

Elaboration du SCOT du Grand Provinois

--- --

Avis détaillé du Département de Seine-et-Marne

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

077-227700010-20200626-lmc100000020739-DE

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 30/06/2020

Réception Préfet : 30/06/2020

Publication RAAD : 30/06/2020

Par délibération du 29 janvier 2020, le Comité syndical du S.M.E.P du Grand Provinois a arrêté son projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Le Grand Provinois, situé en bordure du Département de Seine-et-Marne, constitue la porte d'entrée Est de l'Ile-de-France. Ce projet de SCoT vise à fédérer ce territoire autour de deux idées fortes : conforter sa place dans le développement de l'est seine-et-marnais, tout en assurant la préservation de son identité rurale (agriculture, milieux naturels, forêts) à travers le maintien et la valorisation d'un cadre de vie de qualité. Il entend pour cela s'appuyer sur plusieurs atouts stratégiques : positionnement interrégional (entre l'Ile-de-France et Grand Est et Bourgogne Franche-Comté), présence de ressources stratégiques (eau, matériaux de construction), importance du patrimoine historique et paysager, et présence de la Seine (transport fluvial, projet de mise à grand gabarit de la Petite Seine).

Le projet de territoire inscrit dans le PADD a pour objectif principal de « contribuer au développement du Grand Provinois par une valorisation de ses ressources propres et de ses savoir-faire », de faire rayonner le territoire grâce à ses atouts (patrimoniaux notamment) et finalement de « tendre vers une nouvelle attractivité équilibrée sur l'ensemble du Grand Provinois, pour la reconnaissance d'un territoire rural dynamique ».

Le PADD se décline en 3 axes :

- Valoriser les qualités paysagères, patrimoniales et environnementales du Grand Provinois ;
- Favoriser une économie diversifiée, portée par des filières locales ;
- Favoriser un développement économe en espace et en déplacement, en s'appuyant sur l'armature urbaine multipolaire.

Le Département de Seine-et-Marne émet un avis favorable assorti d'observations exposées ci-après.

Voiries départementales

Analyse du réseau routier et des déplacements

Rapport de présentation / Vol. 1 : Introduction et Diagnostic

La page 278-279 présente des éléments de hiérarchisation du réseau routier local. Il est fait état de communes non connectées au réseau routier secondaire : Voulton, Saint-Hilliers, Cucharmoy, Meigneux, Egligny, Villuis. **Sur la carte figure également Beauchery-Saint-Martin, qui n'est pas mentionnée dans le texte. Cette liste gagnerait à être justifiée ; en l'état, par exemple, rien ne permet de comprendre pourquoi figure Villuis et pas Villenauxe-la-Petite, Baby, Passy et Fontaine-Fourches.**

Les pages 281 et 282 traitent des aménagements du réseau routier réalisés et en projet. **Le giratoire RD 619 / 74A est réalisé et n'est plus une étude en cours. Les travaux des ouvrages d'art modifiés dans le cadre de l'électrification de la ligne Paris – Troyes sont cependant toujours en cours.**

Les pages 283 à 285 fournissent des éléments imprécis sur le volume du trafic. Pour la RD 403, il est affirmé sans justification, que le trafic a augmenté de 3 000 véhicules/jour entre 2011 et 2012. Si les chiffres figurants sur les cartes sont bien de 6 450 en 2011 et 9 100 en 2012, **il convient de remarquer que les comptages n'ont pas été réalisés aux mêmes emplacements** (entre Jutigny et Longueville, en 2011 et entre Sainte Colombe et Provins, en 2012). En effet, le trafic pendulaire Provins-gare de Longueville explique en très grande partie cette différence, sans qu'il soit possible d'en déduire une quelconque tendance à l'augmentation générale du trafic sur cet axe.

Le trafic annoncé pour l'A5 date de 2012 et mériterait d'être remis à jour.

Le trafic sur la RD 213 est indiqué de 800. Sur la carte des comptages trafics du Département, il est de 3 800 entre les RD 412 et 18.

