

Annexe technique
Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Meaux arrêté

Avis du Département de Seine-et-Marne

1. Développement urbain

Le département de Seine-et-Marne a connu un essor et une transformation rapide, entraînant des besoins en matière d'équipements, d'infrastructures et de services sans cesse grandissant mais imposant également une pression forte sur l'équilibre des espaces ouverts et la physionomie des paysages. Ce développement a induit une forte consommation des terres agricoles, conséquence particulièrement vérifiée à l'échelle de l'agglomération du Pays de Meaux.

De manière générale, le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Meaux, pour lequel la volonté des élus a été d'employer la méthode de l'Approche Environnementale de l'Urbanisme et de répondre à de nombreuses exigences du Grenelle 2, est un projet qui atteint en partie ses objectifs initiaux en imposant de nombreuses contraintes environnementales aux documents d'urbanisme communaux. En revanche, la question de l'étalement urbain dans les espaces ruraux et péri-urbain aurait pu être traitée de manière plus ambitieuse. Le Conseil général salue la volonté de la Communauté d'agglomération de développer l'urbanisation à 65% en renouvellement urbain et d'imposer des superficies minimales à garder en zone agricole par commune, néanmoins, les 35 % de l'urbanisation restante engendreront de l'étalement urbain. De fait, l'extension urbaine sera la plus forte dans les communes rurales (80% de l'urbanisation des communes rurales sera obtenue grâce à de l'extension urbaine) et dans les communes périurbaines (70 à 75% de la programmation). En termes de réduction des superficies agricoles et naturelles, ce sont les communes de Trilport, Chauconin-Neufmoutiers, Nanteuil-lès-Meaux, Mareuil-lès-Meaux, Varreddes, Villenoy et Crégy-lès-Meaux qui seront les plus impactées. Le Conseil général, dans son projet de territoire, affirme sa volonté de stopper la consommation des espaces agricoles dans un souci de préservation des espaces ouverts, de gestion des paysages et afin d'assurer la pérennité de l'activité agricole. Le projet de création d'un Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains, comme cela a été mentionné dans le projet de S.Co.T., pourrait trouver rapidement sa justification au regard des perspectives urbaines du territoire.

2. Développement économique

Dans son projet de territoire, le Conseil général de Seine-et-Marne identifie Meaux comme étant une ville moyenne dont le rôle doit être renforcé, car aujourd'hui fragilisée et concurrencée par des territoires périurbains plus attractifs et situés en proche banlieue parisienne. Les projets de développement économique, avec notamment la création du Parc d'Activités du Pays de Meaux contribueront à développer cette attractivité.

3. Projets routiers

La communauté d'agglomération du Pays de Meaux évoque, dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, le projet de requalification de l'entrée sud de Meaux (RD 436a et RD 360). Il aurait été judicieux que les objectifs urbains de l'aménagement, en matière de planification, d'exigences environnementales et paysagères et de desserte aient été présentés succinctement dans le rapport de présentation, d'autant plus que la collectivité a réalisé une étude sur ce sujet. Cette retranscription dans le S.Co.T permettrait d'assurer la cohérence de ce développement et de retranscrire dans les Plans Locaux d'Urbanisme des deux communes concernées, les prescriptions concernant ce projet.

En ce qui concerne la déviation Est de l'agglomération (Meaux/Trilport), la correction d'une erreur matérielle est nécessaire : le tracé du Dossier de Prise en Considération, entériné par le Conseil général

le 27 avril 2007, a prévu un carrefour perpendiculaire à la RD 603 et non en biais comme au plan de synthèse. Aussi, il est demandé de supprimer l'extension de la zone d'activités sur la RD 603 et en rive Nord, au lieu même où est prévue l'accroche du carrefour de la future déviation. De plus, le projet jouxte la forêt de Montceaux (ZNIEFF de type 2) inscrite comme espace naturel. Aussi, il est demandé que le SCoT repousse vers l'Est, dans la mesure du possible, les contours de l'aplat vert identifiant sur la carte de synthèse, « l'espace naturel associé au boisement » qui interdit la réalisation du projet du fait de l'inconstructibilité liée à la zone. L'objectif est d'autoriser un aménagement lisible et sans contraintes environnementales ni paysagères de cette future voie et d'aider les communes et le Département à mettre en œuvre ce futur projet, souhaité par le territoire. Le S.Co.T. doit donc mieux justifier l'arrivée du futur projet public d'envergure qu'est le contournement Nord Est de Meaux/Trilport.

