

SCoT

SCHÉMA DE
COHÉRENCE
TERRITORIALE

MELUN VAL DE SEINE



Compte rendu de la réunion publique
du 17 octobre 2017



SOMMAIRE



Chapitre 1 : Informations générales4



Chapitre 2 : Introduction5



Chapitre 3 : Questions et échanges avec la salle :8



Chapitre 4 : Conclusion14



1

Informations générales

Chapitre 1 : Informations générales



Date : 17 octobre 2017 – 20h-22h30

Lieu : Syndicat Départemental des Énergies de Seine-et-Marne - 1 rue Claude Bernard à la Rochette



Participants : environ 30 personnes



Objectifs :

- ▶ Poursuivre la dynamique de réflexion collective autour de l'élaboration du SCoT de la CAMVS;
- ▶ Informer les habitants sur les grands enjeux d'aménagement du territoire issus du diagnostic et présenter le PADD pour susciter le débat ;
- ▶ Recueillir les interrogations / observations / suggestions des participants sur ces éléments ;
- ▶ Alimenter les études et les analyses techniques.



Personnes présentes :



Élus :

Eric Bonnomet , vice- président de l'Agglomération en charge du SCoT, Maire de Pringy, Jérôme Guillard, conseiller départemental

Services techniques de l'Agglomération :

David Le Loir – directeur de l'aménagement du territoire de l'Agglomération

Sandra Del Rio - responsable de l'aménagement durable, en charge du SCoT

Groupement d'étude :

Fabienne Celdran, CITADIA - Bureau d'étude en urbanisme

Vincent Milla, Aire Publique - Agence de concertation et communication

Élus présents dans la salle

M. Guyard, maire de St Fargeau-Ponthierry et vice président de la CAMVS en charge de l'habitat,

Jacky SEIGNANT, maire adjoint de Boissise-le-Roi,

Gérard MILLET, maire adjoint de Melun,

Brigitte TIXIER, maire adjointe de Melun

Chapitre 2 : Introduction



Pour rappel, le projet de PADD se structure selon trois axes stratégiques, présentés les uns à la suite des autres :

- **axe 1** – Renforcer l'attractivité de l'agglomération Melun Val de Seine tout en améliorant les équilibres du territoire
- **axe 2** – Façonner un modèle de développement durable, en accord avec les ressources environnementales de l'agglomération
- **axe 3** – Affirmer l'image de l'agglomération en organisant la découverte des richesses et de l'identité patrimoniale du territoire



Monsieur Bonnomet, vice-président de l'Agglomération en charge de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) introduit en remerciant les personnes présentes et en particulier les élus à cette réunion publique présentant les éléments du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Il rappelle les objectifs de cohérence que ce document d'urbanisme doit permettre de poursuivre pour la prochaine décennie.

Sandra Del Rio rappelle que l'Agglomération a repris la rédaction du SCoT après un temps d'arrêt, en souhaitant donner davantage d'ampleur à la concertation publique, au regard de ce qui avait été engagé depuis le lancement de la démarche en février 2013. L'objectif d'organiser un débat en conseil communautaire

d'ici à la fin de l'année 2017 est rappelé, tout comme celui de finaliser le SCoT avant la fin du mandat.

Ce document s'accompagne d'une démarche de concertation publique, mise en œuvre à travers divers canaux d'information et d'expression ; lors de la première phase de l'étude portant sur le diagnostic de territoire : les réunions publiques, une exposition mise en place dans différents équipements de l'Agglomération, une adresse mail dédiée : scot@camvs.com

L'accent est mis sur l'outil CARTICIPE, une carte participative à laquelle 280 personnes ont participé regroupant près de 440 idées nouvelles. Le site internet de l'Agglomération (www.melunvaldeseine.fr) constitue un portail d'information essentiel contenant l'ensemble des éléments de la concertation.

Fabienne Celdran du cabinet d'étude Citadia rappelle la nature du SCoT et ses objectifs définis par le code de l'urbanisme. Elle rappelle entre autres que les Plan Locaux d'Urbanisme, le Plan Local de l'Habitat, ou certaines grandes opérations d'aménagement doivent être réalisés en compatibilité avec le SCoT une fois celui-ci approuvé. Il faut noter que le SCoT prend également en compte les documents de rang supérieurs tels les schémas régionaux.

