

ENQUÊTE PUBLIQUE
 du 28 mars au 30 avril 2013

**RÉVISION DU SCHÉMA DIRECTEUR
 DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE**


Vous trouverez ci-dessous les observations déposées.

Les propos à caractère manifestement illicite ont été rendus inaccessibles conformément à la loi n° 2004-575 du 21 juin 2004 pour la confiance dans l'économie numérique. Ils sont signalés par la mention « Cette observation a été modérée ».

Vous disposez d'un module de recherche. Indiquez le mot recherché dans le texte des observations ou cliquez sur la date de dépôt recherchée.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 > >>

Effectuer une recherche

Annuler la recherche

Fermer la fenêtre

793	Déposé le 26/04/2013
<p>avis du Conseil Municipal du 24avril 2013</p> <p>Délib30-13 - SDRIF.pdf</p>	
792	Déposé le 26/04/2013
<p>Pour avoir fait le constat dans une enquête menée en 2012 sur tout le territoire, notamment en Ile de France, que la résidence mobile, habitat permanent de son utilisateur, est dans une très large mesure ignorée en tant que besoin d'habitat présent et futur par les collectivités, la lecture du projet de SDRIF appelle de notre part plusieurs remarques :</p> <p>1) Il semble, dans le fascicule « Défis, Projet spatial régional et Objectifs », page 84 à 86, que la satisfaction des besoins particuliers d'habitat des familles de Gens du Voyage ne soit envisagée uniquement à travers la réalisation d'aires d'accueil. Il est réducteur, notamment pour les collectivités qui devront rendre leurs documents de planification et de programmation compatibles avec le SDRIF, de considérer répondre aux besoins d'habitat des gens du voyage uniquement par la réalisation d'aires d'accueil, obligatoires pour les seules communes de plus de 5000 habitants et dont la vocation est de faciliter le stationnement provisoire sur un territoire. En effet, le constat généralement partagé avec les collectivités, porté par les associations représentatives ou soutenant les familles et identifié peu ou prou par les études préalables des schémas départementaux d'accueil des gens du voyage en vigueur ou en cours d'actualisation, notamment en Ile de France, laisse apparaître des besoins d'habitat diversifiés pour lesquels les aires d'accueil provisoire ne constituent pas l'unique réponse adaptée. Alors que le SDRIF s'impose aux documents de planification urbaine (SCOT, PLU) et indirectement aux documents de planification de l'habitat (PDH, PLH, PDALPD), il nous semble fondamental qu'il évoque explicitement les formes d'habitat diversifié correspondant aux modes de vie des familles franciliennes de Gens du Voyage, en particulier la résidence mobile, habitat permanent de son utilisateur, et qu'il incite à la réalisation de terrains familiaux, considérés comme l'une des réponses appropriées aux besoins d'ancrage territorial des familles.</p> <p>2) Par ailleurs, nous souhaitons voir inscrite de façon explicite la mention « terrains familiaux pour la résidence mobile, habitat permanent de son utilisateur » dans l'offre d'habitat spécifique mentionnée page 25 du fascicule « Orientations réglementaires », sous le paragraphe « En matière de logement ».</p> <p>3) Enfin, dans la logique affirmée ci-dessus de distinguer des besoins diversifiés d'habitat, il serait cohérent et opportun de compléter, en page 32 du fascicule « Propositions pour la mise en œuvre du SDRIF », le paragraphe relatif au renforcement des mécanismes de solidarité par le logement en faveur de publics spécifiques par l'ajout des "terrains familiaux pour la résidence mobile, habitat permanent de son utilisateur", juste après "les aires d'accueil des gens du Voyage".</p> <p>Marc BEZIAT, le Délégué Général</p>	
791	Déposé le 26/04/2013
