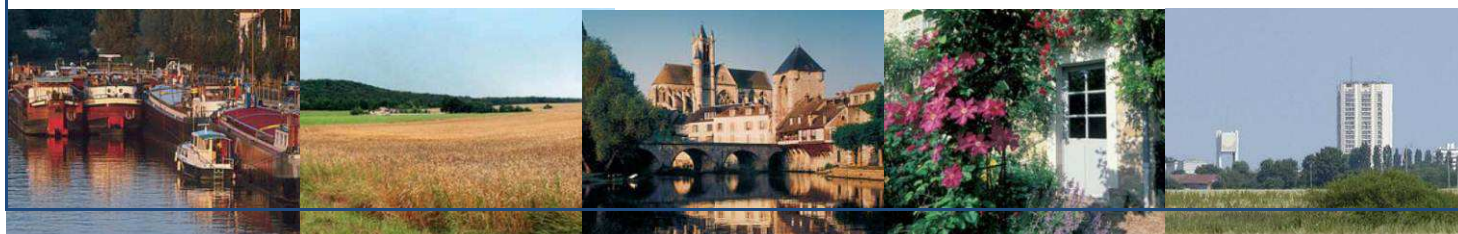




Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation Seine & Loing



SYNTHESE DES ATELIERS DIAGNOSTIC 3 & 12 AVRIL 2012



Un diagnostic pour préparer le projet

Le SMEP¹ Seine & Loing s'est engagé depuis août 2011 dans une démarche de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) actuellement en phase diagnostic. Il a choisi de faire participer, dès cette première phase, les principaux acteurs et forces vives du territoire intervenant ou ayant une connaissance des pratiques du territoire. Ainsi ce sont rassemblés élus, services de l'Etat, structures intercommunales, chefs d'entreprises, associations, chambres consulaires, professionnels de l'habitat, établissements culturels, etc.....

C'est ainsi que les 3 et 12 avril 2012, différents ateliers thématiques transversaux ont rassemblé plus d'une centaine de participants.

Des ateliers pour co-construire une vision commune

Ces ateliers ont été conçus comme de véritables réunions de travail donnant une large place au débat. Ils ont été envisagés pour élaborer un diagnostic qui soit bien partagé par les acteurs du SCoT. Pour cela, un fascicule contenant des documents exprimant à la fois la structure et les dynamiques du territoire a été adressé préalablement aux participants afin de confronter les éléments factuels aux « ressentis » du territoire par les acteurs locaux.

Au-delà du simple état des lieux, ces rencontres ont permis d'enrichir la compréhension du territoire et de déclencher des échanges sur les dynamiques en cours et les enjeux partagés sur différents sujets.

Ces ateliers ont abordé les grands enjeux sociaux, sociétaux, économiques et environnementaux afin de mettre en perspective le territoire Seine & Loing sur sa capacité à faire face aux défis de demain.

- **Atelier 1 : Le défi des grandes mutations économiques : comment le territoire de Seine et Loing va-t-il les accompagner ?**
- **Atelier 2 : Le défi des évolutions sociales et sociétales : comment le territoire de Seine et Loing va-t-il répondre à la diversité des besoins ?**
- **Atelier 3 : Le défi du changement climatique et de la gestion des ressources : comment le territoire de Seine et Loing va-t-il s'adapter ?**
- **Atelier 4 : Le défi des distances et des mobilités : comment le territoire de Seine et Loing doit-il organiser les déplacements ?**

Une synthèse des idées forces

Le présent document fait état des principales discussions entretenues lors des ateliers de travail. Il s'agit d'une vision globale exprimée par les participants, au travers de leurs témoignages et de leurs ressentis, sur certaines problématiques liées au thème de chaque atelier.

La présentation des échanges reprend l'esprit et les préoccupations qui ont pu être exprimés localement lors des différents ateliers. Ceux-ci peuvent parfois sembler, à la lecture, excessifs dans leur formulation ou dans la perception des risques ou des dysfonctionnements. Il est en effet assez fréquent d'évoquer plus facilement « ce qui ne vas pas » de ce qui va bien.

Il revient toutefois au rapport de Diagnostic de reprendre les termes de ces échanges, de les mettre en perspective et d'introduire au même titre les points forts et les avancées locales observables.

¹ Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation

Participants :

ATELIER DE TRAVAIL ☑ : 3 avril 2012 : **Le défi des grandes mutations économiques**