La page 286 fait état de l'accidentologie entre 2005 et 2010. Les 5 dernières années sont en principe la période de référence : **il est donc nécessaire d'effectuer une actualisation.**

Rapport de présentation / Vol. 3 : Evaluation Environnementale

Page 63, **il faudrait ajouter, dans les faiblesses, la desserte routière insuffisante des ports et de l'axe A4-A5.**

Page 85, sur l'impact du port de Bray : **dans les faiblesses, il faudrait également mentionner l'insuffisance de la desserte routière ou multimodale du port.**

PADD

La page 57 traite de la création d'un nouveau port à Bray. La question de la desserte routière depuis le réseau routier structurant pourrait être abordée. Elle sera à traiter dans des études ultérieures.

Eau et Assainissement

Cours d'eau

Rapport de présentation / Vol. 1 : Introduction et Diagnostic

Page 269, traitant de la Véloroute Nationale 16, il est indiqué : « En Seine-et-Marne, la VN 16 a fait l'objet d'une étude de faisabilité qui a permis de définir le tracé retenu dans l'étude VNF pour la création des casiers de Seine ». **C'est l'EPTB Seine Grands Lacs (SGL) et non VNF qui porte l'étude et le projet de casier pilote de la Bassée.**

Aux pages 274 et 275, le projet de mise à grand gabarit de la Petite Seine est présenté sous l'angle des itinéraires cyclables. **Dans ce paragraphe, il n'est fait allusion qu'au projet de VNF (Grand gabarit de la Seine amont) mais nullement du projet de casier pilote de la Bassée (EPTB SGL) situé en Bassée aval et qui comportera lui aussi de nouveaux itinéraires piétons/cycles.**

Rapport de présentation / Vol.2 : Etat Initial de l'Environnement (EIE)

Les éléments hydrographiques présentés aux pages 68 à 70 peuvent être complétés avec les Noues de Seine (Grande Noue d'Hermé, Noue de Neuvry, Vieille Seine, ...) et les affluents de l'Auxence (rus de Mons, de Bescherelle, de Chalautre, d'Albert, Sucy, Suby...).

La trame verte et bleue est très bien traitée dans le paragraphe biodiversité. Néanmoins quelques compléments peuvent y être apportés. **A la page 123, le réservoir de biodiversité de l'Auxence amont est manquant. Pour les corridors de la sous trame bleue, il manque les noues de la Bassée, le Durteint, les Méances, les rus de Sucy et Suby. Aux pages 121 à 126, les enjeux liés à la trame bleue sont moins**

développés que ceux de la trame verte. Par exemple, les rivières liste 1, 2 et les ouvrages « Grenelle » ne sont pas cités.

Page 162, il est écrit : « *il s'agit du PPRi de la vallée de la Seine de Villiers-sur-Marne à Marolles-sur-Seine* ». Il s'agit de Villiers-sur-Seine et non de Villiers-sur-Marne

Rapport de présentation / Vol.3 EE

Page 30, à propos des prescriptions retenues dans le DOO, **il manque un objectif majeur de la trame bleue : la restauration des continuités écologiques au droit des ouvrages transversaux (seuils et vannages) dans tous les cours d'eau**. Une étude sur la trame bleue et les continuités écologiques (sur la Voulzie et ses affluents) a été réalisée par le Syndicat Mixte des Voulzie et des Méances, maintenant appelé « Syndicat Mixte Bassée Voulzie Auxence » (SMBVA). Il y a donc une connaissance des ouvrages et des préconisations de restauration.

A la page 51, traitant du risque inondation, le projet pilote de la Bassée est évoqué sans citer le maître d'ouvrage, l'EPTB SGL. Un peu plus loin, il est fait allusion au PPRi (à prescrire) de la vallée de la Seine de Villiers-sur-Marne à Marolles-sur-Seine. » Tout comme pour l'EIE, il faut inscrire Villiers-sur-Seine à la place de Villiers-sur-Marne.

Page 52, dans les orientations du PADD et prescriptions du DOO, il est mentionné de reconquérir la Voulzie comme continuité écologique à l'échelle de la Vallée. **Cette reconquête pourrait aussi se faire à l'échelle de la rivière Voulzie**. Et la Voulzie n'étant pas la seule rivière, **il est recommandé d'élargir la réflexion à la reconquête des continuités écologiques au niveau de toutes les autres rivières du territoire**.

