



Schéma de cohérence territoriale Marne, Brosse et Gondoire

“Enjeux du territoire”

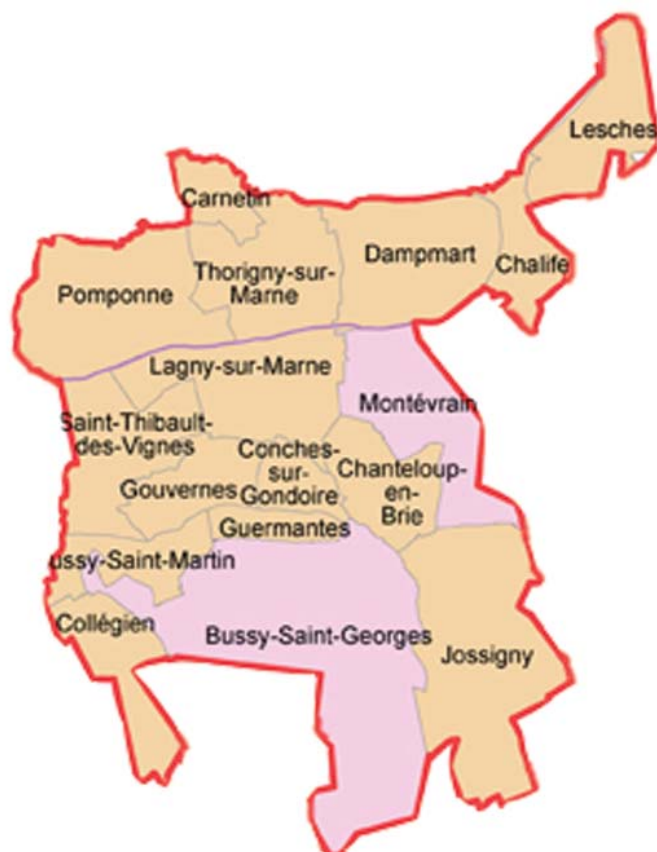


Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

direction
départementale
de l'Équipement
et de l'Agriculture
SEINE-ET-MARNE

Schéma de cohérence territoriale Marne, Brosse et Gondoire

“Enjeux du territoire”



L'Etat est associé à l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Marne, Brosse et Gondoire, porté par le Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation (SIEP) du secteur III de Marne-la-Vallée.

Dans ce cadre, le Préfet de Seine-et-Marne a souhaité formaliser les enjeux de l'Etat sur ce territoire qui compte 17 communes et près de 80 000 habitants.

En ce sens, le présent document a pour objet de poser les enjeux du territoire du SCoT Marne, Brosse et Gondoire, ainsi que les questionnements et pistes de réflexions que pourrait aborder utilement le projet de SCoT.



Un contexte nouveau

Le Grenelle de l'environnement

Il est important de souligner le contexte nouveau dans lequel s'inscrit l'élaboration de ce SCoT. Ainsi, conformément à la circulaire du secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire en date du 27 mai 2008, 12 SCoT ont été retenus pour s'inscrire dans la démarche "SCoT Grenelle", dont Marne, Brosse et Gondoire fait partie.

Ces 12 sites ont pour mission la mise en place de SCoT respectant les engagements du Grenelle. Tout au long du processus d'élaboration du SCoT, la DDEA sera à votre disposition pour étudier des solutions opérationnelles sur votre secteur.

Les dispositions du Grenelle sont connues à travers 268 engagements, repris par la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (dite "Grenelle 1") et par le projet de loi d'engagement national pour l'environnement (ENE) (dit "Grenelle 2").

Les politiques territoriales les plus fortement impactées par le Grenelle de l'Environnement peuvent être regroupées autour de 5 thèmes majeurs :

- l'urbanisme avec des objectifs articulés autour de systèmes urbains assurant diversité des activités et efficacité des fonctionnalités, de villes et de quartiers plus denses et plus économes d'espace, d'une reconquête des centres-ville en déclin, d'une plus grande présence de la nature en ville, de la prise en compte du paysage, de l'atténuation des gaz à effet de serre, et de l'adaptation des territoires aux effets du changement climatique ;

- la lutte contre le changement climatique qui doit se décliner autour de trois priorités d'action : la rénovation thermique des bâtiments existants, les transports et déplacements (infrastructures, mobilité et déplacements, véhicules propres et décarbonés, transport aérien) et le développement des énergies renouvelables ;

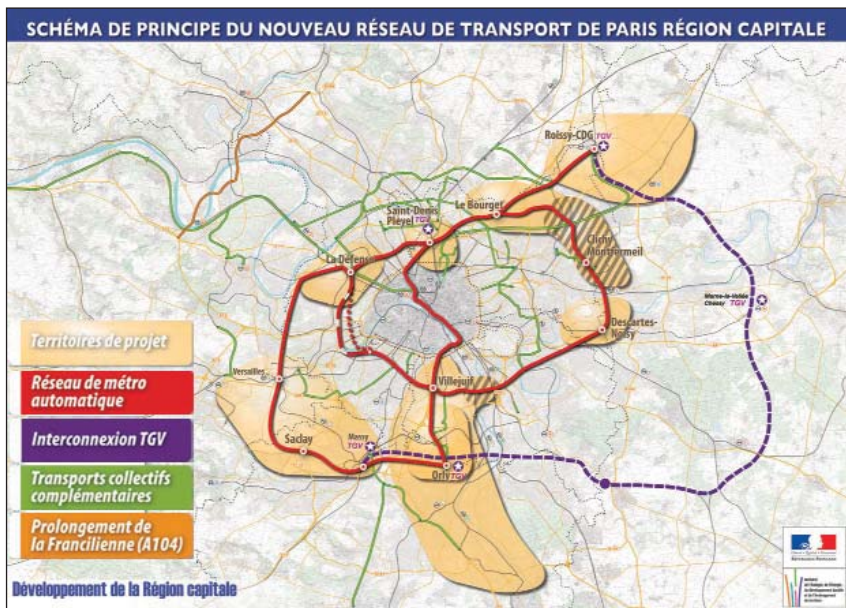
- la préservation de la biodiversité et la favorisation de la bonne qualité des milieux naturels avec notamment la mobilisation de nouveaux outils financiers pour atteindre le bon état des eaux sur 2/3 des masses d'eau en 2015, la création des trames verte et bleue pour assurer des continuités favorables au maintien de la biodiversité, la finalisation des documents d'objectifs pour l'ensemble des sites Natura 2000, la promotion de l'agriculture biologique, la dynamisation de la filière bois en protégeant la biodiversité forestière ;

- le domaine des déchets avec l'objectif d'économiser les matières premières tout en réduisant les nuisances des installations d'élimination ;

- le domaine de la prévention des risques avec la mise en œuvre de politiques ambitieuses dans certains domaines et la réduction de l'exposition des populations aux risques d'inondation.

L'élaboration du présent SCoT doit s'orienter vers une déclinaison cohérente des engagements du Grenelle susmentionnés. Cette déclinaison territoriale présuppose une identification des principaux enjeux du territoire.





