-févr.	Montmorency
@1400	18-févr.	Grenoble	@1466	19-févr.	Pontault-Combault	@1536	19-févr.	??????a???	@1610	20-févr.	Pontault-Combault
@1401	18-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine	@1467	19-févr.	Deuil-la-Barre	@1537	19-févr.	Pontault-Combault	@1611	20-févr.	Pontault-Combault
@1402	18-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine	@1468	19-févr.	Ablon-sur-Seine	@1538	19-févr.	Pontault-Combault	@1612	20-févr.	Lésigny
@1403	18-févr.	Lésigny	E1469	19-févr.		@1539	19-févr.	Saint-Gratien	@1613	20-févr.	Paris
@1404	18-févr.	La Verrière	@1470	19-févr.	Groslay	@1540	19-févr.	Houdan	@1614	20-févr.	Lésigny
@1405	18-févr.	Soisy-sous-Montmorency	@1471	19-févr.	Montmorency	@1541	19-févr.	Drancy	@1615	20-févr.	Drancy
@1406	18-févr.	Montmorency	@1472	19-févr.	Magnanville	@1542	19-févr.	Drancy	@1616	20-févr.	Pontault-Combault
@1407	18-févr.	Lésigny	E1473	19-févr.		@1543	19-févr.	Montmorency	@1617	20-févr.	Pontault-Combault
@1408	18-févr.	Mareil-sur-Mauldre	E1474	19-févr.		@1544	19-févr.	Magnanville	@1618	20-févr.	Pontault-Combault
@1409	18-févr.	Enghien-les-Bains	@1475	19-févr.	Toulouse	@1545	19-févr.	Drancy	@1619	20-févr.	Magnanville
@1410	18-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1476	19-févr.	Deuil-la-Barre	@1546	19-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1620	20-févr.	Pontault-Combault
@1411	18-févr.	Magnanville	@1477	19-févr.	Pontault-Combault	@1547	19-févr.	Pontault-Combault	@1621	20-févr.	Drancy
@1412	18-févr.	Magnanville	@1478	19-févr.	Mantes-la-Jolie	@1548	19-févr.	Saint-Gratien	@1622	20-févr.	Guyancourt
@1413	18-févr.	Magnanville	@1479	19-févr.	Soindres	@1549	19-févr.	Ablon-sur-Seine	@1623	20-févr.	Drancy
@1414	18-févr.	Enghien-les-Bains	@1480	19-févr.	Mantes-la-Jolie	@1550	19-févr.	Ablon-sur-Seine	@1624	20-févr.	Pontault-Combault
@1415	18-févr.	Magnanville	@1481	19-févr.	Mantes-la-Jolie	@1551	19-févr.	Drancy	@1625	20-févr.	Paris
@1416	18-févr.	Lésigny	@1482	19-févr.	Montmorency	E1570	19-févr.		@1626	20-févr.	Villeneuve-le-Roi
@1417	18-févr.	Magnanville	@1483	19-févr.	Pontault-Combault	@1552	19-févr.	Ablon-sur-Seine	@1627	20-févr.	Drancy
@1418	18-févr.	Pontault-Combault	@1484	19-févr.	Enghien-les-Bains	@1553	19-févr.	Ablon-sur-Seine	@1628	20-févr.	Drancy
@1419	18-févr.	Enghien-les-Bains	@1485	19-févr.	Magnanville	E1554	19-févr.		@1629	20-févr.	Drancy
@1420	18-févr.	Enghien-les-Bains	@1486	19-févr.	Deuil-la-Barre	@1555	19-févr.	Montmorency	@1630	20-févr.	Pontault-Combault
@1421	18-févr.	Paris	@1487	19-févr.	Pontault-Combault	E1556	19-févr.		@1631	20-févr.	Drancy
@1422	18-févr.	Enghien-les-Bains	@1488	19-févr.	Pontault-Combault	@1557	19-févr.	Pontault-Combault	@1632	20-févr.	Férolles-Attilly
@1423	18-févr.	Magnanville	@1489	19-févr.	Drancy	@1558	19-févr.	Pontault-Combault	@1633	20-févr.	Pontault-Combault
@1424	18-févr.	Magnanville	E1490	19-févr.		@1559	19-févr.	Drancy	@1634	20-févr.	Drancy
@1425	18-févr.	Deuil-la-Barre	@1491	19-févr.	Drancy	@1560	19-févr.	Ablon-sur-Seine	@1635	20-févr.	Drancy
@1426	18-févr.	Châtenay-Malabry	@1492	19-févr.	Ablon-sur-Seine	E1561	19-févr.		@1636	20-févr.	Soisy-sous-Montmorency
@1427	18-févr.	Marly-le-Roi	@1493	19-févr.	Deuil-la-Barre	@1562	19-févr.	Deuil-la-Barre	@1637	20-févr.	Lésigny
@1428	18-févr.	Villejuif	@1494	19-févr.	Drancy	@1563	19-févr.	Vaujours	@1638	20-févr.	Villeneuve-le-Roi
@1429	18-févr.	Villejuif	@1495	19-févr.	Deuil-la-Barre	@1564	19-févr.	Drancy	@1639	20-févr.	Pontault-Combault
@1430	18-févr.	Montmorency	@1496	19-févr.	Pontault-Combault	@1565	19-févr.	Pontault-Combault	@1640	20-févr.	Deuil-la-Barre
@1431	18-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1497	19-févr.	Montmorency	@1566	19-févr.	Enghien-les-Bains	@1641	20-févr.	Pontault-Combault
@1432	18-févr.	Lésigny	@1498	19-févr.	Montmorency	@1567	19-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine	@1642	20-févr.	Drancy
@1433	18-févr.	Drancy	@1499	19-févr.	Pontault-Combault	@1568	19-févr.	Mériel	@1643	20-févr.	Pontault-Combault
@1434	18-févr.	Soisy-sous-Montmorency	@1500	19-févr.	Montmorency	@1569	20-févr.	Paris	@1644	20-févr.	Pontault-Combault
@1435	18-févr.	Saint-Gratien	@1501	19-févr.	Montmorency	E1571	20-févr.		@1645	20-févr.	Drancy
@1436	18-févr.	Deuil-la-Barre	@1502	19-févr.	Drancy	@1572	20-févr.	Drancy	@1646	20-févr.	Mareil-Marly
@1437	18-févr.	Deuil-la-Barre	@1503	19-févr.	Deuil-la-Barre	@1573	20-févr.	Ablon-sur-Seine	@1647	20-févr.	Pontault-Combault
@1438	18-févr.	Villennes-sur-Seine	@1504	19-févr.	Magnanville	@1574	20-févr.	Lésigny	@1648	20-févr.	Enghien-les-Bains
@1439	18-févr.	Villennes-sur-Seine	@1505	19-févr.	Magnanville	@1575	20-févr.	Ozoir-la-Ferrière	E1649	20-févr.	
@1440	18-févr.	Vermeuil-sur-Seine	@1506	19-févr.	Paris	@1576	20-févr.	Drancy	E1650	20-févr.	
E1441	18-févr.		@1507	19-févr.	Enghien-les-Bains	@1577	20-févr.	Lésigny	@1651	20-févr.	Pontault-Combault
@1442	18-févr.	Deuil-la-Barre	@1508	19-févr.	Guyancourt	@1578	20-févr.	Drancy	@1652	20-févr.	Neuilly-sur-Seine
@1443	18-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine	@1509	19-févr.	Drancy	@1579	20-févr.	Pontault-Combault	@1653	20-févr.	Lésigny
@1444	18-févr.	Juvisy-sur-Orge	@1510	19-févr.	Pontault-Combault	@1580	20-févr.	Paris	@1654	20-févr.	Drancy
@1445	18-févr.	Ozoir-la-Ferrière	E1511	19-févr.		@1581	20-févr.	Pontault-Combault	E1655	20-févr.	
@1446	18-févr.	Pontault-Combault	@1512	19-févr.	Pontault-Combault	@1582	20-févr.	Bétheny	E1656	20-févr.	
@1447	18-févr.	Camaret-sur-Mer	@1513	19-févr.	Deuil-la-Barre	@1583	20-févr.	Drancy	@1657	20-févr.	Drancy
E1448	18-févr.		@1514	19-févr.	Pontault-Combault	@1584	20-févr.	Ablon-sur-Seine	@1658	20-févr.	Pontault-Combault
@1449	18-févr.	Ablon-sur-Seine	@1515	19-févr.	Montmorency	@1585	20-févr.	Lésigny	@1659	20-févr.	Drancy
@1450	18-févr.	Le Vésinet	@1516	19-févr.	Pontault-Combault	@1586	20-févr.	Lésigny	@1660	20-févr.	Noiseau
E1451	18-févr.		@1517	19-févr.	Drancy	@1587	20-févr.	Lésigny	@1661	20-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@1452	18-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine	@1518	19-févr.	Pontault-Combault	@1588	20-févr.	Ablon-sur-Seine	@1662	20-févr.	Drancy
E1453	19-févr.		@1519	19-févr.	Deuil-la-Barre	@1589	20-févr.	Pontault-Combault	@1663	20-févr.	Drancy
			@1520	19-févr.	Pontault-Combault	@1590	20-févr.	Franconville	@1664	20-févr.	Pontault-Combault
			@1521	19-févr.	Drancy	@1591	20-févr.	Pontault-Combault	@1665	20-févr.	Pontault-Combault
			E1522	19-févr.		@1592	20-févr.	Deuil-la-Barre	@1666	20-févr.	Drancy
			@1523	19-févr.	Pontault-Combault	@1593	20-févr.	Noisy-le-Grand	@1667	20-févr.	Lésigny
						@1594	20-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1668	20-févr.	Soisy-sous-Montmorency
						@1595	20-févr.	Lésigny	@1669	20-févr.	Drancy
						@1596	20-févr.	Drancy			
						@1597	20-févr.	Saint-Denis			

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@1670	20-févr.	Pontault-Combault	@1744	21-févr.	Esmans	@1818	22-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine	@1891	23-févr.	Draveil
@1671	20-févr.	Drancy	@1745	21-févr.	Lésigny	@1819	22-févr.	Drancy	@1892	23-févr.	Magnanville
@1672	20-févr.	Drancy	@1746	21-févr.	Drancy	E1820	22-févr.		@1893	23-févr.	Magnanville
@1673	20-févr.	Drancy	@1747	21-févr.	Drancy	@1821	22-févr.	Juvisy-sur-Orge	@1894	23-févr.	Alfortville
@1674	20-févr.	Lésigny	@1748	21-févr.	Pontault-Combault	E1822	22-févr.		@1895	23-févr.	Saint-Martin-la-Garenne
@1675	20-févr.	Rambouillet	@1749	21-févr.	Montmorency	@1823	22-févr.	Pontault-Combault	@1896	23-févr.	Magnanville
@1676	20-févr.	Ablon-sur-Seine	@1750	21-févr.	Morsang-sur-Orge	@1824	22-févr.	Souppes-sur-Loing	@1897	23-févr.	Poissy
@1677	20-févr.	Drancy	@1751	21-févr.	Pontault-Combault	@1825	22-févr.	Épinay-sur-Seine	@1898	23-févr.	Perdreauville
@1678	20-févr.	Lésigny	@1752	21-févr.	Pontault-Combault	@1826	22-févr.	Drancy	@1899	23-févr.	Saint-Denis
@1679	20-févr.	Pontault-Combault	@1753	21-févr.	Drancy	@1827	22-févr.	Drancy	@1900	23-févr.	Athis-Mons
@1680	20-févr.	Drancy	@1754	21-févr.	Drancy	@1828	22-févr.	Épinay-sur-Seine	@1901	23-févr.	Lésigny
@1681	20-févr.	Férolles-Attilly	@1755	21-févr.	Gagny	@1829	22-févr.	Antony	@1902	23-févr.	Férolles-Attilly
@1682	20-févr.	Pontault-Combault	E1756	21-févr.		@1830	22-févr.	Porcheville	@1903	23-févr.	Magnanville
@1683	20-févr.	Drancy	@1757	21-févr.	Groslay	@1831	22-févr.	Chelles	@1904	23-févr.	Saint-Denis
@1684	20-févr.	Lésigny	@1758	21-févr.	Drancy	@1832	22-févr.	Deuil-la-Barre	@1905	23-févr.	Montmorency
@1685	20-févr.	Magnanville	E1759	21-févr.		@1833	22-févr.	Boulogne-Billancourt	@1906	23-févr.	Saint-Denis
@1686	20-févr.	Deuil-la-Barre	@1760	21-févr.	Argenteuil	@1834	22-févr.	Épinay-sur-Orge	@1907	23-févr.	Drancy
@1687	20-févr.	L'Isle-Adam	@1761	21-févr.	Mitry-Mory	@1835	22-févr.	Drancy	@1908	23-févr.	Corbeil-Essonnes
@1688	20-févr.	Montigny-le-Bretonneux	@1762	21-févr.	Paris	@1836	22-févr.	Deuil-la-Barre	@1909	23-févr.	Magnanville
@1689	20-févr.	Magnanville	@1763	21-févr.	Argenteuil	@1837	22-févr.	Pontault-Combault	@1910	23-févr.	Montmorency
@1690	20-févr.	Montmorency	E1764	21-févr.		@1838	22-févr.	Drancy	E1911	23-févr.	
@1691	20-févr.	Drancy	@1765	21-févr.	Richebourg	@1839	22-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1912	23-févr.	Magnanville
@1692	20-févr.	Drancy	@1766	21-févr.	Lésigny	@1840	22-févr.	Bessancourt	@1913	23-févr.	Paris
@1693	20-févr.	Pontault-Combault	@1767	21-févr.	Lésigny	@1841	22-févr.	Lésigny	@1914	23-févr.	Drancy
@1694	20-févr.	Meudon	@1768	21-févr.	Pontault-Combault	@1842	22-févr.	Lésigny	@1915	23-févr.	Magnanville
@1695	20-févr.	Meudon	@1769	21-févr.	Pontault-Combault	@1843	22-févr.	Montreuil	@1916	23-févr.	Santenay
@1696	20-févr.	Meudon	@1770	21-févr.	Pontault-Combault	@1844	22-févr.	Drancy	E1917	23-févr.	
@1697	20-févr.	Drancy	E1771	21-févr.		@1845	23-févr.	Deuil-la-Barre	@1918	23-févr.	Villeneuve-le-Roi
@1698	20-févr.	Drancy	@1772	21-févr.	Pontault-Combault	@1846	23-févr.	Drancy	@1919	23-févr.	Clichy
@1699	20-févr.	Drancy	@1773	21-févr.	Mareil-Marly	@1848	23-févr.	Gagny	@1920	23-févr.	Drancy
@1700	20-févr.	Drancy	@1774	21-févr.	Drancy	@1849	23-févr.	Drancy	E1921	23-févr.	
@1701	20-févr.	Drancy	@1775	21-févr.	Magnanville	@1850	23-févr.	Drancy	@1922	23-févr.	Drancy
@1702	20-févr.	Argenteuil	@1776	21-févr.	Magnanville	@1851	23-févr.	Pontault-Combault	@1923	23-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@1703	20-févr.	Magnanville	@1777	21-févr.	Drancy	@1852	23-févr.	Pontault-Combault	@1924	23-févr.	Le Perreux-sur-Marne
@1704	20-févr.	Deuil-la-Barre	@1778	21-févr.	Deuil-la-Barre	@1853	23-févr.	Drancy	@1925	24-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@1705	20-févr.	Mareil-Marly	@1779	21-févr.	Pontault-Combault	@1854	23-févr.	Drancy	@1926	24-févr.	Montreuil
@1706	21-févr.	Drancy	@1780	21-févr.	Drancy	@1855	23-févr.	Drancy	@1927	24-févr.	Drancy
E1707	21-févr.		@1781	21-févr.	Lésigny	E1856	23-févr.		@1928	24-févr.	Drancy
@1708	21-févr.	Drancy	@1782	21-févr.	Drancy	@1857	23-févr.	Pontault-Combault	@1929	24-févr.	Drancy
@1709	21-févr.	Pontault-Combault	@1783	21-févr.	Drancy	@1858	23-févr.	Drancy	@1930	24-févr.	Magnanville
@1710	21-févr.	Drancy	@1784	21-févr.	Pontault-Combault	@1859	23-févr.	Férolles-Attilly	@1931	24-févr.	Magnanville
@1711	21-févr.	Pontault-Combault	@1785	21-févr.	Drancy	@1860	23-févr.	Le Mée-sur-Seine	@1932	24-févr.	Drancy
@1712	21-févr.	Épinay-sur-Seine	@1786	21-févr.	Magnanville	@1861	23-févr.	Drancy	@1933	24-févr.	La Frette-sur-Seine
@1713	21-févr.	Pontault-Combault	@1787	21-févr.	Drancy	@1862	23-févr.	Lésigny	@1934	24-févr.	Drancy
@1714	21-févr.	Pontault-Combault	@1788	21-févr.	Paris	@1863	23-févr.	Drancy	@1935	24-févr.	Neuilly-sur-Marne
@1715	21-févr.	Antony	@1789	22-févr.	Drancy	@1864	23-févr.	Drancy	@1936	24-févr.	Magnanville
@1716	21-févr.	Drancy	@1790	22-févr.	Drancy	@1865	23-févr.	Drancy	@1937	24-févr.	Paris
@1717	21-févr.	Deuil-la-Barre	@1791	22-févr.	Drancy	@1866	23-févr.	Drancy	@1938	24-févr.	Pontault-Combault
@1718	21-févr.	Drancy	@1792	22-févr.	Deuil-la-Barre	@1867	23-févr.	Drancy	@1939	24-févr.	Paris
@1719	21-févr.	Pontault-Combault	@1793	22-févr.	Drancy	@1868	23-févr.	Drancy	@1940	24-févr.	Sannois
E1720	21-févr.		@1794	22-févr.	Épinay-sur-Seine	@1869	23-févr.	Montagny	@1941	24-févr.	Mantes-la-Jolie
@1721	21-févr.	Drancy	E1795	22-févr.		@1870	23-févr.	Drancy	@1942	24-févr.	Draveil
@1722	21-févr.	Rueil-Malmaison	@1796	22-févr.	Drancy	@1871	23-févr.	Paris	@1943	24-févr.	Drancy
E1723	21-févr.		@1797	22-févr.	Drancy	@1872	23-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1944	24-févr.	Magnanville
@1724	21-févr.	Drancy	@1798	22-févr.	Drancy	@1873	23-févr.	Vert-le-Petit	@1945	24-févr.	Draveil
@1725	21-févr.	Pontault-Combault	E1799	22-févr.		E1874	23-févr.		@1946	24-févr.	Drancy
E1726	21-févr.		@1800	22-févr.	Argenteuil	E1875	23-févr.		@1947	24-févr.	Athis-Mons
@1727	21-févr.	Drancy	@1801	22-févr.	Chalou-Moulineux	E1876	23-févr.		@1948	24-févr.	Athis-Mons
@1728	21-févr.	Drancy	@1802	22-févr.	Drancy	@1877	23-févr.	Deuil-la-Barre	@1949	24-févr.	Pontault-Combault
@1729	21-févr.	Drancy	@1803	22-févr.	Drancy	@1878	23-févr.	Bagnole	@1950	24-févr.	Drancy
@1730	21-févr.	Montmorency	E1804	22-févr.		E1879	23-févr.		@1951	24-févr.	Drancy
@1731	21-févr.	Drancy	@1805	22-févr.	Saint-Gratien	@1880	23-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@1952	24-févr.	L'Étang-la-Ville
@1732	21-févr.	Férolles-Attilly	@1806	22-févr.	Argenteuil	@1881	23-févr.	Pontault-Combault	@1953	24-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@1733	21-févr.	Épinay-sur-Seine	@1807	22-févr.	Saint-Denis	@1882	23-févr.	Deuil-la-Barre	@1954	24-févr.	Magnanville
@1734	21-févr.	Groslay	@1808	22-févr.	Nonville	@1883	23-févr.	Deuil-la-Barre	@1955	24-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@1735	21-févr.	Pontault-Combault	E1809	22-févr.		@1884	23-févr.	Les Chapelles-Bourbon	@1956	24-févr.	Palaiseau
E1736	21-févr.		@1810	22-févr.	Saint-Denis	@1885	23-févr.	Soindres	@1957	24-févr.	Émerainville
@1737	21-févr.	Drancy	@1811	22-févr.	Saint-Denis	E1886	23-févr.	Esblly	@1958	24-févr.	Magnanville
@1738	21-févr.	Drancy	@1812	22-févr.	Drancy	E1887	23-févr.		@1959	24-févr.	Lésigny
@1739	21-févr.	Drancy	E1847	22-févr.		@1888	23-févr.	Soindres	@1960	24-févr.	Soindres
@1740	21-févr.	Beauchamp	@1813	22-févr.	Noisy-le-Grand	@1889	23-févr.	Pontault-Combault	@1961	24-févr.	Épinay-sur-Seine
@1741	21-févr.	Drancy	@1814	22-févr.	Forges-les-Bains	E1890	23-févr.		@1962	24-févr.	Saint-Ouen-sur-Seine
@1742	21-févr.	Pontault-Combault	@1815	22-févr.	Juziers						
E1743	21-févr.		E1816	22-févr.							
			@1817	22-févr.	Juvisy-sur-Orge						

