



## DES PASSERELLES POUR LES HUMAINS ET LA BIODIVERSITE.

Une nouvelle infrastructure routière est-elle opportune alors que les enjeux environnementaux et sociétaux réclament une autre politique totalement innovante et visionnaire sur nos territoires ?

Le citoyen doit pouvoir se permettre de mettre en œuvre des nouvelles pratiques culturelles et économiques, ainsi notre sentiment sur ce projet routier est qu'il ne correspond pas aux impératifs de notre temps.

Il s'agit pour nous de se réapproprier le foncier et sa nature afin de lancer de nouvelles perspectives telles la création de véritables espaces d'activités de proximité avec des mobilités appropriées nous empêchant de polluer notre environnement, notre santé et la qualité de notre avenir."

## CAHIER D'ACTEUR

### Citoyen en Seine

[Association de protection de l'environnement et du citoyen](#)

*Nous contacter : [citoyenenseine@gmail.com](mailto:citoyenenseine@gmail.com)  
Association loi 1901 fondée le 01 octobre 2017  
Commune de Draveil et de Vigneux-sur-Seine  
Siège social : 17, rue Henri Rossignol, 91270 Vigneux-sur-Seine  
Identification R.N.A : W912010007*

### CONSTRUIRE UNE CONCERTATION AUTOUR D'UN PROJET

Nous avons assisté à la deuxième partie d'un atelier sur les projets alternatifs à Athis-Mons dont nous avons fait une rapide synthèse en contribution publiée le 17/06/2019. Les inquiétudes se focalisèrent assez rapidement sur le nombre de poids lourds à circuler sur cette route. Nous avons pu voir lors de la balade sur Vigneux-sur-Seine que le projet allait aussi déboucher sur l'avenue Henri Charon pour que les bus puissent emprunter cette nouvelle infrastructure. Nous avons alors appris que les opérateurs de transport ne souhaitaient pas faire passer leurs bus sous les ponts actuels de la voie de chemin de fer. Nous nous sommes ainsi rendu compte que le financement n'incluait pas par exemple les compensations environnementales et les ouvrages nécessaires pour la faune et la flore. Nous avons assisté à la réunion de Villeneuve-Le-Roi où le département commença par annoncer qu'il y aurait bien des poids lourds sur cette route et sans doute plus que prévu, ce qui a enflammé quelque peu la salle.

Nous sommes intervenus à Vigneux-sur-Seine où nous avons fait observer qu'il manquait les éléments du **Schéma Régional de Cohérence Ecologique** (SRCE) dans le dossier d'étude d'opportunité du département (contribution publiée le 25/06/2019), nous avons aussi demandé comment les futurs **Plan Climat Air Energie Territorial** allaient impacter ce projet de franchissement de la Seine. Cette dernière question est restée sans réponse.

La question de l'**induction du trafic** est aussi apparue dans cette concertation avec la disconvenance qu'offrirait cette route aux nouveaux usagers. Pourtant des pays comme la Suisse, les Pays Bas ou encore l'Allemagne utilisent à bon escient les « péages temporels »...

# DESSINER LES ROUTES DU FUTURS

## LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION PREALABLE

La demande pour créer une nouvelle infrastructure routière émane principalement des entreprises pour permettre une meilleure accessibilité de leurs employés vers leur lieu de travail ou leur lieu d'interventions ainsi la chambre de commerce et de l'industrie (CCI) relève que le sujet concerne 3,7% des habitants du Val d'Yerres Val de Seine qui doivent se rendre vers le pôle Orly Rungis. L'idée émise pour ce franchissement est de désengorger les embouteillages sur la partie RN6 au niveau de Villeneuve-Saint-Georges et de permettre à ces usagers venant du sud de la RN6 de prendre une autre route, cette fois-ci vers Athis-Mons et non plus Villeneuve-Le-Roi, de même ce projet devrait désengorger le pont de la première armée française sur Draveil. Ainsi le logo reprend clairement l'objet de cette concertation préalable :

*« Création d'un franchissement de la Seine pour une liaison multimodale entre le pôle économique d'Orly-Rungis et le Val d'Yerres – Val de seine. »*

Les embouteillages impactent les milieux denses ainsi ils impactent de fait toute la région d'Ile de France qui a travers le **Schéma Directeur de la Région d'Ile de France (SDRIF 2030)**, le **plan de déplacements urbains d'Ile de France (PDUIF)**, le **Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie d'Ile de France (SRCAE)** et le **Plan « anti-bouchons et pour changer la route »** essaye d'y remédier par un certain nombre de « plans de mobilité » pour permettre à leurs employés de venir autrement qu'en véhicule unipersonnel. Un certain nombre de solutions alternatives n'ont pas été étudié comme la multiplicité de passerelle multimodale à une échelle locale, un franchissement entre Choisy-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges ou encore la gratuité des transports en commun sur ce périmètre d'étude qui permettrait d'encourager les usagers à utiliser les transports en commun plutôt qu'un véhicule unipersonnel.

Pour cette concertation obligatoire, il a été retenu de [l'article L103-2 du code de l'urbanisme](#)

*3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, **notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement**, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ;*

La Commission Nationale du Débat Public a été sollicitée pour garantir l'équité entre tous pendant ces 8 semaines :

*« Concertation préalable organisée par le maître d'ouvrage sous l'égide d'un garant : permet aux participants d'argumenter leurs positions. Le maître d'ouvrage doit argumenter les réponses apportées aux contributions du public mais il n'est pas tenu de les retenir. Elle permet également de débattre des solutions alternatives au projet, y compris l'absence de mise en œuvre. »<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> [https://www.seban-associés.avocat.fr/wp-content/uploads/2018/10/MMP-MBU-AG-50questions\\_participation-Courrier-des-maires.pdf](https://www.seban-associés.avocat.fr/wp-content/uploads/2018/10/MMP-MBU-AG-50questions_participation-Courrier-des-maires.pdf)

## LE TRAFIC ROUTIER EN QUESTION

Suivant le document « Simulation du trafic à horizon 2030 »<sup>2</sup> :

Avec les arborescences de flux sur les franchissements de Seine existants nous pouvons observer que les embouteillages au niveau du pont de la première armée française et du pont de Ris ont un impact local. La prolongation du T7 devrait résoudre en partie le problème pour les usagers qui doivent rejoindre le plateau d'Orly depuis Juvisy / Draveil / Vigneux-sur-Seine.