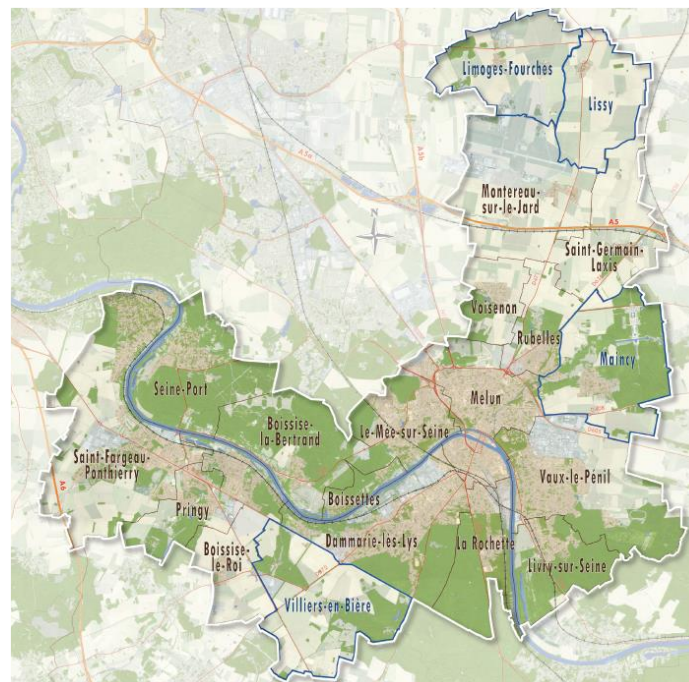


Fabienne Celdran rappelle l'actualité du territoire et la constitution de l'Agglomération, avec l'entrée au 1^{er} janvier 2016 de Saint-Fargeau-Ponthierry et de Pringy, et au 1^{er} janvier 2017 de Limoges-Fourches, Lissy, Maincy et Villiers-en-Bière, ce qui porte à 20 le nombre de communes membres de l'Agglomération.

Elle rappelle le contexte d'un territoire à la porte sud de l'Agglomération parisienne, avec une grande diversité urbaine, périurbaine et rurale, avec des éléments naturels majeurs tels que la Seine et un patrimoine architectural et historique riche,

dont le château de Vaux-Le-Vicomte.

De manière générale, il faut retenir le terme central de "cohérence". Le document vise à porter un projet propre au territoire de l'Agglomération de Melun-Val-de-Seine. Une fois son approbation effective, le document doit être suivi pour mesurer sa mise en œuvre et évaluer sa prise en compte dans les documents d'urbanisme de rang inférieur (type PLU), avec un bilan obligatoire tous les 6 ans.



2

Echanges avec la salle

Chapitre 3 : Questions et échanges avec la salle :



1. TRANSPORTS EN COMMUN

Remarque de madame la présidente de l'association Melun Val de Seine Environnement : *Selon l'association, le TZen 2 ne permet pas d'amélioration sur le plan des transports à l'échelle de l'Agglomération puisqu'il organise prioritairement le rabattement des usagers vers la gare de Melun et la liaison avec Sénart, sans prendre en compte le besoin d'organiser une offre performante sur les Zones d'Activité Economiques (ZAE).*

La question du TZen 2 ne dépend pas du SCoT, puisqu'il est conduit par le département. Le SCoT doit en tenir compte il faut en rappeler les objectifs : construire une offre de transport efficace en zone urbaine dense. Le TZen s'accompagnera d'une réorganisation de l'offre Melibus pour mailler le territoire avec un niveau de service plus performant.

Question : *Comment organiser une meilleure attractivité de la Gare de Melun alors que la SNCF soutient que la cadence des trains est à son maximum ?*

La SNCF travaille sur un vaste plan nommé SA2019 qui vise à améliorer la desserte et la régularité de la ligne D et de la ligne R, en particulier à Melun. Il est prévu aux heures de pointes, notamment entre 7h et 8h du matin, des trains supplémentaires, et notamment des semi-directs. Cela existait il y a très longtemps.

Sur les autres lignes et en particulier la ligne "Littoral" (Corbeil-Melun), la SNCF réfléchit à une évolution du matériel à compter de 2019 sous la forme d'un nouveau train dernière génération REGIO 2N. Ce matériel sera également déployé sur la ligne R du RER à compter de décembre 2017 et toute l'année 2018.