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@1963	24-févr.	Drancy	@2030	25-févr.	Soisy-sous-Montmorency	@2099	25-févr.	Magnanville	@2170	26-févr.	Orsay
@1964	24-févr.	Paris	E2031	25-févr.		E2100	25-févr.		@2171	26-févr.	Carrières-sur-Seine
@1965	24-févr.	Drancy	@2032	25-févr.	Auffreville-Brasseuil	@2101	25-févr.	Argenteuil	@2172	26-févr.	Magnanville
@1966	24-févr.	Moindou	@2033	25-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@2102	25-févr.	Magnanville	@2173	26-févr.	Palaiseau
@1967	24-févr.	Magnanville	@2034	25-févr.	Magnanville	@2103	25-févr.	Magnanville	@2174	26-févr.	Palaiseau
@1968	24-févr.	Magnanville	@2035	25-févr.	Vert	@2104	25-févr.	Paris	@2175	26-févr.	Palaiseau
@1969	24-févr.	Pontault-Combault	@2036	25-févr.	Magnanville	@2105	25-févr.	Magnanville	@2176	26-févr.	Magnanville
@1970	24-févr.	Gif-sur-Yvette	@2037	25-févr.	Magnanville	@2106	25-févr.	Gif-sur-Yvette	@2177	26-févr.	Magnanville
@1971	24-févr.	Follainville-Dennemont	@2038	25-févr.	Auffreville-Brasseuil	@2107	25-févr.	Drancy	@2178	26-févr.	Magnanville
@1972	24-févr.	Mantes-la-Ville	@2039	25-févr.	Magnanville	@2108	25-févr.	Guyancourt	@2179	26-févr.	Maurepas
@1973	24-févr.	Follainville-Dennemont	@2040	25-févr.	Soindres	@2109	25-févr.	Noisy-le-Sec	@2180	26-févr.	Boissise-la-Bertrand
@1974	24-févr.	Mantes-la-Jolie	@2041	25-févr.	Paris	@2110	25-févr.	Magnanville	@2181	26-févr.	Magnanville
@1975	24-févr.	Follainville-Dennemont	@2042	25-févr.	Pontault-Combault	@2111	25-févr.	Enghien-les-Bains	@2182	26-févr.	Angerville
@1976	24-févr.	Follainville-Dennemont	@2043	25-févr.	Paris	@2112	25-févr.	Paris	@2183	26-févr.	Auffreville-Brasseuil
@1977	24-févr.	Magnanville	@2044	25-févr.	Aigremont	@2113	25-févr.	Mantes-la-Jolie	@2184	26-févr.	Magnanville
@1978	24-févr.	Magnanville	@2045	25-févr.	Paris	@2114	25-févr.	Magnanville	@2185	26-févr.	Magnanville
@1979	24-févr.	Magnanville	@2046	25-févr.	Soindres	@2115	25-févr.	Paris	@2186	26-févr.	Magnanville
@1980	24-févr.	Magnanville	@2047	25-févr.	Versailles	@2116	25-févr.	Drancy	@2187	26-févr.	Aubervilliers
@1981	24-févr.	Magnanville	E2048	25-févr.		@2117	25-févr.	Magnanville	@2188	26-févr.	Breuil-Bois-Robert
E1982	24-févr.		@2049	25-févr.	Athis-Mons	@2118	25-févr.	Saint-Germain-en-Laye	@2189	26-févr.	Pontault-Combault
@1983	24-févr.	Mantes-la-Jolie	@2050	25-févr.	Magnanville	@2119	25-févr.	Magnanville	@2190	26-févr.	Montreuil
@1984	24-févr.	Vert	@2051	25-févr.	Longeville-sur-Mer	@2120	26-févr.	Corbeil-Essonnes	@2191	26-févr.	Soindres
@1985	25-févr.	Roissy-en-Brie	E2052	25-févr.		@2121	26-févr.	Goussainville	E2192	26-févr.	
@1986	25-févr.	Roissy-en-Brie	@2053	25-févr.	Marly-le-Roi	@2122	26-févr.	Magnanville	@2193	26-févr.	Soindres
@1987	25-févr.	Soindres	@2054	25-févr.	Pontault-Combault	@2123	26-févr.	Épône	@2194	26-févr.	Magnanville
@1988	25-févr.	Soindres	@2055	25-févr.	Paris	E2124	26-févr.		@2195	26-févr.	Vincennes
@1989	25-févr.	Magnanville	@2056	25-févr.	L'Étang-la-Ville	@2125	26-févr.	Soindres	@2196	26-févr.	Saint-Denis
@1990	25-févr.	Magnanville	@2057	25-févr.	Neuilly-sur-Marne	@2126	26-févr.	Magnanville	@2197	26-févr.	Magnanville
@1991	25-févr.	Magnanville	@2058	25-févr.	Athis-Mons	@2127	26-févr.	Magnanville	@2198	26-févr.	Athis-Mons
@1992	25-févr.	Magnanville	@2059	25-févr.	Richebourg	@2128	26-févr.	Magnanville	@2199	26-févr.	Paris
@1993	25-févr.	Auffreville-Brasseuil	E2060	25-févr.		@2129	26-févr.	Vaires-sur-Marne	E2200	26-févr.	
@1994	25-févr.	Magnanville	@2061	25-févr.	Saint-Germain-en-Laye	@2130	26-févr.	Tilly	@2201	26-févr.	Paris
@1995	25-févr.	Pontault-Combault	@2062	25-févr.	Drancy	@2131	26-févr.	Le Perray-en-Yvelines	@2202	26-févr.	Drancy
@1996	25-févr.	Montreuil	E2063	25-févr.		@2132	26-févr.	Drancy	@2203	26-févr.	Magnanville
@1997	25-févr.	Fontenay-Mauvoisin	@2064	25-févr.	Pontault-Combault	@2133	26-févr.	Pontault-Combault	@2204	26-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@1998	25-févr.	Fontenay-Mauvoisin	@2065	25-févr.	Auffreville-Brasseuil	@2134	26-févr.	Choisel	@2205	26-févr.	Aulnay-sous-Bois
@1999	25-févr.	Magnanville	@2066	25-févr.	Palaiseau	@2135	26-févr.	Montmorency	@2206	26-févr.	Magnanville
@2000	25-févr.	Tilly	@2067	25-févr.	Darvault	@2136	26-févr.	Drancy	@2207	26-févr.	Deuil-la-Barre
@2001	25-févr.	Magnanville	@2068	25-févr.	Noisy-le-Grand	@2137	26-févr.	Magnanville	@2208	26-févr.	Ablon-sur-Seine
@2002	25-févr.	Magnanville	@2069	25-févr.	Lésigny	@2138	26-févr.	Drancy	@2209	26-févr.	Magnanville
@2003	25-févr.	Magnanville	@2070	25-févr.	Magnanville	@2139	26-févr.	Lésigny	@2210	26-févr.	Ablon-sur-Seine
@2004	25-févr.	Magnanville	@2071	25-févr.	Soindres	E2140	26-févr.		@2211	26-févr.	Noiseau
@2005	25-févr.	Magnanville	@2072	25-févr.	Vigneux-sur-Seine	@2141	26-févr.	Neuilly-sur-Marne	@2212	26-févr.	Noiseau
E2006	25-févr.		@2073	25-févr.	Paris	@2142	26-févr.	Émerainville	@2213	26-févr.	Ablon-sur-Seine
@2007	25-févr.	Athis-Mons	@2074	25-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@2143	26-févr.	Magnanville	@2214	26-févr.	Athis-Mons
@2008	25-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@2075	25-févr.	Vigneux-sur-Seine	E2144	26-févr.		@2215	26-févr.	Magnanville
@2009	25-févr.	Soindres	@2076	25-févr.	Magnanville	@2145	26-févr.	Pontault-Combault	@2216	26-févr.	Ozoir-la-Ferrière
@2010	25-févr.	Magnanville	@2077	25-févr.	Drancy	@2146	26-févr.	Serris	@2217	26-févr.	Drancy
@2011	25-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@2078	25-févr.	Drancy	E2147	26-févr.		@2218	26-févr.	La Ferté-sous-Jouarre
@2012	25-févr.	Magnanville	@2079	25-févr.	Pontault-Combault	@2148	26-févr.	Mondeville	@2219	26-févr.	Le Blanc-Mesnil
@2013	25-févr.	Soindres	@2080	25-févr.	Sées	@2149	26-févr.	Magnanville	@2220	26-févr.	Deuil-la-Barre
@2014	25-févr.	Magnanville	E2081	25-févr.		@2150	26-févr.	Pontault-Combault	@2221	26-févr.	Athis-Mons
@2015	25-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@2082	25-févr.	Aulnay	@2151	26-févr.	Noisy-le-Sec	@2222	26-févr.	Pantin
@2016	25-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@2083	25-févr.	Aulnay	@2152	26-févr.	Auffreville-Brasseuil	@2223	26-févr.	Pantin
@2017	25-févr.	Magnanville	@2084	25-févr.	Créteil	@2153	26-févr.	Enghien-les-Bains	@2224	26-févr.	Pantin
@2018	25-févr.	Drancy	@2085	25-févr.	Magnanville	@2154	26-févr.	Cergy	@2225	26-févr.	Pantin
@2019	25-févr.	Jouy-en-Josas	@2086	25-févr.	Magnanville	@2155	26-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@2226	26-févr.	Pantin
@2020	25-févr.	Magnanville	@2087	25-févr.	Magnanville	@2156	26-févr.	Pontault-Combault	@2227	26-févr.	Drancy
@2021	25-févr.	Mareil-Marly	@2088	25-févr.	Drancy	@2157	26-févr.	Pontault-Combault	@2228	26-févr.	Pantin
@2022	25-févr.	Drancy	@2089	25-févr.	Soisy-sous-Montmorency	@2158	26-févr.	Drancy	@2229	26-févr.	Pantin
@2023	25-févr.	Mantes-la-Ville	@2090	25-févr.	Magnanville	@2159	26-févr.	Saint-Brice-sous-Forêt	@2230	26-févr.	Paris
@2024	25-févr.	Magnanville	@2091	25-févr.	Magnanville	@2160	26-févr.	Le Blanc-Mesnil	@2231	26-févr.	Drancy
@2025	25-févr.	Auffreville-Brasseuil	@2092	25-févr.	Paris	@2161	26-févr.	Magnanville	@2232	27-févr.	Magnanville
@2026	25-févr.	Lésigny	@2093	25-févr.	Magnanville	@2162	26-févr.	Magnanville	@2233	27-févr.	Ablon-sur-Seine
@2027	25-févr.	Magnanville	@2094	25-févr.	Magnanville	@2163	26-févr.	Nanteuil-sur-Marne	@2234	27-févr.	Ablon-sur-Seine
@2028	25-févr.	Magnanville	@2095	25-févr.	Magnanville	@2164	26-févr.	Maisons-Alfort	@2235	27-févr.	Magnanville
@2029	25-févr.	Montreuil	@2096	25-févr.	Magnanville	@2165	26-févr.	Aigremont	@2236	27-févr.	Magnanville
			@2097	25-févr.	Ablon-sur-Seine	@2166	26-févr.	Villeneuve-le-Roi	@2237	27-févr.	Ablon-sur-Seine
			@2098	25-févr.	Ablon-sur-Seine	E2167	26-févr.		@2238	27-févr.	Magnanville
						@2168	26-févr.	Morainvilliers	@2239	27-févr.	Ablon-sur-Seine
						@2169	26-févr.	Mitry-Mory	@2240	27-févr.	Ozoir-la-Ferrière
									@2241	27-févr.	Magnanville

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@2518	29-févr.	Paris	@2587	1-mars	Noiseau	@2659	1-mars	Soindres	@2731	2-mars	Montmorency
@2519	29-févr.	Brou-sur-Chantereine	@2588	1-mars	Palaiseau	@2660	1-mars	Fontenay-sous-Bois	@2732	2-mars	Arnouville
@2520	29-févr.	Marcoussis	E2589	1-mars		@2661	1-mars	Pontault-Combault	@2733	2-mars	Magnanville
@2521	29-févr.	Saint-Michel-sur-Orge	@2590	1-mars	Montmorency	@2662	1-mars	Pontault-Combault	@2734	2-mars	Soisy-sous-Montmorency
@2522	29-févr.	Mantes-la-Jolie	@2591	1-mars	Deuil-la-Barre	@2663	1-mars	Pontault-Combault	@2735	2-mars	Ablon-sur-Seine
@2523	29-févr.	Soindres	@2592	1-mars	Villejuif	@2664	1-mars	Pontault-Combault	@2736	2-mars	Pontault-Combault
@2524	29-févr.	Beauchamp	@2593	1-mars	Magnanville	@2665	1-mars	Mantes-la-Ville	@2737	2-mars	Rennes
E2525	29-févr.		@2594	1-mars	Paris	E2666	1-mars		@2738	2-mars	Paris
@2526	29-févr.	Collégien	@2595	1-mars	Mézy-sur-Seine	@2667	2-mars	Soindres	E2739	2-mars	
@2527	29-févr.	Drancy	@2596	1-mars	Drancy	@2668	2-mars	Soindres	@2740	2-mars	Soisy-sous-Montmorency
@2528	29-févr.	Saint-Denis	@2597	1-mars	Servon	@2669	2-mars	Noiseau	@2741	2-mars	Grenoble
E2529	29-févr.		@2598	1-mars	Limeil-Brévannes	@2670	2-mars	Noiseau	@2742	2-mars	Soindres
@2530	29-févr.	Évry-Courcouronnes	@2599	1-mars	Domont	@2671	2-mars	Noiseau	@2743	2-mars	Boissy-Mauvoisin
@2531	29-févr.	Ozoir-la-Ferrière	@2600	1-mars	Ozoir-la-Ferrière	@2672	2-mars	Maurepas	@2744	2-mars	Soindres
@2532	29-févr.	Morangis	E2601	1-mars		@2673	2-mars	Bagneux	@2745	2-mars	Saint-Ouen-sur-Seine
@2533	29-févr.	Drancy	@2602	1-mars	Athis-Mons	@2674	2-mars	Ozoir-la-Ferrière	@2746	2-mars	Soindres
@2534	29-févr.	Magnanville	E2603	1-mars		@2675	2-mars	Soindres	@2747	2-mars	Soindres
@2535	29-févr.	Paris	@2604	1-mars	Montreuil	@2676	2-mars	Pontault-Combault	@2748	2-mars	Aulnay-sous-Bois
@2536	29-févr.	Magnanville	@2605	1-mars	Drancy	@2677	2-mars	Jouy-Mauvoisin	@2749	2-mars	Montmorency
@2537	29-févr.	Pontault-Combault	@2606	1-mars	Pontault-Combault	@2678	2-mars	Soindres	@2750	2-mars	Bornel
@2538	29-févr.	Croissy-Beaubourg	@2607	1-mars	Pontault-Combault	@2679	2-mars	Ozoir-la-Ferrière	@2751	2-mars	Deuil-la-Barre
@2539	29-févr.	Magnanville	@2608	1-mars	Pontault-Combault	@2680	2-mars	Soindres	@2752	2-mars	Ablon-sur-Seine
@2540	29-févr.	Villegats	E2609	1-mars		@2681	2-mars	Saint-Benoît	@2753	2-mars	Drancy
E2541	29-févr.		@2610	1-mars	Magnanville	@2682	2-mars	Ablon-sur-Seine	@2754	2-mars	Montmorency
@2542	29-févr.	Boulogne-Billancourt	@2611	1-mars	Châtenay-Malabry	@2683	2-mars	Paris	@2755	2-mars	Lésigny
@2543	29-févr.	Aubervilliers	@2612	1-mars	Lésigny	@2684	2-mars	Soindres	E2756	2-mars	
@2544	29-févr.	Villegats	@2613	1-mars	Pontault-Combault	@2685	2-mars	Soindres	@2757	2-mars	Drancy
@2545	29-févr.	Saint-Rémy-lès-Chevreuse	@2614	1-mars	Boissy-le-Cutté	@2686	2-mars	Soindres	@2758	2-mars	Pierrelaye
@2546	29-févr.	Magnanville	E2615	1-mars		@2687	2-mars	Deuil-la-Barre	@2759	2-mars	Montmorency
@2547	29-févr.	Noiseau	@2616	1-mars	Sucy-en-Brie	@2688	2-mars	Magnanville	@2760	2-mars	Paris
@2548	29-févr.	Viry-Châtillon	@2617	1-mars	Paris	@2689	2-mars	Ozoir-la-Ferrière	@2761	2-mars	Montmorency
@2549	29-févr.	Montreuil	@2618	1-mars	Ozoir-la-Ferrière	@2690	2-mars	Soisy-sous-Montmorency	@2762	2-mars	Ablon-sur-Seine
@2550	29-févr.	Paris	@2619	1-mars	Magnanville	@2691	2-mars	Sacy-le-Grand	@2763	2-mars	Groslay
E2551	29-févr.		@2620	1-mars	Montigny-lès-Cormeilles	@2692	2-mars	Asnières-sur-Seine	@2764	2-mars	Le Vaudoué
@2552	29-févr.	Gennevilliers	@2621	1-mars	Treuzy-Lévelay	@2693	2-mars	Palaiseau	@2765	2-mars	Drancy
@2553	29-févr.	Lésigny	@2622	1-mars	Pontault-Combault	@2694	2-mars	Épinay-sur-Seine	@2766	2-mars	Soindres
@2554	29-févr.	Breuil-Bois-Robert	@2623	1-mars	Drancy	@2695	2-mars	Magnanville	@2767	2-mars	Groslay
@2555	29-févr.	Drancy	E2624	1-mars		@2696	2-mars	Soisy-sous-Montmorency	@2768	2-mars	Soisy-sous-Montmorency
@2556	29-févr.	Montmorency	@2625	1-mars	Drancy	@2697	2-mars	Saint-Denis	@2769	2-mars	Groslay
@2557	1-mars	Noiseau	@2626	1-mars	Limay	@2698	2-mars	Sucy-en-Brie	E2770	2-mars	
@2558	1-mars	Noiseau	@2627	1-mars	Abblon-sur-Seine	@2699	2-mars	Magnanville	@2771	2-mars	Vaires-sur-Marne
@2559	1-mars	Noiseau	@2628	1-mars	Abblon-sur-Seine	@2700	2-mars	Brou-sur-Chantereine	@2772	2-mars	Roissy-en-Brie
E2560	1-mars		@2629	1-mars	Magnanville	@2701	2-mars	Châtenay-Malabry	@2773	2-mars	Deuil-la-Barre
E2561	1-mars		@2630	1-mars	Châtenay-Malabry	@2702	2-mars	Argenteuil	@2774	2-mars	Saint-Ouen-sur-Seine
@2562	1-mars	Magnanville	@2631	1-mars	Deuil-la-Barre	@2703	2-mars	Lésigny	@2775	2-mars	Poissy
@2563	1-mars	Magnanville	@2632	1-mars	Deuil-la-Barre	@2704	2-mars	Franconville	@2776	2-mars	Arronville
@2564	1-mars	Pontault-Combault	@2633	1-mars	Drancy	@2705	2-mars	Enghien-les-Bains	@2777	2-mars	Magnanville
@2565	1-mars	Brou-sur-Chantereine	@2634	1-mars	Abblon-sur-Seine	@2706	2-mars	L'Hermenault	@2778	2-mars	Ozoir-la-Ferrière
E2566	1-mars		@2635	1-mars	Deuil-la-Barre	@2707	2-mars	Deuil-la-Barre	@2779	2-mars	Villeneuve-la-Comptal
@2567	1-mars	Bouray-sur-Juine	@2636	1-mars	Abblon-sur-Seine	@2708	2-mars	Deuil-la-Barre	@2780	2-mars	Mondoubleau
@2568	1-mars	Noiseau	@2637	1-mars	Châtenay-Malabry	@2709	2-mars	Deuil-la-Barre	@2781	2-mars	Tourman-en-Brie
@2569	1-mars	Magnanville	@2638	1-mars	Antony	@2710	2-mars	Enghien-les-Bains	@2782	2-mars	Dourdan
E2570	1-mars		@2639	1-mars	Abblon-sur-Seine	@2711	2-mars	Deuil-la-Barre	@2783	2-mars	Ozoir-la-Ferrière
@2571	1-mars	Paris	@2640	1-mars	Magnanville	@2712	2-mars	Abblon-sur-Seine	@2784	2-mars	Roissy-en-Brie
@2572	1-mars	Ozoir-la-Ferrière	@2641	1-mars	Noiseau	@2713	2-mars	Paris	@2785	2-mars	Orthez
@2573	1-mars	Villeneuve-sur-Lot	@2642	1-mars	Noiseau	@2714	2-mars	Fareins	@2786	2-mars	Arnouville
E2574	1-mars		@2643	1-mars	Noiseau	@2715	2-mars	Drancy	@2787	2-mars	Magnanville
@2575	1-mars	Noiseau	@2644	1-mars	Magnanville	@2716	2-mars	Abblon-sur-Seine	E2788	2-mars	
@2576	1-mars	Vigneux-sur-Seine	@2645	1-mars	Soindres	@2717	2-mars	Abblon-sur-Seine	@2789	2-mars	Magnanville
E2578	1-mars		@2646	1-mars	Pontault-Combault	@2718	2-mars	Montmorency	@2790	2-mars	Drancy
@2577	1-mars	Férolles-Attilly	@2647	1-mars	Soindres	E2719	2-mars		@2791	2-mars	Deuil-la-Barre
E2579	1-mars		@2648	1-mars	Magnanville	@2720	2-mars	Aix-en-Provence	@2792	2-mars	Châtenay-Malabry
E2580	1-mars		@2649	1-mars	Soindres	@2721	2-mars	Brétigny-sur-Orge	@2793	2-mars	Draveil
@2581	1-mars	Vincennes	@2650	1-mars	Brou-sur-Chantereine	@2722	2-mars	Montmagny	@2794	2-mars	Les Arcs
@2582	1-mars	Bernes-sur-Oise	@2651	1-mars	Soindres	@2723	2-mars	L'Étang-la-Ville	@2795	2-mars	Draveil
@2583	1-mars	Ozoir-la-Ferrière	@2652	1-mars	Soindres	@2724	2-mars	Deuil-la-Barre	@2796	2-mars	Les Ponts-de-Cé
@2584	1-mars	Lésigny	@2653	1-mars	Limay	@2725	2-mars	Le Havre	@2797	2-mars	Le Vaudoué
E2585	1-mars		@2654	1-mars	Limay	@2726	2-mars	Noiseau	@2798	2-mars	Draveil
@2586	1-mars	Noiseau	@2655	1-mars	Pontault-Combault	@2727	2-mars	Soindres	E2799	2-mars	
			@2656	1-mars	Soindres	@2728	2-mars	Neuilly-sur-Marne			
			@2657	1-mars	Magnanville	@2729	2-mars	Drancy			
			@2658	1-mars	Abblon-sur-Seine	@2730	2-mars	Eaubonne			