Nom	Fonctions / Société / Commune
<i>BENOIT Guillaume</i>	<i>Chargé d'affaires - Ports de Paris</i>
<i>BERNARD J-Jacques</i>	<i>Président - SMEP Seine et Loing</i>
<i>BERTHELOT Daniel</i>	<i>Vice Président - SMEP Seine et Loing</i>
<i>BILLARD Patrick</i>	<i>Maire – Episy</i>
<i>BREDILLARD Stéphane</i>	<i>Chef du Service Dept Local – CCMSL</i>
<i>CAUPIN Gilles</i>	<i>Adjoint au Maire - Treuzy-Levelay</i>
<i>CRAPARD François</i>	<i>Maire - Thoury-Ferrottes</i>
<i>CZERWIEC Guillaume</i>	<i>Chargé d'études – CCMSL</i>
<i>DELABARRE J-François</i>	<i>Conseiller Municipal - La Grande Paroisse</i>
<i>DELLOYE Philippe</i>	<i>Pôle Sud Paris</i>
<i>DEMASSE Sylvie</i>	<i>Secrétaire – SMEP Seine et Loing</i>
<i>DIMOPOULOS Nathalie</i>	<i>Chef de service aménagement et prospective – SAP - CG77</i>
<i>DUFLOT Marie-Paule</i>	<i>Vice-présidente - Nature Environnement</i>
<i>FEVRE Alain</i>	<i>Vigilance Environnement</i>
<i>FORTE Michel</i>	<i>Expert Comptable - Société ETC</i>
<i>GUERARD Béatrice</i>	<i>Chambre d'Agriculture de Seine et Marne</i>
<i>GUILLAUMIN Valérie</i>	<i>Chargée de mission développement éco – CC2F</i>
<i>INGHELBRECHT Patricia</i>	<i>SMEP Seine et Loing</i>
<i>LANNEAU J-Claude</i>	<i>Adjoint au Maire - Remauville</i>
<i>LARRIQUE Anne-Cécile</i>	<i>Chargée d'études aménagement - Chambre d'Agriculture 77</i>
<i>LASSERE Odile</i>	<i>Chef du Service Etudes et Dépt Patrimoine – CG77</i>
<i>MATHE Emmanuel</i>	<i>Agriculteur - Syndicat Agricole – Montereau - Délégué FDSEA 77</i>
<i>MAZIN Elodie</i>	<i>Chargée d'études Aménagement du Territoire – CCI Seine & Marne</i>
<i>MURE Marie-Lou</i>	<i>Chargée d'études paysagiste - Eucreal</i>
<i>OULÉS Denis</i>	<i>Pôle Sud Paris</i>
<i>PETIT Frédéric</i>	<i>Responsable Aménagement du Territoire – CCI Seine et Marne</i>
<i>PRIN Patrice</i>	<i>Président - CDSCF</i>
<i>ROGER François</i>	<i>Vice Président - SMEP Seine et Loing</i>
<i>TAVERNIER Eric</i>	<i>Chargé de mission - DDT77</i>
<i>WEISS Christian</i>	<i>Chef d'entreprise - VAREDIS</i>

ATELIER DE TRAVAIL ☒ : 3 avril 2012 : **Le défi des évolutions sociales et sociétales**

Nom	Fonctions / Société / Commune
<i>BERNARD J-Jacques</i>	<i>Président – SMEP Seine et Loing</i>
<i>BERTHELOT Daniel</i>	<i>Vice-président – SMEP Seine et Loing</i>
<i>BESNARD Sylvie</i>	<i>DDT77</i>
<i>BEUNECHE Yves</i>	<i>Agriculteur Délégué FDSEA 77</i>
<i>BONNEFOND Madeleine</i>	<i>Chambre d'Agriculture</i>
<i>CHAMBAUT Sophie</i>	<i>DGA – CC2F</i>
<i>CZERWIEC Guillaume</i>	<i>Chargé d'études - CCMSL</i>
<i>DEMASSE Sylvie</i>	<i>Secrétaire – SMEP Seine et Loing</i>
<i>DIMOPOULOS Nathalie</i>	<i>Chef de service aménagement et prospective – SAP - CG77</i>
<i>DUFLOT Marie-Paule</i>	<i>Vice-présidente Nature Environnement</i>
<i>FEVRE Eric</i>	<i>Adjoint au Maire - EPISY</i>
<i>GASCUEL Jean- Pierre</i>	<i>Maire St Ange le Vieil</i>
<i>GUERARD Béatrice</i>	<i>Chambre d'Agriculture de Seine et Marne</i>
<i>GUILLAUME Bernard</i>	<i>Adjoint au Maire - Morêt sur Loing</i>
<i>METAY Bernard</i>	<i>Maire – La Brosse-Montceaux</i>
<i>MURE Marie-Lou</i>	<i>Chargée d'études paysagiste- Agence Eucréal</i>
<i>ROGER François</i>	<i>Vice-président – SMEP Seine et Loing</i>
<i>SERVAIS Anne-lise</i>	<i>Adjointe au Maire - Morêt sur Loing</i>
<i>TAVERNIER Eric</i>	<i>Chargé de mission - DDT77</i>
<i>WEISS Christian</i>	<i>Chef d'entreprise - VAREDIS</i>

ATELIER DE TRAVAIL ☒ : 12 avril 2012 : Le défi du changement climatique et de la gestion des ressources