Les simulations se basent donc sur la mise en service des lignes prévues et l'accroissement des transports en commun, liste du tableau page 31. Avec l'exemple du tramway T7, nous nous interrogeons sur la valeur des données intégrées étant donné que les élus s'opposent actuellement au prolongement de cette ligne jusqu'à Juvisy<sup>3</sup>.

Page 36 de la simulation horizon 2030 « Diminution importante de la demande de trafic sur la RN7 entre Juvisy et Athis du fait de la réduction de capacité liée à l'insertion du tramway et en partie au basculement modal (de l'ordre de 30%) »

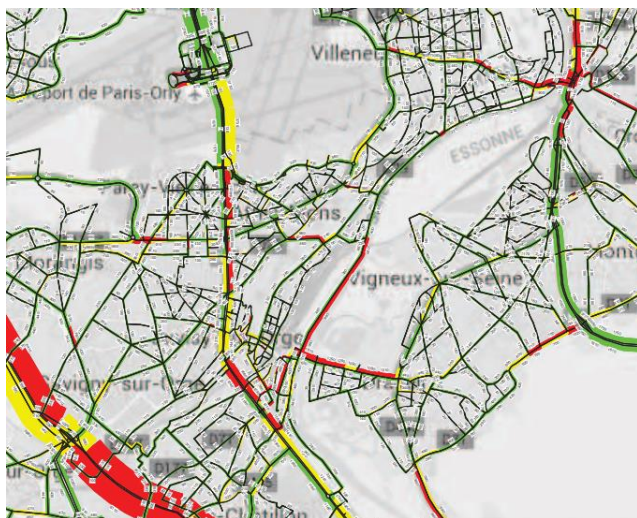
Page 51 de la simulation horizon 2030 « Le prolongement du T7 permet d'améliorer les temps d'accès entre le secteur des Portes de l'Essonne et l'aéroport d'Orly et de connecter le secteur à la ligne 14 et ligne 18 ce qui accroît de manière importante les possibilités d'accès au Nord et à l'Ouest de la région de cette zone. »

Si le prolongement du Tramway n'a pas lieu, la simulation n'est pas valable.

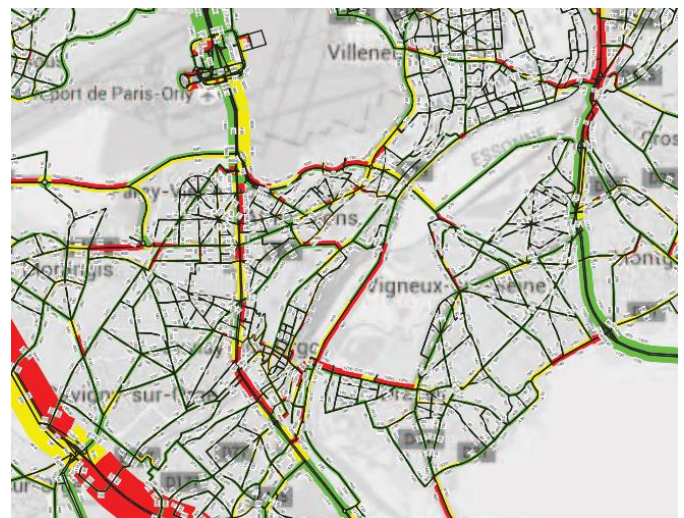
Page 81 de la simulation horizon 2030 « Par ailleurs, le Tramway T7 prolongé jusqu'à Juvisy-sur-Orge offre une liaison en transports en commun pour les salariés du pôle d'Orly qui proviennent en grande partie du Nord de l'Essonne. »

Page 83 de la simulation horizon 2030 « La gare de Juvisy-sur-Orge qui verra son taux de correspondance s'accroître avec l'arrivée du Tramway T7 »

De plus au regard des simulations le bénéfice pour désengorger les bouchons existants n'est pas convainquant, les voies sont toujours autant saturées en 2030 année de la probable mise en service de la nouvelle départementale selon le planning prévisionnel :