Le réseau de transports en commun sera complété en Ile-de-France par la création d'une double boucle de 130 km de métro. Il s'agira d'un métro automatique rapide reliant sept grands pôles de développement économique dont la Cité Descartes à Champs-sur-Marne

Le système territorial

Le 29 avril 2009, le chef de l'Etat a présenté ses orientations sur l'avenir de l'Ile-de-France. En particulier, la Cité Descartes a été retenue comme un pôle d'excellence. La Cité Descartes, pôle scientifique et d'activités centré sur la ville durable, a vocation à s'affirmer d'ici 2012 en tant que pôle de compétitivité "ville et mobilité durables", avec l'objectif de créer l'un des plus grands centres mondiaux sur les thématiques de la ville et des transports. De nouvelles lignes de transports réuniront les communes situées sur les deux rives de la Marne. Un ensemble urbain de 600 000 habitants émergera. La situation du secteur III de Marne-la-Vallée impose de prendre en compte également le secteur IV qui a vocation à connaître un développement urbain important. Par ailleurs, le secteur III de Marne-La-Vallée avoisine la communauté d'agglomération Marne et Chantereine au nord et la commune de Ferrières-en-Brie au sud (celle-ci fait partie du SCoT de la Brie Boisée). Cette configuration doit inciter à une réflexion élargie aux territoires contigus sur certains thèmes : transport, protection des ressources naturelles, complémentarité d'activités et d'équipements.

→ Le positionnement du secteur III impose une réflexion commune avec les autres secteurs de la ville nouvelle. Entre le secteur II, bientôt facilement accessible depuis Paris et accueillant un pôle d'excellence au sein de la cité Descartes, et le secteur IV à forts enjeux d'urbanisation, le secteur III devra trouver des solutions partagées en ce qui concerne les transports, le logement, la prospective économique, etc.

Il conviendra de mettre en place des conférences inter-SCoT avec les secteurs II et IV en particulier sur la thématique des transports en commun.

Les enjeux de l'Etat sur ce secteur

Densification de l'urbanisation

1. Données sur la population

Avec un taux de croissance annuelle de 2,71 % entre 1999 et 2005, le secteur du SCoT connaît une croissance beaucoup plus importante que celle du département ou de la région qui respectivement se situe à +0,9 % par an et + 0,7 % par an. Cependant, ce développement se fait de manière très hétérogène. En effet, entre 1999 et 2005, cette croissance de population se fait pour majeure partie sur les communes de Bussy-Saint-Georges et Montévrain (taux de croissance annuelle respectifs de 11,1 % et de 6,17 %), tandis que la communauté d'agglomération Marne-et-Gondoire connaît une croissance de seulement 0,64 % par an (en Seine-et-Marne celle-ci était de 1%). Plus spécifiquement au sein de la communauté d'agglomération, Bussy-Saint-Martin (3,60 % par an) et Jossigny (2,52 % par an), connaissent des croissances très fortes, mais restent des communes de très petite taille. Parmi les autres communes, Chalifert, Chanteloup-en-Brie, Collégien, Dampmart et Lesches affichent une croissance annuelle comprise entre 1 et 2 %. Deux communes perdent de la population Carnetin (-0,62 % par an) et plus fortement Guermantes (-1,12 % par an).

Au total, entre 1999 et 2005 le secteur a gagné 11 440 habitants, dont 4 111 liés au solde naturel et 7 329 liés au solde migratoire. Une particularité du secteur est que l'évolution démographique repose pour l'essentiel sur le solde migratoire. Ce constat se transforme au



niveau départemental en une évolution démographique liée essentiellement au solde naturel. Sur les 0,9 % de progression de population annuelle sur le département, le solde migratoire intervient pour 0,2 % de cette évolution.

2. Les objectifs de logements

Les politiques de l'habitat portées à l'échelle nationale reposent sur deux objectifs : mettre en oeuvre le droit au logement et favoriser la mixité sociale et territoriale en vue d'éviter toute spécialisation en matière d'habitat.

Le SCoT, sur la base d'un diagnostic de la situation du logement dans son ensemble et dans les différents segments du marché, doit définir les objectifs et les conditions permettant d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat répondant à la diversité de leurs besoins et de leurs ressources.

Au regard de l'analyse de la situation de l'habitat présentée dans le porter à connaissance (PAC) et des objectifs des politiques nationales, les principaux enjeux en matière d'habitat pour l'Etat sur le secteur sont :

- concernant les communes qui présentent un rythme de construction annuel élevé, (Bussy-Saint-Georges et Montévrain), l'enjeu du SCoT réside dans la diversification des typologies de logement (social / libre, accession / location, T1 / T2, etc.) en maintenant le rythme de développement et en veillant à atteindre un niveau de densité suffisant afin de limiter la consommation des ressources foncières ;

- concernant les pôles urbains (Lagny-sur-Marne, Thorigny-sur-Marne et Saint Thibault-des-Vignes), l'enjeu est de valoriser les opportunités foncières en zones urbanisées (renouvellement urbain, mobilisation dents creuses, etc.) dans le cadre de projets globaux et denses. Le projet de coeurs urbains sur Marne et Gondoire pourra sans doute répondre pour une bonne partie à cet objectif ;

- concernant les autres communes, le développement de la construction devra respecter les enjeux du Grenelle (aménagement durable et formes urbaines denses), en particulier afin de préserver les espaces naturels et limiter l'étalement urbain.

De manière générale, afin de répondre aux besoins forts identifiés, le logement social devra être développé sur l'ensemble du territoire, et a fortiori sur les communes soumises à l'article 55 de la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU).



*travaux sur la commune
de Bussy-Saint-Georges*

→ Le SCoT doit permettre la réalisation des objectifs territorialisés du plan de cohésion sociale, renforcé par la loi DALO. Compte tenu de l'objectif de 70 000 logements par an en Ile-de-France, une répartition des efforts doit être envisagée sur tout le territoire. Conformément aux objectifs d'aménagement durable, il convient de lier l'intensification des efforts à la desserte en transports en commun, à l'urbanisation existante, et aux activités économiques. Le secteur de Marne-la-Vallée est donc une zone prioritaire dans le département. C'est pourquoi, l'objectif de construction de 1 800 logements neufs sur le périmètre du SCoT devra être poursuivi.

En outre, ce dernier devra permettre à chaque commune déficitaire au regard de l'article 55 de la loi SRU, de remplir sur chaque période triennale ses obligations de construction. Par ailleurs, le nombre de logements sociaux construits devra représenter au moins 30% de la construction neuve, soit 540 logements sociaux supplémentaires par an.

→ Le SCoT doit prévoir un rééquilibrage de l'effort de construction entre les communes de Bussy-St-Georges et Lagny-sur-Marne. Il s'agit plus précisément de renforcer cet effort sur la commune de Lagny-sur-Marne, notamment sur le site de l'ancien hôpital. La répartition précise de ces objectifs sera discutée dans le cadre de l'association, sur la base d'une étude de territorialisation des objectifs de logements qui est en cours.



3. Suivi de la consommation d'espaces

Afin de trouver un équilibre entre urbanisation et préservation des espaces, seule une **densification** de l'urbanisation peut satisfaire à ces deux objectifs.

Les articles 6, 9 et 10 du projet de loi Grenelle 2 assignent aux documents d'urbanisme des objectifs chiffrés de limitation de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers. A ce titre, la circulaire prise par le ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire le 23 mars 2009 relative à la territorialisation de la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement précise d'ores et déjà que les SCOT devront également **fixer des objectifs de consommation d'espaces**.

Ainsi, l'article 7-II a) de la loi Grenelle 1 énonce comme objectif la lutte contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, les collectivités territoriales fixant des objectifs chiffrés en la matière après que des indicateurs de consommation d'espace auront été définis.

Le projet de loi ENE, tel qu'adopté par le Sénat en première lecture fait apparaître des dispositions précises concernant la consommation de l'espace :

Nouvel article Art. L. 122-1-2. - "Le rapport de présentation [...] présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs."