2. INFRASTRUCTURES

Question : *Quelle est l'utilité d'étudier le franchissement de la Seine sans franchissement de la voie ferrée ? Ne faudrait-il pas prévoir, surtout au regard des programmes d'extension des zones économiques et des programmes urbains, une multiplication des franchissements de la Seine en lien avec le franchissement de la voie ferrée ?*

Il y a en particulier un goulet d'étranglement au bout de l'avenue Thiers. Vos remarques seront transmises au service Déplacements qui étudie cette question en parallèle de l'étude sur le SCoT, dans le Plan Local de Déplacement (PLD). Prendre en considération ces questions en amont reste nécessaire pour ne pas reproduire certaines situations problématiques. La question du franchissement du faisceau ferroviaire est étudié concomitamment au franchissement de la Seine.



Remarque : *Le trafic de poids lourds est essentiellement un problème de transit, c'est à dire que les camions ne desservent pas l'Agglomération mais la traversent. Alors qu'à l'origine le péage des Eprunes se situait en zone agricole, le développement urbain a rejoint le péage, ce qui implique que les camions qui sortent avant le péage roulent en zone urbanisée. Une solution serait de déplacer le péage des Eprunes pour limiter la présence des camions dans l'Agglomération.*



Sur l'ensemble des franchissements du territoire, le trafic global est majoritairement local, sans que nous disposions de données spécifiques pour les poids lourds.

3. URBANISATION & PROJET URBAIN

Question : *Comment rester cohérent entre le besoin exprimé dans le premier axe, de préservation des terres agricoles (avec une consommation de 8% des terres agricoles dans le passé), et le développement de nouvelles zones urbanisées ?*

Dans le SCoT, il est question de "maîtrise" de l'étalement urbain, conformément aux demandes du législateur. Pour cela, le SCoT promeut la reconquête de certaines zones déjà urbanisées dans une logique de renouvellement urbain, de réappropriation de friches. Les secteurs d'expansion seront limités au maximum aux lieux nécessaires au développement économique.

Question : *Comment cet objectif de préservation des terres agricoles peut souffrir l'ouverture à l'urbanisation d'une nouvelle grande zone d'activité au nord de l'Agglomération ?*

Sur Saint-Fargeau-Ponthierry, il est question de rendre onze hectares classés "à urbaniser" à la destination agricole. Pour développer les emplois, il faut des terrains adaptés aux entreprises de notre territoire. Ce sont donc des besoins contraires à concilier.

La cohérence tient dans le fait de construire dans un même temps des logements et des lieux d'emplois à proximité, afin d'éviter le trafic pendulaire, même s'il faut maîtriser notre impact sur les terres. Le développement d'activités économiques sur le territoire de l'Agglomération va aussi dans le sens du développement des transports doux, et concoure à rapprocher les lieux d'emploi des lieux d'habitat.

Les démarches visant au renouvellement de zones d'habitat est connu et s'inscrit dans une économie de projet maîtrisable. Pour les activités économiques ce savoir-faire et cet équilibre sont plus difficiles à trouver. Le SCoT vise un meilleur équilibre entre zone d'habitat et d'activité, tout en répondant à la diversité des besoins.

Question : *Qu'entendez-vous par « densification à proximité des gares » ? Est-ce que les grandes maisons sur La Rochette et Melun-Sud sont menacées de démolition ? Vont-elles être remplacées par des logements de 3-4 étages ?*

(Réponse de Monsieur le Maire-adjoint de Melun, présent dans la salle) Dans un contexte de vieillissement d'un certain nombre de résidences, l'Agglomération mène des politiques de rénovation du bâti existant. Surtout, les règles et projets de densification à l'intérieur des communes seront traités à l'échelle du Plan Local

d'Urbanisme. Le futur du quartier de la gare sera donc imaginé dans ce cadre-là. Soyez donc vigilant lors de la prochaine élaboration du PLU de Melun !



Néanmoins, il faut dès aujourd'hui constater que des aménagements sont possibles sur les friches ferroviaires ou industrielles. C'est le projet du pôle gare qui vise à installer à proximité de la gare de Melun des activités tertiaires. Il n'est pas question de "s'attaquer" aux quartiers pavillonnaires.



En complément, un certain nombre de fonds de parcelles sont protégés au titre des espaces verts et une grande partie du sud de Melun fait partie d'une zone protégée de la démolition au titre de la protection du patrimoine.