Simulation Référence Horizon 2019 HP AM page 20

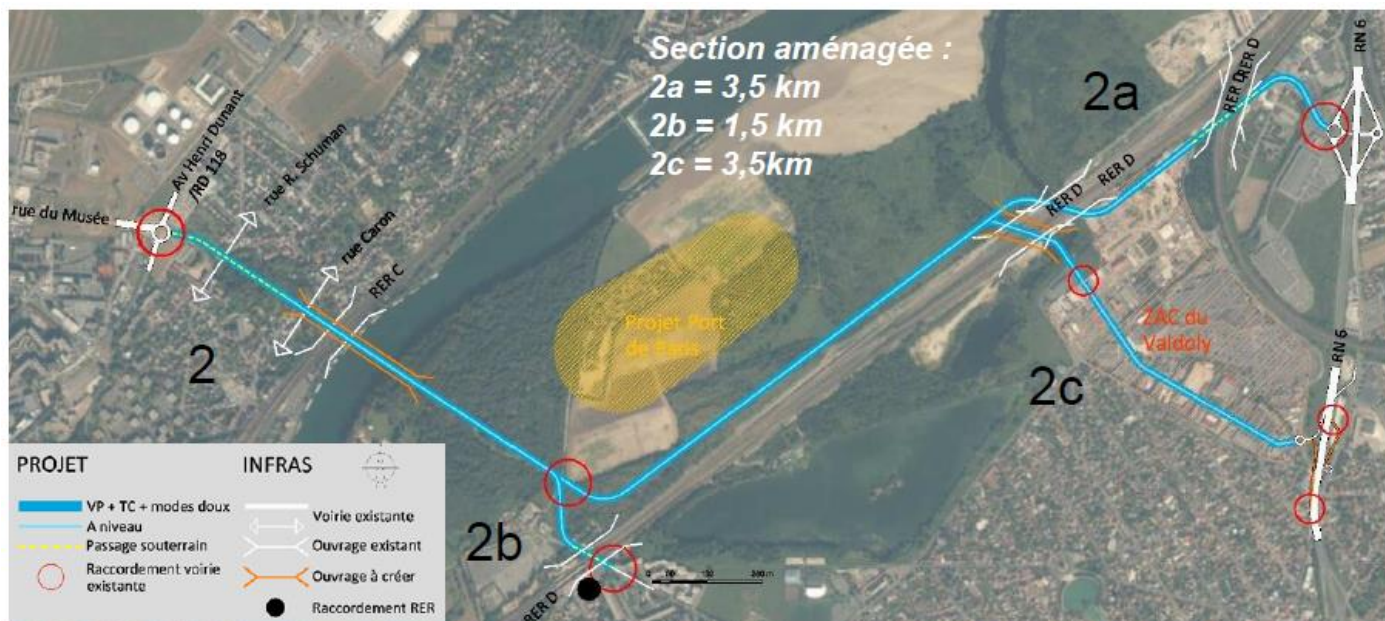


Simulation Projet Option 1 (Tracé Nord) Horizon 2030 HP AM page 65

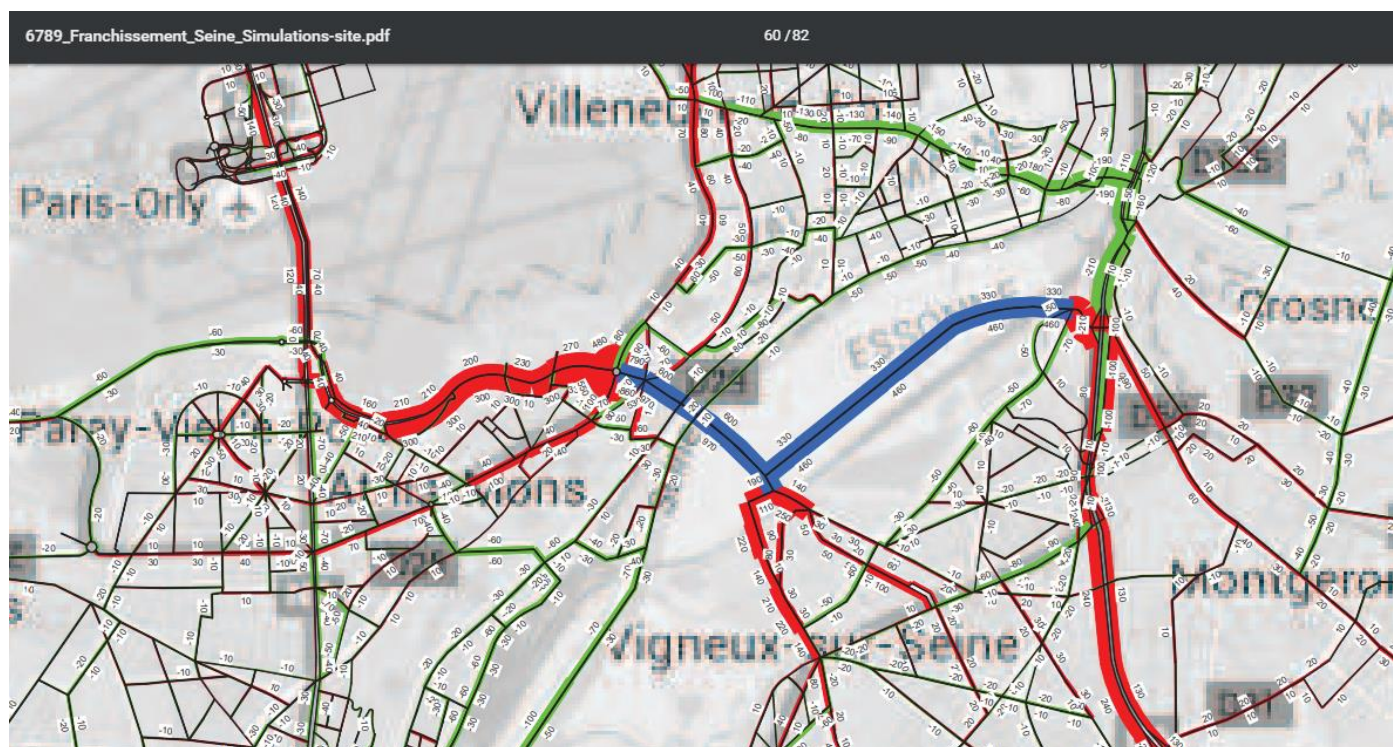
<sup>2</sup> [https://franchissementdeseine91.fr/escont/uploads/2019/06/6789\\_Franchissement\\_Seine\\_Simulations-sitev2.pdf](https://franchissementdeseine91.fr/escont/uploads/2019/06/6789_Franchissement_Seine_Simulations-sitev2.pdf)

<sup>3</sup> <http://www.leparisien.fr/essonne-91/juvisy-sur-orge-ils-reclament-le-prolongement-du-tramway-t7-21-06-2019-8099937.php>

Le projet retenu pour les simulations dans cette étude préalable est l'option 1 avec le tracé au Nord correspondant au scénario 2a. Pourtant parmi les scénarii retenus le scénario 2c est privilégié pour son optimisation supposée.



