

# SDRIF : LA DENSIFICATION DE L'HABITAT LE LONG DE LA LIGNE DU RER D: UNE ABERRATION

## **Trois grandes questions au sujet du Schéma directeur de l'Ile de France :**

Le SDRIF repose sur « *trois piliers* :

- *relier et structurer, pour permettre une région plus connectée et plus durable. ;*
- *polariser et équilibrer, pour construire une région plus diverse, vivante et attractive...;*
- *préserver et valoriser, pour développer une région plus vivante et plus verte... »*

Pour cela il prévoit :

- « *la création de 70 000 logements par an en moyenne, soit près de 1,5 million de nouveaux logements à l'horizon 2030... »*
- « *la création de 28000 emplois par an... »*
- « *des transports collectifs renforcés... »*

(extraits Défis, projet spatial régional, objectifs p 7)

Ceci ne résume pas l'intégralité du projet du SDRIF (arrêté par les élus d'Ile de France le 25/10/2012) mais les points importants traitant le logement, les transports et la qualité de vie pour lesquels une enquête publique est en cours.

Nous, habitants de Montgeron, situés à la frange nord-est de l'Essonne, territoire totalement hors des projets du Grand Paris ignorés de ce fait par nos élus, contestons le bien fondé du projet de SDRIF et les objectifs affichés qui ne nous apportent que dégradation de notre environnement sans la moindre solution à nos problèmes quotidiens.

Nous posons 3 grandes questions, et la **première d'entre elles sous-tend les autres**:

**Pourquoi augmenter le nombre d'habitants en Ile de France** alors que celle-ci représente déjà le cinquième de la population française ?

Aujourd'hui l'espace urbain est déjà très dense, avec de moins en moins d'espaces verts et une saturation de toutes les infrastructures, des voies de communications et des transports en commun. L'enjeu majeur pour L'IDF est l'éducation et la qualification des jeunes présents sur son territoire, une meilleure maîtrise des flux migratoires. Ce sont les conditions pour une Ile de France solidaire et un rééquilibrage est / ouest.

**Est-il responsable de construire avant d'aménager le territoire ?** : Tout aménagement du territoire doit nécessairement prévoir le développement et la réalisation d'infrastructures afin d'en assurer la desserte.

Or, la fiabilité et la modernisation du RER D ne sont envisagées qu'à très long terme, aucune programmation sérieuse n'existe aujourd'hui.

Personne n'est capable de résoudre à court ou moyen terme le problème du passage de la Seine à la hauteur des agglomérations de Montgeron / Villeneuve St Georges / Ablon / Athis-Mons / Villeneuve-le-Roi. Là encore il n'existe aucune programmation ni aucun provisionnement sérieux

La capacité des voies de circulation n'est plus adaptée au trafic actuel, les bus et les transports collectifs sur route sont fortement pénalisés, décourageant les usagers. De plus ces voies ne comportent pas d'espaces réservés pour la circulation des deux roues et les trottoirs ont des largeurs qui ne permettent pas le cheminement des piétons dans de bonnes conditions de sécurité.

**Peut-on supporter l'impact de nouvelles constructions, la charge des équipements collectifs et scolaires en terme d'espaces disponibles et de financements** alors que les espaces de circulation sous dimensionnés actuellement ne pourront être agrandis ? De plus on nous parle de ville durable et de l'écosystème naturel qui renforce la robustesse du territoire. N'est-ce pas tout et son contraire ?

## ***Le contexte Montgeronnais:***

Située en extrémité du plateau de Brie, à 19km du cœur de la métropole, MONTGERON est proche du confluent de la Seine et de l'Yerres, elle est enserrée dans un triangle composé côté sud-ouest par la RN.6, côté nord-est par la ligne RER D et la vallée de l'Yerres, et côté sud par la forêt de Sénart.

La commune s'étend sur un territoire d'environ 11km<sup>2</sup> dont plus de la moitié est inconstructible (zones naturelles), avec une densité de population d'environ 4 500 habitants au km<sup>2</sup>.