<p>Le maire de Paris protège ses habitants en limitant la circulation automobile, les élus départementaux que j'ai pu rencontrer à la réunion publique ont le projet contraire : étonnant non ? Pour améliorer le trafic, commençons par ce qui est une évidence : le carrefour de la croix verte, doit être transformé en échangeur et vous constaterez que la A104 redeviendrait fluide. Par ailleurs le BIP ne peut apporter que plus pollution et insécurité aux population riveraines, nous n'en voulons pas ! Ce que nous voulons : plus de transports en commun et de pistes cyclables, les voleurs ne prennent pas ces moyens de transport jusqu'à présent. En ce qui concerne le trafic aérien, le sommeil des riverains devraient être respecté, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui .</p>	
790	Déposé le 26/04/2013
<p>Madame, Monsieur le Commissaire Enquêteur,</p> <p>Nous sommes fortement contraires à la densification prévue pour le quartier Buttes-Halage à Créteil. Nous demandons que ce quartier soit considéré comme une «espace urbanisé à optimiser » et non pas comme un «quartier à densifier à proximité d'une gare».</p> <p>Le cadre de vie de ce secteur est actuellement assez agréable et une densification en réduirait considérablement la qualité de vie. D'ailleurs:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le secteur est déjà très urbanisé avec la présence de nombreux immeubles et d'un tissu pavillonnaire déjà dense avec un parcellaire petit de l'ordre de 300-350 m2, voir moins, et avec des terrains de l'ordre de 600à 700m2, qui sont souvent divisés en 2 lots. On voit ainsi fleurir systématiquement deux pavillons pour un existant avec un abattage du peu d'arbres existants sur chacun des terrains. 2. Densifier ultérieurement impliquerait la disparition des oiseaux, des furets, des hérissons qui peuplent encore le quartier. 3. Il s'agit d'un secteur déjà fragilisé par la présence de carrières. Alors comment pourrait-on densifier d'avantage? Cela apparait aussi irréaliste! 4. Pour son caractère pavillonnaire, le quartier est semblable, par exemple, à d'autres secteurs pavillonnaires à Créteil ou à Saint Maur des Fosses, qui sont (et justement !) définis dans le SDRIF «espace urbanisé à optimiser». 5. Une grande partie du quartier est loin de toutes gares existantes ou prévues, la distance de la gare la plus proche étant souvent supérieure à 1km. En plus, la gare la plus proche (Saint Maur-Créteil) n'est pas facilement accessible à cause de la Marne. En effet, les bus (voir le tracé du bus 107) doivent faire un grand détour pour emprunter la rue du pont de Créteil afin de traverser la Marne, ce qui rend la distance effective de la gare souvent supérieure à deux kilomètres ou plus. 6. La densification prévue dans le SDRIF est aussi absolument incompatible et incohérent avec le choix du Grand Paris Express. En effet, une gare intermédiaire entre Créteil L'Echat et Saint Maur Créteil était prévue par le projet Arc Express, mais cette gare n'a pas été retenue par Grand Paris Express. Pour un développement durable, on ne peut pas au même temps supprimer la gare et densifier ultérieurement! <p>ASSOCIATION (loi 1901) TCDV – TRANSPORTS ET CADRE DE VIE A CRETEIL Internet : www.tcdv.org Mail : tcdv94000@gmail.com</p>	
789	Déposé le 26/04/2013
<p>En cette phase d'enquête publique du SDRIF, la Ville de Bussy-Saint-Georges porte à l'attention de la Commission d'Enquête et de la Région Île-de-France sa contribution sur le Schéma Directeur de la Région Île-de-France.</p> <p>Cette contribution correspond à la délibération du Conseil Municipal de Bussy-Saint-Georges approuvée à l'unanimité le 25 mars 2013.</p> <p>Vous pouvez retrouver l'intégralité de notre avis en pièce jointe.</p> <p>Avis de la Ville de Bussy-St-Georges sur le SDRIF.pdf</p>	

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 > >>

Conformément à la loi du 21 juin 2004 citée ci-dessus, vous avez la possibilité de nous signaler tout propos qui vous paraîtrait manifestement illicite afin que nous le rendions inaccessible le plus rapidement possible, le cas échéant.

[Cliquez ici pour signaler des propos illicites](#)

De plus, conformément à la procédure d'enquête publique :