Par ailleurs les simulations montrent que le trafic routier va bien s'étendre sur la commune de Vigneux-sur-Seine. Nous ne trouvons dans ces études préalables aucune donnée sur les nuisances et les pollutions engendrées par ce nouveau trafic sur la commune de Vigneux sur Seine :



Comparaison de variantes - Heure pointe du soir - En rouge supplément de trafic, en bleu la nouvelle voie, en vert le délestage du trafic.

## Le schéma régional de cohérence écologique d'île de France

Lors de la réunion publique de Vigneux-sur-Seine du 24 juin 2019, nous avons rappelé qu'agissant depuis 2014 avec l'association R.E.N.A.R.D (association agréée de protection de l'environnement au titre de l'article L.141-1 du Code de l'Environnement) sur des sites impactés par des projets d'aménagements, nous avons inventorié à chaque fois des espèces protégées qui ne figuraient pas dans les études d'impact sur l'environnement.

Dans les études préalables présentées pour cette concertation **aucune mesure conservatoire et compensatoire pour diminuer la fragmentation éco paysagère n'a été proposée.** Les variantes n'ont par conséquent pas pu être étudiées. La mortalité animale sur les routes n'a pas été évoquée que ce soit pour la petite faune ou la grande faune, pour les collisions avec les insectes, avec les amphibiens, avec les oiseaux ou les mammifères. Aucun passage à faune n'est évoqué. Le schéma de cohérence écologique d'Île de France n'est pas mentionné dans les études alors que celui-ci indique un corridor écologique à restaurer du réservoir de biodiversité du Port Courcel à Port Brun à la forêt de Sénart.

Les seules pages où nous pouvons voir certaines données environnementales sont page 82 et 83 de l'étude<sup>4</sup> - livret sur l'élaboration et les premières analyse des scénarios - nous y trouvons aussi une liste des procédures éventuelles à venir.



A noter l'impact sur le ru de l'Oly qui doit être réouvert sur les portions canalisées (cf. SDRIF 2030) et l'impact sur la Ferme de Noisy et les boisements déjà entamés par d'autres infrastructures réalisées ou à venir (Annexe 3 Les impacts sur le patrimoine naturel et architectural).

Nous ne trouvons par ailleurs aucune étude sur les mobilités douces et le trafic potentiel sur des pistes cyclables et des cheminements piétons, cheminements pouvant aussi participer de la trame verte et bleue comme peuvent l'être les chemins ruraux sur la Saussaie des Gobelins et l'île Brune. [Protéger et restaurer la nature dans toutes ses composantes](#) et la nécessité d'avoir recours aux mobilités douces est acté dans les lois, le développement des moyens de transports alternatifs est demandé dans tous les plans supra-communaux SDRIF, SRCE, PDUIF, SRCAE...

<sup>4</sup> <https://franchissementdeseine91.fr/escont/uploads/2019/05/Etude-d%E2%80%99opportunit%C3%A9-relative-%C3%A0-un-nouveau-franchissement-de-Seine-am%C3%A9liorant-la-liaison-Val-d%E2%80%99Yerres-%E2%80%93-Val-de-Seine-P%B4le-d%E2%80%99Orly-%E2%80%93-Scenarios-2016-2018.pdf>

« La prise en compte des implications sociales et économiques de l'atteinte de la neutralité carbone est primordiale pour assurer le succès de la transition bas-carbone, Cette transition s'accompagne d'investissements et de désinvestissements majeurs, avec des impacts hétérogènes sur les secteurs d'activité. La distribution des coûts doit être prise en compte pour assurer que la transition bas-carbone soit à la fois juste, et perçue comme étant juste. Les implications environnementales (co-bénéfices et antagonismes éventuels avec la santé, biodiversité, la qualité de l'air, de l'eau et des sols) doivent également être prises en compte. »<sup>5</sup>

**La France est en retard sur ses objectifs en matière de climat. Le « budget carbone 2015-2018 » n'a pas été respecté. La baisse annuelle des émissions de 1,1% sur cette période est presque deux fois moins que prévu.**

**Ce rythme devra tripler d'ici 2025 pour respecter les engagements.**

**Haut conseil pour le climat**

---

## **Le plan Climat Air Energie territorial**

« En tout état de cause, la mise en œuvre d'un PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territorial), institué par le Plan Climat national et repris par les lois Grenelle et la loi de transition énergétique pour la croissance verte, permettra de finaliser une stratégie globale de lutte contre les toutes les pollutions, en cohérence avec la volonté d'excellence environnementale qui doit être un fil rouge de l'action publique intercommunale. Il conviendra notamment de déployer des instruments de mesure au niveau communautaire : le bruit avec le PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement), la qualité de l'air avec le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) et, sujet particulièrement sensible, la préservation de la qualité de vie par la lutte contre les nuisances aériennes. »<sup>6</sup>

## **Comment vont s'articuler la compatibilité du projet de franchissement de la Seine avec le futur PCAET du Val d'Yerres Val de Seine et celui de l'EPT12 ?**

Il est important, lors de l'élaboration d'un PCAET, d'assurer la cohérence du projet avec les autres politiques publiques en cours sur le territoire. Celles-ci font l'objet de planifications sectorielles dont la mise en œuvre est susceptible d'interagir avec les objectifs du PCAET et avec lesquelles le PCAET n'entretient pas forcément un lien réglementaire. Concrètement, certaines planifications peuvent porter des enjeux antagoniques avec ceux du PCAET. Par exemple, lorsqu'elles induisent des protections paysagères incompatibles avec des équipements énergétiques ou des mesures de gestion des espaces végétalisés non optimales pour le stockage de carbone. Ces planifications peuvent également favoriser des dynamiques territoriales futures qui constituent des données d'entrée pour le PCAET : densification des espaces urbanisés, développements sociodémographiques, accroissement des déplacements... Inversement, dans une approche systémique, certaines planifications constituent des leviers d'action que le PCAET peut saisir en raison du cadre qu'elles créent pour les activités humaines. Pour que le plan d'actions soit opérant, il convient de connaître toutes planifications en cours sur le territoire ainsi que leur articulation avec le PCAET. Cette approche, préconisée pour tous les projets devant faire l'objet d'une évaluation environnementale, participe au décloisonnement des politiques mises en œuvre sur un territoire.