Il est également noté dans les orientations du PADD : « réhabiliter le site de la confluence Voulzie/Durteint ». **De la même manière que pour la Voulzie, il est recommandé de restaurer et reconquérir, dans la mesure du possible, toutes les Zones d'Expansion des Crues (ZEC) situées aux niveaux des différentes confluences du territoire.**

DOO

Page 42, pour préserver et restaurer la trame bleue, **il manque à nouveau la prescription « Restaurer les continuités écologiques au droit des seuils et vannages situés sur les cours d'eau ».**

Environnement et agriculture

Agriculture et forêts

Rapport de présentation / Vol. 1 : Introduction et Diagnostic

L'étude agricole présentée aux pages 145 à 150 permet de se projeter sur la dynamique agricole à moyen terme.

PADD

Il serait intéressant de détailler la volonté d'une « meilleure valorisation de la ressource forestière » (page 30), au-delà de ses freins liés au parcellaire

Espaces Naturels Sensibles (ENS)

Les ENS départementaux (domaine de la Haye à Everly, prairies de la Bassée sur les communes de Jaulnes, Mouy-sur-Seine et Everly, chemin de Noyen sur la commune de Fontaine-Fourches) ne sont pas mentionnés dans le diagnostic mais apparaissent sur la carte de synthèse page 189 de l'EIE. Néanmoins, ces ENS appartiennent à des secteurs reconnus (Natura 2000, APPB, RNN, ZNIEFF), et sont bien identifiés comme secteurs à protéger. Il est demandé de les mentionner dans le rapport de présentation dans la partie Trame Verte et Bleue.

Climats Energie

Le SCoT aurait pu mentionner le dispositif de Plateforme Territoriale de Rénovation Energétique (PTRE) de l'habitat, outil complémentaire à l'espace info énergie (EIE) permettant davantage de renforcer les rénovations énergétiques des logements. Le dispositif PTRE77 mis en place par le Département a pour objectif de faciliter la démarche des EPCI qui souhaitent mettre en œuvre une structure territoriale de conseil en matière de rénovation énergétique de l'habitat. Ces PTRE ont pour mission d'accompagner les habitants, tout au long de leur projet de rénovation de leur habitat individuel, de la définition des besoins, jusqu'à l'après travaux. Ces PTRE vont se mettre en place au niveau de la CC du Provinois et de la CC Bassée Montois.

Nuisances environnementales

Depuis la rédaction du diagnostic, les cartes de bruit de 3^{ème} échéance ont été arrêtées :

- Arrêté préfectoral 2018/DDT/SEPR/239 du 26 octobre 2018, pour les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train ;
- Arrêté préfectoral 2018/DDT/SEPR/272 du 21 décembre 2018, pour les infrastructures autoroutières (concedées et non concedées), routières nationales et départementales dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules.

Le diagnostic pourrait être mis à jour.

De plus, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures autoroutières (concedées et non concedées) et routières nationales de 3^{ème} échéance a été approuvé le 25 novembre 2019 et celui des infrastructures ferroviaires de 2^{ème} et 3^{ème} échéance, le 21 décembre 2018. Le PPBE de 2^{ème} et 3^{ème} échéance des infrastructures routières départementales est en cours de préparation, pour une élaboration fin 2020-2021.

Le DOO inscrit des prescriptions pour les carrières, notamment que « *l'activité des carrières doit être encadrée pour prendre en compte la préservation des espaces agricoles, des espaces naturels (et en particulier des zones humides), afin que ces activités puissent poursuivre leur cohabitation avec l'environnement local* ». Au vu de l'enjeu « *Améliorer l'acceptabilité* » des exploitations pour l'environnement comme pour les riverains » relevé dans le diagnostic, **le DOO aurait pu compléter cette prescription par « limiter les nuisances (liées aux activités et aux transports) envers les riverains ».** Le diagnostic indique qu'« *un Schéma Régional des Carrières se substituera aux Schémas Départementaux des Carrières en 2020* ». **L'élaboration de ce schéma est toujours en cours.**

L'EIE cite bien le Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PREDMA), adopté en novembre 2009. **Cependant, depuis lors, le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRGPD) a été approuvé le 21 novembre 2019.** Ce dernier comporte des éléments de diagnostic et des recommandations sur les déchets inertes (en lien avec les carrières), les biodéchets ou encore la lutte contre les dépôts sauvages (flux non valorisé), **qui auraient pu servir de base pour étoffer les prescriptions et recommandations du SCoT** pour répondre plus précisément à l'enjeu relevé dans l'EIE d'« *augmenter le taux de recyclage des emballages, le taux de valorisation des encombrants, le taux de collecte des déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) et le taux d'extraction de la part organique des ordures ménagères résiduelles* ».