Nouvel article L. 122-1-5. - "Le document d'orientation et d'objectifs [...] arrête des objectifs chiffrés d'une consommation économe de l'espace qui peuvent être ventilés par secteur géographique".

[...]

II. Il précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs habités qui le nécessitent.

Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.

[...]

VI. - Dans des secteurs qu'il délimite en prenant en compte la desserte par les transports collectifs, l'existence d'équipements collectifs et des protections environnementales ou agricoles, il peut fixer une valeur plancher au niveau maximal de densité de construction résultant de l'application des règles du plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu.

Dans ces secteurs, les règles des plans locaux d'urbanisme et des documents d'urbanisme en tenant lieu qui seraient contraires aux normes minimales de gabarit, de hauteur, d'emprise au sol et d'occupation des sols fixées par le document d'orientation et d'objectifs cessent de s'appliquer passé un délai de vingt-quatre mois à compter de la publication du schéma, de sa révision ou de sa modification.

Passé ce délai, le permis de construire, d'aménager ou de démolir ne peut être refusé et les projets faisant l'objet d'une déclaration préalable ne peuvent faire l'objet d'une opposition sur le fondement d'une règle contraire aux normes minimales fixées par le schéma de cohérence territoriale ou le schéma de secteur.

[...]

VII. - Il peut, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction."

La consommation d'espace peut être étudiée sur la base du mode d'occupation des sols entre 1994 et 2003 tel que représenté dans le document de la page suivante.

Evolution du mode d'occupation du sol (MOS)

Surface (ha)	MOS 1994	MOS 2003	Evolution entre 1994 et 2003
Rural	5 607	5 247	- 360
Urbain construit	1 905	2 204	+ 299
Urbain ouvert	638	699	+ 61



Eglise de Bussy-Saint-Martin



Les surfaces urbanisées se répartissent de la manière suivante : le suivi de l'évolution de l'urbain construit, entre 1994 et 2003, montre une consommation d'environ 300 hectares. Cette évolution ne représente pas la situation réelle car elle ne prend pas en compte les six dernières années.

Il reste à analyser les derniers chiffres du MOS 2006, pour actualiser cette consommation d'espaces. En effet, le SDRIF de 1994 permettait l'ouverture à l'urbanisation sur l'ensemble des communes du SCoT d'environ 1710 hectares à l'horizon 2015 répartis de la façon suivante : 1285 hectares en espaces urbanisables et 425 hectares représentant les 60 % des espaces partiellement urbanisables.

Par ailleurs, près de 70% de ces espaces sont toujours ouverts à l'urbanisation et n'ont pas encore été consommés. Les zones urbanisables, conformément au SDRIF de 1994 restent donc importantes.

Le SDRIF centralise principalement ces développements sur les communes de Bussy-Saint-Georges, Chanteloup-en-Brie, Montévrain, Saint-Thibault-des-Vignes, Collégien et Jossigny. Ces communes appartenant en majorité au périmètre d'intervention de l'EPAMARNE, aménageur de la Ville Nouvelle de Marne-La-Vallée, l'urbanisation s'est réalisée dans sa grande majorité par le biais de ZAC alliant à la fois les objectifs en logements, activités, et aménagement paysager.

➔ Le SCoT devra contenir des mesures précises pour lutter efficacement contre l'étalement urbain. Il doit être envisagé de fixer une densité minimum à atteindre en fonction des secteurs.

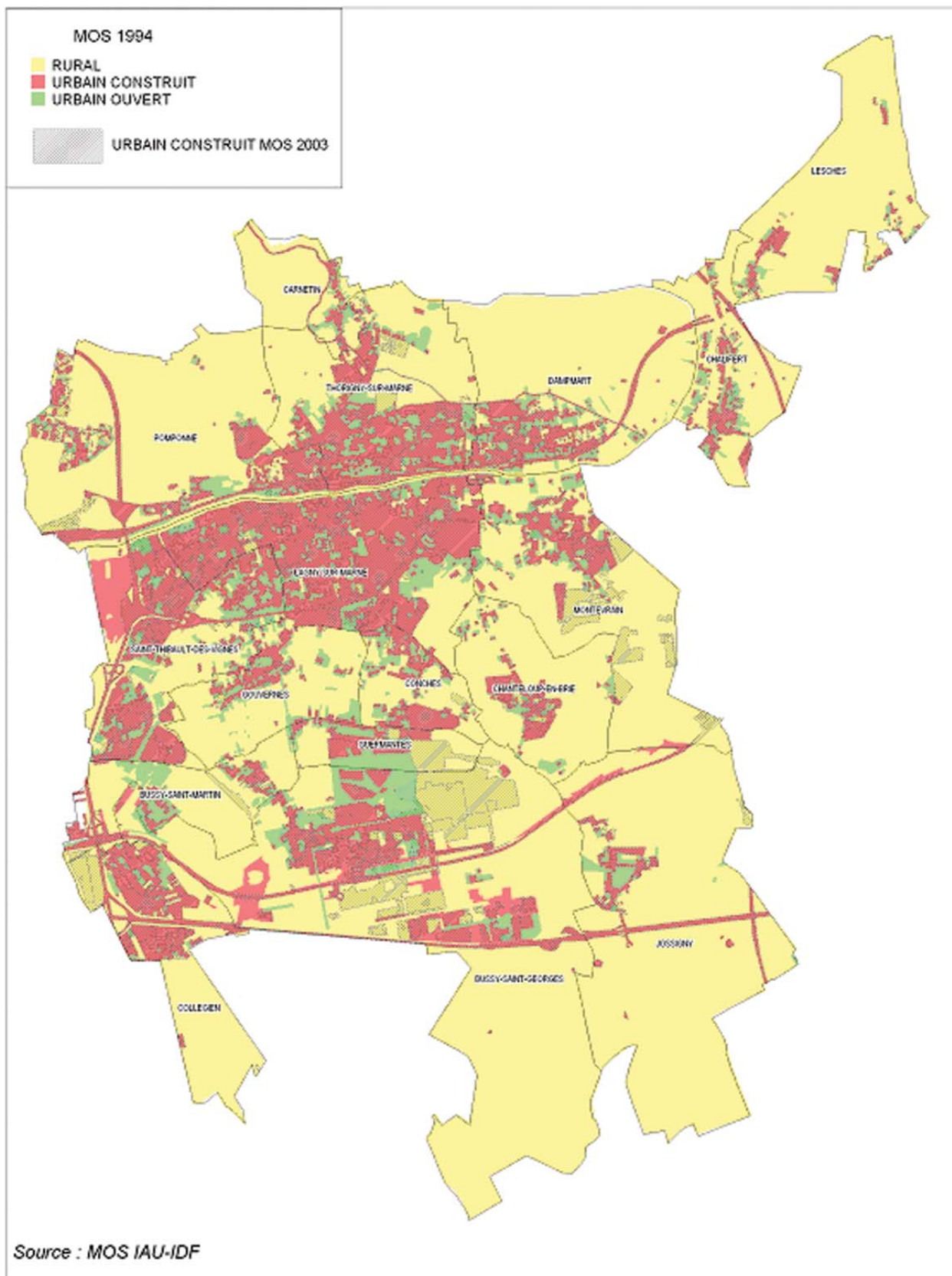
La lutte contre l'étalement urbain figure parmi les objectifs fixés à l'article 7 de la loi Grenelle 1, les collectivités territoriales disposant désormais, ou étant dotées dans l'année qui suit l'adoption de la présente loi, d'outils leur permettant notamment de prescrire, dans certaines zones, des seuils minimaux de densité.