Il est important, lors de l'élaboration d'un PCAET, d'assurer la cohérence du projet avec les autres politiques publiques en cours

---

<sup>5</sup> [https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2019/06/hcc\\_rapport\\_annuel\\_2019.pdf](https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2019/06/hcc_rapport_annuel_2019.pdf)

<sup>6</sup> <https://www.vyvs.fr/media/uploads/editorial/docs/avant-projet-de-territoire-cavyvs.pdf>

sur le territoire. Celles-ci font l'objet de planifications sectorielles dont la mise en œuvre est susceptible d'interagir avec les objectifs du PCAET et avec lesquelles le PCAET n'entretient pas forcément un lien réglementaire. Concrètement, certaines planifications peuvent porter des enjeux antagoniques avec ceux du PCAET. Par exemple, lorsqu'elles induisent des protections paysagères incompatibles avec des équipements énergétiques ou des mesures de gestion des espaces végétalisés non optimales pour le **stockage de carbone**. Ces planifications peuvent également favoriser des dynamiques territoriales futures qui constituent des données d'entrée pour le PCAET : densification des espaces urbanisés, développements sociodémographiques, accroissement des déplacements... Inversement, dans une approche systémique, certaines planifications constituent des leviers d'action que le PCAET peut saisir en raison du cadre qu'elles créent pour les activités humaines. Pour que le plan d'actions soit opérant, il convient de connaître toutes planifications en cours sur le territoire ainsi que leur articulation avec le PCAET. Cette approche, préconisée pour tous les projets devant faire l'objet d'une évaluation environnementale, participe au décloisonnement des politiques mises en œuvre sur un territoire.

## FAIRE SA PART ?

### POUVOIR ET RESPONSABILITÉ DES INDIVIDUS, DES ENTREPRISES ET DE L'ÉTAT FACE À L'URGENCE CLIMATIQUE



#### QUELLES ACTIONS POUR L'INDIVIDU ?

**- 25 %** Les **changements de comportement individuel significatifs** (devenir végétarien, privilégier le vélo, ne plus prendre l'avion...) permettent de **réduire l'empreinte de 25 %** au mieux.

+

**- 20 %** Les **actions avec investissement** (rénovation thermique, changement de chaudière, remplacement d'un véhicule à essence ou diesel par un véhicule électrique) **complèteraient la réduction de 20 %**.

=

**- 45 %** L'engagement individuel permettrait donc en principe d'engendrer une **baisse de l'empreinte carbone moyenne de près de 45 %**.

N.B. : Au-delà de leur potentiel rôle pédagogique, les « petits gestes du quotidien » (faire le tri, éteindre la lumière...) n'ont pas d'impact significatif sur l'empreinte carbone moyenne des individus.

**! Mais ces estimations se fondent sur un engagement personnel « héroïque » !**

**- 20 %** Un engagement individuel « modéré », plus réaliste, permettrait d'atteindre une **baisse de l'empreinte carbone d'environ 20 %** (tous types d'action confondus).

**Une réduction qui correspond à 1/4 de l'effort nécessaire pour faire passer l'empreinte carbone de 11 à 2 tonnes de CO<sub>2</sub> équivalent par an.**

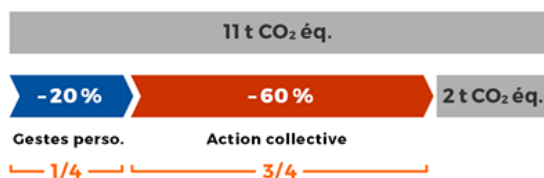
#### ET LA PART RESTANTE ?

Notre empreinte carbone est fortement contrainte par l'**environnement social, technique et politique** dans lequel nous vivons.

**- 60 %**

- Décarbonation de l'industrie
- Décarbonation du système agricole
- Décarbonation du fret
- Décarbonation des services publics
- Décarbonation de l'énergie résiduelle consommée (chaleur, gaz, électricité)
- ...

Sur les **80 %** de baisse nécessaires, **60 %** ne pourront être réalisables que grâce à **une impulsion politique et collective**.



**Pour que l'empreinte carbone des Français diminue, les entreprises et l'État doivent donc aussi se transformer en profondeur.**

Source : étude Carbone 4 (juin 2019) - www.carbone4.com



## De la nécessité des péages temporels

« Les lieux où on perd du temps dans les embouteillages sont les zones urbaines très denses et plutôt riches où la congestion quotidienne des axes routiers est un des outils de la panoplie des politiques publiques quand elles cherchent à maîtriser la pression de l'automobile. Il est donc important de ne pas prendre pour argent comptant les discours alarmistes sur la congestion routière. »<sup>7</sup>

Nous invitons à lire cette étude « Induction et évaporation de trafic » qui permet de comprendre que la congestion routière n'est peut-être pas un problème. Ainsi nous y apprenons que l'accroissement des capacités ne peut résoudre la congestion ou encore qu'il est trompeur de raisonner en valeur absolue en comptant les heures perdues dans les embouteillages.

