

SCoT

SCHÉMA DE
COHÉRENCE
TERRITORIALE

MELUN VAL DE SEINE

→ Réunion publique du 8 novembre 2017
Synthèse des échanges



SOMMAIRE



Chapitre 1 : Informations générales.....4



Chapitre 2 : Introduction5



Chapitre 3 : Questions et échanges avec la salle.....8



Chapitre 4 : Conclusion13



1

Informations générales

Chapitre 1 : Informations générales



Date : 8 novembre 2017 – 20h-22h30

Lieu : Salle Emile Trélat - 135 boulevard Charles de Gaulles, Rubelles

Participants : environ 50 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 assurant la présentation :



Élus :

Eric BONNOMET, Vice-président de l'Agglomération en charge du SCoT

Bernard FABRE, Vice-président de l'Agglomération en charge de la mobilité

Présence dans la salle de Vincent-Paul PETIT, Vice-président de l'Agglomération en charge du développement économique, ayant apporté des éléments de réponses.

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

Frédéric BAILLERGEAU, responsable de la mobilité

Groupement d'étude :

Fabienne CELDRAN, CITADIA - Bureau d'études en urbanisme

Vincent MILLA, Aire Publique - Agence de concertation et communication

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) remercie l'ensemble des participants et en particulier les élus présents lors de cette deuxième réunion publique. Il rappelle l'importance du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui a pour ambition de prendre en compte des éléments tels que le tourisme, les déplacements, et en particulier la question du développement des mobilités douces.

L'élaboration de ce document s'est accompagnée d'une démarche de concertation publique, mise en œuvre à travers divers canaux d'information et d'expression. Lors d'une première phase de l'étude portant sur le diagnostic de territoire au printemps puis lors d'une 2^{ème} phase sur le PADD depuis le 7 octobre. Des réunions

publiques sont organisées, une exposition est mise en place dans différents lieux accueillant du public ainsi qu'une adresse mail dédiée : **scot@camvs.com**.

Dans cette perspective, la carte interactive CARTICIPE a été mise à disposition des habitants. Celle-ci a permis aux personnes de s'exprimer afin de favoriser des échanges et de confronter des regards. En appui, le site internet de l'Agglomération (www.melunvaldeseine.fr) constitue un portail d'informations essentiel contenant l'ensemble des éléments de la concertation.

On évoque également le positionnement privilégié de Melun situé entre l'Île-de-France et la Province, ainsi que de son statut en tant que ville Préfecture. Le développement de Melun doit se structurer autour de 3 piliers stratégiques : la notion d'attractivité / le développement durable / l'image du territoire et de son identité.

Fabienne Celdran du bureau d'études Citadia rappelle la nature du SCoT et les objectifs fixés par le code de l'urbanisme. Elle rappelle le principe de compatibilité qui prévaut dans les relations entre le SCoT et les documents de rangs inférieurs : les Plan Locaux d'Urbanisme, le Plan Local de l'Habitat, ou certaines grandes opérations d'aménagement. Il faut noter que le SCoT prend également en compte les documents de rangs supérieurs tels les schémas régionaux.

L'actualité du territoire est rappelée : la constitution de l'Agglomération, l'intégration 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.

Madame Celdran rappelle le positionnement particulier de Melun 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 rangs inférieurs (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



- **Question :** Comment vivre avec le TZEN sans un nouveau pont pendant un certain temps, avec le risque d'accroître la saturation du cœur d'agglomération ?



En réponse : Au sujet du pont, des études de faisabilité sont prévues d'être engagées dans le cadre du Contrat d'Intérêt National signé en mars entre la CAMVS et l'Etat, mais aucune date de construction n'est pour l'instant définie. Le TZEN devrait être opérationnel en 2024.



- Le TZEN représente une opportunité autour de laquelle tout le réseau de transports collectifs pourra se réorganiser et faciliter les déplacements internes au territoire. L'objectif est notamment d'améliorer l'attractivité du cœur commerçant de Melun, en privilégiant les modes de déplacement doux à pied, à vélo au sein d'espaces de qualité ou en utilisant le TZEN.
- La mise en place du TZEN et de la réorganisation parallèle de l'offre de bus doit contribuer à faciliter les déplacements des usagers au quotidien. Par exemple, au lieu de se rendre à la gare en voiture, les usagers pourraient laisser leur véhicule au Nord de Melun dans un parc relais et prendre le

TZEN pour se rendre jusqu'à la gare sans se préoccuper de la disponibilité des places de stationnement.

- Bien que le TZEN soit construit avec une infrastructure allégée, la charge de travaux reste importante. De nombreux points de vigilance se posent autour de sa construction, telle la situation des commerces situés aux alentours des chantiers durant la phase des travaux. C'est pourquoi une commission d'indemnisation amiable a été prévue pour les commerçants.
- Nous devons faire en sorte que le TZEN reste une opportunité et cela dépendra de nos réflexions collectives, en donnant toute leur place aux contributions des usagers et des élus.
- **Question :** Qu'est-il prévu pour desservir les petites communes du territoire ?

En réponse : L'Agglomération examine en ce moment l'opportunité de mettre en place un transport à la demande.