4. L'EAU SUR LE TERRITOIRE

Question : *Alors que les inondations de l'année passée sont encore dans les mémoires, et que l'Agglomération va avoir prochainement la responsabilité de surveiller les cours d'eau, comment effectuer ce travail alors que les bassins versants s'étendent largement au-delà des limites de l'Agglomération ? Une démarche inter-syndicale, une fusion éventuelle de ces syndicats de gestion des eaux est-elle envisageable ?*

Des évolutions ont lieu dans le mode de gestion de cette compétence, avec des réflexions en cours sur le regroupement/ la fusion de syndicats.

Des actions sur la préservation de la ressource en eau sont menées, par exemple afin d'épurer l'eau de la Seine et de sécuriser l'approvisionnement du territoire, en préservant la ressource souterraine. L'Agglomération vise une diminution de la pollution des sols. Elle promeut une politique d'occupation des sols adaptée, en conservant des coefficients de pleine terre, en luttant contre leur artificialisation.

5. SEINE, TOURISME ET ATTRACTIVITE

Question : *La seine constitue un de nos meilleurs atouts à Melun, comment la rendre attractive ? Des guinguettes, des cinémas, des bateaux mouche ... sont-ils à envisager sur les bords de Seine, afin d'inciter les familles à venir sur notre territoire ?*

Le SCoT ne rentre pas dans un tel niveau de détail, il s'agit d'un document stratégique. Il faut retenir l'objectif de préservation et de valorisation des berges, qui va se traduire dans un Document d'Orientation et d'Objectifs par des autorisations ou des interdictions de certaines utilisations. Cela concerne par exemple l'installation de haltes fluviales, ou par le renforcement de la protection du patrimoine naturel des berges de Seine. Il faut concevoir le SCoT comme un document "vu d'avion".

Remarque : *un participant regrette la faible qualité de l'offre touristique et en particulier des hôtels.*

L'Agglomération vient de se doter d'une compétence intercommunale dans le domaine du tourisme. Nous en sommes

au début des réflexions sur la stratégie et les actions à mettre en place à l'échelle du territoire. Cela passe d'abord par la promotion du territoire pour les Melunais eux-mêmes, afin qu'ils en deviennent les premiers ambassadeurs.



(Réponse de Madame Brigitte TIXIER) Nous avons une hôtellerie qui, sans être de haut niveau, dispose d'un bon niveau de gamme. Aujourd'hui, les personnes vont dîner à Fontainebleau et non pas à Melun. Le PADD inscrit l'objectif d'attractivité parce que les élus ont pris la mesure de ce déficit. Néanmoins, l'attractivité et à plus forte raison l'implantation d'hôtels ou de restaurant ne peuvent se décréter.



Remarque : *Les corridors écologiques suivent également les rivières. On peut penser à l'Almont dont la Ville de Melun assure une grande partie de la maîtrise des berges. Cette situation pourrait permettre d'établir un chemin de grande randonnée qui aille jusqu'à Vaux-le-Vicomte, quasiment depuis la gare.*

6. DECHETS

Question : *Certains objectifs du SCoT, comme la limitation des déchets, ne souffrent aucune contestation. Pourtant, l'exposé reste au niveau des grands principes. Quels sont les leviers pour que ces objectifs se traduisent par des actions concrètes ?*

Sur la gestion des déchets, le document est plus élaboré que la présentation qui vous a été faite. Par exemple, un des objectifs du document porte sur la limitation de la production de déchets au

niveau des sites de construction, avec l'objectif de réutiliser ces matériaux sur site, afin également de limiter les rotations de camions.

Le document promeut aussi des actions de sensibilisation des habitants à la question des déchets, par exemple à travers leur valorisation.

ndr : L'agglomération porte un projet de valorisation du méthane issu des déchets qui y sont traités (résidus de culture agricole, fumier, boues des stations d'épuration).

Question : *En pensant aux déchets de chantier par exemple, l'objectif de gestion et de diminution des déchets ne devrait-il pas être abordé à l'échelle départementale au minimum, quand on voit l'état de la forêt de Fontainebleau par exemple ?*

Il n'existe pas de compétence spécifiquement sur cette question des déchets de construction, même si le syndicat mixte en charge de la collecte et du traitement des déchets (SMITOM-LOMBRIC) essaye de mettre en place des solutions même si ses moyens d'action sont limités sur cette question.

La réponse à cette question passe par le déploiement de déchetteries, en identifiant là où des manques se feraient sentir. Mais il reste difficile de rester derrière chaque entreprise alors qu'elles sont soumises à la traçabilité des déchets (tant en marché public que privé).