L'atout que représente la proximité d'un environnement naturel de grande qualité, est à tempérer par les contraintes dues à un environnement bruyant le long des deux axes majeurs routier et ferré, la présence de larges zones inondables relevant de 2 PPRI (plans de prévention des risques d'inondation Seine et Yerres)

Sa desserte est assurée par deux infrastructures majeures que sont la RN.6 et la ligne RER D (Ligne Paris Gare de Lyon- Melun via Combs-la-Ville). Toutefois, cette desserte est très largement pénalisée aux heures de pointe du fait de l'état de saturation tant de la RN.6 (notamment à hauteur de Villeneuve Saint-Georges) que de la ligne RER D dont il est constaté la dégradation depuis près de 10 ans du taux de régularité en raison de nombreux dysfonctionnements (Taux de ponctualité de février 2013 : 79,3%).

L'accessibilité du quartier de la gare est très difficile aux heures de pointe. Se cumulent la circulation des bus et des voitures des usagers qui prennent le RER mais aussi un trafic de transit qui contourne le bouchon de Villeneuve Saint-Georges.

Les parkings gratuits utilisés par les usagers du RER D, attirent un trafic automobile supplémentaire dont la provenance dépasse largement les limites de Montgeron-Crosne.

Dans ce contexte, son urbanisation majoritairement pavillonnaire, s'est organisée en tenant compte de cet environnement.

La capacité des voies de circulation autour de la gare n'est pas adaptée au trafic actuel. Ces voies ne comportent pas d'espace réservé pour la circulation des deux-roues et les trottoirs ont des largeurs et des profils qui ne permettent pas le cheminement des piétons dans de bonnes conditions de sécurité.

Lors de l'étude du PLU (et suite à enquête BVA réalisée à la demande de la commune en 2011), les Montgeronnais ont demandé à 86% que soit améliorée l'accessibilité à la gare.

Enfin, la proximité d'Orly reste aujourd'hui une vue de l'esprit tant que la liaison ne sera assurée que par un bus toutes les demi-heures avec 1h de trajet aux heures de pointe. Le franchissement de la Seine reste un obstacle majeur, et rien dans le SDRIF n'est prévu à court terme.

## **I - Pourquoi vouloir augmenter le nombre d'habitants en Ile de France? : Aucune explication satisfaisante à cette orientation du SDRIF**

Le projet de SDRIF repose entièrement **sur une politique volontariste d'augmentation de la population** (Défis, projet spatial régional, objectifs p20 et 22) sans explication véritable

« La croissance régulière et continue de la population Francilienne, grâce à un solde naturel élevé par rapport aux autres régions françaises (4 % de l'excédent naturel de la France métropolitaine), conforte l'Île-de-France au regard des autres métropoles européennes.

- oui le **solde naturel (différence entre naissances et décès) de l'IDF est de plus de 110 000 personnes par an**, avec un **taux de fécondité moyen de 2,02** en 2009, assurant une croissance de la population déjà très importante. Près de 190 000 enfants naissent chaque année en IDF.

« Riche de 11,5 millions d'habitants, la région connaît un déficit des échanges migratoires avec le reste du pays. Elle doit l'enrayer. En effet, les arrivants sont le plus souvent jeunes, actifs et diplômés, ou en voie de l'être lorsqu'ils viennent pour achever leurs études ou commencer leur carrière, alors que les partants, plus nombreux, sont plus âgés (ménages d'actifs de 30 ans ou plus, ou retraités) et moins qualifiés. »

- Certes les flux de population sont globalement déficitaires de 45 000 par an avec 180 000 entrées, et 225 000 départs par an. (voir le schéma de la page 20).