- **Observation dans la salle :** Se pose le problème de l'accès au territoire par la gare de Melun qui bénéficie d'une image négative par rapport notamment à la gare de Vert St

Denis pour se rendre au château de Vaux le Vicomte alors qu'elle bénéficie pourtant d'une meilleure desserte.

- **En réponse** : Nous avons conscience que l'usage de la gare de Melun peut être améliorée. Néanmoins, nous travaillons avec Ile-de-France Mobilités et la SNCF sur le Pôle d'Echanges Multimodal dont les travaux devraient commencer en 2020, notamment pour la gare routière. Ces travaux devraient durer entre 7 et 8 ans.
- Quant aux liaisons douces, l'objectif est en priorité de relier les cheminements existants avant d'en créer de nouvelles. Le projet global sera porté au vote début 2018.

2. URBANISATION & PROJET URBAIN

- **Questions** : Pourquoi développer l'économie au nord du territoire alors que de nouveaux logements se créent au sud, sachant que la traversée de Seine est engorgée ?
- Les obligations de constructions de logements dans les villages, en particulier à leur périphérie, ne risquent-elles pas de faire perdre leur identité et leur attractivité ?

En réponse : L'obligation de construire des logements est imposée au niveau régional avec des objectifs à respecter en matière de logement social. Il s'agit d'organiser localement cette nouvelle offre en privilégiant le renouvellement du tissu urbain existant. Le principe est de limiter la consommation d'espaces naturels. Celle-ci sera néanmoins nécessaire pour développer le secteur de

Villaroche qui répond à un objectif ciblé de développement économique afin de créer des emplois sur le territoire. Cette urbanisation sera strictement encadrée par le SCoT qui a pour rôle de fixer les limites de l'urbanisation. En parallèle, le développement de l'offre en transport en commun vise à mieux desservir les nouveaux secteurs d'habitation et accompagner leur développement.

- **Réaction dans la salle** : Il n'existe pas de frontière entre les agglomérations (ndr : de Melun et de Sénart) mais il y a des réalités administratives. La réalité géographique des bassins de vie traverse ces frontières administratives. Il faut prendre en compte les personnes travaillant à Sénart qui habitent dans l'agglomération et inversement.

3. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Questions : Quel est le nombre d'hectares d'espaces naturels qui seront consommés au total sur le territoire ? Les nouvelles constructions donneront-elles lieu à des compensations écologiques ?

En réponse : La consommation d'espaces naturels nécessaires au développement sera défini lors de la phase suivante d'élaboration du SCoT (au sein du Document d'Orientation et d'Objectifs).

Le SCOT a pour objectif de définir les conditions et les moyens à mettre en œuvre pour parvenir à un aménagement durable du territoire, et en respectant le



cadre de vie des habitants. Le SCoT doit permettre de trouver un équilibre entre le développement du territoire et la préservation des milieux. En appui, le PLU constitue un document de rang inférieur qui doit permettre de traduire et décliner ces premières orientations à l'échelle locale par exemple en imposant des coefficients de pleine terre ou une imperméabilisation limitée des terres.

- La préservation de la ressource en eau (la nappe souterraine de Champigny) se traduit notamment par un projet de récupération des eaux de la Seine afin de sécuriser et de diversifier l'approvisionnement en eau potable.

Question : *Sur le volet environnemental, on note une incohérence entre la volonté de réaliser de nouvelles infrastructures pour réorganiser la circulation et celle de préserver le bois de Bréviande. Ne serait-il pas judicieux de retirer le contournement schématiquement représenté dans la partie avale de l'agglomération de Melun ?*

Réactions dans la salle : Il est nécessaire de réaliser un nouveau franchissement pour désengorger le cœur d'agglomération. Actuellement, l'opposition entre l'écologie et les véhicules s'inscrit dans une vision passéiste. Bien que les véhicules aient été depuis longtemps décriés en raison de la pollution qu'ils engendrent. De nombreux moyens sont déployés afin de construire des véhicules plus « propres » et plus écologiques. Nous avons conscience que les transports en commun représentent un mode de déplacement rapide et efficace, mais l'utilisation des

véhicules doit rester acceptable car elle fait partie de la liberté individuelle.

- La production des voitures électriques permet la diminution de la pollution. Mais il faut tenir compte de l'aspect encombrant des voitures, et proposer des solutions pour fluidifier la circulation en misant par des modes de déplacements doux. Nous devons également limiter la construction des nouvelles infrastructures routières puisqu'elles ne s'inscrivent pas dans une démarche de développement durable.
- **Question :** *En amont de la construction de nouvelles routes, ne faudrait-il pas réfléchir à la diminution du nombre de voitures et des poids lourds ? Pourquoi ne pas proposer un développement plus important des modes de déplacements doux ?*

En réponse : Il est impossible d'interdire la circulation des poids lourds sur l'avenue Thiers car il s'agit d'un itinéraire bis à l'autoroute. Cependant, une réorganisation des infrastructures routières est prévue, notamment pour privilégier la mise en place des modes de transports doux. Ce réaménagement a pour objectif de fluidifier la circulation et d'assurer une meilleure liaison entre les lieux de travail et les logements.