Nom	Fonctions / Société / Commune
<i>BABONNEAU Pierre</i>	<i>Piketty – Eurovia</i>
<i>BERNARD J-Jacques</i>	<i>Président – SMEP Seine et Loing</i>
<i>BONNET Marie-Claude</i>	<i>Maire – Villecerf / Vice-présidente - CCMSL</i>
<i>CHAMBAUT Sophie</i>	<i>DGA - CC2F</i>
<i>CHAMBOREDON Nadine</i>	<i>DRIEE UT77</i>
<i>CHEREAU Casimir</i>	<i>Conseiller Municipal – Misy / Yonne</i>
<i>CRAPARD François</i>	<i>Maire - Thoury-Ferrottes, CCBC</i>
<i>CZERWIEC Guillaume</i>	<i>Chargé d'études - CCMSL</i>
<i>DEMASSE Sylvie</i>	<i>Secrétaire – SMEP Seine et Loing</i>
<i>DIMOPOULOS Nathalie</i>	<i>Chef de service aménagement et prospective – SAP - CG77</i>
<i>DUFLOT Marie-Paule</i>	<i>Vice-présidente - Nature Environnement</i>
<i>FREBOURG Fabrice</i>	<i>GSM</i>
<i>FRICHET Jean Claude</i>	<i>Conseiller Municipal – Montigny / Loing</i>
<i>GARCIA Sarah</i>	<i>DRIEE/NPR</i>
<i>GASCHET Elodie</i>	<i>Agence EU-CREAL</i>
<i>GAULTIER Alain</i>	<i>Conseiller Municipal - Montereau Fault Yonne</i>
<i>GUERARD Béatrice</i>	<i>Chambre d'Agriculture</i>
<i>HERMANS Christine</i>	<i>Agricultrice - Déléguée FDSEA</i>
<i>INGHELBRECHT Patricia</i>	<i>Adjointe au Maire – Veneux les Sablons</i>
<i>JULLIOT Cécile</i>	<i>Chargée de mission - Expertise Urbaine</i>
<i>LARGILLIERE Guy</i>	<i>Environnement Bocage Gâtinais</i>
<i>LE FUR Jean-Marc</i>	<i>DDT 77</i>
<i>LEMAIRE Louis</i>	<i>Vigilance Environnement</i>
<i>PORTIE Liliane</i>	<i>Conseillère Adjoint – Diant, CCBG</i>
<i>STRUB Laurent</i>	<i>Conseiller info-énergie / SEME</i>
<i>TAVERNIER Eric</i>	<i>Chargé de mission - DDT77</i>
<i>VARLET Michel</i>	<i>Vice-président - Communauté de Communes Gâtinais-Val de Loing</i>

ATELIER DE TRAVAIL ☑ : 12 avril 2012 : **Le défi des distances et des mobilités**

Nom	Fonctions / Société / Commune
<i>BERNARD J.Jacques</i>	<i>Président – SMEP Seine et Loing</i>
<i>BODÉ Sébastien</i>	<i>Chef d'Agence - Entreprise Jean LEFEBVRE</i>
<i>BONNET Marie-Claude</i>	<i>Maire - Villecerf / Vice-présidente - CCMSL</i>
<i>BOURASSIN Bruno</i>	<i>Adjoint au Maire – Morêt / Loing</i>
<i>BOURREAU Dominique</i>	<i>CC Yonne Nord</i>
<i>CHAMBAUT Sophie</i>	<i>DGA - CC2F</i>
<i>CULNART Daniel</i>	<i>Conseiller Municipal - St MAMMES</i>
<i>CZERWIEC Guillaume</i>	<i>Chargé d'études – CCMSL</i>
<i>DANET Camille</i>	<i>Agent de Développement – CC du Bocage-Gâtinais</i>
<i>DE ROYS Béatrice</i>	<i>Adjoint au Maire - Villecerf</i>
<i>DEMASSE Isabelle</i>	<i>Responsable Développement - UNF</i>
<i>DEMASSE Sylvie</i>	<i>Secrétaire – SMEP Seine et Loing</i>
<i>DEMELUN Alain</i>	<i>Adjoint au Maire - La Brosse-Montceaux</i>
<i>DESCHAMPS René</i>	<i>Adjoint au Maire - Cannes-Ecluse</i>
<i>DIMOPOULOS Nathalie</i>	<i>Chef de service aménagement et prospective – SAP - CG77</i>
<i>DORIDOT Marius</i>	<i>Assoc. Vélo Sud 77</i>
<i>DROUHIN Jacques</i>	<i>Maire -Flagy</i>
<i>DUFLOT Jean-Louis</i>	<i>Nature Environnement 77</i>
<i>FEVRE Alain</i>	<i>Vigilance Environnement - Gde Paroisse</i>
<i>FRICHET Jean-Claude</i>	<i>Conseiller Municipal - Montigny Sur Loing</i>
<i>GABENS Olivier</i>	<i>Responsable foncier-Environnement - GSM</i>
<i>GASCHET Elodie</i>	<i>Agence EU-CREAL</i>
<i>GUILLAUME Jean-Claude</i>	<i>Adjoint au Maire - Thomery</i>
<i>HARIVEL Martine</i>	<i>Conseiller Municipal - St Mammès</i>
<i>JORIS François</i>	<i>DDT77 – STE Provins</i>
<i>LAVAUX Didier</i>	<i>Délégué - FDSEA Canton de Montereau</i>
<i>MAHUT Yves</i>	<i>Cabinet GREUZAT</i>
<i>MAROTTE Pascal</i>	<i>Conseiller Municipal – Moret / Loing</i>
<i>METAY Bernard</i>	<i>Maire de la Brosse-Montceaux</i>
<i>MOMON Alain</i>	<i>Adjoint au Maire - Vernou la Celle/Seine</i>
<i>PERINI Marie-Claire</i>	<i>Maire -La Genevraye</i>
<i>PETIT Frédéric</i>	<i>Responsable Aménagement du Territoire - CCI Seine et Marne</i>
<i>REINE Didier</i>	<i>Adjoint au Maire - Thomery</i>
<i>RICHETIN Guy</i>	<i>Adjoint au Maire - Ville St Jacques</i>
<i>SENECHAL Alain</i>	<i>CC de la Bassée-Bray/Seine</i>

<i>STRUB Laurent</i>	<i>Seine et Marne Environnement</i>
<i>SUSANNE Jean-Luc</i>	<i>DDT77 – STE Provins</i>
<i>TAVERNIER Eric</i>	<i>Chargé de mission - DDT77</i>
<i>TERRIER Martine</i>	<i>Conseiller Municipal - Diant</i>
<i>VARLET Michel</i>	<i>Vice-président - Communauté de Communes Gatinais-Val de Loing</i>



Réunion préparatoire du 07 mars 2012



Réunion préparatoire du 07 mars 2012



Ateliers du 12 avril



Ateliers du 12 avril



ATELIER 1

LE DEFI DES GRANDES MUTATIONS ECONOMIQUES : COMMENT LE TERRITOIRE DE SEINE ET LOING VA-T-IL LES ACCOMPAGNER ?