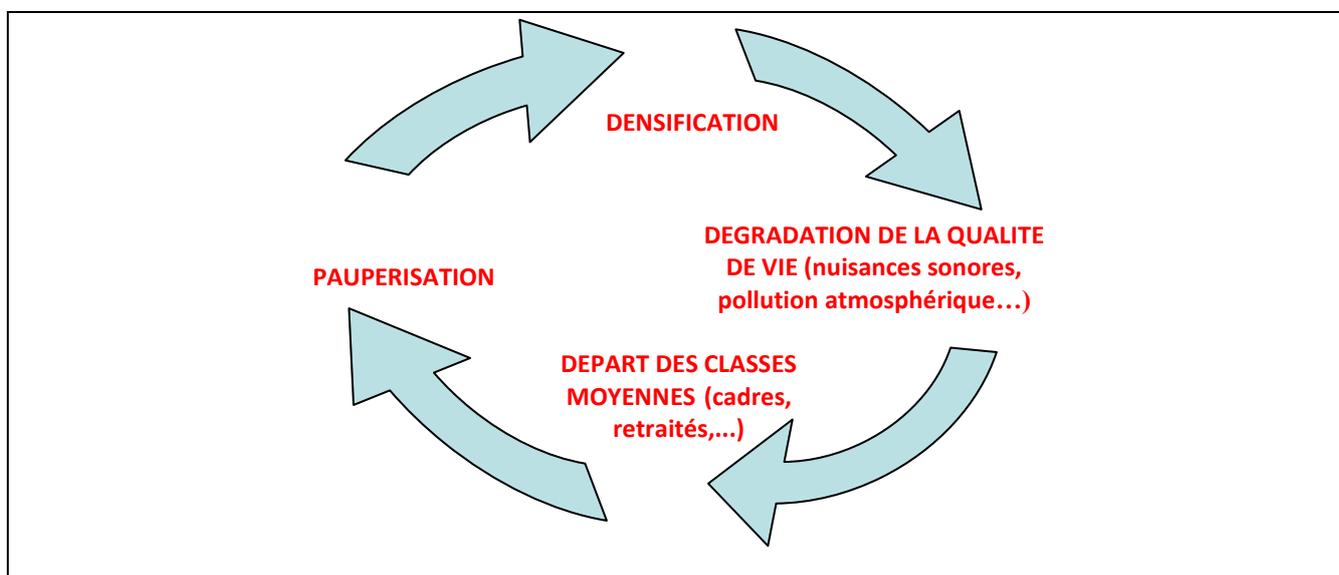
Mais ils sont excédentaires de 35 000 en ce qui concerne les flux avec l'étranger avec un accroissement continu de populations qui peinent quelquefois à s'insérer. Selon l'INSEE, en 2006, l'Île-de-France regroupe à elle seule 39 % des immigrés alors que la population francilienne ne représente que 19 % de la population métropolitaine. (**Immigré** : selon le Haut Conseil à l'intégration, c'est une personne née étrangère dans un pays étranger, résidant en France.)

« Bien que déficitaires, ces échanges migratoires contribuent au dynamisme démographique et économique de la région.

- on aimerait que cette partie soit développée pour comprendre qui contribue au dynamisme économique. Quant au dynamisme démographique il n'est pas nécessaire de le renforcer puisqu'il existe déjà suffisamment.

« Mais il faut les équilibrer davantage, ne serait-ce que pour renforcer l'économie résidentielle et les emplois qu'elle génère. »

- c'est une fuite en avant qui ne peut générer qu'une dégradation de notre cadre de vie et nous conduit inexorablement dans un cercle vicieux que nous pouvons constater déjà dans de nombreuses communes alentour.



### **Nos propositions :**

- 1. stabiliser sa population est l'enjeu majeur pour l'Ile de France**
- 2. parvenir à éduquer près de 190 000 enfants qui naissent chaque année sur son territoire et leur assurer une qualification en rapport avec le marché du travail régional et national est le défi à relever par l'Ile de France**
- 3. développer une offre de logements diversifiée et de qualité sur l'ensemble du territoire, permettant un meilleur parcours résidentiel, cela veut dire rééquilibrer les logements et les bureaux entre l'est et l'ouest de Paris. Bien des villes notamment à l'ouest de Paris ne respectent pas la loi SRU.**

***II - Tout aménagement du territoire doit nécessairement prévoir le développement et la réalisation des infrastructures afin d'en assurer la desserte.***