➔ Le projet de SDRIF a fixé un objectif minimum d'une densité de 30 à 35 logements à l'hectare en zone agglomérée. Il a été identifié comme réalisable sur les deux communes de Dampmart et Thorigny-sur-Marne dans le cadre des études menées par l'Atelier Etalement Urbain, devra être généralisé à l'ensemble du périmètre.

➔ Enfin, comme lancé dans le Grenelle de l'Environnement, il conviendra de densifier préférentiellement les zones bien desservies en transports en commun.



Comparaison de l'urbain construit de 1994 à 2003





L'enjeu agricole

1. La préservation des espaces agricoles

Dans un territoire appelé à se développer et à s'urbaniser, la préservation des espaces, le confortement ou la création de continuités écologiques et paysagères entre ces espaces, la limitation de la pression sur les milieux aquatiques, constituent des enjeux importants, conformément à l'article 31 de la loi Grenelle 1.

L'élaboration du présent SCoT doit veiller à trouver un équilibre entre d'une part, la préservation et la valorisation des paysages, des milieux naturels, d'un espace agricole économiquement viable et, d'autre part, la poursuite de l'urbanisation limitée et densifiée.

Cet équilibre nécessite de mener une réflexion sur l'espace agricole actuel, à l'aide de la carte des îlots PAC ci-contre.

La surface agricole utile en 2008 sur le périmètre est de 1 711 ha. S'il existe peu de sièges d'exploitation sur le territoire (19), le nombre d'exploitants intervenant est encore conséquent (77 exploitants). L'essentiel des surfaces de culture est en céréales (1 147 ha). Le colza est également présent sur ce territoire avec 166 ha. On note également la présence de 2 élevages bovins, sur Lagny et St-Thibault-des-Vignes.

Dans le cadre d'un SCoT Grenelle, plusieurs enjeux sont à prendre en compte :

- la promotion d'une agriculture respectant les engagements du Grenelle, moins consommatrice d'intrants, répondant à l'objectif de diminution des dépenses énergétiques et de maintien du paysage agricole. Les agriculteurs de certaines communes du périmètre ont ouvert la voie à des projets de diversification de l'activité agricole : maraîchage, cueillette, valorisation énergétique (biomasse, filière bois, ...). Il conviendra de définir les modalités d'un accompagnement de ces projets, notamment au travers des circuits courts ;

- la délimitation pérenne des espaces à urbaniser et des espaces agricoles naturels et forestiers afin d'assurer une continuité aux activités agricoles et donc une visibilité économique. Cette délimitation doit également s'appliquer aux lisières urbaines afin de dessiner une transition paysagère entre espaces urbains et espaces agricoles. La DDEA tient à votre disposition le guide sur les lisières urbaines en Seine-et-Marne.

2. Le lien urbanisation et préservation des espaces agricoles

La procédure d'extension du Périmètre Régional d'Intervention Foncière (PRIF) Marne-et-Gondoire est en cours. Le PRIF permet à l'Agence des Espaces Verts d'acquérir les terrains. Le PRIF de Marne et Gondoire a été créé en 2002 puis étendu aux communes de Bussy-Saint-Georges et Montévrain en 2003. Il couvre aujourd'hui une superficie de 1 304 hectares.

Cette procédure d'élaboration vient en parallèle de celle du SCoT ; elles pourraient être contradictoires sur la destination de certains secteurs, notamment La Croix Blanche et Frange Est à Bussy-Saint-Georges au sein de la ville nouvelle.



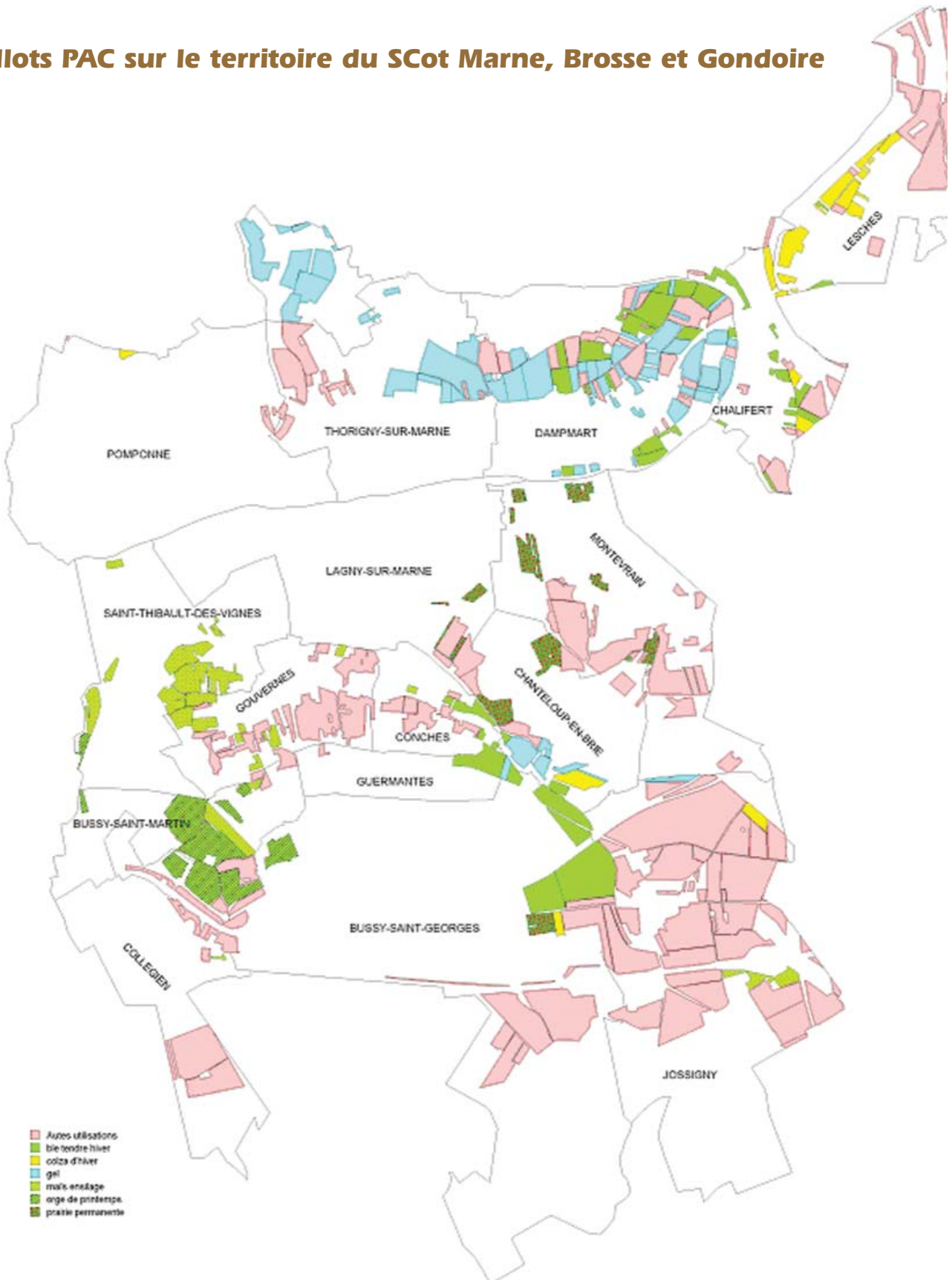
Commune de Bussy-Saint-Martin

La RD 406 reliant Bussy-Saint-Georges à Jossigny





Ilots PAC sur le territoire du SCot Marne, Brosse et Gondoire





Le Conseil Général de Seine-et-Marne pourrait élaborer un projet de périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels péri-urbains. Ce dispositif est issu de la loi relative au Développement des Territoires Ruraux. L'article L 143-1 du code de l'urbanisme stipule que ces périmètres doivent être compatibles avec le SCoT, s'il en existe un. Ils ne peuvent inclure des terrains situés dans une zone urbaine ou à urbaniser d'un PLU.