4. QUALITE URBAINE ET PAYSAGERE

- **Questions :** *Il y a eu un changement concernant le type d'entreprises qui devait s'installer au départ sur le terrain à proximité de l'aérodrome de Villaroche. La zone d'activité devait accueillir des entreprises aéronautiques et finalement on évoque des entreprises de logistique. Sachant qu'il y a déjà 200 camions qui circulent tous les jours près du village.*

Serait-il possible d'intégrer des panneaux photovoltaïques sur le toit des bâtiments ?

En réponse et observation dans la salle : Au sujet de l'aérodrome de Villaroche, rien n'est encore décidé de manière définitive à ce jour. La création d'entreprises aéronautiques reste une priorité, en particulier à toute proximité de l'aérodrome. Il s'agit d'accompagner la création de nouveaux logements par le développement d'emplois sur le territoire. Cependant il est illusoire de vouloir réserver l'ensemble du foncier urbanisable pour accueillir uniquement ce type d'activités. C'est pourquoi des études sont réalisées afin de définir quelles sont les entreprises connexes potentiellement intéressées. Par ailleurs, la plupart des activités font appel à la logistique, ce qui implique inévitablement la présence de poids lourds.

Deux cents camions passent par l'A5 tous les jours car ce territoire est bien connecté. Il s'exerce de fait une pression

de l'activité logistique sur le territoire au regard de développement proche en cours.

Il est à noter que ce type d'activités a évolué par rapport aux emplois induits. La proximité des accès autoroutiers n'engendrera pas nécessairement de circulation accrue dans les villages.

Enfin, concernant les panneaux photovoltaïques, il faut savoir qu'il s'agit d'établissements qui relèvent des installations classées au titre de la réglementation environnementale, ce qui empêche parfois la réalisation de dispositifs tels que les panneaux solaires lors de l'attribution des autorisations, dans ce cas précis, pour cause de risque incendie. Il y a d'ailleurs eu une modification de la législation en 2016. Cependant, il est possible dans un document d'urbanisme d'encourager la production d'énergies renouvelables.

- Il faudra être très prudent concernant le bruit lié aux activités aéronautiques, puisqu'on constate déjà quelques nuisances aériennes. Il pourrait y avoir des projets tels que des meetings aériens sur cette zone située à la limite Nord de l'agglomération et jusqu'à Brie-Comte-Robert.



5. Questions et interventions générales



- **Question :** *Des financements sont-ils associés aux projets présentés ? Quels moyens seront mis en place pour atteindre les objectifs ?*



- **En réponse :** Le SCoT n'est pas un plan d'actions dont le maître d'ouvrage serait l'Agglomération. Il intervient par des dispositions de nature réglementaire qui doivent être déclinées dans les PLU.

Il s'agit en premier lieu de déterminer les objectifs à atteindre pour le territoire. En fonction de ces derniers, les moyens adaptés doivent ensuite être déployés sachant que d'autres acteurs pourront également participer à leur mise en œuvre. Par exemple, vis-à-vis de l'objectif d'une mixité des fonctions dans les secteurs d'habitat, tenant compte de la présence de commerces, le PLU peut imposer des rez-de-chaussée commerciaux dans les immeubles neufs.



Question : *L'élaboration des PLU doivent-elles être mises en attente de l'aboutissement du SCoT ?*

En réponse : Il n'y a pas de blocage et les procédures peuvent avancer en parallèle. L'Agglomération travaille en relation avec les communes pour s'assurer de la cohérence entre les documents. Les communes sont associées à la démarche.

Observations dans la salle :

- Certains sujets sont trop minorés, telle que la réhabilitation de friches industrielles (ex du quartier Saint Louis et son potentiel foncier) ainsi que l'enjeu central que constitue la valorisation du pôle Gare de Melun.
- Le document ne tient pas compte du projet du Grand Paris qui pourtant risque de bouleverser l'ensemble des équilibres au niveau de l'Île-de-France. Melun possède du potentiel pour s'affirmer en tant que centralité sud francilien, et cela devrait être inscrit dans l'une des ambitions de ce SCoT.
- Le SCOT manque de lignes fortes et directrices. En ce sens, il faudrait améliorer le document en soulignant les axes forts à développer pour rendre possible les ambitions à atteindre.
- Une réflexion devrait être menée au sujet des études supérieures proposées à Melun. Le territoire représente un bassin de vie de 200 000 habitants et pourtant, aucune filière BAC+5 n'est proposée contrairement à Dijon par exemple qui regroupe un bassin de vie presque équivalent et compte 17 filières.

Chapitre 4 : Conclusion



Les prochaines échéances de l'étude et les périodes de consultation des élus et habitants sont rappelées.

En décembre 2017, ce document devrait être débattu en conseil communautaire, avec l'objectif d'approuver le SCoT au premier semestre 2019.



Nota (information postérieure à la réunion publique) : le calendrier annoncé en réunion publique a évolué. Le débat sur les orientations du projet d'Aménagement et de Développement Durables est décalé au mois de janvier 2018 avec une actualisation du planning d'élaboration du SCoT précisée ci-dessous :