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@2800	2-mars	Enghien-les-Bains	@2867	3-mars	Drancy	@2936	3-mars	Houilles	@3001	3-mars	La Courneuve
@2801	2-mars	Sucy-en-Brie	@2868	3-mars	Savigny-le-Temple	@2937	3-mars	Poissy	@3002	3-mars	Jouy-Mauvoisin
@2802	2-mars	Magnanville	@2869	3-mars	Franconville	@2938	3-mars	Pontault-Combault	@3003	3-mars	Vernon
E2803	2-mars		@2870	3-mars	Pontault-Combault	@2939	3-mars	Noisy-le-Grand	@3004	3-mars	Deuil-la-Barre
@2804	2-mars	Soisy-sous-Montmorency	@2871	3-mars	Les Essarts-le-Roi	@2940	3-mars	Poissy	@3005	3-mars	Limay
@2805	2-mars	Ozoir-la-Ferrière	@2872	3-mars	Besançon	@2941	3-mars	Bagnole	@3006	3-mars	Noiseau
@2806	2-mars	Sucy-en-Brie	@2873	3-mars	Noiseau	@2942	3-mars	Limoges	@3007	3-mars	Montmorency
@2807	2-mars	Aqualva-Cacém	@2874	3-mars	Noiseau	@2943	3-mars	Poissy	@3008	3-mars	Émerainville
@2808	2-mars	Noiseau	@2875	3-mars	Noiseau	@2944	3-mars	Poissy	@3009	3-mars	Magnanville
@2809	2-mars	Pessan	E2876	3-mars		@2945	3-mars	Brou-sur-Chantereine	E3010	3-mars	
@2810	2-mars	Drancy	@2877	3-mars	Saint-Ouen-l'Aumône	@2946	3-mars	Drancy	E3011	3-mars	
@2811	2-mars	Pontault-Combault	@2878	3-mars	Montmorency	@2947	3-mars	Brou-sur-Chantereine	@3012	3-mars	Nice
@2812	2-mars	Montmorency	E2879	3-mars		@2948	3-mars	Deuil-la-Barre	@3013	3-mars	Suresnes
@2813	2-mars	Deuil-la-Barre	@2880	3-mars	Paris	@2949	3-mars	Montigny-le-Bretonneux	@3014	3-mars	Magnanville
@2814	2-mars	Maurens	@2881	3-mars	Ablon-sur-Seine	@2950	3-mars	Pontault-Combault	@3015	3-mars	Versailles
@2815	2-mars	Magnanville	@2882	3-mars	Saint-Maur-des-Fossés	@2951	3-mars	Sucy-en-Brie	@3016	3-mars	Yerres
@2816	2-mars	Pontault-Combault	@2883	3-mars	Groslay	@2952	3-mars	Magnanville	@3017	3-mars	Andrésy
@2817	2-mars	Deuil-la-Barre	@2884	3-mars	Pontault-Combault	@2953	3-mars	Noiseau	@3018	3-mars	Noiseau
@2818	2-mars	Abreschviller	@2885	3-mars	Ermont	@2954	3-mars	Ablon-sur-Seine	@3019	3-mars	Lésigny
@2819	2-mars	Toulouse	@2886	3-mars	Verrières-le-Buisson	@2955	3-mars	Pontault-Combault	@3020	3-mars	Issy-les-Moulineaux
@2820	2-mars	Paris	@2887	3-mars	Noiseau	@2956	3-mars	Magnanville	@3021	3-mars	Mareil-Marly
@2821	2-mars	Drancy	@2888	3-mars	Beaumont-sur-Oise	@2957	3-mars	Ablon-sur-Seine	@3022	3-mars	Noiseau
@2822	2-mars	La Queue-en-Brie	@2889	3-mars	Ablon-sur-Seine	@2958	3-mars	Férolles-Attilly	@3023	4-mars	Ivry-sur-Seine
@2823	2-mars	Auffreville-Brasseuil	@2890	3-mars	Noiseau	@2959	3-mars	Ablon-sur-Seine	@3024	4-mars	Paris
@2824	2-mars	Ménerville	@2891	3-mars	Pontault-Combault	@2960	3-mars	Férolles-Attilly	E3025	4-mars	
@2825	2-mars	Paris	@2892	3-mars	Drancy	@2961	3-mars	Drancy	@3026	4-mars	Paris
@2826	2-mars	Gif-sur-Yvette	@2893	3-mars	Montmorency	@2962	3-mars	Gonesse	@3027	4-mars	Magnanville
@2827	2-mars	Les Ulis	@2894	3-mars	Drancy	@2963	3-mars	Drancy	@3028	4-mars	Magnanville
@2828	2-mars	Brie-Comte-Robert	@2895	3-mars	Limay	@2964	3-mars	Sucy-en-Brie	@3029	4-mars	Gennevilliers
@2829	2-mars	Pontault-Combault	@2896	3-mars	Montmorency	@2965	3-mars	La Queue-en-Brie	E3039	4-mars	
@2830	2-mars	Fréjus	@2897	3-mars	Noiseau	@2966	3-mars	Brou-sur-Chantereine	@3030	4-mars	Mantes-la-Ville
@2831	2-mars	Fréjus	@2898	3-mars	Magnanville	@2967	3-mars	Aulnay-sous-Bois	@3031	4-mars	Noiseau
@2832	2-mars	Soisy-sous-Montmorency	@2899	3-mars	Lyon	@2968	3-mars	Pontault-Combault	@3032	4-mars	Férolles-Attilly
@2833	2-mars	Toulouse	@2900	3-mars	Andrésy	@2969	3-mars	Pontault-Combault	@3033	4-mars	Marcoussis
@2834	2-mars	Oullins-Pierre-Bénite	@2901	3-mars	Ablon-sur-Seine	@2970	3-mars	Athis-Mons	@3034	4-mars	Magnanville
@2835	2-mars	Vert-le-Grand	@2902	3-mars	Noiseau	@2971	3-mars	Toulouse	@3035	4-mars	Noiseau
@2836	2-mars	Ploudaniel	@2903	3-mars	Chatou	@2972	3-mars	Noiseau	@3036	4-mars	Mantes-la-Ville
@2837	2-mars	Guyancourt	@2904	3-mars	Noisy-le-Grand	@2973	3-mars	Treuzy-Levelay	@3037	4-mars	Villeneuve-sur-Cher
@2838	2-mars	Elmsdale	@2905	3-mars	Noiseau	@2974	3-mars	Noiseau	@3038	4-mars	Orsay
@2839	2-mars	Clamart	@2906	3-mars	Sucy-en-Brie	@2975	3-mars	La Trinité-de-Réville	@3040	4-mars	Ablon-sur-Seine
@2840	2-mars	Elmsdale	@2907	3-mars	Soisy-sous-Montmorency	@2976	3-mars	Poissy	@3041	4-mars	Brou-sur-Chantereine
@2841	2-mars	Férolles-Attilly	@2908	3-mars	Drancy	@2977	3-mars	Athis-Mons	E3042	4-mars	
@2842	2-mars	Férolles-Attilly	@2909	3-mars	La Queue-en-Brie	@2978	3-mars	Noiseau	@3043	4-mars	Athis-Mons
@2843	2-mars	Gaillac	@2910	3-mars	Vigneux-sur-Seine	@2979	3-mars	Corbeil-Essonnes	@3044	4-mars	Montesson
@2844	2-mars	Drancy	@2911	3-mars	Grenoble	@2980	3-mars	Lussac	E3045	4-mars	
@2845	2-mars	Férolles-Attilly	@2912	3-mars	Soindres	@2981	3-mars	Ozoir-la-Ferrière	@3046	4-mars	Noiseau
@2846	2-mars	Drancy	@2913	3-mars	Noiseau	@2982	3-mars	Rives-du-Couesnon	@3047	4-mars	Saint-Leu-la-Forêt
@2847	2-mars	Verneuil-sur-Seine	@2914	3-mars	Drancy	@2983	3-mars	Garges-lès-Gonesse	@3048	4-mars	Carrières-sous-Poissy
@2848	2-mars	Enghien-les-Bains	@2915	3-mars	Montmorency	@2984	3-mars	Brou-sur-Chantereine	@3049	4-mars	Montereau-Fault-Yonne
@2849	2-mars	Nevers	@2916	3-mars	Soindres	@2985	3-mars	Le Havre	@3050	4-mars	Sucy-en-Brie
@2850	3-mars	Villiers-le-Bel	@2917	3-mars	Rennes	E2986	3-mars	Limay	@3051	4-mars	Paris
@2851	3-mars	Brou-sur-Chantereine	@2918	3-mars	Soindres	@2987	3-mars	Limay	@3052	4-mars	Paris
@2852	3-mars	Andrézieux-Bouthéon	@2919	3-mars	Andrésy	@2988	3-mars	Sarcelles	@3053	4-mars	Férolles-Attilly
@2853	3-mars	Montrouge	@2920	3-mars	Pontault-Combault	@2989	3-mars	Andrésy	@3054	4-mars	Noiseau
@2854	3-mars	Deuil-la-Barre	@2921	3-mars	Poissy	E2990	3-mars		E3055	4-mars	
@2855	3-mars	Savigny-sur-Orge	@2922	3-mars	Drancy	@2991	3-mars	Brou-sur-Chantereine	@3056	4-mars	Montmorency
@2856	3-mars	Montmorency	@2923	3-mars	Poissy	@2992	3-mars	Triel-sur-Seine	@3057	4-mars	Sucy-en-Brie
@2857	3-mars	Issy-les-Moulineaux	@2924	3-mars	Noiseau	@2993	3-mars	Magnanville	@3058	4-mars	Ablon-sur-Seine
@2858	3-mars	Évry-Courcouronnes	@2925	3-mars	Pontault-Combault	@2994	3-mars	Paris	@3059	4-mars	Pontault-Combault
@2859	3-mars	Colomiers	@2926	3-mars	Morigny-Champigny	@2995	3-mars	Magnanville	@3060	4-mars	Ozoir-la-Ferrière
@2860	3-mars	Ozoir-la-Ferrière	@2927	3-mars	Magnanville	@2996	3-mars	Dammartin-en-Serve	@3061	4-mars	Arcueil
@2861	3-mars	Villeneuve-le-Roi	@2928	3-mars	Athis-Mons	@2997	3-mars	Triel-sur-Seine	@3062	4-mars	Paris
@2862	3-mars	Magnanville	@2929	3-mars	Magnanville	@2998	3-mars	Fay-lès-Nemours	@3063	4-mars	Montreuil
@2863	3-mars	Drancy	@2930	3-mars	Saint-Ouen-sur-Seine	@2999	3-mars	Magnanville	@3064	4-mars	Noiseau
@2864	3-mars	Drancy	@2931	3-mars	Noiseau	@3000	3-mars	Deuil-la-Barre	@3065	4-mars	Eaubonne
@2865	3-mars	Paris	@2932	3-mars	Ablon-sur-Seine				@3066	4-mars	Fosses
@2866	3-mars	Sucy-en-Brie	@2933	3-mars	Noiseau				@3067	4-mars	Magnanville
			@2934	3-mars	Montmorency				E3068	4-mars	
			@2935	3-mars	Argenteuil				@3069	4-mars	Pontault-Combault
									@3070	4-mars	Drancy

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@3339	5-mars	Drancy	E3410	6-mars		@3482	6-mars	La Queue-en-Brie	@3555	6-mars	Suresnes
@3340	5-mars	Villejuif	E3411	6-mars		@3483	6-mars	Soindres	@3556	6-mars	Drancy
@3341	5-mars	Montreuil	E3412	6-mars		@3484	6-mars	Dugny	@3557	6-mars	Férolles-Attilly
@3342	5-mars	Athis-Mons	@3413	6-mars	Noiseau	@3485	6-mars	Le Plessis-Trévisé	@3558	6-mars	Noiseau
E3343	5-mars		@3414	6-mars	Mareil-Marly	@3486	6-mars	Ozoir-la-Ferrière	@3559	6-mars	Drancy
@3344	5-mars	Cachan	@3415	6-mars	Soisy-sous-Montmorency	@3487	6-mars	Brou-sur-Chantereine	@3560	6-mars	Bagneux
@3345	5-mars	Suresnes	@3416	6-mars	Bures-sur-Yvette	E3488	6-mars		@3561	6-mars	Athis-Mons
@3346	5-mars	Carrières-sous-Poissy	@3417	6-mars	Saint-Sulpice-de-Favières	E3489	6-mars		@3562	6-mars	Charny
@3347	5-mars	Deuil-la-Barre	@3418	6-mars	Drancy	@3490	6-mars	Drancy	@3563	6-mars	Montmorency
@3348	5-mars	Meudon	@3419	6-mars	Drancy	@3491	6-mars	L'Étang-la-Ville	@3564	6-mars	L'Étang-la-Ville
@3349	5-mars	Champs-sur-Mame	@3420	6-mars	Drancy	@3492	6-mars	Itteville	E3569	6-mars	
@3350	5-mars	Ablon-sur-Seine	@3421	6-mars	Éragny	@3493	6-mars	Athis-Mons	@3565	6-mars	Saint-Ouen-sur-Seine
@3351	5-mars	Houilles	@3422	6-mars	Drancy	@3494	6-mars	Noiseau	@3566	6-mars	Drancy
@3352	5-mars	Ablon-sur-Seine	@3423	6-mars	Suresnes	@3495	6-mars	Émerainville	@3567	6-mars	Soindres
@3353	5-mars	Brou-sur-Chantereine	@3424	6-mars	Chatou	@3496	6-mars	Villecresnes	@3568	7-mars	Noiseau
@3354	5-mars	Noiseau	@3425	6-mars	Sucy-en-Brie	@3497	6-mars	Gif-sur-Yvette	@3570	7-mars	Drancy
@3355	5-mars	Orsay	@3426	6-mars	Pontault-Combault	@3498	6-mars	Méry-sur-Oise	@3571	7-mars	Le Pecq
@3356	5-mars	Meudon	@3427	6-mars	Sucy-en-Brie	@3499	6-mars	Noiseau	@3572	7-mars	Montmorency
@3357	5-mars	Drancy	@3428	6-mars	Sées	@3500	6-mars	Drancy	@3573	7-mars	Paris
@3358	5-mars	Clamart	@3429	6-mars	Draveil	@3501	6-mars	Maule	@3574	7-mars	Drancy
@3359	5-mars	Alfortville	@3430	6-mars	Noiseau	@3502	6-mars	Noiseau	@3575	7-mars	Noiseau
@3360	5-mars	Ozoir-la-Ferrière	@3431	6-mars	Vigneux-sur-Seine	@3503	6-mars	Les Loges-en-Josas	@3576	7-mars	Dampierre-en-Yvelines
@3361	5-mars	Meudon	@3432	6-mars	Noiseau	@3504	6-mars	Ozoir-la-Ferrière	@3577	7-mars	Garges-lès-Gonesse
@3362	5-mars	Fontenay-sous-Bois	@3433	6-mars	Brou-sur-Chantereine	@3505	6-mars	Athis-Mons	@3578	7-mars	L'Hay-les-Roses
@3363	5-mars	Bagneux	@3434	6-mars	Drancy	@3506	6-mars	Drancy	@3579	7-mars	Montmorency
@3364	5-mars	Nice	@3435	6-mars	Drancy	@3507	6-mars	Saint-Leu-la-Forêt	@3580	7-mars	Paris
@3365	5-mars	Drancy	@3436	6-mars	Groslay	@3508	6-mars	Ozoir-la-Ferrière	@3581	7-mars	Saint-Maur-des-Fossés
@3366	5-mars	Drancy	@3437	6-mars	Sucy-en-Brie	@3509	6-mars	Drancy	E3596	7-mars	
@3367	5-mars	Drancy	@3438	6-mars	Magnanville	@3510	6-mars	Athis-Mons	@3582	7-mars	Brou-sur-Chantereine
@3368	5-mars	Drancy	E3439	6-mars		@3511	6-mars	Drancy	@3583	7-mars	Brou-sur-Chantereine
@3369	5-mars	Drancy	@3440	6-mars	Noiseau	E3512	6-mars		@3584	7-mars	Paris
@3370	5-mars	Claye-Souilly	@3441	6-mars	Gennevilliers	@3513	6-mars	Chelles	E3585	7-mars	
@3371	5-mars	Neuilly-sur-Seine	@3442	6-mars	Sucy-en-Brie	E3514	6-mars		E3586	7-mars	
@3372	5-mars	Chapet	@3443	6-mars	Magnanville	@3515	6-mars	Viry-Châtillon	@3587	7-mars	Paris
@3373	5-mars	Drancy	@3444	6-mars	Noiseau	E3516	6-mars		@3588	7-mars	Fontenay-sous-Bois
@3374	5-mars	Drancy	@3445	6-mars	Paris	@3517	6-mars	Magnanville	@3589	7-mars	Porcheville
@3375	5-mars	Lyon	@3446	6-mars	Eaubonne	@3518	6-mars	Sèvres	@3590	7-mars	Ozoir-la-Ferrière
@3376	5-mars	Paris	E3447	6-mars		@3519	6-mars	Noiseau	@3591	7-mars	Bagnolet
@3377	5-mars	Eaubonne	@3448	6-mars	Drancy	@3520	6-mars	Athis-Mons	@3592	7-mars	Longpont-sur-Orge
@3378	5-mars	Drancy	E3449	6-mars		@3521	6-mars	Paris	@3593	7-mars	Drancy
@3379	5-mars	Deuil-la-Barre	@3450	6-mars	Paris	@3522	6-mars	Sucy-en-Brie	@3594	7-mars	Montreuil
@3380	5-mars	Drancy	@3451	6-mars	Paris	@3523	6-mars	Vanves	@3595	7-mars	Drancy
@3381	5-mars	Drancy	@3452	6-mars	Drancy	@3524	6-mars	Paris	@3596	7-mars	Drancy
@3382	5-mars	Drancy	@3453	6-mars	Drancy	@3525	6-mars	Sucy-en-Brie	@3597	7-mars	Drancy
@3383	5-mars	Noiseau	@3454	6-mars	Drancy	@3526	6-mars	Sucy-en-Brie	@3598	7-mars	Paris
@3384	5-mars	Paris	@3455	6-mars	Andrésey	@3527	6-mars	La Queue-en-Brie	@3599	7-mars	Magnanville
@3385	6-mars	Drancy	@3456	6-mars	Drancy	@3528	6-mars	Rosny-sous-Bois	@3600	7-mars	Magnanville
@3386	6-mars		@3457	6-mars	Drancy	@3529	6-mars	Drancy	@3601	7-mars	Auffreville-Brasseuil
@3387	6-mars	Ozoir-la-Ferrière	@3458	6-mars	Drancy	@3530	6-mars	Mareil-Marly	E3602	7-mars	
@3388	6-mars	Quincy-Voisins	@3459	6-mars	Drancy	@3531	6-mars	Drancy	@3603	7-mars	Drancy
@3389	6-mars	Drancy	@3460	6-mars	Drancy	@3532	6-mars	Athis-Mons	@3604	7-mars	Nanterre
@3390	6-mars	Magnanville	@3461	6-mars	Drancy	@3533	6-mars	Pontault-Combault	@3605	7-mars	Sucy-en-Brie
@3391	6-mars	Drancy	@3462	6-mars	Noisy-le-Grand	@3534	6-mars	Sucy-en-Brie	@3606	7-mars	Longpont-sur-Orge
@3392	6-mars	Magnanville	@3463	6-mars	Noiseau	@3535	6-mars	Soindres	@3607	7-mars	Saint-Gaudens
@3393	6-mars	Drancy	@3464	6-mars	Drancy	@3536	6-mars	Paris	@3608	7-mars	Montgeron
@3394	6-mars	Drancy	@3465	6-mars	Onesse-Laharie	@3537	6-mars	La Queue-en-Brie	@3609	7-mars	Palaiseau
@3395	6-mars	Drancy	@3466	6-mars	Drancy	@3538	6-mars	Marolles-en-Brie	@3610	7-mars	Eaubonne
E3396	6-mars		@3467	6-mars	Ozoir-la-Ferrière	@3539	6-mars	Andrésey	@3611	7-mars	Drancy
@3397	6-mars	Drancy	@3468	6-mars	Claye-Souilly	@3540	6-mars	Claye-Souilly	@3612	7-mars	Drancy
@3398	6-mars	Chapet	@3469	6-mars	Paris	@3541	6-mars	Drancy	@3613	7-mars	Ozoir-la-Ferrière
@3399	6-mars	Aubervilliers	@3470	6-mars	Paris	@3542	6-mars	Ablon-sur-Seine	@3614	7-mars	Louvres
@3400	6-mars	Noiseau	@3471	6-mars	Drancy	@3543	6-mars	Paris	@3615	7-mars	Marolles-en-Hurepoix
@3401	6-mars	Drancy	@3472	6-mars	Noiseau	@3544	6-mars	Magnanville	@3616	7-mars	Magnanville
@3402	6-mars	Drancy	@3473	6-mars	Vincennes	@3545	6-mars	Ablon-sur-Seine	@3617	7-mars	Soindres
@3403	6-mars	Gargenville	@3474	6-mars		@3546	6-mars	Montreuil	@3618	7-mars	Noiseau
@3404	6-mars	Noiseau	E3474	6-mars		@3547	6-mars	Saint-Denis	E3619	7-mars	
@3405	6-mars	Deuil-la-Barre	@3475	6-mars	Pontault-Combault	@3548	6-mars	Drancy	@3620	7-mars	Magnanville
E3406	6-mars		@3476	6-mars	Drancy	@3549	6-mars	Magnanville			
@3407	6-mars	Brou-sur-Chantereine	@3477	6-mars	Mantes-la-Ville	@3550	6-mars	Magnanville			
@3408	6-mars	Sucy-en-Brie	@3478	6-mars	Servon	@3551	6-mars	Pontault-Combault			
@3409	6-mars	Drancy	@3479	6-mars	Claye-Souilly	@3552	6-mars	Pontault-Combault			
			@3480	6-mars	Drancy	@3553	6-mars	Drancy			
			@3481	6-mars	Igny	@3554	6-mars	Magnanville			