➔ Dans un secteur de ville nouvelle particulièrement important pour la construction de logements, la délimitation des zones à urbaniser et à préserver pour l'agriculture ou en tant qu'espace naturel doit être discutée dans le cadre du SCoT. Si des procédures parallèles existent avec la même finalité, elles devront être mises en cohérence les unes avec les autres. En tout état de cause, les PLU du secteur devront être compatibles avec le SCoT.

L'enjeu des déplacements

La prise en compte des enjeux de déplacements dans l'élaboration du SCoT est essentielle dans la perspective d'un développement durable du territoire.

Selon l'article 10 de la loi Grenelle 1, la politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels. L'objectif est de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

L'Etat veillera à réduire les pollutions et les nuisances des différents modes de transport. Il favorisera l'adoption de comportements responsables au regard des exigences écologiques, incitera les entreprises du secteur des transports à améliorer leur performance environnementale et encouragera le renouvellement des matériels de transport et les projets innovants de transports favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La politique de réduction des pollutions et nuisances fera, tous les cinq ans, l'objet d'une évaluation et d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés.

Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'Etat veillera à ce que

l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement.

1. Multimodalité

L'article 11-I de la loi Grenelle 1 prévoit que pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire [...] revêt un caractère prioritaire.

A cet effet, l'Etat accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Il soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné ferroviaire, fluvial et maritime, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer. Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012. Cette augmentation sera calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006.



Parking à vélos à la gare de Bussy-Saint-Georges



Sur le secteur du SCoT, le Port Autonome de Paris gère une plate-forme de 12 hectares sur les communes de Lagny-sur-Marne et Saint-Thibault-des-Vignes. Le trafic 2008 est estimé à 260 000 tonnes. Aujourd'hui, les potentialités de développement de ce site peuvent être envisagées sur Saint-Thibault-des-Vignes, de l'autre côté de la francilienne, sur des terrains appartenant à EPAMARNE.

➔ Il serait utile de poursuivre la réflexion sur la faisabilité d'une plate-forme multimodale entre les acteurs concernés (au niveau de Lagny-sur-Marne et Saint-Thibault-des-Vignes).

2. Ecomobilité, variété et sécurité des déplacements

Le SCoT Marne, Brosse et Gondoire devra a minima promouvoir les objectifs "d'ecomobilité" définis dans le Plan Local des Déplacements (PLD) approuvé le 21 février 2008 sur les secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée. Bien qu'il n'existe pas de lien juridique entre les SCoT et les PLD, il semble malgré tout important d'assurer une grande cohérence entre ces deux documents et de reprendre les orientations établies par le PLD.

Toutefois, les projets définis dans le PLD relèvent plutôt d'une réflexion à court et moyen terme 2010/2015 et seuls les projets ayant été étudiés et faisant l'objet d'un consensus entre les différents partenaires ont été retenus.

➔ De ce fait, la réflexion à mener sur le volet déplacements du SCoT doit aller au-delà du PLD approuvé, en terme d'enjeux et d'échelle de temps, afin d'instaurer dans les projets une parfaite cohérence entre mobilité et développement urbain.

Concernant ces PLD, l'article 13-I de la loi Grenelle 1 prescrit la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activités, ainsi que le développement du covoiturage, de l'auto-partage, du télé-travail, de la marche et du vélo, notamment par l'adoption d'une charte des usages de la rue.

Nous vous invitons à encourager la mise en place du plan de déplacements d'entreprises pour les sociétés générant un trafic significatif, voire sa déclinaison à l'échelle d'une zone d'activité (Plan de Déplacements Inter-Entreprises). Cette démarche de Plan de Déplacements Entreprises qui vise à ce que les entreprises aient recours à des modes de déplacement alternatifs à la voiture, devra être encouragée préférentiellement pour les plus grandes entreprises du secteur (hôpital, centre commercial Bay2, William Saurin ...).



Pont à Lagny-sur-Marne



3. Réseau routier

L'article 10 de la loi Grenelle 1 préconise, dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement.

En ce qui concerne le territoire du SCoT, l'accompagnement du développement urbain attendu sur le secteur III (notamment les deux éco-quartiers sur Bussy-Saint-Georges et Montévrain soit 6 000 logements supplémentaires) ainsi que la réalisation de l'échangeur du Génitoy sur l'A4, doivent s'appuyer sur la réalisation d'un maillage de voies structurantes pour assurer à l'avenir les échanges entre les différents secteurs de la Ville Nouvelle. Ces voies, qui pourraient être aménagées en boulevards urbains seraient le support de lignes de transports en commun.

➔ En absence d'un réseau structurant interne à la Ville Nouvelle, l'autoroute A4 assure un trafic d'échanges inter-secteurs contribuant ainsi à sa saturation.

■ L'étude de principe de liaison d'est en ouest correspondant au prolongement de l'avenue de l'Europe vers le secteur II de Marne-la-Vallée ;

■ L'études d'une liaison renforcée nord/sud doit être engagée conformément aux scénarios envisagés par :

1°) "l'étude de desserte de Marne-la-Vallée", présentée aux élus locaux à Noisiel le 12 novembre 2003,

2°) "l'étude de desserte du secteur III de Marne-la-Vallée" présentée en sous-préfecture de Torcy le 20 juin 2006.

4. Transports en commun

L'article 12-I de la loi Grenelle 1 affirme le caractère prioritaire du développement de l'usage des transports collectifs de personnes. L'article 14 de ladite loi prévoit qu'en Ile-de-France, un programme renforcé de transports collectifs visera à accroître la fluidité des déplacements, en particulier de banlieue à banlieue.

En matière de réseau de transports en commun, la nécessité de renforcer de façon significative l'offre de transports publics sur le territoire n'est plus à démontrer puisqu'elle apparaît dans les études de desserte susmentionnées comme un impératif majeur à la réussite du développement de l'urbanisation.

Cependant, "l'étanchéité" du réseau de bus PEP'S sur le secteur, pose la question essentielle de l'organisation des transports à une échelle plus vaste que celui du périmètre d'étude. Une amorce d'ouverture du réseau

vers le secteur du Val Maubuée figure au schéma "d'objectif 2015" du PLD, mais l'hypothèse d'un TCSP fortement structurant d'ouest en est en prolongement de l'A199 vers les secteurs III et IV de Marne-la-Vallée n'a pas été envisagée. Pourtant, cet axe de liaison structurante est d'ailleurs identifié, dans l'étude terminée très récemment sous maîtrise d'ouvrage du STIF comme "desserte en TCSP des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée".

Le secteur du SCoT de Marne, Brosse et Gondoire doit aussi être connecté avec l'agglomération de Meaux en particulier par la prise en compte du prolongement d'EOLE de Chelles à Meaux et la réalisation de la liaison Chessy-Esbly.