**Et si dessiner les routes du futur était tout simplement faire ce qui doit être prévu : des ponts végétalisés pour la faune et les piétons, mais aussi pour permettre une restauration de la biodiversité, des passerelles pour les mobilités douces, une offre de transports en commun pour un report modal et viser la « fluidité lente » ?**

## Dessine les routes du futur<sup>8</sup>



<sup>7</sup> Induction et évaporation de trafic : revue de la littérature et études de cas – publication novembre 2016

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01480663/document>

<sup>8</sup> <http://www.pavillon-arsenal.com/fr/expositions/11323-les-routes-du-futur-du-grand-paris.html>



## Annexe 1 contribution du 17/06/2019

Hier soir, le dernier atelier sur Athis Mons s'est tenu, certains participants regrettent que les jeunes ne soient pas présents. En voici une synthèse, tour de notre table « projet alternatif » :

Les discussions ont commencé sur des objets techniques avec une employée du département puis vers 20h30 la discussion se poursuit sur les projets alternatifs :

Il y a des propositions alternatives à proposer à un projet routier comme par exemple des passerelles liaisons douces avec transports en commun. Ce qui est déjà proposé au SDRIF, cela revient donc à demander de respecter le SDRIF, ce schéma « Île-de-France 2030 » approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013.

« Le franchissement de la Seine entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine sera réservé aux circulations douces et aux transports collectifs. Par ailleurs, la requalification de la RN6 en boulevard urbain, et la perspective de sa déviation, constituent un projet important pour l'amélioration de la qualité de desserte et de vie de ce territoire. L'utilisation de la Seine comme axe de transport de voyageurs (Vogues) contribuera à renforcer le lien à Paris. »

<https://www.iau-idf.fr/planification/ile-de-france-2030/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif.html>

Une autre proposition consisterait à rendre les transports gratuits, il faut donc la formuler :

Est-ce que la gratuité des transports en commun répondrait aux problématiques que doivent résoudre ce projet routier/viaduc ?

La demande spécifique est donc à faire, nous demandons cette étude :

Etude pour un projet alternatif : la gratuité des transports en commun

Demande d'une étude pour connaître l'impact de la gratuité des transports en commun sur les « bouchons » et la fluidité du trafic routier dans le périmètre d'étude de ce nouveau franchissement de la Seine.

Privatisation d'ADP ? Une entreprise pour financer la gratuité mais pas que... à développer...

(Il semblerait qu'ADP ne veuille pas de ce projet routier, pourquoi ?)

Une autre observation ressortie :

Celle des transports de marchandises et en particulier de matières dangereuses\* et ses poids lourds, à interdire sur cette nouvelle route ?

Cela fait écho aussi aux projets qui ne sont pas mis en avant dans ce projet :

Projet de Ports des Paris (HAROPA) avec un parc multimodal (Un cahier d'acteurs sera fait par HAROPA)

Projet de la SNCF complétant ce parc multimodal (pas d'information sur ce sujet)

Le trafic de marchandises sera donc très certainement augmenté.

\*ce type de transport a-t-il bien été pris en compte dans les simulations qui concluent à un trafic routier redirigé sur cette route de 15 000 véhicules/jour dont 3 à 5% de poids lourds ?

Question en préambule : ce projet part de quelle commande ?

Hormis les liaisons à faire entre Orly et l'agglomération VYVS pour des employés, des particuliers, ils ne savent pas y répondre.

Le projet alternatif « gratuité des transports en commun » va avec la conception « terminer les travaux sur les éléments urbains de mobilité/transport déjà entrepris » et « améliorer, restaurer, requalifier les réseaux pour les rendre plus efficaces et efficaces »

Ainsi le T7 et la ligne 18 ont été évoquées

L'amélioration des ponts existants et des redirections de flux (cf. Villeneuve Saint Georges),

Ce que ne semble pas vouloir Villeneuve le Roi pour préserver ses administrés du trafic routier.

Ce sont les liaisons Orly – Juvisy ou Orly – Vigneux qui sont ressorties comme nécessaire :

– le tronçon Orly Juvisy du tram comme efficace pour les usagers,

– la liaison douce RER C à RER D entre Athis et Vigneux avec peut-être une navette électrique passant sur une passerelle,

– la passerelle sur le pont de la première armée française Draveil/Juvisy

– le passage sur l'écluse d'Ablon est contraignant techniquement et temporellement, il n'est pas adéquate ni pour les piétons, ni pour les vélos.

Le positionnement géographique de la route a aussi été mentionné avec le déplacement des objets urbains tels la mairie d'Athis Mons pour faire passer cette route autrement.

La question demeure comment répondre aux besoins de mobilité des habitants et des entreprises ?

Quels sont et seront les besoins futurs ?

Quelles seront les nouvelles mentalités et les objets de cadre de vie pour les 30 ans à venir ?

Que nous obligent les changements climatiques et sociaux ?

Qu'en sera-t-il des corridors écologiques à restaurer et du réservoir de biodiversité inscrits au SRCE et autres trames vertes trames bleues qui sont traversés et impactés par ce projet et que les communes ne veulent pas prendre ne compte dans le projet de territoire du Val d'Yerres Val de Seine et leurs plans locaux d'urbanisme.

**Les diagnostics locaux pour les trames vertes et bleues ont-ils commencé ?**

Où peut on trouver l'identification d'éléments à protéger, mettre en valeur ou requalifier, notamment pour la préservation, le maintien ou la remise en état des continuités écologiques, localisation dans les zones urbaines d'espaces non bâtis inconstructibles nécessaires au maintien des continuités écologiques, emplacements réservés dédiés aux continuités écologiques etc...

La mobilisation de ces outils nécessite que l'étude préalable soit suffisamment précise.

Le schéma régional de cohérence écologique d'Ile-de-France a été adopté par arrêté n°2013294-0001 du préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, le 21 octobre 2013,

Il semble qu'aucune étude préalable n'ai été faite ou lancé depuis.