- **Introduction**

Les grandes mutations économiques ont des impacts forts localement sur les communes de la vallée de la Seine et s'expriment avec d'autant plus d'intensité sur les agglomérations de Montereau et Champagne alors que celles-ci ont bâti pendant plus d'un demi-siècle leur développement sur l'économie industrielle.

Cette nouvelle donne économique a profondément bouleversé l'économie locale. Amplifiée par la crise fin 2008 (perte de 27% des emplois industriels depuis 1999 sur le territoire du SCoT), elle est particulièrement difficile pour les actifs qui ne disposent pas du niveau de formation nécessaire pour s'adapter aux changements rapides des contextes économiques.

La situation du territoire au Sud de la Seine-et-Marne et aux portes de l'Île-de-France doit interroger les acteurs de l'aménagement sur le rôle et l'image futurs du territoire du SCoT. Au-delà du marketing territorial, sur quels facteurs de réussite le territoire doit-il s'appuyer pour s'affirmer comme un pôle économique régional et renouveler son attractivité économique et résidentielle ? Comment utiliser au mieux les atouts intrinsèques du territoire ? (sa population, son savoir-faire industriel, ses infrastructures de transports, son cadre de vie,...). Comment tendre vers un rééquilibrage Habitat et Emploi alors que les demandes en logements sont nombreuses et croissantes ?

- **Une attractivité² en renouvellement**

L'image du territoire du SCoT est héritée de l'histoire industrielle et urbaine de l'Île-de-France et de la vallée de la Seine. Elle en garde aujourd'hui des stigmates dans le paysage et l'économie locale : concentration d'activités polluantes et à risques, grandes emprises industrielles marquées par la présence de friches, fermetures d'entreprises ces dernières décennies, baisse de l'emploi industriel ...

Même si ces évolutions ont profondément marqué les populations locales, les participants mettent en avant la présence de nombreux atouts (cadre de vie, accessibilité, offre résidentielle, savoir-faire,...)

comme autant de leviers à actionner pour redonner au territoire une image attractive. Néanmoins, les acteurs sont conscients que le territoire s'inscrit dans un environnement concurrentiel (Nemours, Sens, Fontainebleau, Melun,...) qui nécessite de s'interroger sur la manière dont il peut exister au sein de l'aire urbaine parisienne (dépendance forte en termes d'emplois). Fontainebleau est parfois évoqué comme étant un des « points d'attraction principaux » du Sud de la Seine-et-Marne dont la proximité peut être envisagée comme un atout pour le territoire du SCoT, principalement dans une recherche de complémentarité (valorisation touristique).



« Il y a d'autres territoires plus en souffrance que nous »



« Le territoire renvoie une image ambivalente – attractive et répulsive »



Les acteurs observent des changements qui peuvent participer à requalifier l'image du territoire. Ainsi, les deux sites SEVESO seuil haut situés à Montereau sont déclassés en seuil bas.

² L'attractivité d'un territoire renvoie à sa capacité à attirer durablement différentes formes de ressources (humaines, économiques et financières). L'attractivité est donc à la fois la cause de mouvements et un facteur d'ancrage. Elle peut être mesurée par les flux entrants et sortants de populations, d'emplois ou de capitaux.

De même, certains espaces à vocation économique font l'objet de requalification et/ou reconversion (Montereau-Fault-Yonne, Champagne-sur-Seine) et d'autres opérations plus récentes donnent une image valorisante (ZAE des Renardières, zone commerciale du Bréau,...).

Mais de l'avis de certains participants, il existe une vraie disparité dans la gestion et la vocation des sites d'accueils d'activités économiques qui, vis-à-vis des décideurs économiques, peut rendre floue l'organisation territoriale.

La présence d'activités de pointe ou de fleurons de l'économie nationale (SILEC, centre de recherche EDF, SAM, centre commercial Leclerc,...) valorise le territoire. Ils offrent déjà un potentiel d'entraînement à partir duquel doit se construire cette nouvelle image.

L'histoire industrielle s'inscrit également dans le patrimoine qui maille le territoire. A ce titre, une étude du Conseil Général et de la Région en cours inventorie le patrimoine industriel afin de mener une réflexion sur son devenir.

La communication du territoire du SCOT doit être bien étudiée en misant sur le cadre de vie comme facteur d'attractivité. A ce titre, l'inscription d'une grande partie du Sud du SCoT au sein du futur Parc Naturel Régional du Bocage Gâtinais viendra renforcer la valeur patrimoniale du territoire.

- **D'une tradition industrielle forte à l'avènement de filières nouvelles**

Le territoire apparaît dual dans sa répartition des activités économiques. Ainsi, les communes de la vallée de la Seine offrent des activités productives à la recherche d'une main d'œuvre qualifiée, mais sont également génératrices d'une économie résidentielle (commerces, services, construction, ...) dont la population du SCoT bénéficie et qu'elle entretient. Malgré une certaine diversité des entreprises sur le territoire du SCoT Seine et Loing, force est de constater qu'il n'existe pas de filière réellement « marquée » à l'inverse d'autres territoires de la vallée de la Seine.