4. Liaisons douces

La thématique des liaisons douces semble très en retrait, malgré ses liens forts avec la préoccupation environnementale affichée par ce S.Co.T. Aussi, la carte présentée dans le rapport de présentation pourrait être complétée au regard des éléments inscrits au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (prise en compte entre autres de l'itinéraire cyclable d'intérêt national - Véloroute n° 52 du schéma national des véloroutes et voies vertes). Par ailleurs, le Document d'Orientations et d'Objectifs aurait pu imposer aux communes de prévoir systématiquement les aménagements nécessaires aux circulations douces lors de la réalisation des espaces publics de voirie. Sans cette réflexion d'ensemble à l'échelle communautaire, il sera difficile de s'assurer de la cohérence des continuités tant piétonnes que cyclables sur le territoire couvert par plusieurs documents d'urbanisme. Enfin, le volet « stationnement » reste succinct en matière d'objectifs mais sera probablement étayé, une fois le Plan Local de Déplacement adopté, de mesures prescriptives sur le stationnement des cycles dans les équipements collectifs, commerciaux et d'entreprises. Il serait souhaitable par ailleurs, que le S.Co.T localise les « parkings relais ».

5. Transports en commun

En matière de transports en commun, le S.Co.T. s'inscrit pleinement dans l'esprit du Schéma directeur de la région Ile-de-France de 2008 et du Grenelle II de l'Environnement, en privilégiant l'urbanisation à proximité des sites desservis par les transports collectifs existants ou en projet.

Toutefois, il ne tient pas suffisamment compte du cadre contractuel et conventionnel des lignes régulières en Ile-de-France. Pour rappel, seul le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (S.T.I.F.), en tant qu'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France est habilité à créer ou modifier les lignes régulières de transports, le cas échéant en partenariat avec les Collectivités signataires des conventions partenariales des réseaux de transport concernés. A ce jour, le projet de Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France approuvé par le S.T.I.F. en février 2011 a retenu l'axe « Meaux gare- Beauval » comme secteur d'étude pour une ligne Tzen potentielle. Les tracés schématiques est-ouest et nord/sud ne sont, quant à eux, pas actés. Le document pourrait donc indiquer qu'une étude d'opportunité et de faisabilité sera à mener en partenariat avec le S.T.I.F. pour ces deux liaisons de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.). A ce titre, le Conseil général soutient le principe de restructuration des transports en commun à Meaux à long terme, avec la mise en place de quatre pôles multimodaux de rabattement (Musée de la Grande Guerre au nord, Parc d'Activité du Pays de Meaux à l'ouest, Trilport à l'est et Mareuil / Nanteuil les Meaux au sud). Toutefois, un tel schéma ne pourrait fonctionner qu'avec la mise en place de T.C.S.P. opérationnels et un niveau d'offre élevée et cadencée. Il conviendrait, d'une part, de mesurer les avantages/inconvénients de la mise en place de liaison en T.C.S.P. par rapport à l'ensemble des liaisons actuelles existantes afin d'évaluer les gains de temps de parcours pour l'ensemble des usagers et, d'autre part, d'étudier la restructuration des lignes en rabattement sur la gare de Meaux en partenariat avec le S.T.I.F. et les E.P.C.I. voisins concernés. Les

lignes des réseaux de transports voisins qui desservent les établissements scolaires de Meaux devront faire l'objet d'un traitement spécifique.

Le projet de S.Co.T. souligne aussi l'importance de favoriser les échanges avec les grands pôles de développement tels que Roissy et Marne-la-Vallée. Le Conseil général juge préférable de maintenir le terminus des lignes structurantes qui desservent Roissy et Marne-la-Vallée à la gare S.N.C.F. de Meaux afin de limiter les ruptures de charge (en particulier pour les usagers issus des territoires voisins). Dans ce cadre, les infrastructures du futur T.C.S.P. pourraient donc être ouvertes à ces lignes, notamment aux lignes Seine-et-Marne Express n°18 « Meaux – Melun », 20 « Meaux – Roissy » et 69 « Meaux – Val d'Europe ».

6. Aménagement numérique

L'article L 122-1-5 du Code de l'Urbanisme prévoit que le Document d'Orientations et d'Objectifs puisse définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation soit subordonnée à l'obligation pour les constructions de respecter des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques. En parallèle, le Schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN), élaboré en 2010, démontre que les réseaux actuels ne pourront répondre aux futurs usages d'Internet et que de nouvelles infrastructures doivent être mises en place. Aussi, au vu des ambitions du Pays de Meaux en matière de développement économique et dans un objectif de rendre le territoire plus attractif pour les entrepreneurs comme pour les futurs habitants, il aurait été souhaitable que le projet de S.Co.T. identifie, dans le rapport de présentation, les infrastructures numériques existantes ainsi que les points hauts destinés à accueillir les équipements hertziens des réseaux de télécommunications mobiles.

Par ailleurs, le Document d'Orientations et d'Objectifs aurait pu rendre obligatoire, dans les documents d'urbanisme communaux :

- La pose systématique de fourreaux lors de la réalisation de travaux de voirie
- La nécessité, pour les pétitionnaires, de procéder au câblage interne des bâtiments lors de la construction de nouveaux lotissements et d'opérations d'aménagement
- La conditionnalité de la construction ou de l'extension de nouvelles zones d'activités à la présence d'un réseau public de fibre optique
- La pose de fourreaux lors des travaux de renforcements du réseau d'eau potable pour, entre autre, interconnecter en fibre les châteaux d'eau