Transports en commun

Réseau ferré :

La fréquentation des gares de ce territoire et les comptages SNCF 2019 montrent un accroissement important de la fréquentation, supérieur à l'augmentation de la population sur la même période. A savoir pour les gares de :

- Provins : 1164 montants/jour ouvrable de base -2% par rapport à 2015,
- Champbenoist-Poigny : 409 montants/jour ouvrable de base + 25 % par rapport à 2015,
- Sainte Colombe-Septveilles : 260 montants/jour ouvrable de base + 13% par rapport à 2015,
- Longueville : 1 603 montants/jour ouvrable de base (sans compter les montants dans TER Grand Est) + 13 % par rapport à 2015.

Ces chiffres assoient la réelle attractivité de l'offre ferrée sur le territoire du Grand Provinois. La mise en place du Pass Navigo à tarif unique en 2015 a probablement conduit des usagers domiciliés dans les départements de l'Aube ou de l'Yonne à se rabattre vers les gares de Provins ou Longueville, afin de bénéficier de la tarification francilienne avantageuse. La stagnation de la fréquentation de la gare de Provins peut s'expliquer par la mise en place récente d'un aller et retour direct supplémentaire entre Longueville et Paris Gare de l'Est (TER Grand Est), entraînant un report des voyageurs vers Longueville.

Ces chiffres confirment également la nécessité des orientations proposées dans le PADD et notamment la valorisation des pôles gares et le renforcement de l'intermodalité.

Ainsi, une démarche de type pôle gare a bien été effectuée sur les deux pôles majeurs de ce territoire : Provins et Longueville avec des financements majeurs de la part d'Ile-de-France-Mobilités (IDFM) et de la SNCF sur de nombreuses actions. Les équipements suivants ont été réalisés :

- Provins : création d'un parking supplémentaire de 42 places (mai 2018), requalification de la gare routière : 6 quais (début 2019), réaménagement de l'avenue Jean Jaurès et du carrefour avec la rue des Bordes ainsi que parking Est (été 2019),
- Longueville : création d'un parc relais de 398 places sur 3 niveaux avec 20 places pour les deux roues motorisées (ouverture en juillet 2017), création d'une gare routière avec 5 quais (fin 2017), la requalification du parvis et le réaménagement de la rue de Verdun (courant 2018).

Réseau routier :

Concernant la desserte routière, le Département a contribué au développement d'offre des 2 axes structurants du territoire, dans le cadre du plan "1000 bus" d'IDFM :

- Ligne SME 047 "Provins-Nangis- Melun" : +13 courses en semaine, +4 courses le samedi et +6 courses le dimanche (mise en place en septembre 2019),
- Ligne SME 050 "Provins - Jouy le Châtel - Chessy RER " : +4 courses en semaine, +15 courses le samedi et +13 courses le dimanche (mise en place en janvier 2020).

Cet accroissement correspond aux orientations proposant de « *renforcer l'offre en transports collectifs* » indiquées dans le Document d'Orientation d'Objectifs (DOO).

Transport à la Demande (TAD) :

En heures creuses, le service de Transport à la Demande (TAD), organisé par la CC du Provinois, répond aux besoins de déplacement (1 aller et retour par demi-journée en rabattement du lundi au samedi vers les équipements publics, hospitaliers et commerciaux de Provins, 10597 voyages en 2019 soit + 13% par rapport à 2016).