La présence d'entreprises spécialisées issues de nouvelles filières économiques (Céramide, ADR, Phytorestore,...) dynamisent le tissu industriel local, symbolise son renouveau et réaffirme l'intérêt du territoire à préserver des activités de production. Compte tenu des réflexions en cours sur la constitution du Grand Paris, certaines inquiétudes sont exprimées sur des projets qui feraient courir à terme une « délocalisation » des activités de recherches sur le plateau de Saclay.

L'activité de logistique et l'implantation des zones d'accueil de ces activités ne doivent plus être pensées à partir des infrastructures de transports routiers car trop liées au tout-camion.

Certains participants estiment que la présence sur le territoire de grands espaces boisés et de zones de cultures dédiées au miscanthus sont un vecteur de développement économique local et offrent la possibilité de développer ou de conforter certaines filières (éco-construction, énergétique, filière bois...).

- **Une inadéquation du niveau de qualification et des emplois**



**«Les gens qui viennent
habiter ici aimeraient
bien aussi y travailler»**



Dans la perspective de la promotion d'un projet de développement industriel sur le territoire du SCoT, la présence d'une main d'œuvre locale nombreuse, de tradition ouvrière et industrielle, est incontestablement un atout... à condition que celle-ci soit formée à des emplois productifs qualifiés ou réponde à des demandes d'entreprises à la recherche d'une main d'œuvre peu qualifiée.

Les participants regrettent que les offres d'emplois ne soient pas suffisamment diversifiées. Ils ressentent le besoin de « maintenir » les actifs sur le territoire au regard notamment de l'accroissement des déplacements pendulaires. Même si le télétravail n'apparaît que comme une alternative, celui-ci est favorisé dans certains projets locaux (Montereau-Fault-Yonne, Veneux-les-Sablons, ...).

La qualification des interactions avec le cœur de l'agglomération parisienne montre que ce sont essentiellement des cadres du bassin de vie de Seine et Loing qui vont travailler en dehors du territoire. Même si la tendance est à une progression de la qualification et du niveau de diplôme (notamment sur les communes à proximité de Fontainebleau liée entre autres à la présence de l'INSEAD), le territoire du SCoT conserve néanmoins une population au niveau de formation nettement inférieur aux populations des territoires franciliens de référence. Le territoire du SCoT apparaît comme « trop petit » pour répondre à l'enjeu de la formation en lien avec le tissu économique local. La recherche d'une complémentarité avec les pôles économiques voisins (Sens, Nemours, Fontainebleau, ...) semble indispensable.

Il est ressenti un besoin de développer des formations universitaires techniques (de bac +2 à bac +3) et aussi des formations dans les domaines de la biotechnologie. Le secteur de Fontainebleau mise sur une filière tourisme qui peut représenter également une opportunité pour le territoire du SCoT. Cependant, il est régulièrement mis en avant la faiblesse de l'offre en hébergement et en restauration comme facteurs limitants au développement touristique.

Les participants se posent la question de savoir si les spécificités économiques du SCoT ne doivent pas amener à des aménagements pour les filières existantes avant de s'engager dans le développement de nouvelles.

- **Un potentiel d'accueil des activités économiques à confirmer et organiser**

Selon le SDRIF, 560 ha à vocation économique sont encore mobilisables sur le territoire du SCoT. Ces espaces sont concentrés sur le Nord du territoire qui bénéficie de la multimodalité que proposent certains secteurs : canal grand gabarit- projet de terminal conteneur / lignes ferroviaires / autoroutes. Dès lors, les participants s'interrogent sur la nécessité de mobiliser du nouveau foncier au regard de l'offre existante. L'optimisation et/ou la reconversion d'emprises foncières devront être recherchées.

Au-delà d'une offre foncière, l'offre en réseau à haut débit (couverture numérique) revient régulièrement comme un élément d'attractivité indispensable au territoire (pour les entreprises comme pour les résidents) qu'il faudra intégrer dans le futur SCoT. La densité (des équipements, des services,...) doit être également considérée comme un élément de réponse à l'attractivité des entreprises et à leurs besoins.

L'habitat est un facteur d'attractivité, au même titre que l'offre d'emploi. Bien que l'offre d'emploi soit faible sur le territoire du SCoT, l'offre résidentielle est un facteur d'attractivité très significatif. L'objectif à rechercher est à la fois de favoriser et recréer des parcours résidentiels des populations présentes, d'accueillir une population nouvelle tout en favorisant l'implantation d'entreprises pour lesquelles l'offre de logements pour les salariés est un des critères importants. A ce titre, être en capacité de pouvoir loger les travailleurs à proximité des lieux d'emplois et notamment des Zones d'activités peut représenter un réel facteur d'attractivité.

- **Une gestion durable des ressources du sol dans une perspective de développement économique**

L'activité agricole est prédominante dans l'occupation spatiale du territoire du SCoT, ce qui lui confère son caractère semi-urbain/semi-rural. Elle est également une composante essentielle de l'économie locale. En effet, si la vallée de la Seine concentre populations et activités, l'espace agricole y offre également une ressource foncière et économique pour le territoire.