<http://www.driei.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/le-srce-d-ile-de-france-adopte-a1685.html>

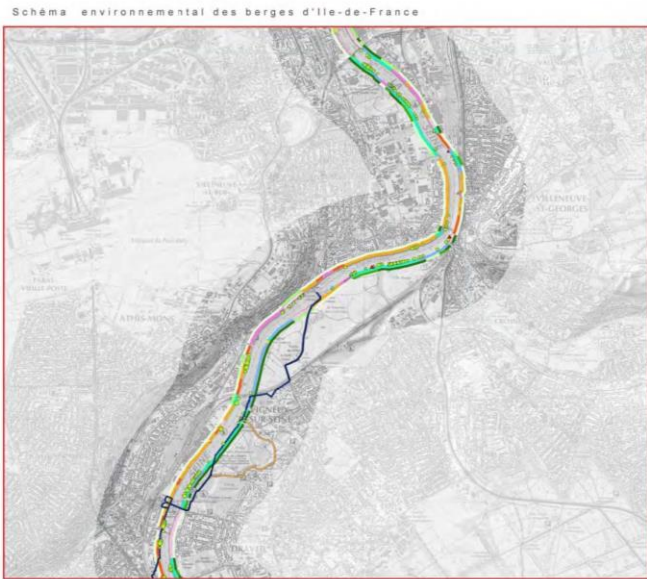
**CARTE DES OBJECTIFS DE PRÉSERVATION ET DE RESTAURATION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE**  
LÉGENDE

CORRIDORS À PRÉSERVER OU RESTAURER	ÉLÉMENTS FRAGMENTANTS À TRAITER PRIORITAIREMENT
<p><b>Principaux corridors à préserver</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Corridors de la sous-trame arborée</li> <li>Corridors de la sous-trame herbacée</li> <li>Corridors alluviaux multitrames</li> <li>Le long des fleuves et rivières</li> <li>Le long des canaux</li> </ul> <p><b>Principaux corridors à restaurer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Corridors de la sous-trame arborée</li> <li>Corridors des milieux calcaires</li> <li>Corridors alluviaux multitrames en contexte urbain</li> <li>Le long des fleuves et rivières</li> <li>Le long des canaux</li> </ul> <p><b>Réseau hydrographique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cours d'eau à préserver et/ou à restaurer</li> <li>Autres cours d'eau intermittents à préserver et/ou à restaurer</li> </ul> <p><b>Connexions multitrames</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Connexions entre les forêts et les corridors alluviaux</li> <li>Autres connexions multitrames</li> </ul>	<p><b>Obstacles et points de fragilité de la sous-trame arborée</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Coupsures des réservoirs de biodiversité par les infrastructures majeures ou importantes</li> <li>Principaux obstacles</li> <li>Points de fragilité des corridors arborés</li> </ul> <p><b>Obstacles et points de fragilité de la sous-trame bleue</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cours d'eau souterrains susceptibles de faire l'objet d'opérations de réouverture</li> <li>Obstacles à traiter d'ici 2017 (L. 214-17 du code de l'environnement)</li> <li>Obstacles sur les cours d'eau</li> <li>Secteurs riches en mares et mouillères recoupés par des infrastructures de transport</li> <li>Milieux humides alluviaux recoupés par des infrastructures de transport alluviaux</li> </ul>
ÉLÉMENTS À PRÉSERVER	AUTRES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT MAJEUR pour le fonctionnement des continuités écologiques
<ul style="list-style-type: none"> <li>Réservoirs de biodiversité</li> <li>Milieux humides</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Secteurs de concentration de mares et mouillères</li> <li>Milieux agricoles</li> <li>Lisières agricoles des boisements de plus de 100 ha situés sur les principaux corridors arborés</li> </ul>

**SRCE - Approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France a été adopté par arrêté n°2013294-0001 du préfet de la région d'Ile-de-France.**

**1. Les corridors à préserver ou restaurer, au sens du plan d'action**

- Les corridors alluviaux sont multitrames. Cela signifie qu'ils contribuent à toutes les sous-trames. Ils regroupent les cours d'eau, les zones humides, les plans d'eau, les prairies et les boisements de fond de vallée et de versant. Les vallées jouent naturellement un rôle de corridor essentiel pour de multiples espèces. Celui-ci est d'autant plus fonctionnel qu'il subsiste un espace non urbanisé en bordure des cours d'eau (présence de ripisylves, de formations concourant à la sous-trame herbacée et de ceintures de végétation le long des rives). C'est pourquoi sont distingués :
  - des corridors alluviaux à préserver le long des berges non urbanisées ;
  - des corridors alluviaux à restaurer en contexte plus urbain, associés aux fleuves et rivières ;
  - des corridors alluviaux à préserver, associés aux canaux ;
  - des corridors alluviaux à restaurer en contexte plus urbain, associés aux canaux.
- Les corridors de la sous-trame arborée
  - Tous les corridors représentés sur la carte des composantes ont été figurés à l'exception de ceux passant dans les vallées qui ont été intégrés aux corridors alluviaux et de ceux suivant les cotéaux calcaires qui ont été intégrés aux « corridors calcaires ».
  - Les corridors fonctionnels sont à préserver. Dans certains cas ces corridors sont localement coupés par des obstacles ou points de fragilité qui nécessitent la mise en œuvre de mesures correctives ;
  - Les corridors à fonctionnalité réduite sont à restaurer. Les actions à engager visent à augmenter leur accessibilité et la diffusion d'un plus grand nombre d'espèces.
- Les corridors de la sous-trame herbacée
  - Les corridors herbacés « généralistes » : seuls sont retenus les corridors fonctionnels à préserver reliant des ensembles prairiaux relativement importants. Ces derniers sont très localisés en Île-de-France. On les retrouve au niveau de certaines vallées (Pelt et Grand Morin, par exemple) et autour du massif de Rambouillet. Seuls les corridors situés en dehors des vallées ont été représentés (dans la pratique exclusivement autour de la forêt de Rambouillet). Les autres corridors herbacés prairiaux ont été intégrés aux corridors alluviaux ;
  - La plupart des corridors calcaires ont été retenus à l'exception de quelques secteurs très dégradés dans lesquels les pelouses et pré-bois calcaires sont remplacés par des fiches ou des espaces artificialisés. Compte tenu de l'entretien des pelouses calcaires, ces corridors sont dans leur ensemble à restaurer sans distinction de priorité.
- Le réseau hydrographique
  - Compte tenu de l'importance des cours d'eau pour la biodiversité et de la nécessité de traiter les obstacles qui contribuent à leur fragmentation, l'ensemble des cours d'eau d'Ile-de-France est à préserver et/ou restaurer. Sont distingués :
    - les cours d'eau permanents, comprenant notamment les cours d'eau ou parties de cours d'eau classés des listes 1 (à préserver) et 2 (à restaurer) au titre de l'article L. 214-17 du code de l'environnement ;
    - les autres cours d'eau intermittents à préserver ou restaurer. Ils comprennent également quelques rares sections de fossés agricoles ou forestiers situés en tête de bassin versant qui peuvent présenter un intérêt local en matière de connexion et de diversification des habitats en zones agricoles et forestières.