Le présent SCoT devra également aborder la problématique des déplacements nord-sud dès lors qu'il existe aujourd'hui de réelles difficultés de franchissement de la double barrière naturelle constituée par la Marne et la voie ferrée au nord, et par l'A4 au sud du secteur III, en liaison avec la maîtrise d'ouvrage des infrastructures routières de l'Etat (cf. A4) :

➔ Il serait donc nécessaire d'ouvrir le réseau vers le secteur du Val Maubuée, tel que le prescrit le schéma d'objectif 2015 du PLD ; il faudrait y ajouter une liaison structurante est-ouest sous la forme d'un TCSP qui ne figure pas dans le diagnostic. Ce sujet devra d'ailleurs être traité en commun lors d'une conférence inter SCoT.

➔ L'analyse de l'enjeu des déplacements sur le secteur démontre à quel point l'objectif global et final réside dans l'amélioration de l'articulation des différentes politiques publiques dans les documents d'urbanisme, en particulier celles liées à l'urbanisme, aux transports-déplacements et à l'habitat.

Il faut souligner la volonté des secteur II et III de Marne-la-Vallée de développer, pour chacun, UN TCSP :

■ pour le secteur III, un TCSP allant du Val-d'Europe à Torcy ;

■ pour le secteur II, un aménagement en boulevard urbain de l'A199 vers le secteur III, mais qui s'arrêterait à Torcy.

Ainsi, le système proposé créerait une rupture de charge peu attractive pour les déplacements internes à la ville nouvelle et renforcerait l'étanchéité des réseaux Pep's et RATP. Seule l'émergence d'un projet TC commun aux différents secteurs pourrait répondre aux besoins croissants de desserte des différents pôles d'emplois et d'habitat de Marne-la-Vallée.



5. Articulation entre urbanisation et transports

Comme exposé également au paragraphe 2.1.3., l'article 7-II g) de la loi Grenelle 1 pose comme objectif la création d'un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun.

Le SCoT devra assurer une maîtrise équilibrée du développement spatial du territoire et des densités urbaines, **en structurant le développement urbain du territoire en fonction de la planification de l'offre de transport**. C'est une possibilité ouverte dans le projet de loi portant engagement national pour l'environnement en créant un article L. 122-1-5 (cf. chapitre 2.1.3).

Afin d'atteindre cet objectif, il serait souhaitable d'estimer le potentiel de densification autour des axes de transports en commun structurants du territoire et de traduire cette stratégie de développement dans les Plans Locaux d'Urbanisme en instaurant des seuils de Coefficient d'Occupation des Sols.

Cette recherche permanente de cohérence entre développement urbain et transports implique également un regard particulier sur les formes urbaines projetées, la localisation de l'activité et des futures zones d'emploi, ainsi que l'implantation des grands équipements publics ou privés.

Le développement économique

1. Catégories socioprofessionnelles

Une analyse des catégories socioprofessionnelles des résidents du territoire met en exergue une sur-représentation des cadres supérieurs/professions intellectuelles, des professions intermédiaires et des employés comparativement aux emplois sur le secteur. Le SCoT devra donc également veiller à maintenir le potentiel d'offre de logements à destination de ces derniers ainsi que pour les ouvriers représentant un quart de la population.



Parc d'activités Gustave Eiffel,
le long de l'A4

Répartition des emplois et actifs par catégories socioprofessionnelles (source INSEE)

Catégories socioprofessionnelles	Emplois SCot	Actifs SCot	SCot : ration actifs/emplois	Emplois Dptmt	Actifs Dptmt	Dptmt : ratio actifs/emplois
Agriculteurs	48	56	0,86	3 772	3 892	0,97
Artisans commerçants	1 432	1 817	0,79	25 170	31 325	0,80
Cadres, profs intellect. et supérieures	3 356	6 176	0,54	48 599	71 548	0,68
Professions intermédiaires	6 000	9 696	0,62	94 955	148 517	0,64
Employés	6 012	9 842	0,61	114 349	185 843	0,62
Ouvriers	6 306	6 276	1,00	102 102	139 860	0,73

2. Tissus économiques

Le territoire du SCoT a connu une croissance du nombre d'entreprises supérieure à celle du département entre 1999 et 2006. La répartition par taille des établissements est similaire à celle de la Seine-et-Marne.

Le taux de croissance de m² de locaux construits entre 2006 et 2008 est environ trois fois supérieur à celui du département. Ce dynamisme est notamment dû au

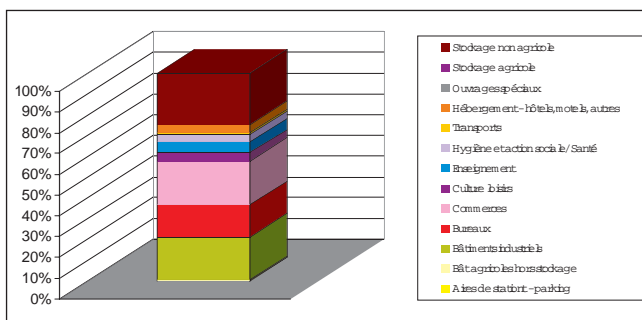


fait que près du quart des surfaces est destiné à la logistique, forte consommatrice de surface. Les autres secteurs les plus représentés en m² construits sont le commerce, les bâtiments industriels et, dans une moindre mesure, les bureaux.

Construction de locaux (source SITADEL)

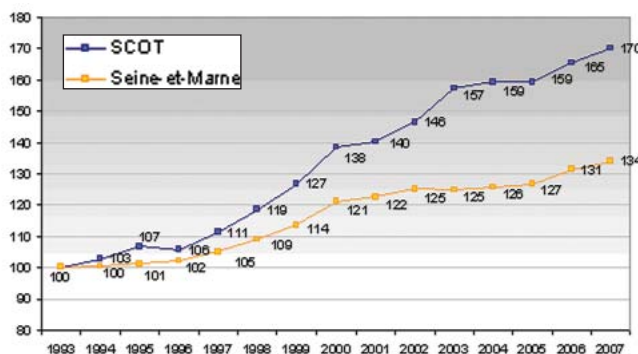
	locaux shon totale			
	2005	2006	2007	2008
SCOT	89 148	154 856	59 139	163 436
Seine-et-Marne	865 057	798 826	1 023 801	1 038 705

Répartition sectorielle des locaux commencés
entre 1999 et 2007



Source : Sitaldel - Chambre de Commerce et d'Industrie de Seine et Marne

Entre 2006 et 2008, le nombre d'établissements présents sur le territoire du SIEP croît de 11,56 % (contre 10,47 % sur le département), ce qui indique que la création de grandes unités logistiques, industrielles ou commerciales ne se fait pas au dépend du dynamisme économique du territoire. Par ailleurs, la courbe de taille des entreprises (en nombre de salariés) est similaire à celle de l'ensemble de la Seine-et-Marne.



L'essentiel des ZAE du territoire se situe sur son pourtour, le long des principaux axes routiers structurants. Comme le montre la carte de la page suivante, les pôles commerciaux sont répartis sur le territoire avec deux pôles spécialisés dans les très grandes surfaces (Collégien et Chanteloup-en-Brie), deux pôles concentrant un grand nombre de commerces de moins de 300 m² (Lagny-sur-Marne et Bussy-Saint-Georges) et un pôle présentant des caractéristiques mixtes (Saint-Thibault-des-Vignes).