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@3621	7-mars	Gif-sur-Yvette			Montmorency	@3754	8-mars	Sucy-en-Brie	@3821	8-mars	Paris
@3622	7-mars	Gif-sur-Yvette	@3690	7-mars	Sucy-en-Brie	@3755	8-mars	Pontault-Combault	@3822	8-mars	Lésigny
@3623	7-mars	Triel-sur-Seine	@3691	7-mars	Athis-Mons	@3756	8-mars	Drancy	@3823	8-mars	Ozoir-la-Ferrière
@3624	7-mars	Brou-sur-Chantereine	@3692	7-mars	Drancy	@3757	8-mars	Gennevilliers	@3824	8-mars	Caubios-Loos
@3625	7-mars	Gif-sur-Yvette	@3693	7-mars	Bobigny	@3758	8-mars	Veneuil-sur-Seine	@3825	8-mars	Ozoir-la-Ferrière
@3626	7-mars	Gif-sur-Yvette	@3694	7-mars	Montmorency	@3759	8-mars	Seraincourt	@3826	8-mars	Ozoir-la-Ferrière
@3627	7-mars	Montreuil	@3695	7-mars	La Queue-en-Brie	@3760	8-mars	La Norville	@3827	8-mars	Magnanville
@3628	7-mars	Gif-sur-Yvette	@3696	7-mars	Ozoir-la-Ferrière	@3761	8-mars	Fosses	@3828	8-mars	Magnanville
@3629	7-mars	Palaiseau	@3697	7-mars	Faumont	E3762	8-mars		@3829	8-mars	Achères
@3630	7-mars	Palaiseau	@3698	7-mars	Sucy-en-Brie	@3763	8-mars	Sucy-en-Brie	@3830	8-mars	Sucy-en-Brie
@3631	7-mars	Dampierre-en-Yvelines	@3699	7-mars	La Queue-en-Brie				E3831	8-mars	
@3632	7-mars	Palaiseau	@3700	7-mars	Noiseau	@3764	8-mars	Brou-sur-Chantereine	@3832	8-mars	Noiseau
@3633	7-mars	Drancy	@3701	7-mars	Soindres	@3765	8-mars	Veneuil-sur-Seine	@3833	8-mars	Noiseau
@3634	7-mars	Paris	@3702	7-mars	Roissy-en-Brie	@3766	8-mars	Montigny-le-Bretonneux	@3834	8-mars	Magnanville
@3635	7-mars	Drancy	@3703	7-mars	Ozoir-la-Ferrière	@3767	8-mars	Deuil-la-Barre	@3835	8-mars	Paris
@3636	7-mars	Drancy	@3704	7-mars	Magnanville	E3768	8-mars		@3836	8-mars	Magnanville
@3637	7-mars	Drancy	@3705	7-mars	Charenton-le-Pont	E3769	8-mars		@3837	8-mars	Magnanville
@3638	7-mars	Ozoir-la-Ferrière	@3706	7-mars	Gentilly	@3770	8-mars	Ablon-sur-Seine	@3838	8-mars	Montgeron
@3639	7-mars	Athis-Mons	@3707	7-mars	Carrières-sous-Poissy	@3771	8-mars	Eaubonne	@3839	8-mars	Pontault-Combault
@3640	7-mars	Athis-Mons	E3708	7-mars		@3772	8-mars	Drancy	E3887	8-mars	
@3641	7-mars	Wissous	E3709	7-mars		E3773	8-mars		@3840	8-mars	Suresnes
E3642	7-mars		@3710	7-mars	Conflans-Sainte-Honorine	@3774	8-mars	Paris	E3841	8-mars	
@3643	7-mars	Drancy	@3711	7-mars	Saint-Aubin	@3775	8-mars	Paris	@3842	8-mars	Magnanville
E3644	7-mars		@3712	7-mars	Mareil-Marly	@3776	8-mars	Buchelay	@3843	8-mars	Montgeron
E3645	7-mars		@3713	7-mars	Le Chesnay-Rocquencourt	@3777	8-mars	Ablon-sur-Seine	@3844	8-mars	Drancy
@3646	7-mars	Drancy	@3714	7-mars	Mours	@3778	8-mars	Issy-les-Moulineaux	@3845	8-mars	Paris
@3647	7-mars	Le Perreux-sur-Marne	@3715	7-mars	Vincennes	@3779	8-mars	Carrières-sous-Poissy	@3846	8-mars	Chapet
E3655	7-mars		@3716	7-mars	Noiseau	@3780	8-mars	Groslay	@3847	8-mars	Drancy
@3648	7-mars	Drocourt	@3717	8-mars	Noiseau	E3781	8-mars		@3848	8-mars	Magnanville
E3649	7-mars		@3718	8-mars	Paris	@3782	8-mars	Fleury-Mérogis	E3849	8-mars	
@3650	7-mars	Bures-sur-Yvette	@3719	8-mars	Andrézy	@3783	8-mars	Ivry-sur-Seine	@3850	8-mars	Magnanville
E3651	7-mars		@3720	8-mars	Chevannes	@3784	8-mars	Montrouge	@3851	8-mars	Saint-Denis
@3652	7-mars	Fontenay-sous-Bois	@3721	8-mars	Soisy-sous-Montmorency	@3785	8-mars	Noiseau	@3852	8-mars	Saint-Denis
@3653	7-mars	Vitry-sur-Seine	@3722	8-mars	Eaubonne	@3786	8-mars	Olivet	@3853	8-mars	Férolles-Attilly
@3654	7-mars	Drancy	@3723	8-mars	Trizay-lès-Bonneval	@3787	8-mars	Chilly-Mazarin	@3854	8-mars	Valenton
@3656	7-mars	Fontenay-sous-Bois	@3724	8-mars	Épône	@3788	8-mars	Grisy-Suisnes	@3855	8-mars	Saint-Denis
@3657	7-mars	Ivry-sur-Seine	@3725	8-mars	Follainville-Dennemont	@3789	8-mars	La Grigonnais	@3856	8-mars	Paris
E3658	7-mars		E3726	8-mars		@3790	8-mars	Sucy-en-Brie	@3857	8-mars	Drancy
@3659	7-mars	Drancy	E3727	8-mars		E3791	8-mars		@3858	8-mars	Montigny-le-Bretonneux
@3660	7-mars	Drancy	@3728	8-mars	Noiseau	E3792	8-mars		@3859	8-mars	Pontault-Combault
@3661	7-mars	Guyancourt	@3729	8-mars	Noiseau	@3793	8-mars	Drancy	@3860	8-mars	Brie-Comte-Robert
E3662	7-mars		@3730	8-mars	Noiseau	E3794	8-mars		@3861	8-mars	Athis-Mons
@3663	7-mars	Drancy	@3731	8-mars	Carrières-sous-Poissy	@3795	8-mars	Carrières-sous-Poissy	@3862	8-mars	Drancy
@3664	7-mars	Lésigny	@3732	8-mars	Sucy-en-Brie	@3796	8-mars	Noiseau	@3863	8-mars	Saint-Maur-des-Fossés
@3665	7-mars	Noiseau	@3733	8-mars	Lésigny	@3797	8-mars	Montreuil	@3864	8-mars	Châteauroux
@3666	7-mars	Soindres	E3735	8-mars		@3798	8-mars	Paris	@3865	8-mars	Paris
@3667	7-mars	Paris	@3734	8-mars	Eaubonne	@3799	8-mars	Ablon-sur-Seine	@3866	8-mars	Saint-Ouen-sur-Seine
@3668	7-mars	Mantes-la-Ville	@3736	8-mars	Bures-sur-Yvette	@3800	8-mars	Drancy	@3867	8-mars	Férolles-Attilly
@3669	7-mars	Paris	@3737	8-mars	Eaubonne	@3801	8-mars	Ozoir-la-Ferrière	@3868	8-mars	Férolles-Attilly
@3670	7-mars	Sucy-en-Brie	@3738	8-mars	Brou-sur-Chantereine	@3802	8-mars	Montreuil	@3869	8-mars	Vigneux-sur-Seine
@3671	7-mars	Paris	@3739	8-mars	Gennevilliers	@3803	8-mars	Milly-la-Forêt	@3870	8-mars	Draveil
@3672	7-mars	Sucy-en-Brie	@3740	8-mars	Paris	@3804	8-mars	Buc	@3871	8-mars	Carrières-sous-Poissy
@3673	7-mars	Montmorency	@3741	8-mars	Carrières-sous-Poissy	@3805	8-mars	Lésigny	@3872	8-mars	Valenton
@3674	7-mars	Paris	@3742	8-mars	Paris	@3806	8-mars	Lésigny	@3873	8-mars	Lésigny
@3675	7-mars	Saint-Maur-des-Fossés	@3743	8-mars	Drancy	@3807	8-mars	Montgeron	E3874	8-mars	
@3676	7-mars	Drancy	@3744	8-mars	Magnanville	E3808	8-mars		@3875	8-mars	Ozoir-la-Ferrière
@3677	7-mars	Villeneuve-le-Roi	@3745	8-mars	Gennevilliers	@3809	8-mars	Racines	@3876	8-mars	Ozoir-la-Ferrière
@3678	7-mars	Argenteuil	@3746	8-mars	Gennevilliers	@3810	8-mars	Saint-Mesmes	@3877	8-mars	Drancy
E3679	7-mars		@3747	8-mars	Ablon-sur-Seine	E3811	8-mars		@3878	8-mars	Émerainville
@3680	7-mars	Deuil-la-Barre	@3748	8-mars	Vincennes	E3889	8-mars		@3879	8-mars	Carrières-sous-Poissy
@3681	7-mars	Ozoir-la-Ferrière	@3749	8-mars	Drancy	E3888	8-mars		@3880	8-mars	Ablon-sur-Seine
E3682	7-mars		@3750	8-mars	Ézanville	@3812	8-mars	Montgeron	@3881	8-mars	Ablon-sur-Seine
@3683	7-mars	Nantes	@3751	8-mars	Carrières-sous-Poissy	@3813	8-mars	Noiseau	@3882	8-mars	Soindres
@3684	7-mars	Montmorency	@3752	8-mars	Noiseau	@3814	8-mars	Brie-Comte-Robert	@3883	9-mars	Orgeval
@3685	7-mars	Lésigny	@3753	8-mars	Esmans	@3815	8-mars	Noiseau	@3884	9-mars	Orgeval
@3686	7-mars	Paris				@3816	8-mars	Ablon-sur-Seine	@3885	9-mars	Drancy
E3687	7-mars					@3817	8-mars	Ozoir-la-Ferrière	@3886	9-mars	Soisy-sous-Montmorency
@3688	7-mars	Villeneuve-le-Roi				@3818	8-mars	Trizay-lès-Bonneval	@3890	9-mars	Draveil
@3689	7-mars	Soisy-sous-				@3819	8-mars	Paris	@3891	9-mars	Férolles-Attilly
						@3820	8-mars	Sarcelles			

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@4373	11-mars	Vémars	@4444	11-mars	Bruyères-sur-Oise	@4516	11-mars	Lésigny	@4586	11-mars	Noisy-le-Grand
@4374	11-mars	Vémars	@4445	11-mars	Pontault-Combault	@4517	11-mars	Écouen	@4587	11-mars	Pontault-Combault
@4375	11-mars	Vémars	@4446	11-mars	Montgeron	@4518	11-mars	Bussy-Saint-Georges	@4588	11-mars	Noisy-le-Grand
@4376	11-mars	Montmorency	@4447	11-mars	Paris	@4519	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4589	11-mars	Lésigny
@4377	11-mars	Montmorency	@4448	11-mars	Villennes-sur-Seine	@4520	11-mars	Bussy-Saint-Georges	@4590	11-mars	Noisy-le-Grand
@4378	11-mars	Magnanville	E4449	11-mars		@4521	11-mars	Lésigny	E4591	11-mars	
@4379	11-mars	Drancy	@4450	11-mars	Lésigny	@4522	11-mars	Lésigny	@4592	11-mars	Ozoir-la-Ferrière
@4380	11-mars	Ablon-sur-Seine	@4451	11-mars	Lésigny	E4523	11-mars	Thorigny-sur-Marne	@4593	11-mars	Méry-sur-Oise
E4381	11-mars		@4452	11-mars	Ermont	@4524	11-mars	Noiseau	@4594	11-mars	Bréval
@4382	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4453	11-mars	Lésigny	@4525	11-mars	Saint-Gratien	@4595	11-mars	Draveil
@4383	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4454	11-mars	Deuil-la-Barre	@4526	11-mars	Issy-les-Moulineaux	@4596	11-mars	Ozoir-la-Ferrière
@4384	11-mars	Lésigny	@4455	11-mars	Lésigny	@4527	11-mars	Lésigny	@4597	11-mars	Montmorency
@4385	11-mars	Feucherolles	@4456	11-mars	Chevy-Cossigny	@4528	11-mars	Livry-Gargan	@4598	11-mars	Versailles
@4386	11-mars	Groslay	@4457	11-mars	Achères	@4529	11-mars	Athis-Mons	@4599	11-mars	Férolles-Attilly
@4387	11-mars	Férolles-Attilly	@4458	11-mars	Villennes-sur-Seine	E4530	11-mars		@4600	11-mars	Mantes-la-Ville
@4388	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4459	11-mars	Ermont	@4531	11-mars	Claye-Souilly	@4601	11-mars	Conflans-Sainte-Honorine
@4389	11-mars	Deuil-la-Barre	@4460	11-mars	Paris	@4532	11-mars	Lésigny	@4602	11-mars	Montrouge
@4390	11-mars	Soisy-sous-Montmorency	@4461	11-mars	Poissy	@4533	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4603	11-mars	Eaubonne
E4391	11-mars		@4462	11-mars	Saint-Germain-en-Laye	@4534	11-mars	Thorigny-sur-Marne	@4604	11-mars	Cergy
@4392	11-mars	Pontault-Combault	@4463	11-mars	Claye-Souilly	@4535	11-mars	Lésigny	@4605	11-mars	Villennes-sur-Seine
@4393	11-mars	Lésigny	@4464	11-mars	Rosny-sous-Bois	@4536	11-mars	Yerres	@4606	11-mars	Enghien-les-Bains
@4394	11-mars	Chatou	@4465	11-mars	Deuil-la-Barre	@4537	11-mars	Carrières-sous-Poissy	@4607	11-mars	Magnanville
@4395	11-mars	Soisy-sous-Montmorency	@4466	11-mars	Noisy-le-Grand	@4538	11-mars	Lésigny	@4608	11-mars	Pontault-Combault
@4396	11-mars	Thorigny-sur-Marne	@4467	11-mars	Montgé-en-Goële	@4539	11-mars	Magnanville	@4609	11-mars	Claye-Souilly
@4397	11-mars	Noiseau	@4468	11-mars	Magnanville	@4540	11-mars	Lésigny	E4610	11-mars	
@4398	11-mars	Drancy	@4469	11-mars	Férolles-Attilly	@4541	11-mars	Crécy-la-Chapelle	@4611	11-mars	Cergy
@4399	11-mars	Deuil-la-Barre	E4470	11-mars		E4542	11-mars		@4612	11-mars	Juvisy-sur-Orge
@4400	11-mars	Thorigny-sur-Marne	@4471	11-mars	Paris	@4543	11-mars	Crécy-la-Chapelle	E4613	11-mars	
@4401	11-mars	Thorigny-sur-Marne	@4472	11-mars	Noiseau	@4544	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4614	11-mars	Antony
E4402	11-mars		@4473	11-mars	Versailles	@4545	11-mars	Crécy-la-Chapelle	E4615	11-mars	
@4403	11-mars	Thorigny-sur-Marne	@4474	11-mars	Thorigny-sur-Marne	@4546	11-mars	Claye-Souilly	@4616	11-mars	Montgeron
@4404	11-mars	Thorigny-sur-Marne	@4475	11-mars	Versailles	@4547	11-mars	L'Étang-la-Ville	@4617	11-mars	Saint-Ouen-sur-Seine
@4405	11-mars	Thorigny-sur-Marne	@4476	11-mars	Paris	@4548	11-mars	Crécy-la-Chapelle	@4618	11-mars	Enghien-les-Bains
@4406	11-mars	Drancy	@4477	11-mars	Paris	@4549	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4619	11-mars	Crécy-la-Chapelle
@4407	11-mars	Thorigny-sur-Marne	@4478	11-mars	Thorigny-sur-Marne	@4550	11-mars	Crécy-la-Chapelle	@4620	11-mars	Enghien-les-Bains
@4408	11-mars	Pontault-Combault	@4479	11-mars	Lésigny	E4551	11-mars		@4621	11-mars	Férolles-Attilly
E4409	11-mars		@4480	11-mars	Aix-en-Provence	@4552	11-mars	Paris	@4622	11-mars	Vincennes
@4410	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4481	11-mars	Paris	@4553	11-mars	Crécy-la-Chapelle	@4623	11-mars	Crécy-la-Chapelle
@4411	11-mars	Deuil-la-Barre	@4482	11-mars	Thorigny-sur-Marne	@4554	11-mars	Paris	@4624	11-mars	Ozoir-la-Ferrière
@4412	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4483	11-mars	Saint-André-de-Cubzac	@4555	11-mars	Montmorency	@4625	11-mars	La Queue-en-Brie
@4413	11-mars	Magnanville	@4484	11-mars	Montigny-le-Bretonneux	@4556	11-mars	Étampes	@4626	11-mars	Noisy-le-Grand
E4414	11-mars		@4485	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4557	11-mars	Treuzy-Levelay	@4627	11-mars	Paris
@4415	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4486	11-mars	Toulouse	E4558	11-mars		@4628	11-mars	Thorigny-sur-Marne
@4416	11-mars	Congis-sur-Thérouanne	@4487	11-mars	Paris	@4559	11-mars	Crécy-la-Chapelle	@4629	11-mars	Enghien-les-Bains
@4417	11-mars	Épinay-sur-Seine	@4488	11-mars	Lésigny	@4560	11-mars	Paris	@4630	11-mars	Montgeron
E4418	11-mars		@4489	11-mars	Bry-sur-Marne	@4561	11-mars	Lésigny	E4631	11-mars	
@4419	11-mars	Soisy-sous-Montmorency	@4490	11-mars	Pontault-Combault	@4562	11-mars	Vitry-sur-Seine	@4632	11-mars	Noiseau
@4420	11-mars	Massy	E4491	11-mars		@4563	11-mars	Crécy-la-Chapelle	@4633	11-mars	Dampmart
@4421	11-mars	Le Pecq	@4492	11-mars	Ris-Orangis	@4564	11-mars	Carrières-sous-Poissy	@4634	11-mars	Cergy
@4422	11-mars	Montmorency	@4493	11-mars	Lésigny	E4565	11-mars		E4635	11-mars	
@4423	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4494	11-mars	Saint-Gratien	E4566	11-mars	Crécy-la-Chapelle	@4636	11-mars	Noisy-le-Grand
@4424	11-mars	Ablon-sur-Seine	@4495	11-mars	Lésigny	@4567	11-mars		@4637	11-mars	Noiseau
@4425	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4496	11-mars	Ablon-sur-Seine	@4568	11-mars	Bordeaux	@4638	11-mars	Montmorency
@4426	11-mars	Marseille	@4497	11-mars	Claye-Souilly	@4569	11-mars	Crécy-la-Chapelle	@4639	11-mars	Noisy-le-Grand
@4427	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4498	11-mars	Lésigny	@4570	11-mars	Crécy-la-Chapelle	E4640	11-mars	
@4428	11-mars	Lésigny	E4499	11-mars		@4571	11-mars	Noisy-le-Grand	@4641	11-mars	Noisy-le-Grand
@4429	11-mars	Drancy	@4500	11-mars	Lésigny	@4572	11-mars	Noisy-le-Grand	@4642	11-mars	Montmorency
@4430	11-mars	Yerres	@4501	11-mars	Grenoble	@4573	11-mars	Noisy-le-Grand	E4643	11-mars	
@4431	11-mars	Enghien-les-Bains	@4502	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4574	11-mars	Crécy-la-Chapelle	@4644	11-mars	Paris
@4432	11-mars	Montmorency	@4503	11-mars	Lésigny	@4575	11-mars	Louvres	@4645	11-mars	Lésigny
@4433	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4504	11-mars	Lésigny	@4576	11-mars	Noisy-le-Grand	@4646	11-mars	Ozoir-la-Ferrière
@4434	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4505	11-mars	Épône	@4577	11-mars	Noisy-le-Grand	@4647	11-mars	Montgeron
@4435	11-mars	Chevy-Cossigny	@4506	11-mars	Noisy-le-Grand	@4578	11-mars	Noisy-le-Grand	@4648	11-mars	Noisy-le-Grand
@4436	11-mars	Paris	E4507	11-mars		@4579	11-mars	Noisy-le-Grand	@4649	11-mars	Ecqueville
@4437	11-mars	Montgeron	@4508	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4580	11-mars	Noisy-le-Grand	@4650	11-mars	Pontoise
@4438	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4509	11-mars	Lésigny	@4581	11-mars	Noisy-le-Grand	@4651	11-mars	Ozoir-la-Ferrière
@4439	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4510	11-mars	Chevy-Cossigny	@4582	11-mars	Noisy-le-Grand	@4652	11-mars	Lésigny
@4440	11-mars	Villennes-sur-Seine	@4511	11-mars	Lésigny	@4583	11-mars	Noisy-le-Grand	@4653	11-mars	Paris
@4441	11-mars	Ozoir-la-Ferrière	@4512	11-mars	Magnanville	@4584	11-mars	Noisy-le-Grand	@4654	11-mars	Claye-Souilly
@4442	11-mars	Montgeron	@4513	11-mars	Lésigny	@4585	11-mars	Noisy-le-Grand	@4655	11-mars	Draveil
@4443	11-mars	Paris	@4514	11-mars	Claye-Souilly	@4586	11-mars	Noisy-le-Grand	@4656	11-mars	Noisy-le-Grand
			@4515	11-mars	Le Mée-sur-Seine	@4587	11-mars	Noisy-le-Grand	@4657	11-mars	Claye-Souilly
						@4588	11-mars	Noisy-le-Grand	@4658	11-mars	Vert-Saint-Denis