Le TAD organisé par la CC Bassée Montois est peu attractif (faible amplitude de fonctionnement, multiplication des destinations, juxtaposition de deux services...). **Une réflexion avec pourrait être envisagée pour améliorer son fonctionnement.**

Rapport de présentation / Vol. 1 : Introduction et Diagnostic

Page 38, sur la compatibilité avec le PDUIF, **il manque un ou plusieurs mots à la 4^{ème} phrase. Il conviendrait d'inscrire :**

« Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et dans un contexte global de croissance des déplacements, le PDUIF vise à 3 objectifs :

- Une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- Une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- Une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés. »

Page 242, où sont listés les éléments du PDUIF, **d'autres défis concernant le territoire du Grand Provinois peuvent être ajoutés :**

- Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture (action 1.1) : orienter l'urbanisation à proximité des axes de transports collectifs structurants, aménager les quartiers des gares pour faciliter la multimodalité,
- Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité (action 2.5) : le Grand Provinois est concerné par les pôles de la ligne P du Transilien classés dans la catégorie « pôle d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie »,
- Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs (action 3/4 .1) et résorber les coupures urbaines (pont de Seine),
- Mettre en place de l'information et du jalonnement piéton et sensibiliser à la pratique de la marche (action 3.1),
- Favoriser le stationnement vélo dans les pôles d'échanges et promouvoir la pratique du vélo,
- Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière (action 5.1),
- Encourager la pratique du covoiturage (action 5.5),
- Rendre la voirie accessible (action 6.1).

Les pages 245 à 252 fournissent des éléments sur l'offre en transport du réseau ferré. Des corrections doivent être apportées au paragraphe sur la desserte de la ligne P. Il est indiqué que « Cette ligne permet de connecter les résidents du Grand Provinois au réseau RER (ligne A et ligne E), via Val-de-Fontenay et Gretz-Armainvilliers. ». **Ceci est à modifier. En effet, l'axe Provins de la ligne P ne s'arrête pas à Val de Fontenay ou Gretz-Armainvilliers, il n'y a donc pas d'interconnexions avec le RER E ou le RER A.**

La ligne P permet de connecter les résidents du Grand Provinois à Paris Est en 1h15 environ avec une desserte toutes les 30 minutes en heures de pointe et toutes les heures en heures creuses. La gare de Longueville est aussi desservie par 2 missions directes vers Paris Est (depuis Troyes). Cet arrêt a été créé notamment pour décharger la ligne P aux heures de pointe du matin et du soir compte tenu de sa saturation depuis plusieurs années.

Selon le Schéma directeur Paris Est (SDPE), l'axe Provins de la ligne P compte près de 12 700 voyageurs par jour et connaît une augmentation de fréquentation importante (+ 28% entre 2010 et 2015). Le taux de ponctualité de la ligne P est de 88%, très inférieur à l'objectif contractuel de 94% et la branche de Provins est l'une des plus mauvaises avec un taux de 82%. Au-delà de la mauvaise ponctualité, l'inconfort est important sur la ligne P avec un seuil de capacité en place assises dépassé sur plusieurs trains en heures de pointes (des voyageurs voyagent debout depuis Verneuil l'Etang jusqu'à Paris Est pendant 30 minutes).

Le projet d'électrification de la partie ligne ferroviaire entre Gretz-Armainvilliers et Provins, actuellement en cours de travaux, sera une première réponse et permettra d'accueillir un nouveau matériel roulant plus capacitaine « Le Francilien » à l'horizon 2021.

Par ailleurs, la gare de Bry-Villiers-Champigny (Val-de-Marne) actuellement en projet (horizon 2027) assurera une interconnexion avec la ligne 15 Sud du Grand Paris Express et le RER E (branche Tournan), facilitant l'accès aux emplois de la petite couronne, aux pôles de santé ou aux universités. Selon le SDPE, la desserte de cette nouvelle gare permettrait aussi de réduire l'inconfort des voyageurs debout en en déchargeant un nombre important (interstation de 19 minutes entre Verneuil-l'Etang et Bry-Villiers-Champigny).

Equipements culturels

Rapport de présentation / Vol. 1 : Introduction et Diagnostic

Le recensement des équipements culturels se trouve page 135 du Rapport de Présentation. **L'affirmation selon laquelle les équipements culturels du Provinois sont variés et nombreux est à relativiser.** Les salles communales ne peuvent pas être comptabilisées comme équipements culturels, à moins qu'une part significative de leur occupation soit dévolue à des ateliers de pratique artistique amateur et de la diffusion de spectacles.

Une seule école de musique est recensée : le conservatoire de Provins. Or, il existe aussi une école de musique à Donnemarie-Dontilly et une autre à Bray-sur-Seine. Par ailleurs, un centre aquatique est mentionné dans les équipements culturels alors qu'il s'agit d'un équipement de loisirs. **Le rapport de présentation doit être corrigé en ce sens.**