La préservation et le renforcement des commerces et services de proximité apparaissent comme des enjeux forts dans le cadre d'un développement durable. A ce titre, **l'article 7 de la loi Grenelle 1 a pour objectif de permettre la revitalisation des centres-villes.**

■ Si le territoire du SCOT présente un indéniable dynamisme entrepreneurial, la sur-représentation de la logistique et, dans une moindre mesure, des activités commerciales, se fait au **détriment de la valorisation des catégories socioprofessionnelles** résidant sur le territoire et entraîne **d'importants déplacements pendulaires.**

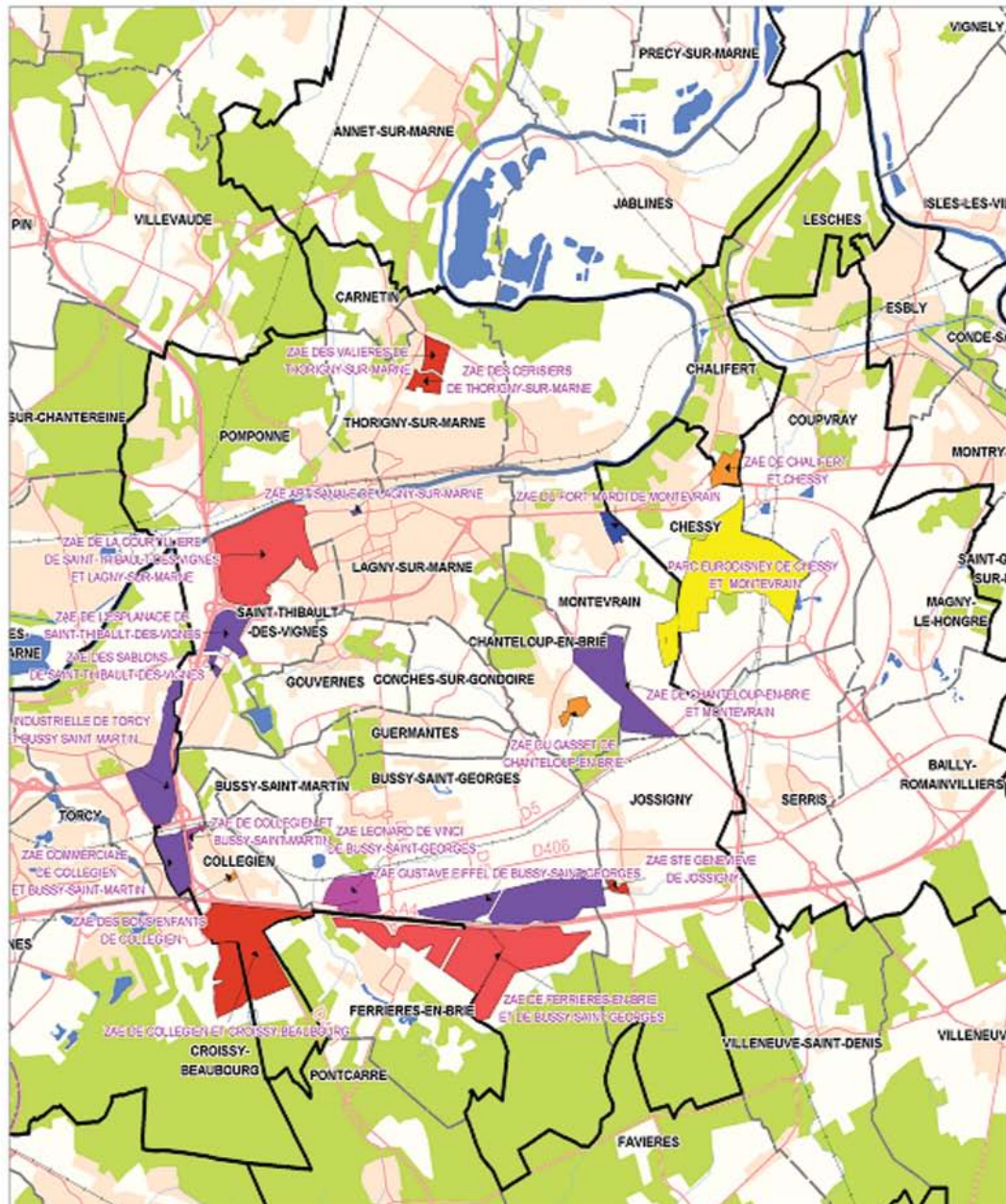
En tant que SCOT Grenelle, l'accent devra être mis sur la **mixité fonctionnelle du territoire** et la **proximité des activités, commerces et logements** dans un souci de **limitation de la consommation des espaces afin de préserver le potentiel de développement futur.**

Dans cet objectif et sans ignorer le maintien des activités industrielles et de logistique, le territoire devra faire l'objet d'une **réflexion sur une réorientation vers des activités favorisant une meilleure employabilité des catégories socioprofessionnelles les plus représentées.**

■ Concernant les **implantations logistiques**, le SCOT devra exiger d'accompagner les projets avec de **nouvelles solutions techniques et fonctionnelles** de ces activités et en **conditionnant leur implantation à l'utilisation de solutions multimodales.**

■ Au regard de la saturation croissante des axes routiers, **l'implantation de nouvelles activités devra donc être précédée du développement des infrastructures de transport** ou, à tout le moins, menée simultanément, avec un souci particulier de **création d'une plate-forme multimodale** (rail-route-fluvial) ou, à défaut, plurimodale.

LES SPECIALISATIONS ECONOMIQUES DES ZAE DU SCOT DE MARNE, BROsse ET GONDOIRE EN MAI 2009



Spécialisation des ZAE du SCOT de Marne, Brosse et Gondoire en mars 2009

■ Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien	(2)
■ Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	(1)
■ Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	(7)
■ Construction	(3)
■ Fabrication d'autres produits industriels	(4)
■ Hébergement et restauration	(1)
■ Transports et entreposage	(2)

Conception : CCI Seine-et-Marne - D/E - Service Aménagement du Territoire
Sources : IGN Bd Géoroute, DDEA77, Bd POS DREIF,
DCEA77/CCI Seine-et-Marne - Observatoire des ZAE
CCI Seine-et-Marne - Base de données Entreprises 31-03-09 Seine 31-03-09
Date modif carte : 25/06/2009 Date d'impression : 25/06/2009



■ Dans le cadre du **projet de loi Grenelle 2**, le **document d'orientation et d'objectifs du SCoT** devra préciser des objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire.

Il comprendra un **document d'aménagement commercial délimitant des zones d'aménagement commercial** et prévoyant que l'implantation d'équipements commerciaux sera subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent en matière d'aménagement du territoire, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales.

Un diagnostic économique et commercial approfondi est donc incontournable pour l'établissement d'un SCoT Grenelle pertinent sur un secteur à enjeu.

La biodiversité

L'article 23 de la loi Grenelle 1 prévoit pour stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution, les objectifs suivants :

■ la constitution, d'ici à 2012, d'une trame verte et bleue, outil d'aménagement du territoire qui permettra de créer des continuités territoriales ;

■ la mise en œuvre de mesures de protection, de valorisation, de réparation des milieux et espèces naturels et de compensation des dommages causés à ceux-ci [...] ainsi que des mesures de compensation proportionnées aux atteintes portées aux continuités écologiques dans le cadre de la trame verte et bleue, rendues obligatoires selon des modalités définies par le code de l'environnement en concertation avec les élus locaux et les acteurs de terrain ;

■ la mise en place d'ici à 2013 de plans de conservation ou de restauration compatibles avec le maintien et le développement des activités humaines afin de protéger les espèces végétales et animales en danger critique d'extinction en France métropolitaine et outre-mer, dont 131 ont été recensées en 2007 ;

■ la réalisation des documents d'objectifs dans les sites Natura 2000 d'ici à 2013.

