

Avis du Conseil général sur le S.C.O.T de la Frange Ouest du Plateau de la Brie

Annexe technique

1. La voirie

Dans le projet de S.C.O.T. de la Frange Ouest du Plateau de la Brie, les projections de constructions de logements à 10 ans sont très importantes dans la majorité des communes. Or, les principales solutions apportées pour répondre aux besoins croissants des populations en termes de mobilité sont orientées essentiellement sur la voiture. Les nouvelles constructions, destinées à l'habitat ou à l'activité économique, engendreront une augmentation importante du trafic routier, trafic déjà décrit, dans le rapport de présentation comme donnant lieu à des conditions de déplacements difficiles à l'échelle du territoire.

A Ozoir-la-Ferrière, un projet d'étalement urbain acte le principe de construction au-delà de la voie de contournement (RN 4) et de morcellement du plateau agricole. Ce projet, bien que conforme au SDRIF 2008 va à l'encontre des enjeux développés dans le PADD. Il paraît difficile que l'urbanisation s'effectue dans la continuité de la RN 4, attendue la très forte densité du trafic (supérieur à 35 000 véhicules/ jour). Ce projet local impactera fortement la RD 35, non dimensionnée pour recevoir une densification du trafic et dont le volet sécurité routière n'a pas été étudié.

Si l'urbanisation de Lésigny (250 logements) se justifie à l'Ouest de la Francilienne au regard de l'homogénéité spatiale, son ouverture reste néanmoins conditionnée à la réalisation d'études préalables (trafic/desserte/stationnement) des conditions d'accès prenant en compte la desserte de la ZAC des 4 Chênes et l'analyse d'un éventuel shunt RN 104/RD 604 via la RD 51.

A Férolles-Attilly, la viabilité du projet reste soumise à l'adaptation du réseau départemental (RD51e1), celui-ci n'étant pas apte à recevoir un accroissement de trafic lié à l'urbanisation annoncée (400 logements en prévision).

Enfin, certaines solutions proposées sont peu précises. Le raccordement de la RD 216 Sud à la RN 104 à la hauteur de Brie-Comte-Robert n'est pas justifié. Les études de ce raccordement devront prendre en compte le contournement Sud de Servon par la RN 19 étant donné leur proximité et la nécessité de ne faire qu'un seul échangeur sur la Francilienne.

2. Les mobilités

Si la volonté de renforcer les transports en commun et les liaisons douces est bien affirmée dans le projet de S.C.O.T, en revanche, la mise en œuvre de solutions alternatives et complémentaires doit être concrétisée dans le document d'orientations générales pour donner lieu à la création d'une offre globale. De fait, des aménagements ont déjà été réalisés ou sont en cours de réalisation pour renforcer les pôles gares de Roissy-en-Brie et d'Ozoir-la-Ferrière ; ils doivent être valorisés dans le projet.

3. La préservation des espaces ouverts

Afin de préserver les espaces ouverts centraux du territoire, de maintenir la biodiversité et d'assurer la pérennité de l'activité agricole, il est apparu nécessaire d'intensifier encore la densification urbaine plutôt que l'extension, de mettre en place un régime de protections plus strict pour les espaces naturels

et d'inclure les nouvelles formes d'agriculture (circuits courts, diversification) dans les perspectives de développement économique.

4. L'actualisation des données et des cartes du projet de S.C.O.T.

Un certain nombre de données du Document d'Orientations Générales sont obsolètes ou incomplètes. Il vous est demandé de mettre à jour les quelques éléments suivants :

- Les engins agricoles lents ne peuvent pas être autorisés sur des contournements, contrairement à ce qui est précisé page 18,
- Il pourrait être intéressant de préciser, page 21, que des études de pôle ont déjà été menées sur les 3 gares RER, dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains. Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur du RER E et compte tenu de son prolongement à l'ouest vers La Défense, il convient d'augmenter la fréquence des missions de la branche de Tournan,
- Le projet dit « Grand Huit », mentionné à la page 24 porte désormais le nom de « Grand Paris Express », suite au protocole d'accord signé le 26 janvier 2011 entre l'Etat et la Région Ile-de-France,
- Une mise à jour des cartes p. 19, 37, 50, 54, 65, 70, 78 est nécessaire car le contournement Est de Brie-Comte-Robert a été mis en service en novembre 2010,
- La RN 4 à l'Ouest de la Francilienne a été déclassée en RD 604 en 2006 (carte p.19)
- Concernant les entrées de ville, sur la carte page 78, il y a lieu de distinguer a minima sur les RD 354, 319, 216, 51e1, 361, 21, et conformément au PADD les entrées de ville qui marquent, pour l'automobiliste, le passage du rural à l'agglomération sur quelques 200 m environ. De même, la requalification de voiries (ex : Brie RD 319, Chevry RD 35) ou la notion d'itinéraire urbain (comme entre Servon et Brie Comte Robert), doivent figurer.