Le département mène une réflexion pour limiter le transport des déchets d'un département à l'autre. En effet, alors que les déchets inertes vont en enfouissement, les déchets valorisables sont transportés à Aubervilliers puis réimportés pour enfouissement sur le territoire. L'objectif est de tirer localement le bénéfice de cette activité de traitement de déchet, ici en Seine-et-Marne.



7. ECOLOGIE

Question : *Comment définir un corridor écologique ? Est-ce une zone de promenade ou est-ce plus large ?*

La notion de continuité est centrale dans la définition d'un corridor écologique qui peut être constitué de milieux forts différents (forêt, plaine, zones humides...). Certains peuvent passer en milieu urbanisé et la question se pose alors de savoir quelles mesures mettre en place pour favoriser les déplacements les échanges de la flore et de la faune. L'instauration de corridors écologiques se traduit parfois par des interdictions d'urbanisation strictes et parfois par des mesures limitatives afin de favoriser le maintien de porosités entre différents espaces naturels.

Question : *Est-ce que le corridor écologique qui inclut la forêt de Bréviande est compatible avec la mise en place du "contournement routier" ?*

La notion de "contournement" doit être prise avec beaucoup de précaution. Le projet de contournement nommé C5 à l'époque date de plus de 40 ans. Ce projet autoroutier ne s'est jamais fait.

Aujourd'hui la question est de savoir comment délester le centre-ville de Melun d'une circulation qui l'engorge et l'encombre. Rien ne dit en l'état des réflexions qu'un "contournement" permette d'atteindre cet objectif.

Le principe de "contourner", de délester le centre-ville d'une partie de la circulation est posé par le SCoT mais reste ouvert.

Aujourd'hui, la question problématique des camions en centre-ville, en particulier sur l'avenue Thiers, se pose. Il n'est pas possible en l'état actuel des choses d'interdire cette circulation sur un axe qui constitue l'itinéraire de substitution de l'autoroute A5.

8. VIE QUOTIDIENNE ET SUJETS CONNEXES

Question : *Un guichet pour la réservation des tickets de train sera-t-il toujours disponible à l'avenir alors qu'il semble avoir été supprimé ?*

Le guichet de réservation des trains est toujours présent à la gare de Melun. Il a en effet changé de localisation dernièrement, vous le trouverez en entrant, à gauche et il semble devoir rester là dans les prochaines années. La signalisation devrait être améliorée.

Question : *Pourquoi ne pas avoir évoqué les sentiers de grande randonnée (GR) en complément de l'Euro-véloroute 3 comme facteur d'attractivité ?*

Le territoire a un fort potentiel d'attractivité. Le public sera invité à prendre connaissance, lorsqu'il sera disponible, du diagnostic



effectué dans une première partie de ce travail, et qui relève un grand nombre d'éléments parmi lesquels les GR.

Champ de Foire en face du Santépôle qui devrait ouvrir à l'automne 2018.



9. REMARQUES GENERALES



Remarque Brigitte Tixier, adjointe au maire de Melun en charge de la rénovation urbaine de l'urbanisme prospectif et de l'éco-quartier :



Concernant l'attractivité, sur Melun, de nombreux programmes de logements sont en cours de construction, à destination d'un public qu'il faut conserver, des cadres, des personnes susceptibles de consommer localement.



Un nouvel éco-quartier à Melun a été inauguré la semaine précédant la réunion publique. Suite au recours qui a retardé la construction de la ZAC de 3 ans et demi, une réflexion a été menée sur la qualité des logements offerts et leur adaptation au mode de vie actuel.

La Ville de Melun cherche à mieux organiser la sylviculture sur les 16 hectares de bois au nord de Melun, avec des formations à imaginer pour développer ces activités.

Une étude importante est en cours pour le compte de l'ANRU, en lien avec le Champ de Foire, dont les conclusions sont attendues par les élus. En particulier pour les quartiers Schumann et Lemaître, afin de choisir comment repenser le développement du

Chapitre 4 : Conclusion

En conclusion, les prochaines échéances de l'étude et les périodes de consultation des élus et habitants sont rappelées. Au mois de décembre, ce document sera débattu en conseil communautaire, avec l'objectif d'approuver le SCoT au premier semestre 2019. La prochaine réunion publique aura lieu le **à Rubelles le 8 novembre à 20h**, salle Emile Trélat.