L'article 25 de ladite loi, prévoit notamment la mise à jour d'ici à 2012 de l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique et la révision, dans les mêmes délais, des listes d'espèces menacées ainsi que l'étude des dispositifs permettant d'évaluer et de valoriser les services rendus par la biodiversité à la collectivité et aux acteurs socio-économiques.

L'eau

L'article 27 de la loi Grenelle 1 prévoit pour le domaine de l'eau, d'atteindre ou de conserver d'ici à 2015 le bon état écologique ou le bon potentiel, au sens de l'article 2 de la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil européen du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, de l'ensemble des masses d'eau, tant continentales que marines. L'Etat se fixe l'objectif de ne pas recourir aux reports de délais, autorisés par cette directive, pour plus d'un tiers des masses d'eau.

Le territoire du SCoT fait très largement appel à des ressources en eau potable d'origine extérieure soit superficielle (prise en Marne à Annet) ou subsuperficielle (aqueduc de la Dhuyse).

Sur le territoire de la commune de Bussy-Saint-Georges, un forage aux calcaires de Brie (BSS n° 0184-7X-0010) propriété de la commune de Ferrières-en-Brie, est exclusivement utilisé pour l'alimentation en eau potable partielle de cette commune. La procédure

Vue sur la vallée de la Brosse

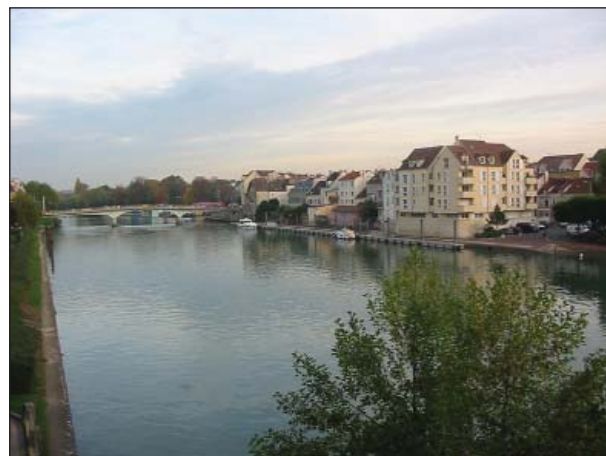


d'établissement des périmètres de protection de ce captage doit aboutir prochainement, et le territoire de Bussy-Saint-Georges au sud de l'A4 devrait être impacté.

A l'exception de Lesches, la production d'eau potable est donc correctement assurée en qualité et en quantité. Les sécurités d'approvisionnement sont d'un haut niveau, grâce aux interconnexions existantes, avec le SAN du Val d'Europe à l'est, et le SEDIF à l'ouest.

Le territoire Marne, Brosse et Gondoire est structuré par trois cours d'eau principaux, de qualité dégradée au niveau biologique, physicochimique, et hydromorphologique, avec une proposition de classement dans le cadre du SDAGE en mauvais et très mauvais état pour le ru de la Gondoire et le ru de la Brosse, et en état moyen pour la Marne.

La masse d'eau de la Gondoire est fortement recalibrée, rectifiée, et particulièrement sensible aux pollutions étant donné son faible débit.



La Marne à Lagny-sur-Marne

➔ Nonobstant le projet de valorisation de la Gondoire qui existe déjà, la reconquête et la valorisation de la biodiversité au sein du territoire constitue plus généralement un enjeu important. Cet objectif sera recherché notamment via la renaturation, le réaménagement des berges et de la ripisylve, ou encore la restauration de la continuité écologique.

La qualité physicochimique de la Marne s'est nettement améliorée depuis une dizaine d'années, mais la qualité biologique reste toujours faible en raison d'un manque d'habitats, qui devront donc faire l'objet d'une attention particulière dans les projets d'aménagement.

Par ailleurs, étant donnée la densification de l'urbanisation à venir de ce territoire, l'aménagement urbain devra favoriser l'infiltration et la rétention des eaux à la parcelle, afin de limiter le ruissellement des eaux pluviales.

L'aménagement durable

En tant que SCoT Grenelle, le secteur du SCoT Marne, Brosse et Gondoire doit promouvoir un aménagement durable de son territoire. Plusieurs quartiers sont intégrés dans une démarche écoquartiers :

- la commune de Bussy-Saint-Georges prévoit la construction d'un quartier neuf de 3 000 logements à Sycomore sur une surface de 117 ha ;
- la commune de Montévrain prévoit la construction d'un quartier de 3 300 logements sur 153 ha.

Ces deux projets sont engagés dans un processus de conventionnement avec l'Etat dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2007-2013. Le projet de Montévrain a été retenu comme Nouveau Quartier Urbain par le Conseil Régional. Le projet de réaménagement de l'hôpital de Lagny doit également faire l'objet d'un projet ambitieux en terme de développement durable.



→ Ces démarches constituent des projets emblématiques induisant un effet d'entraînement fort pour l'aménagement durable de l'ensemble du périmètre du SCoT. Elles devront donc aller loin dans les objectifs du développement durable et proposer des solutions concrètes et innovantes. Il conviendrait sans doute de partager les expériences sur ces projets avec l'ensemble des acteurs du secteur (gestion de l'eau, gestion des déchets, éco matériaux, etc.).

→ **Plus généralement, le SCoT Grenelle devra décliner dans tous les projets de construction ou de rénovation urbaine, les principes de l'aménagement durable, à savoir :**

- une densification importante pour répondre aux enjeux du logement. Un objectif de 30-35 logements à l'hectare en moyenne devra être recherché ;
- une mixité sociale et fonctionnelle ;
- des infrastructures de transport propres et des aménagements permettant de promouvoir des modes de déplacements doux, variés et sécurisés ;
- un équilibre entre urbanisation et préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers ;
- une prise en compte des risques naturels en portant une attention particulière à la gestion des eaux pluviales dans les secteurs fortement urbanisés, qui peuvent engendrer des phénomènes de ruissellement urbain importants en cas d'insuffisance des dispositifs de collecte et de régulation.

→ **Les constructions devront elles-mêmes répondre à des exigences ambitieuses avec :**

- des équipements assurant des économies d'eau ;
- des systèmes de thermie alternative (géothermie, biomasse, etc.) ;
- des chantiers de construction "propres" et une utilisation économe des matériaux naturels avec un recours maximal aux matériaux recyclés (réutilisation directement sur le chantier, utilisation de matériaux issus de plate-forme de recyclage) ; la réflexion pourra être élargie à l'élimination des quantités importantes de déchets notamment inertes générés par les chantiers au sein du périmètre du SCoT, en identifiant les secteurs d'implantation possibles de nouvelles plate-formes de recyclage et/ou des opérations susceptibles d'utiliser des déchets inertes comme matériaux.

Emprise de la ZAC du Sycomore



L'Etat, en tant que personne publique associée, participe au processus d'élaboration du SCoT afin de contribuer à la définition d'une stratégie territoriale publique. L'association est l'occasion pour l'Etat de conseiller des pistes de réflexion dans les domaines pressentis comme déterminants pour l'avenir du territoire, de faire connaître son point de vue et de partager ses propres enjeux régaliens. Aussi, en tant que garant de l'intérêt général, l'Etat sera vigilant à l'intégration de ces enjeux dans le SCoT.

Plus précisément, je veillerai à ce que le SCoT Marne, Brosse et Gondoire prenne en compte l'ensemble des enjeux déclinés dans le cadre de la territorialisation du Grenelle de l'environnement et notamment leur articulation, en veillant tout particulièrement à ce que l'enjeu de la densification de l'urbanisation soit au cœur du document programmatique que doit être le SCoT.