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@4924	12-mars	Férolles-Attilly	@4996	12-mars	Montmagny	@5056	12-mars	Claye-Souilly	@5128	12-mars	Montévrain
@4925	12-mars	Morsang-sur-Orge	@4997	12-mars	Drancy	@5057	12-mars	Bondy	@5129	12-mars	Tourman-en-Brie
@4926	12-mars	Chevry-Cossigny	E4998	12-mars		@5058	12-mars	Lésigny	@5130	12-mars	Montgeron
@4927	12-mars	Férolles-Attilly	@4999	12-mars	Montgeron	@5059	12-mars	Claye-Souilly	@5131	12-mars	Maule
@4928	12-mars	Lésigny	E5000	12-mars		@5060	12-mars	Lésigny	@5132	12-mars	Paris
@4929	12-mars	Buchelay	@5001	12-mars	Drancy	@5061	12-mars	Chevry-Cossigny	@5133	12-mars	Montgeron
@4930	12-mars	Chevry-Cossigny	@5002	12-mars	Claye-Souilly	E5063	12-mars		@5134	12-mars	Lésigny
@4931	12-mars	Férolles-Attilly	@5003	12-mars	Vert-Saint-Denis	@5062	12-mars	Fontainebleau	@5135	12-mars	Amboise
@4932	12-mars	Lésigny	@5004	12-mars	Férolles-Attilly	@5064	12-mars	Lésigny	@5136	12-mars	Montgeron
@4933	12-mars	Férolles-Attilly	@5005	12-mars	Aigremont	@5065	12-mars	Férolles-Attilly	@5137	12-mars	Yerres
@4934	12-mars	Sucy-en-Brie	@5006	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5066	12-mars	Férolles-Attilly	@5138	12-mars	Ozoir-la-Ferrière
@4935	12-mars	Magnanville	@5007	12-mars	Férolles-Attilly	@5067	12-mars	Gretz-Armainvilliers	@5139	12-mars	Montgeron
@4936	12-mars	Férolles-Attilly	E5182	12-mars		@5068	12-mars	Chevry-Cossigny	@5140	12-mars	Montgeron
@4937	12-mars	Morsang-sur-Orge	@5008	12-mars	Noiseau	@5069	12-mars	Férolles-Attilly	@5141	12-mars	Montgeron
@4938	12-mars	Sucy-en-Brie	@5009	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5070	12-mars	Claye-Souilly	@5142	12-mars	Montgeron
@4939	12-mars	Fleury-Mérogis	@5010	12-mars	Saint-Prix	@5071	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5143	12-mars	Deuil-la-Barre
E4940	12-mars		@5011	12-mars	Chevry-Cossigny	@5072	12-mars	Verrières-le-Buisson	@5144	12-mars	Yerres
@4941	12-mars	Villemeisson-sur-Orge	@5012	12-mars	Magnanville	@5073	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5145	12-mars	Rosny-sous-Bois
E4942	12-mars		@5013	12-mars	Fontenay-sous-Bois	@5074	12-mars	Drancy	@5146	12-mars	Montgeron
@4943	12-mars	Férolles-Attilly	@5014	12-mars	Noisiel	@5075	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5147	12-mars	Claye-Souilly
E4944	12-mars		@5015	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5076	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5148	12-mars	Lésigny
@4945	12-mars	Férolles-Attilly	E5016	12-mars		@5077	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5149	12-mars	Pontault-Combault
@4946	12-mars	Férolles-Attilly	@5017	12-mars	Lésigny	@5078	12-mars	Ablon-sur-Seine	@5150	12-mars	Ozoir-la-Ferrière
@4947	12-mars	Claye-Souilly	@5018	12-mars	Soisy-sous-Montmorency	@5079	12-mars	Thorigny-sur-Marne	@5151	12-mars	Magnanville
@4948	12-mars	Férolles-Attilly	E5019	12-mars		@5080	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5152	12-mars	Noiseau
E4949	12-mars		@5020	12-mars	Férolles-Attilly	@5081	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	E5153	12-mars	
@4950	12-mars	Vigneux-sur-Seine	@5021	12-mars	Lésigny	@5082	12-mars	Courtry	@5154	12-mars	Montgeron
@4951	12-mars	Férolles-Attilly	@5022	12-mars	Vaux-le-Pénil	@5083	12-mars	Noisy-le-Grand	@5155	12-mars	Claye-Souilly
@4952	12-mars	Nogent-sur-Marne	E5024	12-mars		@5084	12-mars	Verrières-le-Buisson	@5156	12-mars	Férolles-Attilly
@4953	12-mars	Chapet	@5023	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5085	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5157	12-mars	Versailles
@4954	12-mars	Férolles-Attilly	@5025	12-mars	Soisy-sous-Montmorency	@5086	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5158	12-mars	Crisenoy
@4955	12-mars	Maisons-Alfort	@5026	12-mars	Claye-Souilly	@5087	12-mars	Claye-Souilly	@5159	12-mars	Sucy-en-Brie
@4956	12-mars	Morsang-sur-Orge	@5027	12-mars	Lésigny	@5088	12-mars	Lésigny	@5160	12-mars	Claye-Souilly
E4957	12-mars		E5028	12-mars		@5089	12-mars	Noiseau	@5161	12-mars	Ormesson-sur-Marne
@4958	12-mars	Lésigny	@5029	12-mars	Lésigny	E5090	12-mars		@5162	12-mars	Montgeron
@4959	12-mars	Vincennes	@5030	12-mars	Bussy-Saint-Georges	E5091	12-mars		@5163	12-mars	Ozoir-la-Ferrière
@4960	12-mars	Férolles-Attilly	@5031	12-mars	Bussy-Saint-Georges	@5092	12-mars	Marseille	@5164	12-mars	Montgeron
@4961	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5032	12-mars	Bussy-Saint-Georges	E5093	12-mars		@5165	12-mars	Ozoir-la-Ferrière
@4962	12-mars	Montmorency	@5033	12-mars	Bussy-Saint-Georges	@5094	12-mars	Villepreux	@5166	12-mars	Noiseau
@4963	12-mars	Férolles-Attilly	@5034	12-mars	Draveil	@5095	12-mars	Claye-Souilly	@5167	12-mars	Noiseau
@4964	12-mars	Claye-Souilly	E5034	12-mars		@5096	12-mars	Lésigny	@5168	12-mars	Fontenay-sous-Bois
@4965	12-mars	Argenteuil	@5035	12-mars	Bagnole	@5097	12-mars	Claye-Souilly	@5169	12-mars	Drancy
@4966	12-mars	Champagne-sur-Oise	@5036	12-mars	Bussy-Saint-Georges	@5098	12-mars	Lésigny	@5170	12-mars	Paris
@4967	12-mars	Férolles-Attilly	@5037	12-mars	Bussy-Saint-Georges	@5099	12-mars	Lésigny	E5171	12-mars	
@4968	12-mars	Drancy	@5038	12-mars	Bussy-Saint-Georges	@5100	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5172	12-mars	Noiseau
E4969	12-mars		@5039	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5101	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5173	12-mars	Paris
@4970	12-mars	Férolles-Attilly	@5040	12-mars	Bussy-Saint-Georges	@5102	12-mars	Férolles-Attilly	@5174	12-mars	Chevry-Cossigny
@4971	12-mars	Noiseau	@5041	12-mars	Bussy-Saint-Georges	@5103	12-mars	Thorigny-sur-Marne	@5175	12-mars	Paris
@4972	12-mars	Férolles-Attilly	@5042	12-mars	Villebon-sur-Yvette	@5104	12-mars	Chevry-Cossigny	E5176	12-mars	
@4973	12-mars	Thorigny-sur-Marne	@5043	12-mars	Claye-Souilly	@5105	12-mars	Pontault-Combault	E5177	13-mars	
@4974	12-mars	Magnanville	@5044	12-mars	Bussy-Saint-Georges	@5106	12-mars	Lésigny	@5178	13-mars	Champs-sur-Marne
@4975	12-mars	Écouen	E5045	12-mars		@5107	12-mars	Montgeron	@5179	13-mars	Paris
E4976	12-mars		@5046	12-mars	Férolles-Attilly	@5108	12-mars	Ablon-sur-Seine	@5180	13-mars	Paris
@4977	12-mars	Rosny-sous-Bois	@5047	12-mars	Bussy-Saint-Georges	@5109	12-mars	Soindres	@5183	13-mars	Verrières-le-Buisson
@4978	12-mars	Claye-Souilly	@5048	12-mars	Sucy-en-Brie	E5110	12-mars		@5184	13-mars	Ozoir-la-Ferrière
@4979	12-mars	Claye-Souilly	@5049	12-mars	Bussy-Saint-Georges	@5111	12-mars	Chaville	@5185	13-mars	Triel-sur-Seine
@4980	12-mars	Montrouge	@5050	12-mars	Bussy-Saint-Georges	@5112	12-mars	Montgeron	@5186	13-mars	Montgeron
@4981	12-mars	Buchelay	@5051	12-mars	Abлон-sur-Seine	@5113	12-mars	Montgeron	E5187	13-mars	
@4982	12-mars	Montmagny	@5052	12-mars	Noisy-le-Grand	@5114	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5188	13-mars	Montgeron
@4983	12-mars	Vanves	@5053	12-mars	Étampes	@5115	12-mars	Feucherolles	@5189	13-mars	Verrières-le-Buisson
@4984	12-mars	Sarcelles	@5054	12-mars	Paris	@5116	12-mars	Cenon	@5190	13-mars	Noiseau
@4985	12-mars	Deuil-la-Barre	@5055	12-mars	Antony	@5117	12-mars	Montgeron	@5191	13-mars	Noiseau
@4986	12-mars	Villejuif				E5181	12-mars		@5192	13-mars	Férolles-Attilly
E4987	12-mars					@5118	12-mars	Crosne	@5193	13-mars	Ozoir-la-Ferrière
@4988	12-mars	Sarcelles				@5119	12-mars	Limeil-Brévannes	@5194	13-mars	Ozoir-la-Ferrière
@4989	12-mars	Claye-Souilly				E5120	12-mars		@5195	13-mars	Férolles-Attilly
@4990	12-mars	Montrouge				@5121	12-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5196	13-mars	Verrières-le-Buisson
@4991	12-mars	Paris				@5122	12-mars	Sucy-en-Brie	@5197	13-mars	Aulnoy
@4992	12-mars	Férolles-Attilly				@5123	12-mars	Soindres	@5198	13-mars	Chevry-Cossigny
E4993	12-mars					@5124	12-mars	Montgeron	@5199	13-mars	Montgeron
@4994	12-mars	Fontenay-sous-Bois				@5125	12-mars	Ozoir-la-Ferrière			
E4995	12-mars					@5126	12-mars	Montgeron			
						@5127	12-mars	Noiseau			

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@5200	13-mars	Chevry-Cossigny	@5268	13-mars	Rosny-sous-Bois	E5335	13-mars		@5393	13-mars	Montgeron
@5201	13-mars	Crisenoy	@5269	13-mars	Claye-Souilly	@5336	13-mars	Claye-Souilly	@5394	13-mars	Lésigny
@5202	13-mars	Noiseau	@5270	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5337	13-mars	Andrécy	@5395	13-mars	Les Mesnuls
@5203	13-mars	Lésigny	@5271	13-mars	Verrières-le-Buisson	@5338	13-mars	Andrécy	@5396	13-mars	Paris
@5204	13-mars	Claye-Souilly	@5272	13-mars	Paris	@5339	13-mars	Lésigny	@5397	13-mars	Montgeron
@5205	13-mars	Montmorency	@5273	13-mars	Courbevoie	@5340	13-mars	Mantes-la-Jolie	@5398	13-mars	Pontault-Combault
@5206	13-mars	Chaville	@5274	13-mars	Magnanville	@5341	13-mars	Férolles-Attilly	@5399	13-mars	Vernouillet
@5207	13-mars	Montgeron	@5275	13-mars	Noisy-le-Grand	E5342	13-mars		E5401	13-mars	
@5208	13-mars	Asnières-sur-Seine	@5276	13-mars	Torcy	@5343	13-mars	Andrécy	@5400	13-mars	Longjumeau
@5209	13-mars	Lésigny	@5277	13-mars	Lésigny	E5344	13-mars		@5402	13-mars	Crisenoy
@5210	13-mars	Asnières-sur-Seine	@5278	13-mars	Aubervilliers	@5345	13-mars	Andrécy	E5403	13-mars	
@5211	13-mars	Sucy-en-Brie	@5279	13-mars	Montgeron	@5346	13-mars	Férolles-Attilly	@5404	13-mars	Montesson
@5212	13-mars	Crisenoy	@5280	13-mars	Évry-Courcouronnes	@5347	13-mars	Bussy-Saint-Georges	E5405	13-mars	
@5213	13-mars	Asnières-sur-Seine	@5281	13-mars	Noiseau	@5348	13-mars	Bussy-Saint-Georges	@5406	13-mars	Brétigny-sur-Orge
@5214	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5282	13-mars	Verrières-le-Buisson	@5349	13-mars	Bussy-Saint-Georges	@5407	13-mars	Montgeron
@5215	13-mars	Pontault-Combault	@5283	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5350	13-mars	Bussy-Saint-Georges	E5408	13-mars	
@5216	13-mars	Asnières-sur-Seine	@5284	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5351	13-mars	Bussy-Saint-Georges	E5409	13-mars	
@5217	13-mars	Dampmart	E5285	13-mars		@5352	13-mars	Bussy-Saint-Georges	E5410	13-mars	
@5218	13-mars	Asnières-sur-Seine	E5286	13-mars		@5353	13-mars	Bussy-Saint-Georges	E5411	13-mars	
@5219	13-mars	Asnières-sur-Seine	@5287	13-mars	Carrières-sous-Poissy	@5354	13-mars	Bussy-Saint-Georges	@5412	13-mars	Pontault-Combault
@5220	13-mars	Pontault-Combault	@5288	13-mars	Verrières-le-Buisson	@5355	13-mars	Bussy-Saint-Georges	E5413	13-mars	
@5221	13-mars	Le Kremlin-Bicêtre	@5289	13-mars	Magnanville	@5356	13-mars	Bussy-Saint-Georges	E5414	13-mars	
@5222	13-mars	Asnières-sur-Seine	@5290	13-mars	Claye-Souilly	@5357	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5415	13-mars	Pontault-Combault
@5223	13-mars	Eaubonne	@5291	13-mars	Verrières-le-Buisson	@5358	13-mars	Bussy-Saint-Georges	E5416	13-mars	
@5224	13-mars	Asnières-sur-Seine	@5292	13-mars	Noiseau	@5359	13-mars	Bussy-Saint-Georges	@5417	13-mars	Grisy-Suisnes
@5225	13-mars	Pontault-Combault	@5293	13-mars	Claye-Souilly	@5360	13-mars	Montreuil	@5418	13-mars	Claye-Souilly
@5226	13-mars	Villeneuve-le-Comte	E5294	13-mars		@5361	13-mars	Bussy-Saint-Georges	@5419	13-mars	Ozoir-la-Ferrière
E5227	13-mars		@5295	13-mars	Andrécy	@5362	13-mars	Bussy-Saint-Georges	@5420	13-mars	Pau
@5228	13-mars	Magnanville	@5296	13-mars	Jouy-le-Moutier	@5363	13-mars	Bussy-Saint-Georges	@5421	13-mars	Magnanville
E5229	13-mars		@5297	13-mars	Bry-sur-Marne	@5364	13-mars	Bussy-Saint-Georges	@5422	13-mars	Montgeron
@5230	13-mars	Pontault-Combault	@5298	13-mars	Bry-sur-Marne	@5365	13-mars	Pontault-Combault	@5423	13-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5231	13-mars	Magnanville	@5299	13-mars	Verrières-le-Buisson	@5366	13-mars	Pontault-Combault	@5424	13-mars	Magnanville
@5232	13-mars	Ablon-sur-Seine	@5300	13-mars	Claye-Souilly	@5367	13-mars	Bussy-Saint-Georges	E5425	13-mars	
@5233	13-mars	Nangis	@5301	13-mars	Crisenoy	@5368	13-mars	Herblay-sur-Seine	@5426	13-mars	Sainte-Geneviève-des-Bois
@5234	13-mars	Noiseau	@5302	13-mars	Brunoy	@5369	13-mars	Andrécy	@5427	13-mars	Magnanville
@5235	13-mars	Boulogne-Billancourt	E5303	13-mars		@5370	13-mars	Pontault-Combault	E5428	13-mars	
@5236	13-mars	Ormesson-sur-Marne	@5304	13-mars	Paris	@5371	13-mars	Lésigny	@5429	13-mars	Ablon-sur-Seine
@5237	13-mars	Cesson	@5305	13-mars	Paris	@5372	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5430	13-mars	Feucherolles
@5238	13-mars	Corbeil-Essonnes	@5306	13-mars	Andrécy	@5373	13-mars	Chennevières-sur-Marne	@5431	13-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5239	13-mars	Crosne	E5307	13-mars		E5374	13-mars		@5432	13-mars	Taverny
@5240	13-mars	Verrières-le-Buisson	@5308	13-mars	Paris	@5375	13-mars	Athis-Mons	E5433	13-mars	
@5241	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5309	13-mars	Conflans-Sainte-Honorine	@5376	13-mars	Montgeron	@5434	13-mars	Aubergenville
@5242	13-mars	Verrières-le-Buisson	@5310	13-mars	Claye-Souilly	@5377	13-mars	Claye-Souilly	@5435	13-mars	Pontault-Combault
@5243	13-mars	Verrières-le-Buisson	@5311	13-mars	Rosny-sous-Bois	@5378	13-mars	Vanves	@5436	13-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5244	13-mars	Sucy-en-Brie	@5312	13-mars	Herblay-sur-Seine	@5379	13-mars	Claye-Souilly	@5437	13-mars	Gressey
@5245	13-mars	Claye-Souilly	@5313	13-mars	Neuilly-sur-Seine	@5380	13-mars	Bouffémont	@5438	13-mars	Paris
@5246	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5314	13-mars	Feucherolles	@5381	13-mars	Crisenoy	@5439	13-mars	Dammartin-en-Goële
@5247	13-mars	Sucy-en-Brie	E5315	13-mars		@5382	13-mars	Magnanville	@5440	13-mars	Pontault-Combault
@5248	13-mars	Sucy-en-Brie	@5316	13-mars	Andrécy	@5383	13-mars	Chevry-Cossigny	@5441	13-mars	Saint-Germain-en-Laye
E5249	13-mars		@5317	13-mars	Villecresnes	@5384	13-mars	Paris	@5442	13-mars	Gentilly
@5250	13-mars	Pontault-Combault	@5318	13-mars	Andrécy	@5385	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	E5443	13-mars	
@5251	13-mars	Lésigny	@5319	13-mars	Ablon-sur-Seine	@5386	13-mars	Férolles-Attilly	@5444	13-mars	Taverny
@5252	13-mars	Sucy-en-Brie	@5320	13-mars	Feucherolles	@5387	13-mars	Sucy-en-Brie	@5445	13-mars	Pontault-Combault
@5253	13-mars	Férolles-Attilly	E5321	13-mars		E5388	13-mars		@5446	13-mars	Andrécy
@5254	13-mars	Noiseau	E5322	13-mars		@5389	13-mars	Rueil-Malmaison	E5447	13-mars	
@5255	13-mars	Pontault-Combault	@5323	13-mars	Limay	@5390	13-mars	Le Havre	@5448	13-mars	Verrières-le-Buisson
@5256	13-mars	Buxerolles	E5324	13-mars		@5391	13-mars	Villennes-sur-Seine	@5449	13-mars	Noiseau
@5257	13-mars	Lésigny	@5325	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5392	13-mars	Bombon	@5450	13-mars	Poissy
@5258	13-mars	Chevry-Cossigny	@5326	13-mars	Paris				@5451	13-mars	Claye-Souilly
@5259	13-mars	Lésigny	@5327	13-mars	Chevry-Cossigny				@5452	13-mars	Magnanville
@5260	13-mars	Ablon-sur-Seine	E5328	13-mars					@5453	13-mars	Champdeuil
@5261	13-mars	Ablon-sur-Seine	@5329	13-mars	Antony				@5454	13-mars	Lésigny
@5262	13-mars	Deuil-la-Barre	@5330	13-mars	Ablon-sur-Seine				E5455	13-mars	
@5263	13-mars	Ablon-sur-Seine	E5331	13-mars					@5456	13-mars	Montgeron
@5264	13-mars	Arnouville-lès-Mantes	@5332	13-mars	Montgeron				E5457	13-mars	
@5265	13-mars	Lésigny	@5333	13-mars	Montgeron				@5458	13-mars	Chilly-Mazarin
@5266	13-mars	Bondy	@5334	13-mars	Argenteuil				@5459	13-mars	Aulnay-sous-Bois
@5267	13-mars	Paris							@5460	13-mars	Villiers-sur-Marne