**Or tel n'est pas le cas pour MONTGERON dans le projet de SDRIF mis à l'enquête :**

- MONTGERON est en dehors du réseau de métro automatique du Grand Paris Express (coût estimé : 30 Milliards d'Euros aux CE de 2012 !) appelé à constituer une nouvelle « épine dorsale » structurante pour l'activité économique et l'habitat : Cet équipement majeur et prioritaire va mobiliser d'importants financements d'ici 2030 (et sans doute même au-delà) retardant et/ou pénalisant d'autres projets de transport moins ambitieux,
- MONTGERON est hors TIM-territoire d'intérêt métropolitain- sans doute à cause de sa situation géographique et de son « enclavement » : peu de franchissements pour les transports collectifs et routiers vers l'ouest. De fait, elle est à l'écart de la dynamique qui devrait accompagner le développement et l'organisation de ces territoires du sud-est parisien,
- Le TIM Melun Val de Seine – Sénart prévoit : « ... *La Ville nouvelle de Sénart... recèle un potentiel foncier et une constructibilité considérables. .. L'effort de construction de logements (en extension, en densification ou mutation) doit être poursuivi.* » Or en matière de transports le SDRIF prévoit que « *la desserte en transports collectifs sera renforcée par la modernisation du RER D et la fiabilisation de la desserte ferrée existante.* » De quelle façon ? A quelle échéance ? Quelle fréquence ? Il y a déjà un état de saturation du RER D !...,
- Alors que la ligne RER D est utilisée par les TER, Ligne R, les grandes lignes (Intercités), le FRET, les TGV, aucune augmentation de fréquence de la ligne RER D n'est envisagée à court terme, et le doublement du tunnel des RER B et D (2 Milliards d'Euros) n'est seulement envisagé qu'en phase 2 et 3... soit à beaucoup plus long terme,
- Comment accepter une intensification du nombre de logements dans un rayon d'un kilomètre autour de la gare alors que les espaces de circulation composés de rues et de trottoirs trop étroits, sont déjà sous dimensionnés pour la circulation des piétons et des vélos, ne prennent pas en compte les aménagements cyclables et ne répondent pas aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ?
- La suppression des RER directs gare de Lyon avec l'ajout d'un arrêt (Pompadour) pour toutes les missions du RER D va « éloigner » un peu plus les usagers de la Capitale alors que l'un des objectifs du SDRIF est de rapprocher les usagers pour limiter les temps de transports (et les investissements),
- La tarification envisagée (mise en place d'un pass unique au tarif de la zone 1-2) ne va t-elle pas générer un « exode » des populations les plus fragiles vers la grande couronne, voire la province, en opposition avec le rapprochement souhaité des usagers du cœur de la métropole?
- Aucune réponse n'est apportée à l'état de saturation de la RN.6 de part et d'autre de la gare de Villeneuve St Georges: Le projet de déviation de la RN.6 n'est plus demandé par l'Etat, mais la perspective de sa déviation est évoquée dans le TIM « Grand Orly » (p 194) sans qu'une représentation graphique ne figure sur la CDGDPT (carte de destination générale des différentes parties du territoire)... Erreur ?
- Aucun ouvrage pour un franchissement routier de Seine et faisceau ferré n'est prévu (accolé au pont prévu pour le TCSP et les circulations douces) destiné au maillage avec le réseau existant permettant de « désenclaver » ce territoire notamment vers l'ouest en direction du pôle d'Orly,

**Voici nos propositions pour Montgeron dont le trafic voyageurs est déjà saturé : servir l'intérêt général de la population montgeronnaise c'est notamment améliorer l'accès aux gares et le fonctionnement du RER D :**

- 1. répartir la charge des usagers en renforçant l'offre de bus déjà existante par des transports collectifs électriques adaptés au gabarit réduit des rues, en augmentant la fréquence des dessertes, en prenant en compte tous les modes de déplacement, et en améliorant les trottoirs et les pistes cyclables,**
- 2. favoriser l'accès aux gares très proches : Vigneux, Yerres et surtout Villeneuve Saint Georges, véritable nœud ferroviaire, pour freiner l'augmentation des flux uniquement vers la gare de Montgeron (Montgeron est inséré dans un maillage urbain dense, il faut en faire un atout),**
- 3. faciliter les trajets de banlieue à banlieue dans ce secteur mal desservi par les transports collectifs, pour éviter aux automobilistes de traverser les quartiers centre-ville/gare,**
- 4. mettre à niveau le système de transport existant des personnes comme celui des marchandises et augmenter l'usage des modes alternatifs (transports publics, marche, vélo,...) selon les préconisations du Plan de Déplacement Urbain de la région Ile-de-France (PDUIF) avant d'envisager une densification,**
- 5. engager en priorité les travaux de doublement du tunnel actuellement commun aux RER B et RER D entre Châtelet et Gare du Nord, une fois les premières études exploratoires et de faisabilité réalisées,**
- 6. limiter la vitesse sur la Route Nationale 6, et arrêter les projets de construction en amont pour ne pas accentuer l'état de saturation aux heures de pointe de cet axe de circulation structurant, axe de trafic routier important entre Paris et Sénart ( mauvais état de la chaussée parfois inondée, voie très accentogène.)**

### **III - Densifier les logements le long de la ligne D est une monstrueuse erreur**

#### **➤ C'est une marque de profond mépris pour les difficultés quotidiennes des habitants et usagers de ces secteurs**

L'époque de la croissance économique et des grands travaux comme on l'a connue pendant les Trente Glorieuses est révolue. La région parisienne ne doit pas continuer à s'étendre au détriment des autres régions au risque de rompre l'équilibre national et environnemental.