Au-delà de l'enjeu de la protection des espaces agricoles, le maintien de cette activité pour le SCoT répond également à l'objectif de nourrir le bassin de consommation local. Pour préserver cette fonction alimentaire, les politiques publiques devront penser le développement urbain en fonction des terres qui ne sont pas considérées comme ayant une valeur agronomique importante. Cela impliquera également des arbitrages sur la vocation des sols pour éviter les conflits d'usages avec le développement des zones d'activités, des carrières, des infrastructures, ou des zones résidentielles. Dans cette perspective, la Chambre d'Agriculture épaula les exploitants agricoles afin d'assurer leur développement dans les meilleures conditions en évaluant notamment la valeur agronomique des sols.

L'exploitation des sols dans le cadre d'une valorisation économique s'exprime fortement dans la vallée de la Seine par la présence de nombreuses carrières qui répond à une demande croissante de granulats en Ile-de-France. Le développement économique du territoire, et notamment des activités de carrières, s'inscrit dans une gestion durable des ressources naturelles en prenant en compte le caractère non renouvelable de ces gisements. Les professionnels présents soulignent l'évolution de la part du recyclage dans la production régionale de granulats (face au granulats alluvionnaire et issus de roches calcaires). Un consensus sur la réutilisation des espaces exploités devra être recherché (reconversions en plans d'eau, remblaiement en faveur des espaces agricoles ou naturels...). A ce titre, la Communauté de Communes des 2 Fleuves lance une étude visant à la revalorisation des espaces agricoles de son territoire ayant fait l'objet d'extraction de ressources.

- **Le tourisme : un besoin de valorisation**

Le potentiel existant autour des vallées du Loing, du Lunain et de l'Orvanne, ainsi que les vallées de la Seine et de l'Yonne ou encore la présence de sites emblématiques (Pincevent), sont autant d'atouts à valoriser dans le cadre d'un développement touristique. Certains participants estiment qu'il peut s'appuyer sur le potentiel d'attractivité dont bénéficie la région de Fontainebleau. La mise en valeur de certains éléments du patrimoine industriel participe à l'attractivité touristique du territoire. Le manque de services et d'infrastructures (particulièrement en hébergement) est identifié sur le territoire. Le tourisme fluvial, quant à lui, semble insuffisamment développé aujourd'hui.

- **La voie fluviale : un potentiel sous-exploité**

Le territoire du SCoT compte 6 équipements portuaires (3 privés et 3 publics) qui représentent à eux seuls 33 % du trafic de la Seine Amont (de Nogent-sur-Seine à Paris). Néanmoins, il domine chez les acteurs l'impression d'une sous-utilisation du potentiel que représente la voie d'eau dans le développement économique. Le projet de terminal à conteneurs sur Montereau-Fault-Yonne, qui bénéficie de la présence de la voie ferrée, représente le projet phare du territoire du SCoT en matière d'intermodalité. Celui-ci semble se mettre difficilement en place au regard d'un certain nombre de contraintes (accessibilité à la darse, investissement sur du long terme, mise à grand gabarit de la Seine jusqu'à Montereau,...).

L'enjeu de conserver et développer les équipements portuaires est partagé par l'ensemble des participants. Il est déploré que le transport par voie d'eau soit peu utilisé pour le fret lié aux productions agricoles (les matériaux de construction, de sidérurgie ou de granulats étant privilégiés).


**«On a suicidé la voie
d'eau»**



ATELIER 2

LE DEFI DES EVOLUTIONS SOCIALES ET SOCIETALES : COMMENT LE TERRITOIRE DE SEINE ET LOING VA-T-IL REpondre A LA DIVERSITE DES BESOINS ?

- **Introduction**

Les évolutions sociales (vieillesse, augmentation de la précarité, montée de l'exclusion) et sociétales (développement de la société du temps libre, individualisation, nouvelles formes de mobilité,...) obligent les territoires à repenser leur organisation en offrant plus de solidarité et de cohésion. Solidarité entre agglomérations urbaines et arrière-pays rural, solidarité inter générationnelle, cohésion entre les quartiers, mutualisation,... le territoire de Seine et Loing de demain devra faire preuve de créativité afin de répondre aux besoins d'une population diversifiée sur un territoire partagé entre espaces ruraux et secteurs densément peuplés (4 communes concentrent 40% de la population du SCoT). Comment répondre aux nouveaux besoins en logement ? Quelle place du 4ème âge dans la société ? Quelle offre sociale et culturelle pour les jeunes sur place ? etc.

- **Un contexte socio-économique intimement lié à l'histoire industrielle et urbaine**

Des déséquilibres socio-géographiques semblent exister au sein du territoire du SCoT entre des communes urbaines qui concentrent des grandes familles précarisées ou des personnes seules dans le parc privé et social et des communes périurbaines et rurales qui accueillent de nouveaux ménages issus du desserrement résidentiel de la métropole parisienne cherchant à accéder à la propriété individuelle à moindre coût (foncier plus abordable). En lien avec les caractéristiques sociologiques du territoire (prédominance d'ouvriers et employés à Montereau-Fault-Yonne et Champagne-sur-Seine), les écarts de revenus sont également marqués au sein du territoire du SCoT. Néanmoins, certains participants soulignent que même dans les communes rurales le niveau de qualification peut sembler faible et qu'un grand nombre de ménages sont non imposés.