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@5464	13-mars	Jouy-Mauvoisin			Bretonneux	@5606	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5677	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5465	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5537	13-mars	Vigneux-sur-Seine	@5607	14-mars	Pontault-Combault	@5678	14-mars	Paris
@5466	13-mars	Magnanville	@5538	13-mars	Feucherolles	E5608	14-mars		@5679	14-mars	Paris
@5467	13-mars	Brie-Comte-Robert	@5539	13-mars	Lésigny	E5609	14-mars		@5680	14-mars	Eaubonne
@5468	13-mars	Noiseau	@5540	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	E5610	14-mars		@5681	14-mars	Rungis
@5469	13-mars	Ivry-sur-Seine	@5541	13-mars	Férolles-Attilly	@5611	14-mars	Feucherolles	@5682	14-mars	Fontenay-lès-Briis
@5470	13-mars	Crisenoy	@5542	13-mars	Montrouge	E5612	14-mars		@5683	14-mars	Paris
@5471	13-mars	Enghien-les-Bains	@5543	13-mars	Férolles-Attilly	@5613	14-mars	Feucherolles	@5684	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5472	13-mars	Montgeron				@5614	14-mars	Crisenoy	@5685	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5473	13-mars	Vigneux-sur-Seine	@5544	13-mars	Montigny-le-Bretonneux	E5615	14-mars		@5686	14-mars	Gentilly
@5474	13-mars	Drancy	@5545	13-mars	Deuil-la-Barre	@5616	14-mars	Antony	@5687	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5475	13-mars	Rosny-sous-Bois	@5546	13-mars	Feucherolles	@5617	14-mars	Magnanville	@5688	14-mars	Chelles
@5476	13-mars	Clichy				@5618	14-mars	Férolles-Attilly	@5689	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5477	13-mars	Boussy-Saint-Antoine	@5547	13-mars	Montigny-le-Bretonneux	@5619	14-mars	Feucherolles	@5690	14-mars	Lésigny
@5478	13-mars	Sucy-en-Brie	@5548	13-mars	Ablon-sur-Seine	@5620	14-mars	Férolles-Attilly	@5691	14-mars	Écouen
@5479	13-mars	Magnanville	E5549	13-mars		@5621	14-mars	Férolles-Attilly	E5692	14-mars	
E5480	13-mars		@5550	13-mars	Noiseau	@5622	14-mars	Montgeron	@5693	14-mars	Chevy-Cossigny
E5481	13-mars		@5551	13-mars	Noiseau	@5623	14-mars	Lésigny	@5694	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
E5482	13-mars		@5552	13-mars	Ablon-sur-Seine	@5624	14-mars	Claye-Souilly	@5695	14-mars	Le Raincy
@5483	13-mars	Claye-Souilly	@5553	13-mars	Roissy-en-Brie	@5625	14-mars	Étréchy	@5696	14-mars	Montgeron
@5484	13-mars	Le Mée-sur-Seine	@5554	13-mars	Crisenoy	@5626	14-mars	Férolles-Attilly	E5697	14-mars	
@5485	13-mars	Collégien	@5555	13-mars	Bois-le-Roi	@5627	14-mars	Férolles-Attilly	@5698	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5486	13-mars	Noiseau	@5556	13-mars	Férolles-Attilly	@5628	14-mars	Férolles-Attilly	@5699	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5487	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5557	13-mars	Champdeuil	@5629	14-mars	Férolles-Attilly	E5700	14-mars	
@5488	13-mars	Fleury-les-Aubrais	@5558	13-mars	Drancy	@5630	14-mars	Férolles-Attilly	@5701	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5489	13-mars	Crisenoy	E5559	13-mars		@5631	14-mars	Férolles-Attilly	@5702	14-mars	Montgeron
@5490	13-mars	Alfortville	@5560	13-mars	Sucy-en-Brie	@5632	14-mars	Férolles-Attilly	@5703	14-mars	Charny
@5491	13-mars	Fleury-les-Aubrais	E5561	13-mars		@5633	14-mars	Férolles-Attilly	E5758	14-mars	
@5492	13-mars	Noiseau	@5562	13-mars	Lésigny				@5704	14-mars	Deuil-la-Barre
@5493	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5563	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5634	14-mars	Voisins-le-Bretonneux	@5705	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5494	13-mars	Noiseau	E5564	13-mars					@5706	14-mars	Lésigny
@5495	13-mars	Ormes	E5565	13-mars		@5635	14-mars	Férolles-Attilly	@5707	14-mars	Chapet
@5496	13-mars	Drancy	E5566	13-mars		@5636	14-mars	Saclay	@5708	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5497	13-mars	Montgeron	E5567	13-mars		@5637	14-mars	Férolles-Attilly	E5710	14-mars	
@5498	13-mars	Andrésy	@5568	13-mars	Brou-sur-Chantereine	@5638	14-mars	Férolles-Attilly	@5709	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
E5499	13-mars					@5639	14-mars	Crisenoy	@5711	14-mars	Pantin
@5500	13-mars	Magnanville	E5569	13-mars		@5640	14-mars	Paris	@5712	14-mars	Férolles-Attilly
@5501	13-mars	Nozay	E5570	13-mars		@5641	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5713	14-mars	Chevy-Cossigny
@5502	13-mars	Noiseau	E5571	13-mars		@5642	14-mars	Guyancourt	@5714	14-mars	Pontault-Combault
@5503	13-mars	Magnanville	E5572	13-mars		@5643	14-mars	Drancy	@5715	14-mars	Le Pecq
@5504	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	E5573	13-mars		@5644	14-mars	Lisses	@5716	14-mars	Roissy-en-Brie
@5505	13-mars	Vigneux-sur-Seine	E5574	13-mars		@5645	14-mars	Ozark	@5717	14-mars	Noisy-le-Roi
@5506	13-mars	Ablon-sur-Seine	@5575	13-mars	Ablon-sur-Seine	E5646	14-mars		@5718	14-mars	Yerres
@5507	13-mars	Montgeron	@5576	13-mars	Ablon-sur-Seine	@5647	14-mars	Montgeron	@5719	14-mars	Bobigny
@5508	13-mars	Noiseau	E5577	13-mars		@5648	14-mars	Drancy	@5720	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5509	13-mars	Claye-Souilly	@5578	13-mars	Deuil-la-Barre	@5649	14-mars	Villemaury	@5721	14-mars	Soindres
@5510	13-mars	Noiseau	@5579	13-mars	Noisy-le-Grand	@5650	14-mars	Soindres	@5722	14-mars	Soisy-sous-Montmorency
@5511	13-mars	Aubergenville	@5580	13-mars	Mareil-Marly	@5651	14-mars	Sucy-en-Brie	E5723	14-mars	
@5512	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5581	13-mars	Conflans-Sainte-Honorine	@5652	14-mars	Lésigny	@5724	14-mars	Ablon-sur-Seine
@5513	13-mars	Pontault-Combault	@5582	13-mars	Pontault-Combault	@5653	14-mars	Guillerval	@5725	14-mars	Le Vésinet
@5514	13-mars	Courville-sur-Eure				@5654	14-mars	Saint-Maur-des-Fossés	@5726	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5515	13-mars	Noiseau	@5583	13-mars	Conflans-Sainte-Honorine	@5655	14-mars	Drancy	@5727	14-mars	Jonage
@5516	13-mars	Courville-sur-Eure	@5584	13-mars	Obsonville	@5656	14-mars	Roissy-en-Brie	E5728	14-mars	
@5517	13-mars	Eaubonne	E5585	13-mars		@5657	14-mars	Claye-Souilly	@5729	14-mars	Saint-Michel-sur-Orge
@5518	13-mars	Clamart	@5586	13-mars	Asnières-sur-Seine	@5658	14-mars	Pommeuse	E5730	14-mars	
@5519	13-mars	Noiseau	@5587	13-mars	Noiseau	@5659	14-mars	Sucy-en-Brie	@5731	14-mars	Paris
@5520	13-mars	Fontenay-sous-Bois	E5588	13-mars		@5660	14-mars	Sainte-Geneviève-des-Bois	@5732	14-mars	Villiers-sur-Marne
@5521	13-mars	Eaubonne	@5589	13-mars	Chevy-Cossigny	E5661	14-mars		@5733	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
E5522	13-mars		@5590	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5662	14-mars	Claye-Souilly	E5734	14-mars	
@5523	13-mars	Clamart	@5591	13-mars	Chevy-Cossigny	@5663	14-mars	Noisy-le-Sec	@5735	14-mars	Étiolles
@5524	13-mars	Magnanville	@5592	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5664	14-mars	Montrouge	E5736	14-mars	
@5525	13-mars	Chevy-Cossigny	@5593	13-mars	Vigneux-sur-Seine	@5665	14-mars	Soindres	E5737	14-mars	
E5526	13-mars		@5594	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5666	14-mars	Soindres	@5738	14-mars	Bobigny
@5527	13-mars	Lésigny	@5595	13-mars	Issou	@5667	14-mars	Montrouge	@5739	14-mars	Drancy
@5528	13-mars	Antony	@5596	13-mars	Paris				E5740	14-mars	
@5529	13-mars	Magnanville	E5597	13-mars		@5668	14-mars	Conflans-Sainte-Honorine	@5741	14-mars	Pontault-Combault
@5530	13-mars	Paris	@5598	13-mars	Issou	@5669	14-mars	Montgeron	E5742	14-mars	
@5531	13-mars	Crisenoy	@5599	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5670	14-mars	Mareil-Marly	@5743	14-mars	Vigneux-sur-Seine
@5532	13-mars	Claye-Souilly	@5600	14-mars	Issou	@5671	14-mars	Pontault-Combault	@5744	14-mars	Noiseau
@5533	13-mars	Crisenoy	@5601	14-mars	Orgerus	@5672	14-mars	Soindres	@5745	14-mars	Claye-Souilly
@5534	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	E5602	14-mars		@5673	14-mars	Feucherolles	@5746	14-mars	Savigny-le-Temple
@5535	13-mars	Ozoir-la-Ferrière	E5603	14-mars		@5674	14-mars	Fontenay-lès-Briis	@5747	14-mars	Caen
@5536	13-mars	Montigny-le-	@5604	14-mars	Drancy	@5675	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5748	14-mars	Montmorency
			@5605	14-mars	Drancy	@5676	14-mars	Noisy-le-Grand			

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@5749	14-mars	Athis-Mons	@5817	14-mars	Lognes	@5882	14-mars	Claye-Souilly	@5954	14-mars	Aubervilliers
@5750	14-mars	Paris	@5818	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5883	14-mars	Deuil-la-Barre	@5955	14-mars	Montmorency
@5751	14-mars	Bazainville	@5819	14-mars	Thorigny-sur-Marne	@5884	14-mars	Montmorency	@5956	14-mars	Lésigny
@5752	14-mars	Noisy-le-Sec	@5820	14-mars	Archamps	@5885	14-mars	Ablon-sur-Seine	@5957	14-mars	Argenteuil
@5753	14-mars	Crosne	@5821	14-mars	Grandsaigne	@5886	14-mars	Rambouillet	@5958	14-mars	Deuil-la-Barre
@5754	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5822	14-mars	Etalle	@5887	14-mars	Deuil-la-Barre	@5959	14-mars	Montmagny
@5755	14-mars	Champagne-sur-Oise	@5823	14-mars	Montgeron	E5888	14-mars		@5960	14-mars	Montmorency
@5756	14-mars	Brunoy	@5824	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5889	14-mars	Férolles-Attilly	@5961	14-mars	Argenteuil
E5757	14-mars		@5825	14-mars	Ermont	@5890	14-mars	Aulnay-sous-Bois	@5962	14-mars	Lésigny
@5759	14-mars	Deuil-la-Barre	@5826	14-mars	Glissoles	E5891	14-mars		@5963	14-mars	Aix-en-Provence
@5760	14-mars	Aubergenville	@5827	14-mars	Follainville-Dennemont	@5892	14-mars	Magnanville	@5964	14-mars	Roissy-en-France
@5761	14-mars	Magnanville	@5828	14-mars	Magnanville	@5893	14-mars	Crisenoy	@5965	14-mars	Montmagny
@5762	14-mars	Soisy-sous-Montmorency	@5829	14-mars	Taverny	@5894	14-mars	Drancy	@5966	14-mars	Montmorency
@5763	14-mars	Férolles-Attilly	E5830	14-mars		@5895	14-mars	Deuil-la-Barre	@5967	14-mars	Garges-lès-Gonesse
@5764	14-mars	Groslay	@5831	14-mars	Deuil-la-Barre	@5896	14-mars	Chevry-Cossigny	@5968	14-mars	Montmorency
@5765	14-mars	Deuil-la-Barre	@5832	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5897	14-mars	Gressey	@5969	14-mars	Montmorency
@5766	14-mars	Férolles-Attilly	@5833	14-mars	Noiseau	E5898	14-mars		@5970	14-mars	Vert-Saint-Denis
@5767	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5834	14-mars	Saint-Maur-des-Fossés	@5899	14-mars	Paris	@5971	14-mars	Montigny-le-Bretonneux
@5768	14-mars	Magnanville	@5835	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5900	14-mars	Pontault-Combault	@5972	14-mars	Ozoir-la-Ferrière
@5769	14-mars	Chevry-Cossigny	@5836	14-mars	La Couture-Boussey	@5901	14-mars	Mazaugues	@5973	14-mars	Strasbourg
@5770	14-mars	Eaubonne	@5837	14-mars	Deuil-la-Barre	@5902	14-mars	Rueil-Malmaison	@5974	14-mars	Meaux
@5771	14-mars	Claye-Souilly	E5838	14-mars		@5903	14-mars	Boissy-Saint-Léger	@5975	14-mars	Soisy-sous-Montmorency
E5772	14-mars		@5839	14-mars	Gressey	@5904	14-mars	Montesson	@5976	14-mars	Montmorency
E5773	14-mars		@5840	14-mars	Meudon	@5905	14-mars	Pontault-Combault	E5977	14-mars	
@5774	14-mars	Groslay	@5841	14-mars	Suresnes	@5906	14-mars	Charmentray	@5978	14-mars	Soisy-sous-Montmorency
@5775	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5842	14-mars	Villennes-sur-Seine	@5907	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5979	14-mars	Groslay
@5776	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5843	14-mars	Vanves	@5908	14-mars	Eaubonne	@5980	14-mars	Panissières
@5777	14-mars	Deuil-la-Barre	@5844	14-mars	Magnanville	@5909	14-mars	Montmorency	E5981	14-mars	
@5778	14-mars	Lésigny	@5845	14-mars	Noisy-le-Sec	@5910	14-mars	Dhuizon	@5982	14-mars	Le Chesnay-Rocquencourt
@5779	14-mars	Le Plessis-Boucard	@5846	14-mars	Achères	E5911	14-mars		@5983	14-mars	Saint-Ouen-l'Aumône
@5780	14-mars	Deuil-la-Barre	@5847	14-mars	Franconville	@5912	14-mars	Pontault-Combault	@5984	14-mars	Brie-Comte-Robert
@5781	14-mars	Brou-sur-Chantier	@5848	14-mars	Soisy-sous-Montmorency	E5913	14-mars		@5985	14-mars	Eaubonne
@5782	14-mars	Montmorency	@5849	14-mars	Magnanville	E5914	14-mars		@5986	14-mars	Rambouillet
@5783	14-mars	Rouen	@5850	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5915	14-mars	Paris	@5987	14-mars	Salon-de-Provence
@5784	14-mars	Deuil-la-Barre	@5851	14-mars	Eaubonne	@5916	14-mars	Rebais	@5988	14-mars	Magnanville
@5785	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5852	14-mars	Saint-Denis	@5917	14-mars	Chevry-Cossigny	@5989	14-mars	Éragny
@5786	14-mars	Montmorency	@5853	14-mars	Saint-Denis	@5918	14-mars	Ablon-sur-Seine	@5990	14-mars	Noisiel
@5787	14-mars	Mantes-la-Jolie	@5854	14-mars	Andrésy	@5919	14-mars	Mareil-Marly	@5991	14-mars	Soindres
@5788	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5855	14-mars	Verrières-le-Buisson	@5920	14-mars	Les Ulis	@5992	14-mars	Magnanville
@5789	14-mars	Crisenoy	@5856	14-mars	Villeneuve-le-Roi	@5921	14-mars	Soisy-sous-Montmorency	@5993	14-mars	Groslay
@5790	14-mars	Villeparisis	@5857	14-mars	Noiseau	@5922	14-mars	Deuil-la-Barre	@5994	14-mars	Mantes-la-Jolie
@5791	14-mars	Eaubonne	E5858	14-mars		@5923	14-mars	Andrésy	@5995	14-mars	Guyancourt
@5792	14-mars	Lésigny	@5859	14-mars	Bazainville	@5924	14-mars	Soisy-sous-Montmorency	@5996	14-mars	Mantes-la-Ville
@5793	14-mars	Férolles-Attilly	@5860	14-mars	Aubervilliers	E5925	14-mars		@5997	14-mars	Magnanville
@5794	14-mars	Groslay	@5861	14-mars	Les Essarts-le-Roi	@5926	14-mars	Montmorency	@5998	14-mars	Mantes-la-Ville
@5795	14-mars	Lyon	@5862	14-mars	Puteaux	@5927	14-mars	Andrésy	@5999	14-mars	Paris
@5796	14-mars	Eaubonne	E5863	14-mars		@5928	14-mars	Domont	@6000	14-mars	Montfermeil
@5797	14-mars	Soisy-sous-Montmorency	@5864	14-mars	Saint-Georges-d'Aurac	@5929	14-mars	Montmorency	@6001	14-mars	Magnanville
@5798	14-mars	Noiseau	@5865	14-mars	Athis-Mons	@5930	14-mars	Argenteuil	@6002	14-mars	Clamart
@5799	14-mars	Bouffémont	@5866	14-mars	Châtillon	@5931	14-mars	Fontenay-lès-Bris	@6003	14-mars	Soisy-sous-Montmorency
E5800	14-mars		E5867	14-mars		@5932	14-mars	Deuil-la-Barre	@6004	14-mars	Rosny-sous-Bois
@5801	14-mars	Montmorency	E5868	14-mars		@5933	14-mars	Deuil-la-Barre	@6005	14-mars	Claye-Souilly
E5803	14-mars		@5869	14-mars	Jouy-le-Moutier	E5934	14-mars		@6006	14-mars	Soindres
@5802	14-mars	Groslay	@5870	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5935	14-mars	Ablon-sur-Seine	@6007	14-mars	Chevry-Cossigny
@5804	14-mars	Pontault-Combault	E5871	14-mars		@5936	14-mars	Orgeval	@6008	14-mars	Deuil-la-Barre
@5805	14-mars	Deuil-la-Barre	@5872	14-mars	Montrouge	@5937	14-mars	Argenteuil	@6009	14-mars	Viroflay
@5806	14-mars	Saint-Germain-en-Laye	@5873	14-mars	Rampillon	@5938	14-mars	Ablon-sur-Seine	@6010	14-mars	Montgeron
@5807	14-mars	Soisy-sous-Montmorency	@5874	14-mars	Le Plessis-Robinson	E5939	14-mars		@6011	14-mars	Clamart
@5808	14-mars	Buxerolles	@5875	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5940	14-mars	Antilly	@6012	14-mars	Soisy-sous-Montmorency
@5809	14-mars	Gentilly	@5876	14-mars	Magnanville	@5941	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@6013	14-mars	Rosny-sous-Bois
@5810	14-mars	Morigny-Champigny	@5877	14-mars	Chavenay	@5942	14-mars	Antony	@6014	14-mars	Claye-Souilly
@5811	14-mars	Gentilly	@5878	14-mars	Ozoir-la-Ferrière	@5943	14-mars	Deuil-la-Barre	@6015	14-mars	Soindres
@5812	14-mars	Gif-sur-Yvette	@5879	14-mars	Deuil-la-Barre	@5944	14-mars	Montmorency	@6016	14-mars	Chevry-Cossigny
@5813	14-mars	Eaubonne	@5880	14-mars	Saint-Maur-des-Fossés	E5945	14-mars		@6017	14-mars	Deuil-la-Barre
E5814	14-mars		E5881	14-mars		@5946	14-mars	Montmorency	@6018	14-mars	Viroflay
E5815	14-mars					@5947	14-mars	Orsay	@6019	14-mars	Paris
@5816	14-mars	Groslay				@5948	14-mars	Vernon	@6020	14-mars	Noiseau
						E6136	14-mars		@6021	14-mars	Fontenay-sous-Bois
						@5949	14-mars	Lihus	@6022	14-mars	Viroflay
						@5950	14-mars	Argenteuil	@6023	14-mars	Orgeval
						@5951	14-mars	Herblay-sur-Seine	@6024	14-mars	Pibrac
						@5952	14-mars	Argenteuil			
						@5953	14-mars	Deuil-la-Barre			