On est saturé du gigantisme de ces grands travaux et du mal être que l'on ressent à vivre dans ces zones et qui en est la conséquence.

Comment accepter aujourd'hui une densification du bâti existant alors que la fiabilité et la modernisation du RER D, mode de transport collectif que l'on veut privilégier, ne sont envisagées qu'à long terme ? Attirer dans l'immédiat plus de voyageurs serait une erreur : augmenter le nombre d'habitants et futurs usagers du RER D sans résoudre les problèmes du trafic francilien ce serait mettre la charrue avant les bœufs.

- Le rayon de 1 km pour les logements et de 2km pour les activités autour des gares (p 28 et 31 des orientations réglementaires) ne tient aucun compte des capacités locales de desserte,
- Plus d'immeubles, plus de population autour de la place de la gare vont aggraver les problèmes pour l'immense majorité des Montgeronnais, cela ne répond pas à l'intérêt général (voir § précédent) :
  - plus de bouchons matin et soir pour tous ceux qui viennent en bus ou en voiture, car les nouveaux habitants auront évidemment aussi des voitures,
  - plus de difficultés de stationnement pour les usagers du RER D (parkings déjà saturés), les résidents du quartier et le stationnement occasionnel,
  - plus de bruit et de pollution atmosphérique (près de 3 mois par an la qualité de l'air n'est pas bonne),
- MONTGERON est-elle en capacité de supporter la charge des équipements collectifs, scolaires, de loisirs,... en termes d'espaces disponibles et de financements ?
- Il faut préserver la qualité de vie des habitants : l'urbanisation de la ville ne doit pas se faire au détriment des habitants ni par la destruction d'habitations individuelles en bon état dont certaines sont identifiées remarquables au PLU.

#### **Voici nos propositions pour Montgeron pour préserver et améliorer l'espace urbain :**

1. **développer une urbanisation mixte habitat/commerces sur les quelques friches, espaces délabrés, qui existent encore à Montgeron et sur les zones commerciales de la périphérie avec leurs immenses parkings de surface.**  
**Ces zones ont été pensées il y a de nombreuses années sans souci d'économie d'espace .Il est grand temps de revoir l'utilisation de l'espace comme cela est le cas à Paris et en petite couronne. Ce serait une façon intelligente pour la grande couronne d'évoluer sans dégrader l'environnement des zones déjà urbanisées. A Montgeron, des gisements sont à exploiter.**
2. **développer des expérimentations de télétravail et de bureaux partagés avec l'appui de la région pour réduire les déplacements et le bétonnage de la commune.**  
**Plutôt que de massacrer nos banlieues et notre cadre de vie, pourquoi ne développe-t-on aucun projet même à titre expérimental sur notre commune ?**