Les participants précisent que de nombreuses communes comptent peu d'habitants et que la présence d'établissements publics ou maisons de retraite sur leur territoire peut altérer les chiffres de croissance démographique (est cité le cas de Nanteau-sur-Lunain avec le Centre de Réadaptation Professionnelle et de Formation - COS). Aussi, certains chiffres restent à relativiser au regard du faible nombre d'habitants (28 communes sur 44 comptent moins de 1000 habitants), la moindre évolution démographique étant synonyme de bouleversements.

- **Des choix résidentiels participant à la ségrégation socio-spatiale**

Compte tenu à la fois du marché immobilier local (produit individuel rare et plus cher à l'Ouest du territoire à proximité de Fontainebleau et autour des pôles de Montereau et Champagne) et de contraintes budgétaires, habiter loin des zones urbaines apparaît comme un parcours obligé pour de nombreux ménages qui souhaitent accéder à la propriété. Ces ménages n'ont pas d'autres choix que d'habiter dans des communes rurales où le foncier est plus « accessible » financièrement.



*« A terme, ça coûte cher
d'habiter dans le rural »*



Ce processus de périurbanisation largement observé sur le territoire du SCoT implique un étalement urbain sur les communes à proximité des pôles de Montereau-Fault-Yonne, Champagne-sur-Seine ou Moret-sur-Loing, mais aussi dans certaines communes rurales dès lors qu'elles bénéficient d'une accessibilité privilégiée. Bien plus que la question du coût environnemental que pose ce développement résidentiel, il interroge aussi sur son impact social pour certains ménages (surendettement à terme avec l'augmentation du budget transports, impact sociodémographique, précarisation énergétique,...).

Cette nouvelle donne à la fois sociale, économique et résidentielle contribue à affaiblir les cœurs d'agglomérations et les centres bourgs. Si cela conforte la croissance démographique de certaines communes, les participants pensent qu'elle peut déstabiliser l'organisation de certains villages qui n'étaient pas préparés à répondre à l'ensemble des besoins induits par une population nouvelle dont les modes de vie tendent à s'aligner sur ceux de la ville. L'enjeu d'une croissance adaptée et maîtrisée est primordial.

La question de l'accessibilité aux principales fonctions urbaines (emplois, équipements, commerces, services, soins, loisirs, culture, ...) est un réel enjeu sur le territoire du SCoT dont l'offre en transports en commun ne peut constituer l'unique réponse.

- **Une offre résidentielle à adapter aux besoins**

Les observations montrent qu'une partie de la population est contrainte de quitter le territoire du SCOT pour trouver des logements adaptés à leurs moyens et répondants à leurs besoins s'ils souhaitent accomplir leur parcours résidentiel. L'absence de petits logements dans les communes rurales (en direction des jeunes ou des personnes âgées notamment) incite certains ménages à se rapprocher des zones urbaines où ce type de logement est plus présent. A titre d'initiative, une MARPA à Varennes-sur-Seine est projetée pour répondre à l'isolement des seniors en milieu rural en leur permettant de conserver leur indépendance.

La production résidentielle, si elle reste soutenue sur le territoire, ne fait plus croître la population globale. Elle répond et s'adapte à des besoins nouveaux : le vieillissement, le nomadisme exacerbé des actifs, des ménages de taille réduite, des habitats spécialisés (loisirs, social, saisonnalité, jeunes isolés, ...). Le modèle de vie périurbain fondé sur l'accession à la propriété de jeunes ménages de doubles actifs « semble » avoir atteint ses limites... et interroge le rapport à l'espace (plus d'urbanité, plus de services ...).

Les acteurs confirment l'accentuation de la vocation résidentielle du territoire du SCoT. De plus en plus de résidences secondaires se transforment également en résidences principales (cas de retraités venant s'installer à demeure notamment).

Certains participants mettent en garde au regard du poids important des promoteurs privés dans la production de l'offre résidentielle sur le territoire en rappelant que l'initiative publique doit être encouragée pour réguler l'offre. Cela concerne notamment la production des logements sociaux qui se concentrent en grande majorité dans les communes de Montereau-Fault-Yonne, Champagne-sur-Seine, Varennes-sur-Seine et Saint-Germain-Laval.

Le SCoT appelle les intercommunalités à réguler la production de logements, soit à travers une prise de compétence de planification, soit par l'élaboration de PLH (en cours pour la Communauté de Communes de Morêt Seine et Loing et à venir pour la Communauté de Communes des Deux Fleuves) ou de procédures de qualités (OPAH) visant à intervenir sur l'habitat dégradé notamment.

Enfin, les participants expriment une attente sur les objectifs qualitatifs de la production résidentielle, qu'il s'agisse de typologies de logements adaptés à des populations ou d'innovation en matière d'habitat écologiquement meilleur. Pour cela, il est rappelé que le document d'urbanisme peut donner des prescriptions pour favoriser certaines formes urbaines qui offrent une meilleure densité sans en faire des « tours et des barres ».



**« Presque ¾ des
ménages du territoire
sont éligibles au
logement social »**



- **Une offre commerciale qui évolue**

La vocation résidentielle dominante du territoire du SCoT et la forte prégnance des services publics ont eu pour corollaire le développement important de l'économie de services et notamment du commerce qui a su trouver sur Seine et Loing une main-d'œuvre abondante. Cela se traduit par une offre commerciale importante dont le point d'orgue a été la création de la zone commerciale du Bréau qui vient compléter l'armature commerciale existante du SCoT irriguant l'ensemble du bassin de vie et même au-delà.