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
		l'Honoré	E6654	15-mars		@6725	15-mars	Deuil-la-Barre	@6790	15-mars	Claye-Souilly
E6590	15-mars		@6655	15-mars	Pontault-Combault	@6726	15-mars	Saint-Germain-de-la-Grange	@6791	15-mars	Ozoir-la-Ferrière
E6591	15-mars		@6656	15-mars	Sarcelles	@6727	15-mars	Noisy-le-Grand	@6792	15-mars	Ozoir-la-Ferrière
@6592	15-mars	Magnanville	@6657	15-mars	Courbevoie	E6728	15-mars		@6793	15-mars	Morigny-Champigny
@6593	15-mars	Auffreville-Brasseuil	@6658	15-mars	Orgeval	@6729	15-mars	Voisins-le-Bretonneux	@6794	15-mars	Ozoir-la-Ferrière
@6594	15-mars	Verrières-le-Buisson	@6659	15-mars	Pontault-Combault	@6730	15-mars	Crisenoy	@6795	15-mars	Paris
@6595	15-mars	Soisy-sous-Montmorency	@6660	15-mars	Carrières-sous-Poissy	E6731	15-mars		@6796	15-mars	Soisy-sous-Montmorency
@6596	15-mars	Orgeval	@6661	15-mars	Villeneuve-le-Roi	E6732	15-mars		E6797	15-mars	
E6597	15-mars		@6662	15-mars	Feucherolles	@6733	15-mars	Deuil-la-Barre	@6798	15-mars	Argenteuil
@6598	15-mars	Maulette	@6663	15-mars	Champs-sur-Marne	@6734	15-mars	Montgeron	@6799	15-mars	Les Essarts-le-Roi
E6599	15-mars		@6664	15-mars	Sucy-en-Brie	E6735	15-mars		@6800	15-mars	Drancy
E6600	15-mars		@6665	15-mars	Cachan	@6736	15-mars	Cergy	@6801	15-mars	Eaubonne
@6601	15-mars	Veuzain-sur-Loire	@6666	15-mars	Ozoir-la-Ferrière	E6737	15-mars		E6802	15-mars	
@6602	15-mars	Moret-Loing-et-Orvanne	@6667	15-mars	Claye-Souilly	@6738	15-mars	L'Étang-la-Ville	@6803	15-mars	Villeny
@6603	15-mars	Croissy	@6668	15-mars	Colombes	@6739	15-mars	Pontault-Combault	@6804	15-mars	Montreuil
@6604	15-mars	Le Chesnay-Rocquencourt	@6669	15-mars	Poincy	E6740	15-mars		@6805	15-mars	Montmorency
@6605	15-mars	Seine-Port	@6670	15-mars	Saint-Brice-sous-Forêt	@6741	15-mars	Ballancourt-sur-Essonne	@6806	15-mars	Chanteloup
@6606	15-mars	Drancy	E6671	15-mars		@6742	15-mars	Montreuil	@6807	15-mars	Fons-sur-Lussan
@6607	15-mars	Châtenay-Malabry	@6672	15-mars	Ozoir-la-Ferrière	@6743	15-mars	Chanteloup-en-Brie	@6808	15-mars	Antony
E6608	15-mars		@6673	15-mars	Andrésy	@6744	15-mars	Carrières-sous-Poissy	E6809	15-mars	
@6609	15-mars	Eaubonne	@6674	15-mars	Vincennes	@6745	15-mars	Verrières-le-Buisson	@6810	15-mars	Paris
@6610	15-mars	Crisenoy	@6675	15-mars	Paris	@6746	15-mars	Vert-Saint-Denis	@6811	15-mars	Saint-Thibault-des-Vignes
@6611	15-mars	Ozoir-la-Ferrière	@6676	15-mars	Deuil-la-Barre	@6747	15-mars	Ozoir-la-Ferrière	@6812	15-mars	Corbeil-Essonnes
@6612	15-mars	Paris	@6677	15-mars	Versailles	E6748	15-mars	Nanterre	@6813	15-mars	Andilly
@6613	15-mars	Montmorency	@6678	15-mars	Isles-lès-Villenoy	E6749	15-mars		@6814	15-mars	Ozoir-la-Ferrière
@6614	15-mars	Montreuil	E6679	15-mars		@6750	15-mars	Montmorency	@6815	15-mars	Orgeval
E6615	15-mars		@6681	15-mars	Paris	@6751	15-mars	Orgeval	@6816	15-mars	Andrésy
@6616	15-mars	Deuil-la-Barre	@6682	15-mars	Mareil-Marly	@6752	15-mars	Villejuif	@6817	15-mars	Argenteuil
@6617	15-mars	Ozoir-la-Ferrière	@6683	15-mars	Claye-Souilly	E6753	15-mars		@6818	15-mars	Corbeil-Essonnes
@6618	15-mars	Paris	@6684	15-mars	La Ferté-Alais	@6754	15-mars	Villennes-sur-Seine	@6819	15-mars	Bois-d'Arcy
@6619	15-mars	Sucy-en-Brie	@6685	15-mars	Deuil-la-Barre	@6755	15-mars	Ablon-sur-Seine	E6820	15-mars	
@6620	15-mars	Paris	@6686	15-mars	Paris	@6756	15-mars	Saint-Denis	@6821	15-mars	Paris
@6621	15-mars	Draveil	@6687	15-mars	Paris	@6757	15-mars	Noisy-le-Grand	@6822	15-mars	Corbeil-Essonnes
@6622	15-mars	Gagny	@6688	15-mars	Noiseau	@6758	15-mars	Paris	@6823	15-mars	Les Ulis
@6623	15-mars	Ozoir-la-Ferrière	@6689	15-mars	Paris	@6759	15-mars	Noisy-le-Grand	@6824	15-mars	Montigny-lès-Cormeilles
@6624	15-mars	Soisy-sous-Montmorency	@6690	15-mars	Paris	@6760	15-mars	Montmorency	@6825	15-mars	Corbeil-Essonnes
@6625	15-mars	Soisy-sous-Montmorency	@6691	15-mars	Noiseau	@6761	15-mars	Magnanville	@6826	15-mars	Charmentray
@6626	15-mars	Montigny-le-Bretonneux	@6692	15-mars	Chevannes	@6762	15-mars	Ablon-sur-Seine	@6827	15-mars	Les Ulis
@6627	15-mars	Savigny-sur-Orge	@6693	15-mars	Égreville	@6763	15-mars	Vélizy-Villacoublay	@6828	15-mars	Verneuil-sur-Seine
E6628	15-mars		@6694	15-mars	Ozoir-la-Ferrière	@6764	15-mars	Paris	@6829	15-mars	Montmorency
@6629	15-mars	Gentilly	@6695	15-mars	Sainte-Mesme	@6765	15-mars	Nanterre	@6830	15-mars	Meudon
@6630	15-mars	Deuil-la-Barre	E6696	15-mars		@6766	15-mars	Noiseau	@6831	15-mars	Villiers-sur-Marne
@6631	15-mars	Feucherolles	@6697	15-mars	Paris	@6767	15-mars	Évry-Courcouronnes	@6832	15-mars	Pontault-Combault
E6632	15-mars		@6698	15-mars	Paris	@6768	15-mars	Noiseau	@6833	15-mars	Ozoir-la-Ferrière
@6633	15-mars	Montmorency	@6699	15-mars	Épinay-sur-Seine	@6769	15-mars	Jouars-Pontchartrain	@6834	15-mars	Quiers-sur-Bezonde
@6634	15-mars	Sucy-en-Brie	@6700	15-mars	Paris	@6770	15-mars	Fontenay-Saint-Père	E6837	15-mars	
@6635	15-mars	Le Perray-en-Yvelines	@6701	15-mars	Ablon-sur-Seine	E6771	15-mars		@6835	15-mars	Carrières-sous-Poissy
@6636	15-mars	Montrouge	@6702	15-mars	Ozoir-la-Ferrière	@6772	15-mars	Arcueil	@6836	15-mars	Thiais
@6637	15-mars	Soisy-sous-Montmorency	@6703	15-mars	Aubervilliers	E6773	15-mars		@6838	15-mars	Herblay-sur-Seine
@6638	15-mars	Guyancourt	@6704	15-mars	Chevry-Cossigny	E6774	15-mars		@6839	15-mars	Deuil-la-Barre
@6639	15-mars	Mareil-Marly	@6705	15-mars	Claye-Souilly	E6775	15-mars		@6840	15-mars	Le Mesnil-Saint-Denis
@6640	15-mars	Ozoir-la-Ferrière	@6706	15-mars	Ablon-sur-Seine	@6776	15-mars	Palaiseau	@6841	15-mars	Taverny
@6641	15-mars	Rambouillet	@6707	15-mars	Sucy-en-Brie	@6777	15-mars	Achères	@6842	15-mars	Clichy
@6642	15-mars	Ozoir-la-Ferrière	@6708	15-mars	Emerainville	@6778	15-mars	Champigny-sur-Marne	@6843	15-mars	Paris
@6643	15-mars	Bièvres	@6709	15-mars	Ballancourt-sur-Essonne	@6779	15-mars	Montmorency	@6844	15-mars	Meyrargues
@6644	15-mars	Ozoir-la-Ferrière	@6710	15-mars	La Queue-en-Brie	@6780	15-mars	Noisy-le-Grand	@6845	15-mars	Bron
@6645	15-mars	Méry-sur-Oise	@6711	15-mars	Maulette	@6781	15-mars	Ablon-sur-Seine	@6846	15-mars	Montmorency
@6646	15-mars	Ozoir-la-Ferrière	@6712	15-mars	Saint-Germain-de-la-Grange	@6782	15-mars	Deuil-la-Barre	@6847	15-mars	Conflans-Sainte-Honorine
E6647	15-mars		@6713	15-mars	Villiers-le-Bel	@6783	15-mars	Rouen	@6848	15-mars	Chatou
@6648	15-mars	Paris	@6714	15-mars	Gonesse	@6784	15-mars	Montigny-le-Bretonneux	@6849	15-mars	Andrésy
@6649	15-mars	Pontault-Combault	@6715	15-mars	Vémars	E6785	15-mars		E6850	15-mars	
@6650	15-mars	Châtenay-Malabry	@6716	15-mars	Combs-la-Ville	@6786	15-mars	Méry-sur-Oise	@6851	15-mars	Château-l'Évêque
@6651	15-mars	Draveil	@6717	15-mars	Rambouillet	@6787	15-mars	Montmorency	@6852	15-mars	Lille
@6652	15-mars	Vigneux-sur-Seine	@6718	15-mars	Claye-Souilly	@6788	15-mars	Paris	@6853	15-mars	Triel-sur-Seine
@6653	15-mars	Limay	@6719	15-mars	Combs-la-Ville	@6789	15-mars	Les Essarts-le-Roi	@6854	15-mars	Thonon-les-Bains
			@6720	15-mars	Savigny-sur-Orge				@6855	15-mars	Mulhouse
			@6721	15-mars	Combs-la-Ville				@6856	15-mars	Paris
			@6722	15-mars	Vert-Saint-Denis						
			E6723	15-mars							
			@6724	15-mars	Nanterre						

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@7383	16-mars	Roanne	@7450	16-mars	Saint-Siméon	@7520	16-mars	Puteaux			Vignes
@7384	16-mars	Saint-Lucien	@7451	16-mars	Herblay-sur-Seine	@7521	16-mars	Viroflay	@7589	16-mars	Eaubonne
@7385	16-mars	Paris	@7452	16-mars	Magnanville	@7522	16-mars	Magnanville	@7590	16-mars	Magnanville
@7386	16-mars	Bois-d'Arcy	@7453	16-mars	Éragny	@7523	16-mars	Eaubonne	@7591	16-mars	Sollès-Pont
@7387	16-mars	Voisins-le-Bretonneux	@7454	16-mars	Saint-Denis	@7524	16-mars	Colombes	@7592	16-mars	Beynes
@7388	16-mars	Les Essarts-le-Roi	@7455	16-mars	Andrésy	@7525	16-mars	Ozoir-la-Ferrière	@7593	16-mars	Deuil-la-Barre
@7389	16-mars	Andrésy	@7456	16-mars	Montigny-le-Bretonneux	@7526	16-mars	Châtenay-Malabry	@7594	16-mars	Neuville-sur-Oise
@7390	16-mars	Les Essarts-le-Roi	@7457	16-mars	Paris	@7527	16-mars	Vermeuil-sur-Seine	@7595	16-mars	Saint-Thibault-des-Vignes
@7391	16-mars	Les Essarts-le-Roi	@7458	16-mars	Strasbourg	E7528	16-mars		@7596	16-mars	La Queue-en-Brie
@7392	16-mars	Les Mureaux	@7459	16-mars	Emerainville	@7529	16-mars	Janville-sur-Juine	@7597	16-mars	Drancy
E7393	16-mars		@7460	16-mars	Pontault-Combault	@7530	16-mars	Paris	@7598	16-mars	Deuil-la-Barre
@7394	16-mars	Mantes-la-Ville	@7461	16-mars	Deuil-la-Barre	E7531	16-mars		@7599	16-mars	Granville
@7395	16-mars	Montgeron	@7462	16-mars	Noiseau	@7532	16-mars	Noiseau	@7600	16-mars	Montgeron
@7396	16-mars	Les Essarts-le-Roi	@7463	16-mars	Nantes	@7533	16-mars	Champigny-sur-Marne	@7601	16-mars	Ablon-sur-Seine
@7397	16-mars	Nogent-sur-Marne	@7464	16-mars	Goussainville	@7534	16-mars	Capestang	@7602	16-mars	Montmorency
@7398	16-mars	Claye-Souilly	@7465	16-mars	Ablon-sur-Seine	@7535	16-mars	Saint-Sulpice-la-Pointe	@7603	16-mars	Paris
@7399	16-mars	Fontenay-aux-Roses	@7466	16-mars	Rosny-sous-Bois	@7536	16-mars	Herblay-sur-Seine	@7604	16-mars	Montmorency
@7400	16-mars	Ozoir-la-Ferrière	@7467	16-mars	Achères	@7537	16-mars	Juvisy-sur-Orge	@7605	16-mars	Villiers-le-Bâcle
@7401	16-mars	Andrésy	@7468	16-mars	Issy-les-Moulineaux	@7538	16-mars	Saint-Leu-la-Forêt	@7606	16-mars	Triel-sur-Seine
@7402	16-mars	Yerres	@7469	16-mars	Écurat	@7539	16-mars	Noiseau	@7607	16-mars	Abbaretz
@7403	16-mars	Les Essarts-le-Roi	@7470	16-mars	Vigneux-sur-Seine	E7540	16-mars		@7608	16-mars	Andrésy
@7404	16-mars	Le Vésinet	@7471	16-mars	Chevreuse	E7541	16-mars		@7609	16-mars	Maulette
@7405	16-mars	Arcueil	E7472	16-mars		@7542	16-mars	Feucherolles	@7610	16-mars	Fontainebleau
@7406	16-mars	Les Mureaux	E7473	16-mars		@7543	16-mars	Andrésy	@7611	16-mars	Orgeval
@7407	16-mars	Magnanville	E7475	16-mars		@7544	16-mars	Bazainville	@7612	16-mars	Magnanville
@7408	16-mars	Les Essarts-le-Roi	@7474	16-mars	La Fare-les-Oliviers	@7545	16-mars	Échirolles	@7613	16-mars	Noisy-le-Grand
@7409	16-mars	Mios	@7476	16-mars	Paris	@7546	16-mars	Ozoir-la-Ferrière	@7614	16-mars	Montgeron
@7410	16-mars	Lésigny	@7477	16-mars	Taverny	@7547	16-mars	Drancy	@7615	16-mars	Brissac-Loire-Aubance
@7411	16-mars	Conflans-Sainte-Honorine	@7478	16-mars	Deuil-la-Barre	@7548	16-mars	Montgeron	@7616	16-mars	Drancy
E7412	16-mars		@7479	16-mars	Nantes	@7549	16-mars	Claye-Souilly	@7617	16-mars	Poissy
@7413	16-mars	Deuil-la-Barre	@7480	16-mars	La Cadière-d'Azur	@7550	16-mars	Linas	@7618	16-mars	Eaubonne
@7414	16-mars	Saint-Thibault-des-Vignes	@7481	16-mars	Achères	@7551	16-mars	Taverny	@7619	16-mars	Deuil-la-Barre
E7415	16-mars		@7482	16-mars	Feucherolles	@7552	16-mars	Feucherolles	@7620	16-mars	Feucherolles
@7416	16-mars	Voisins-le-Bretonneux	@7483	16-mars	Montmorency	@7553	16-mars	Drancy	@7621	16-mars	Conflans-Sainte-Honorine
@7417	16-mars	Carrières-sous-Poissy	@7484	16-mars	Châtenay-Malabry	@7554	16-mars	Paris	E7622	16-mars	
@7418	16-mars	Montgeron	@7485	16-mars	Claye-Souilly	@7555	16-mars	Taverny	@7623	16-mars	Montreuil
@7419	16-mars	Rungis	@7486	16-mars	Carrières-sous-Poissy	E7556	16-mars		@7624	16-mars	Chanteloup-les-Vignes
@7420	16-mars	Chelles	@7487	16-mars	Puteaux	@7557	16-mars	Taverny	@7625	16-mars	Émerainville
@7421	16-mars	Feucherolles	@7488	16-mars	Valence	@7558	16-mars	Montfort-l'Amaury	@7626	16-mars	Satillieu
E7422	16-mars		@7489	16-mars	Aubervilliers	@7559	16-mars	Magnanville	@7627	16-mars	Argenteuil
@7423	16-mars	Montigny-le-Bretonneux	@7490	16-mars	Émerainville	@7560	16-mars	Beynes	@7628	16-mars	Feucherolles
@7424	16-mars	Paris	@7491	16-mars	La ville-du-Bois	@7561	16-mars	Cresprières	@7629	16-mars	Villemomble
@7425	16-mars	Brens	@7492	16-mars	Châtenay-Malabry	@7562	16-mars	Sucy-en-Brie	@7630	16-mars	Aulnay-sous-Bois
@7426	16-mars	Lésigny	@7493	16-mars	Gagny	@7563	16-mars	Groslay	E7631	16-mars	
@7427	16-mars	Écouen	@7494	16-mars	Montmagny	@7564	16-mars	Saint-Rémy-lès-Chevreuse	@7632	16-mars	Andrésy
@7428	16-mars	Paris	E7495	16-mars		@7565	16-mars	Feucherolles	@7633	16-mars	Paris
@7429	16-mars	Vincennes	@7496	16-mars	Bougival	@7566	16-mars	Noiseau	E7770	16-mars	
@7430	16-mars	Groslay	@7497	16-mars	Magnanville	@7567	16-mars	Aubervilliers	@7634	16-mars	Les Essarts-le-Roi
@7431	16-mars	Noiseau	E7498	16-mars		@7568	16-mars	Noiseau	@7635	16-mars	Thorigny-sur-Marne
@7432	16-mars	Bièvres	@7499	16-mars	Franconville	@7569	16-mars	Verrières-le-Buisson	@7636	16-mars	Viroflay
@7433	16-mars	Deuil-la-Barre	@7500	16-mars	Puteaux	@7570	16-mars	Groslay	@7637	16-mars	Eaubonne
@7434	16-mars	Écouen	@7501	16-mars	Sucy-en-Brie	@7571	16-mars	Buc	@7638	16-mars	Andrésy
@7435	16-mars	Noiseau	@7502	16-mars	Beauchel-Saints	@7572	16-mars	Roissy-en-Brie	@7639	16-mars	Saint-Augustin
@7436	16-mars	Montmorency	@7503	16-mars	Ozoir-la-Ferrière	@7573	16-mars	Feucherolles	@7640	16-mars	Eaubonne
@7437	16-mars	Beynes	@7504	16-mars	Enghien-les-Bains	@7574	16-mars	Andrésy	@7641	16-mars	Eaubonne
@7438	16-mars	Bièvres	@7505	16-mars	Paris	@7575	16-mars	Paris	@7642	16-mars	Paris
@7439	16-mars	Feucherolles	@7506	16-mars	Paris	@7576	16-mars	Carrières-sous-Poissy	@7643	16-mars	Eaubonne
@7440	16-mars	Voisins-le-Bretonneux	@7507	16-mars	Mantes-la-Ville	@7577	16-mars	Meudon	@7644	16-mars	Paris
@7441	16-mars	Villepreux	@7508	16-mars	Poissy	@7578	16-mars	Paris	@7645	16-mars	Amillis
@7442	16-mars	Lésigny	@7509	16-mars	Deuil-la-Barre	@7579	16-mars	Fontenay-sous-Bois	@7646	16-mars	Saint-Hilaire-de-Brens
@7443	16-mars	Andrésy	@7510	16-mars	Claye-Souilly	@7580	16-mars	Houilles	@7647	16-mars	Ozoir-la-Ferrière
@7444	16-mars	Paris	@7511	16-mars	Ozouer-le-Voulgis	@7581	16-mars	Triel-sur-Seine	@7648	16-mars	Doze
@7445	16-mars	Elliant	@7512	16-mars	Piriac-sur-Mer	@7582	16-mars	La Queue-en-Brie	@7649	16-mars	Marly-le-Roi
@7446	16-mars	Feucherolles	@7513	16-mars	Herblay-sur-Seine	@7583	16-mars	Saint-Denis	@7650	16-mars	Saint-Ouen-sur-Seine
@7447	16-mars	Athis-Mons	@7514	16-mars	Boulogne-Billancourt	@7584	16-mars	Savigny-sur-Orge	@7651	16-mars	Strasbourg
@7448	16-mars	Montreuil	@7515	16-mars	Saint-Germain-de-la-Grange	@7585	16-mars	Noiseau	@7652	16-mars	Ozoir-la-Ferrière
@7449	16-mars	Montgeron	@7516	16-mars	Paris	@7586	16-mars	Fontaines	@7653	16-mars	Claye-Souilly
			@7517	16-mars	L'Étang-la-Ville	@7587	16-mars	Orsay	@7654	16-mars	Eaubonne
			@7518	16-mars	Noiseau	@7588	16-mars	Chanteloup-les-	@7655	16-mars	Eaubonne
			@7519	16-mars	Groslay						