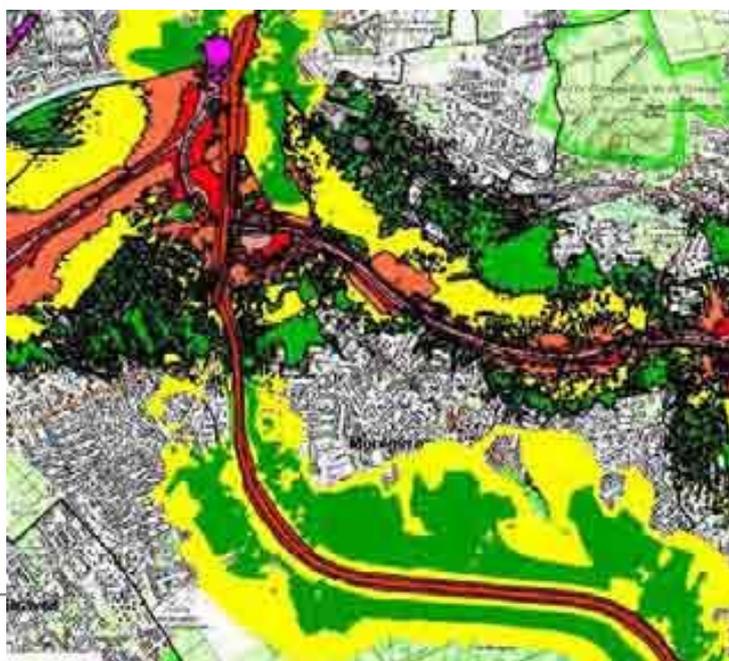
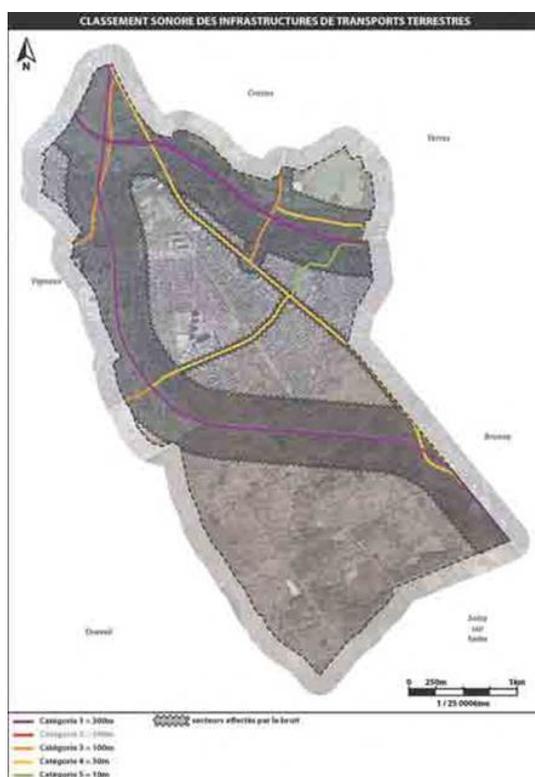
Cela peut être réalisé beaucoup plus vite et à moindre frais que les projets pharaoniques d'infrastructures qui ne verront peut-être jamais le jour.

Une concertation du conseil régional avec les plus gros employeurs qui génèrent les plus gros flux de voyageurs devient urgente.

- 3 Mobiliser les citoyens sur les enjeux et les dangers de la pollution sur leur santé
- 4 Respecter le Plan d'urgence pour la qualité de l'air (ministère du Développement durable (février 2013), et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

➤ **Des conséquences dramatiques de la densification en matière d'environnement**

- **Nuisances sonores : aucune solution en vue**



Extrait de la carte stratégique du bruit en Essonne (source DDT91 -2012)  
[http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=Carte\\_bruit\\_3&service=DDT\\_91](http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=Carte_bruit_3&service=DDT_91)

- Montgeron est profondément impactée par la voie ferrée Paris Lyon et par la RN6 : les nuisances sonores ne sont pas une fatalité ; tout comme la pollution de l'eau et de l'air, il faut lutter à la source de la pollution.
- La voie ferrée n'est pas empruntée que par le RER D. Elle supporte un trafic marchandises important, des TER, des TGV et les trains intercitys. L'essentiel du trafic est composé de trains qui ne desservent pas Montgeron.
- Le niveau sonore de la voie ferrée est >75 décibels, donc la zone de bruit est de 300m de chaque côté de la voie

- La commune demande à l'Etat de limiter la vitesse sur la RN6, cela devrait concerner également la voie ferrée dans l'attente de la construction de murs antibruit
- Pourquoi n'a-t-on pas pris rang dans le programme du conseil régional de construction de murs anti bruit le long des voies ferrées en partenariat avec RRF et la SNCF. La mairie de Quincy y est bien parvenue !
- Tant que ces problèmes ne sont pas sérieusement travaillés avec une réelle volonté politique d'aboutir il ne faut plus construire de logements qui ne pourront pas ouvrir leurs fenêtres à cause du bruit.
- Ce devrait être pourtant un enjeu majeur pour notre commune qui se réclame Ville Durable.