**orientations d'intervention**

**Préparation d'opérations de restauration**

- Quel est le potentiel de connexion d'une continuité écologique ?
- Quels sont les obstacles ?
- Comment agir ?
- Quel est le potentiel d'entretien d'une continuité écologique existante ?
- Comment agir ?
- Quel est le potentiel de restauration d'une continuité écologique ?
- Comment agir ?

**Résumé des opérations de restauration et d'entretien de long terme, classées par potentiel d'usage**

**Opportunités offertes par la mobilisation de la biodiversité**

**Principaux enjeux de gestion et de planification**

**IAU**



## Annexe 2 contribution du 25/06/2019

Hier soir, lors de la réunion publique à Vigneux-sur-Seine, nous avons rappelé que le projet routier dit franchissement de la Seine ainsi que les autres projets en étude sur le réservoir de biodiversité de Vigneux-sur-Seine commandaient la réalisation d'inventaires fauniques et floristiques dès maintenant.

Que les communes de Draveil et de Vigneux n'ont pas voulu jusqu'à ce jour prendre en compte le corridor écologique à restaurer. Le PLU de Draveil doit être approuvé mercredi 26 juin 2019. Le commissaire enquêteur semble avoir demandé que ce corridor à restaurer soit inscrit dans le PLU.

En 2014, nous avons déjà demandé la prise en compte du SRCE (Schéma Régional de Cohérence Écologique) à la commune de Vigneux sur Seine. En réponse, le service d'urbanisme nous demandait dans un premier temps ce qu'était le SRCE puis après renseignement nous donnait cette réponse :

« S'agissant du « Schéma Régional de Cohérence Ecologique », adopté par arrêté du préfet de région du 21/10/2013 et approuvé par délibération du conseil régional du 26/09/2013, il ne pouvait être visé par notre PLU adopté un an avant par délibération du conseil municipal du 25/09/2012 ; si ce SRCE s'impose aux Plans Locaux d'Urbanisme, s'agissant de Vigneux-sur-Seine, il ne manquera pas d'être pris en compte à la faveur de la prochaine modification du PLU. »

La commune avait 3 ans pour le prendre en compte à partir de son approbation le 26 septembre 2013. Ce qui n'a pas été fait malgré nos relances.

Nous avons aussi demandé à ce qu'il soit pris en compte dans le projet de territoire en 2018 afin que les élus puissent correctement anticiper sur les problématiques écologiques qui vont émerger.

Aujourd'hui, nous sommes toujours dans l'attente des documents suivants :

— Message transmis —

De : ozenne julie

À : F.SENDJAKEDINE@vigneux91.fr

Cc : association RENARD

Envoyé : jeudi 23 mai 2019 à 14:11:25 UTC+2

Objet : Re: Réunion sur le projet de PLU de Vigneux-sur-Seine

Madame,

Faisant suite à la réunion d'information du 20 mai 2019 portant sur l'état d'avancement de procédure de révision du Plan Local d'Urbanisme auquel nous avons assisté.

Pouvez-vous nous envoyer par courriel les documents suivants :

- la délibération qui a prescrit cette mise en révision du PLU,
- tout document nous permettant de commencer à travailler,
- le power-point de la présentation,
- le compte rendu de cette réunion.
- le porter à connaissance de la préfecture de l'Essonne.

Lors de cette réunion nous avons évoqué les corridors et en particulier ceux à restaurer, il faut prévoir dès maintenant les études naturalistes sur ces corridors ainsi que sur le réservoir de biodiversité de l'Étang de Brème à L'île Brune.

Une évaluation environnementale du PLU est elle prévue ?

Vous remerciant,

Bien cordialement.

Julie Ozenne | 06 19 26 32 99

Vice-présidente de l'association RENARD

Association loi 1901 créée le 24 novembre 1978, siège en Mairie 77680 Roissy-en-Brie

Agréée de Jeunesse et d'Education Populaire sous le n° 77 JEP 03 302 R 88

Agréée de protection de l'environnement au titre de l'article L.141-1 du Code de l'Environnement

Habilitée à participer aux débats sur l'environnement au titre de l'article L143-1 du code de l'Environnement

### Annexe 3 Les impacts sur le patrimoine naturel et architectural

A noter l'impact sur le ru de l'Oly qui doit être réouvert sur les portions canalisées (cf. SDRIF 2030) et l'impact sur la Ferme de Noisy et les boisements déjà entamés par d'autres infrastructures réalisées ou à venir (cf. Ports de Paris).

#### *Impact sur le centre de loisirs de Port Courcel : Château de Port Courcel*

Quelles seront les nuisances pour ce centre de loisirs qui accueille des enfants ?



#### *Impact sur la ferme de Noisy : la Safer a-t-elle pu être consultée sur ce patrimoine ?*