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville	Numéro	Date	Ville
@7656	16-mars	Crisenoy	@7722	16-mars	Magnanville	@7793	16-mars	Perpignan	@7859	16-mars	Émerainville
@7657	16-mars	Taverny	E7723	16-mars		@7794	16-mars	Vaucresson	@7860	16-mars	Paris
@7658	16-mars	Agnetz	@7724	16-mars	Saint-Gratien	@7795	16-mars	Ozoir-la-Ferrière	@7861	16-mars	Trie-Château
@7659	16-mars	Eaubonne	@7725	16-mars	Crisenoy	@7796	16-mars	Drancy	@7862	16-mars	Alfortville
@7660	16-mars	Le Perreux-sur-Marne	@7726	16-mars	Beaumontois-en-Périgord	@7797	16-mars	Montmorency	@7863	16-mars	Cherbourg-en-Cotentin
@7661	16-mars	Clermont-Ferrand	@7727	16-mars	Saint-Ouen-sur-Seine	@7798	16-mars	Saint-Amoult-en-Yvelines	E7864	16-mars	
@7662	16-mars	Deuil-la-Barre	E7728	16-mars		@7799	16-mars	Ozoir-la-Ferrière	@7865	16-mars	Méry-sur-Oise
@7663	16-mars	Vigneux-sur-Seine	@7729	16-mars	Claye-Souilly	@7800	16-mars	Noisy-le-Sec	@7866	16-mars	Lyon
@7664	16-mars	Eaubonne	@7730	16-mars	Les Essarts-le-Roi	@7801	16-mars	Noiseau	@7867	16-mars	Linas
@7665	16-mars	Magnanville	@7731	16-mars	Soisy-sous-Montmorency	@7802	16-mars	Chevreuse	@7868	16-mars	Magnanville
@7666	16-mars	Antony	@7732	16-mars	Villeneuve-Saint-Denis	@7803	16-mars	Montmorency	@7869	16-mars	Paris
@7667	16-mars	Noisy-le-Grand	@7733	16-mars	Paris	@7804	16-mars	Verneuil-sur-Seine	@7870	16-mars	Saint-Germain-en-Laye
@7668	16-mars	L'Étang-la-Ville	@7734	16-mars	Antony	@7805	16-mars	Claye-Souilly	@7871	16-mars	Sainte-Mesme
@7669	16-mars	La Motte-d'Aigues	E7735	16-mars		@7806	16-mars	Noiseau	@7872	16-mars	Aix-les-Bains
@7670	16-mars	Corbeil-Essonnes	@7736	16-mars	Montévrain	@7807	16-mars	Verneuil-sur-Seine	@7873	16-mars	Paris
@7671	16-mars	Montgeron	@7737	16-mars	Villiers-sur-Marne	E7808	16-mars		@7874	16-mars	Choisel
@7672	16-mars	Noiseau	@7738	16-mars	Paris	@7809	16-mars	Saint-Aubin	E7875	16-mars	
@7673	16-mars	Joinville-le-Pont	@7739	16-mars	Aubervilliers	@7810	16-mars	Montgeron	@7876	16-mars	Noisy-le-Sec
@7674	16-mars	Paris	@7740	16-mars	Bezons	@7811	16-mars	Ablis	@7877	16-mars	Noiseau
@7675	16-mars	Montgeron	@7741	16-mars	Drancy	@7812	16-mars	Eaubonne	@7878	16-mars	Toulouse
@7676	16-mars	Issy-les-Moulineaux	@7742	16-mars	Ablon-sur-Seine	@7813	16-mars	Claye-Souilly	@7879	16-mars	Noiseau
@7677	16-mars	Soisy-sous-Montmorency	@7743	16-mars	Ablis	@7814	16-mars	Bougival	@7880	16-mars	Le Pecq
@7678	16-mars	Claye-Souilly	@7744	16-mars	Clichy-sous-Bois	@7815	16-mars	Périgueux	@7881	16-mars	Linas
@7679	16-mars	Deuil-la-Barre	E7746	16-mars		@7816	16-mars	Noisy-le-Grand	@7882	16-mars	Ozoir-la-Ferrière
@7680	16-mars	Carrières-sous-Poissy	@7745	16-mars	Montreuil	@7817	16-mars	Argenteuil	@7883	16-mars	Magnanville
@7681	16-mars	Ozoir-la-Ferrière	@7746	16-mars	Montreuil	@7818	16-mars	Ozoir-la-Ferrière	@7884	16-mars	Montigny-le-Bretonneux
@7682	16-mars	Châtillon	@7747	16-mars	Ozoir-la-Ferrière	@7819	16-mars	Noiseau	@7885	16-mars	Linas
@7683	16-mars	Magnanville	@7748	16-mars	Le Pecq	@7820	16-mars	Magnanville	@7886	16-mars	Sucy-en-Brie
@7684	16-mars	Saint-Thibault-des-Vignes	@7749	16-mars	Andrésey	@7821	16-mars	Paris	E7887	16-mars	
@7685	16-mars	Claye-Souilly	E7750	16-mars		@7822	16-mars	Magnanville	@7888	16-mars	Montigny-le-Bretonneux
@7686	16-mars	Ozoir-la-Ferrière	@7751	16-mars	Tigeaux	@7823	16-mars	Eaubonne	@7889	16-mars	Faumont
@7687	16-mars	Eaubonne	@7752	16-mars	Noisy-le-Grand	@7824	16-mars	Béthemont-la-Forêt	@7890	16-mars	Antony
@7688	16-mars	Magnanville	@7753	16-mars	L'Isle-sur-la-Sorgue	@7825	16-mars	Bougival	@7891	16-mars	Linas
@7689	16-mars	Rosny-sous-Bois	@7754	16-mars	Montrouge	E7826	16-mars		@7892	16-mars	Aulnoy
@7690	16-mars	Montrouge	@7755	16-mars	Noiseau	@7827	16-mars	Ablis	@7893	16-mars	Noiseau
@7691	16-mars	Les Essarts-le-Roi	@7756	16-mars	Yerres	@7828	16-mars	Villennes-sur-Seine	@7894	16-mars	Andrésey
@7692	16-mars	Magnanville	@7757	16-mars	Orgeval	@7829	16-mars		@7895	16-mars	Andelu
@7693	16-mars	Tours	@7758	16-mars	Ablis	@7830	16-mars	Paris	@7896	16-mars	Ozoir-la-Ferrière
@7694	16-mars	Deuil-la-Barre	@7759	16-mars	Andrésey	@7831	16-mars	Andrésey	@7897	16-mars	Paris
@7695	16-mars	Noiseau	@7760	16-mars	Aubenas	@7832	16-mars	Taverny	@7898	16-mars	Magnanville
@7696	16-mars	Paris	@7761	16-mars	Bondoufle	@7833	16-mars	Saint-Rémy-lès-Chevreuse	@7899	16-mars	Linas
@7697	16-mars	Andrésey	@7762	16-mars	Paris	@7834	16-mars	Carrières-sous-Poissy	@7900	16-mars	Feucherolles
@7698	16-mars	Germigny-l'Évêque	@7763	16-mars	Deuil-la-Barre	E7835	16-mars		@7901	16-mars	Taverny
@7699	16-mars	Claye-Souilly	@7764	16-mars	Joinville-le-Pont	@7836	16-mars	Saint-Germain-en-Laye	@7902	16-mars	Juvisy-sur-Orge
@7700	16-mars	Eaubonne	@7765	16-mars	Argenteuil	E7837	16-mars		@7903	16-mars	Noisy-le-Grand
@7701	16-mars	Boussy-Saint-Antoine	@7766	16-mars	Viroflay	@7838	16-mars	Carrières-sous-Poissy	@7904	16-mars	Deuil-la-Barre
@7702	16-mars	Voisins-le-Bretonneux	@7767	16-mars	Versailles	@7839	16-mars	Mareil-Marly	E7905	16-mars	
@7703	16-mars	Paris	@7768	16-mars	Orgeval	@7840	16-mars	Carrières-sous-Poissy	@7906	16-mars	Rennes
@7704	16-mars	La Queue-en-Brie	@7769	16-mars	Feucherolles	E7841	16-mars		@7907	16-mars	Pouldreuzic
@7705	16-mars	Feucherolles	@7771	16-mars	Saint-Jean-d'Aulps	@7842	16-mars	Arnouville	@7908	16-mars	Joinville-le-Pont
@7706	16-mars	Abbaretz	@7772	16-mars	Montmagny	@7843	16-mars	Lieusaint	E7909	16-mars	
@7707	16-mars	Élancourt	@7773	16-mars	Noisy-le-Grand	@7844	16-mars	Le Tremblay-sur-Mauldre	@7910	16-mars	Clermont-Ferrand
@7708	16-mars	Orgeval	@7774	16-mars	Chilly-Mazarin	@7845	16-mars	Clermont-Ferrand	@7911	16-mars	Montgeron
@7709	16-mars	Joinville-le-Pont	@7775	16-mars	Noiseau	E7846	16-mars		@7912	16-mars	Deuil-la-Barre
@7710	16-mars	Magnanville	@7776	16-mars	Ozoir-la-Ferrière	@7847	16-mars	Le Pecq	E7913	16-mars	
@7711	16-mars	Noiseau	@7777	16-mars	Eragny	@7848	16-mars	Villeneuve-Saint-Denis	@7914	16-mars	Argenteuil
@7712	16-mars	Paris	@7778	16-mars	L'Étang-La-Ville	@7849	16-mars	Soisy-sous-Montmorency	@7915	16-mars	Andrézieux-Bouthéon
@7713	16-mars	Soisy-sous-Montmorency	@7779	16-mars	Noisy-le-Grand	@7850	16-mars	Noisy-le-Grand	@7916	16-mars	Montrouge
@7714	16-mars	Saint-Germain-en-Laye	@7780	16-mars	Saint-Gratien	@7851	16-mars	Feucherolles	@7917	16-mars	Courlon-sur-Yonne
@7715	16-mars	Mortcerf	E7781	16-mars		E7852	16-mars		E7918	16-mars	
@7716	16-mars	Noisy-le-Grand	@7782	16-mars	Vincennes	E7853	16-mars		@7919	16-mars	Deuil-la-Barre
@7717	16-mars	Noiseau	@7783	16-mars	Ozoir-la-Ferrière	@7854	16-mars	Eaubonne	@7920	16-mars	Crisenoy
@7718	16-mars	Montpellier	@7784	16-mars	Saint-Ouen-sur-Seine	@7855	16-mars	Épône	@7921	16-mars	Chaville
E7719	16-mars		E7785	16-mars		@7856	16-mars	Vernouillet	@7922	16-mars	Les Clayes-sous-Bois
@7720	16-mars	Montmagny	@7786	16-mars	Jouy-le-Moutier	@7857	16-mars	Orgeval	E7923	16-mars	
@7721	16-mars	Écouen	@7787	16-mars	Thorigny-sur-Marne	@7858	16-mars	Villecresnes	@7924	16-mars	Paris
			@7788	16-mars	Mareil-Marly				@7925	16-mars	Saint-Germain-en-Laye
			E7789	16-mars					@7926	16-mars	L'Étang-La-Ville
			@7790	16-mars	Feucherolles						
			@7791	16-mars	Noisy-le-Grand						
			@7792	16-mars	Feucherolles						

Répartition des courriels par jour et par commune

Numéro	Date	Ville
@7927	16-mars	Magnanville
@7928	16-mars	Noisy-le-Grand
@7929	16-mars	Andrézy
@7930	16-mars	Lieusaint
@7931	16-mars	Noiseau
E7932	16-mars	
@7933	16-mars	Guyancourt
@7934	16-mars	Montreuil
@7935	16-mars	Sucy-en-Brie
@7936	16-mars	Conflans-Sainte-Honorine
@7937	16-mars	Villeneuve-Saint-Denis
@7938	16-mars	Saint-Germain-en-Laye
@7939	16-mars	Orgeval
@7940	16-mars	Colombes
@7941	16-mars	Houilles
E7942	16-mars	
@7943	16-mars	Maurecourt
@7944	16-mars	Pantin
@7945	16-mars	Carrières-sous-Poissy
@7946	16-mars	Taverny
@7947	16-mars	Groslay
@7948	16-mars	Paris
E7949	16-mars	
@7950	16-mars	Malakoff
@7951	16-mars	Paris
E7952	16-mars	
@7953	16-mars	Sucy-en-Brie
@7954	16-mars	Colombes
@7955	16-mars	Maisons-Laffitte
@7956	16-mars	Villeneuve-le-Roi
@7957	16-mars	Béthemont-la-Forêt
@7958	16-mars	Noisy-le-Grand
E7959	16-mars	
@7960	16-mars	Paris
@7961	16-mars	Ablon-sur-Seine
E7962	16-mars	
@7963	16-mars	Paris
@7964	16-mars	Paris
@7965	16-mars	Paris
@7966	16-mars	Paris
@7967	16-mars	Ozoir-la-Ferrière
@7968	16-mars	Montrouge
@7969	16-mars	Antony
@7970	16-mars	Saint-Cyr-l'École
@7971	16-mars	Paris
@7972	16-mars	Montreuil
@7973	16-mars	Paris
@7974	16-mars	Saint-Germain-en-Laye
@7975	16-mars	Paris
@7976	16-mars	Crisenoy
@7977	16-mars	Ablon-sur-Seine
@7978	16-mars	Athis-Mons
E7979	16-mars	
@7980	16-mars	Paris
@7981	16-mars	Paris
E7982	16-mars	
@7983	16-mars	Paris
@7984	16-mars	Montreuil
@7985	16-mars	Noisy-le-Grand
E7986	16-mars	
@7987	16-mars	Méry-sur-Oise
@7988	16-mars	Chennevières-sur-Marne
@7989	16-mars	Paris
@7990	16-mars	Saint-Aubin
@7991	16-mars	Saint-Germain-en-Laye
@7992	16-mars	Ablon-sur-Seine
@7993	16-mars	Deuil-la-Barre
@7994	16-mars	Noiseau

Numéro	Date	Ville
@7995	16-mars	Bièvres
@7996	16-mars	Noisy-le-Grand
E7997	16-mars	
@7998	16-mars	Paris
@7999	16-mars	Claye-Souilly
@8000	16-mars	Étampes
@8001	16-mars	Claye-Souilly
@8002	16-mars	Antony
@8003	16-mars	Villeneuve-le-Roi
@8004	16-mars	Villeneuve-d'Ascq
@8005	16-mars	Crisenoy
@8006	16-mars	Lieusaint
E8007	16-mars	
@8008	16-mars	Cachan
@8009	16-mars	Béthemont-la-Forêt
E8010	16-mars	
@8011	16-mars	Poissy
@8012	16-mars	Crisenoy
@8013	16-mars	Ozoir-la-Ferrière
@8014	16-mars	Conflans-Sainte-Honorine
@8015	16-mars	Aix-les-Bains
@8016	16-mars	Andrézy
@8017	16-mars	Montreuil
@8018	16-mars	Noisy-le-Grand
@8019	16-mars	Villeneuve-Saint-Denis
@8020	16-mars	Arpajon
E8021	16-mars	
@8022	16-mars	Carrières-sous-Poissy
@8023	16-mars	Montmorency
E8024	16-mars	
@8025	16-mars	Orgeval
@8026	16-mars	Magnanville
@8027	16-mars	Paris
@8028	16-mars	Feucherolles
E8029	16-mars	
@8030	16-mars	Aulnay-sous-Bois
@8031	16-mars	Crisenoy
E8032	16-mars	
@8033	16-mars	Noiseau
@8034	16-mars	Plaisir
@8035	16-mars	Courbevoie
@8036	16-mars	Paris
@8037	16-mars	Conflans-Sainte-Honorine
@8038	16-mars	Maincy
@8039	16-mars	Lyon
@8040	16-mars	Groslay
@8041	16-mars	La Ferté-sous-Jouarre
@8042	16-mars	Saint-Prix
@8043	16-mars	Ablon-sur-Seine
@8044	16-mars	Montreuil
@8045	16-mars	Deuil-la-Barre
@8046	16-mars	Saint-Gratien
@8047	16-mars	Antony
@8048	16-mars	Montigny-le-Bretonneux
@8049	16-mars	Étampes
@8050	16-mars	Sucy-en-Brie
@8051	16-mars	Villiers-le-Bâcle
@8052	16-mars	Bourg-la-Reine
@8053	16-mars	Carrières-sous-Poissy

Répartition des courriels par jour et par commune

La grille ci-dessus permet à partir de la date de déposition de la contribution et de la commune mentionnée de retrouver la personne qui a déposé nominativement ou de manière anonyme.