### **Nos propositions pour Montgeron :**

- 1. Poursuivre la politique de développement de murs anti bruit comme cela a déjà été mis en œuvre à Quincy**
  - 2. Limiter la vitesse des trains intercités et des TGV**
  - 3. Rénover l'ensemble du parc fret**
- **Risques d'inondation par débordement de la Seine et de l'Yerres, encadrés par deux PPRI / aléa fort de retrait-gonflement des argiles/coteaux à fortes pentes / densification des constructions et des voiries : un cocktail à fort risque**
  - C'est un problème majeur d'environnement en raison de l'augmentation systématique des droits d'emprise au sol, de parkings en surface autorisés, d'espaces de pleine terre très réduits : il y aura une très forte baisse des surfaces d'espace vert de type jardin. Les terres naturelles se réduisent comme peau de chagrin.
  - La forte topographie induit une gestion rigoureuse des eaux pluviales
  - On va donc à la catastrophe sur une commune concernée par 2 PPRI (plans de prévention des risques d'inondation Seine et Yerres) et des zones d'argile qui ont déjà donné lieu à plusieurs reconnaissances de catastrophes naturelles.
  - Il est à craindre que la surface potentielle des emprises au sol selon les règles du PLU augmente considérablement par rapport à ce qu'elle était avec le POS.
  - La densification telle qu'elle est prévue va poser non seulement des problèmes majeurs de traitement des eaux usées mais surtout de dimensionnement des réseaux concernant les eaux pluviales.
  - Quels calculs prévisionnels ont été faits pour la bonne gestion de l'ensemble jusqu'en 2030 ? Nous demandons que ces calculs nous soient communiqués avec toutes les précisions nécessaires sur leurs modalités et les conséquences financières pour la mise aux normes des réseaux communaux des eaux pluviales.

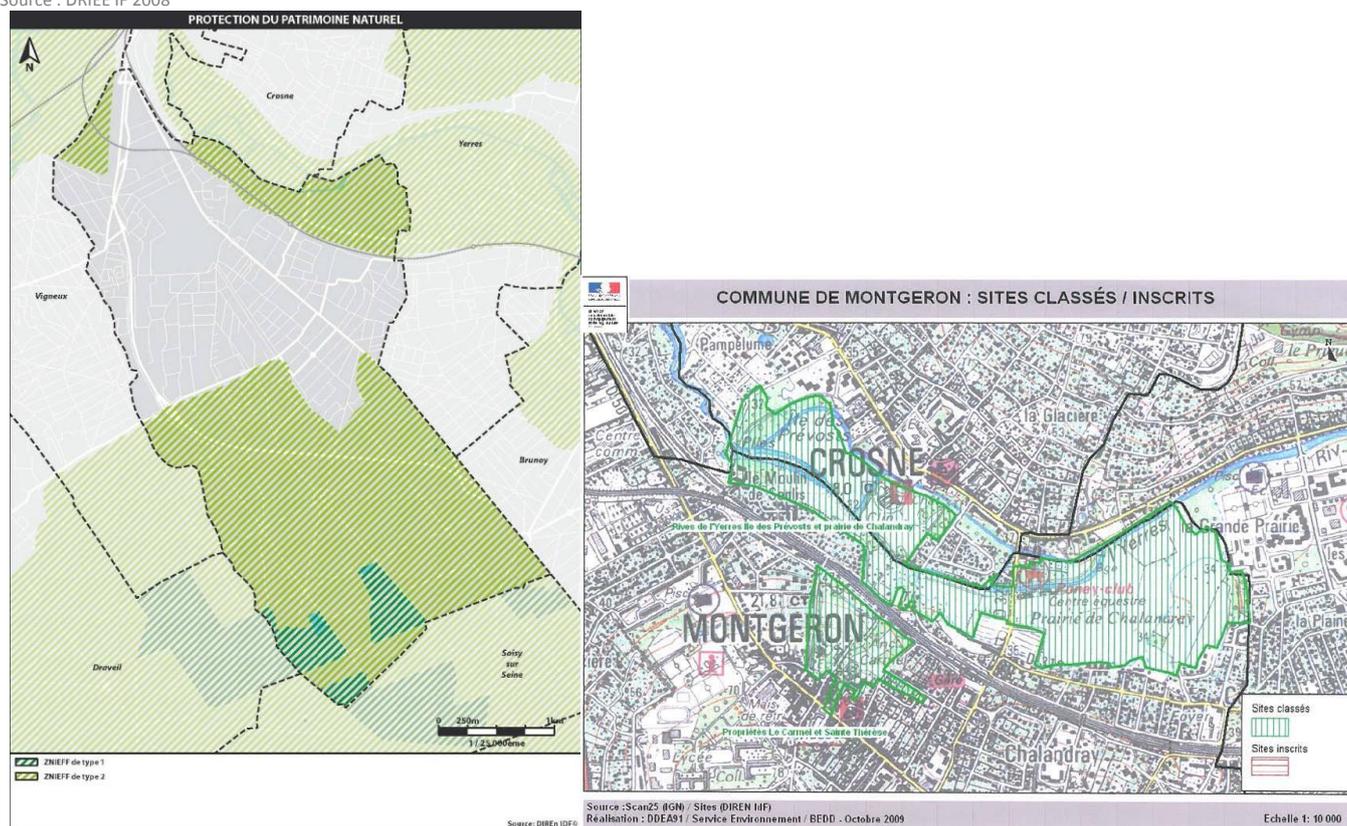
### **Nos propositions pour Montgeron**

- 1. préserver le tissu pavillonnaire et les espaces verts existants qui constituent aujourd'hui un**

bon équilibre écologique, permettant d'aller vers un « zéro rejet » à moindre frais,

2. développer les jardins familiaux, en créer au sein des logements collectifs, autoriser le maraichage domestique dans les jardins des lotissements, végétaliser l'ensemble des espaces disponibles,
  3. encourager la récupération de l'eau de pluie,
  4. obliger les constructions nouvelles à réaliser suffisamment d'aires de stationnement en sous-sol : cela est bon pour les espaces verts, donc pour la biodiversité et bon pour la qualité paysagère. Le jour où les voitures auront disparu, ces espaces trouveront aisément une autre utilisation ...
  5. respecter strictement le périmètre des PPRI.
- **Biodiversité/ respect des zones naturelles : le SDRIF ne respecte pas suffisamment notre secteur**

Source : DRIEE IFF 2008



Montgeron comporte 2 ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique)

<b><u>ZNIEFF de type 1</u></b>	<b><u>ZNIEFF de type 2</u></b>
Landes et mares du carrefour des quatre chênes	Basse vallée de l'Yverres
Mares de la forêt de Sénart	Forêt de Sénart
Lande et mares du carrefour de Tremble	Vallée de la Seine de Corbeil-Essonnes à Villeneuve-Saint-Georges
Mares et fossés du carrefour saint germain	

- Dans les nombreux jardins proches de la Plaine de Chalandray circulent la nuit nombre d'animaux sauvages depuis la plaine de Chalandray (renards, hérissons, etc.) Les animaux empruntent les mêmes couloirs que les hommes pour traverser la voie ferrée. Après le pont qui enjambe la rue du gal Leclerc ils traversent les jardins en se faufilant sous les portails.
- A 17 km de Paris, c'est également un secteur où l'on rencontre l'hiver des grues cendrées,
- La plaine de Chalandray est un corridor naturel qu'il faut accentuer plutôt que diminuer. Il se trouve être dans le périmètre du PPRI et est potentiellement inondable côté rue du Moulin de Senlis.
- Récemment à ce sujet le SYAGE nous a rappelé que nous ne devons pas avoir la mémoire courte, la crue de 1910 a été catastrophique à Montgeron. Depuis nous avons beaucoup bétonné.
- LGV (Ligne à Grande Vitesse): le plan laisse à penser que le tracé de principe est arrêté alors qu'il ne l'est pas (traversée de la partie nord de Montgeron et de la forêt de Sénart).
- En ce qui concerne le tracé figurant sur la carte, y a-t-il eu des études d'impact sur les populations riveraines de Montgeron et sur la forêt de Sénart?

### **Nos propositions pour Montgeron:**

- 1. Agrandir la zone naturelle de la plaine de Chalandray en l'ajustant au périmètre des ZNIEFF et en respectant strictement les prescriptions du PPRI**
- 2. Ne pas étendre et/ou densifier massivement le tissu urbain existant mais plutôt reconquérir les surfaces imperméabilisées (parc de stationnement régional près de la gare de Montgeron)**
- 3. Poursuivre les réflexions sur les différentes variantes de tracés possibles du LGV**
- 4. Etre étroitement informés et associés à ces réflexions : impact des nouvelles circulations créées en terme de nuisances (bruit, pollution,...) pour les populations riveraines et l'environnement**

### **En conclusion**

**Les documents présentés à l'enquête ne sont pas clairs, les délais d'enquête publique sont très insuffisants, alors que nous n'avons jamais été associés à la réflexion localement.**

**C'est l'examen du PLU actuellement en cours d'étude qui nous a mis en alerte.**

**Aucune publicité locale relative à la mise en révision du SDRIF n'a été faite et il n'existe que 3 lieux géographiques pour consulter les documents papier et rencontrer les commissaires enquêteurs dans un département aussi vaste que l'Essonne.**

**Nous émettons un AVIS DEFAVORABLE au projet de SDRIF tel qu'il est présenté et demandons l'intégration de nos propositions dans un nouveau projet.**