Se sont substituées à certains commerces de centre-ville, notamment dans les communes les plus urbaines de grandes et moyennes surfaces commerciales localisées en périphérie.



**« La révolution du
commerce passera par
Internet »**



Cependant, certains acteurs soulignent que ce type de développement commercial risque de remettre en cause les logiques territoriales existantes (fréquence et allongement des déplacements, éloignement des zones de résidences vis-à-vis des lieux de consommation, risque de perte de dynamisme des centres-villes notamment sur les communes de petites tailles,...). Le rétrécissement constaté de l'offre commerciale dans les centres-villes et les quartiers urbains se fait semble-t-il au détriment des magasins d'équipements de la maison. Cependant, des marchés en plein

air demeurent dans les villes ou les centres-bourgs.

Le territoire du SCoT semble relativement bien doté en équipements commerciaux au regard du nombre de m² de surfaces. Des participants font remarquer que des cellules commerciales et des terrains sont encore disponibles sur la zone du Bréau.

Pour répondre à la disparition des commerces dans les communes les plus rurales, les participants souhaitent que le SCoT, dans la mesure du possible, apporte un soutien au commerce itinérant qui a quasiment disparu. La présence de commerces dans les communes rurales semble indispensable pour maintenir une animation dans les villages.

Même s'il est difficile d'évaluer la réalité, l'industrie du commerce sur internet est perçue par les participants comme pouvant concurrencer les commerces classiques. A cela s'ajoute un besoin ressenti de réhabilitation de certains commerces situés dans les centres villes. Il est également observé une rotation importante de certains commerces de centre ville.

Dans un objectif de mixité de l'offre et d'une répartition équilibrée, la maîtrise du développement commercial apparaît comme un enjeu majeur que le SCoT doit considérer.

ATELIER 3

LE DEFIL DU CHANGEMENT CLIMATIQUE ET DE LA GESTION DES RESSOURCES : COMMENT LE TERRITOIRE DE SEINE ET LOING VA-T-IL S'ADAPTER ?

- **Introduction**

Les investissements et choix qui ont la plus grande durée de vie dans la société sont ceux des élus locaux : les infrastructures de transport, l'organisation du territoire, l'urbanisation, Cette question des « Défis de demain », interpelle les grands actes d'urbanisme face aux enjeux environnementaux et planétaires. En effet, un nouveau contexte se dessine lié aux incertitudes sur la capacité des ressources (pétrole, gaz, eau, granulats,...) face aux objectifs de réduction des Gaz à Effet de Serre (GES) et au regard du nouveau contexte réglementaire (Grenelle 2, Règlementation Thermique, Trames verte et bleue, Schéma régional des corridors,...) qui nécessitent de faire preuve d'imagination et d'innovation dans les pratiques de l'aménagement.

Il convient donc de s'interroger sur la manière dont sont utilisées les ressources du territoire (l'eau, l'air, l'énergie, la biodiversité et les milieux naturels, les sols et les sous-sols) et dans quelles proportions les activités humaines exercent-elles des pressions pour produire un cadre de vie (le paysage, les déplacements, les déchets, les risques...) qui représente aujourd'hui pour Seine et Loing un des ferments de son attractivité.

- **Un environnement qui façonne un cadre de vie attractif**

Il ressort assez nettement de cet atelier que le territoire du SCoT bénéficie d'un cadre de vie attractif où se côtoient villes équipées et bourgs ruraux, à la fois très urbains tout en bénéficiant de la proximité immédiate de la campagne. L'espace cultivé, qui s'étend sur près de 60%³ du territoire, occupe une place essentielle dans la constitution de l'identité du territoire.

C'est le cadre physique du territoire, à la jonction des plateaux agricoles de la Brie et du Gâtinais, entaillé par les vallées de la Seine, de l'Yonne et du Loing et de leurs affluents, qui a conditionné le développement du territoire du SCoT. Il est aujourd'hui marqué par de nombreuses limites et ruptures (Autoroute A5, voie ferrée, fleuves et rivières, lignes à haute tension, aqueduc de la Vanne,...) qui orientent son fonctionnement. Ces différentes caractéristiques physiques sont à l'origine des paysages diversifiés du territoire et de la qualité remarquable de son environnement. L'inscription d'une partie du territoire au sein du futur PNR du Bocage Gâtinais viendra renforcer son attractivité attestant de sa forte valeur patrimoniale.



«Comment éviter une banalisation des paysages ?»



- **Des espaces qui cumulent de fortes valeurs environnementales**

Seine et Loing compte sur son territoire un grand nombre d'espaces protégés et/ou inventoriés au titre de leurs qualités environnementales : 6 zones Natura 2000, 28 Zones Naturelles d'Intérêt Floristique et Faunistique, 14 Espaces Naturels Sensibles, qui couvrent une surface de 456 km² environ.

Une discussion s'est engagée sur la vallée de la Seine qui concentre des espaces à forte sensibilité écologique et donc de nombreux enjeux : espaces naturels riches (notamment zones Natura 2000), forte valeur paysagère aux abords de la Seine et de l'Yonne, risques d'inondation, développement résidentiel et économique (zones d'activités, gravières).

³ Selon le MOS 2008 – IAU-Idf

Les questions de la gestion et de la préservation de certains espaces se posent alors avec une forte intensité dès lors que la Seine est considérée comme un axe majeur de biodiversité à l'échelle régionale et nationale.

Il est rappelé que les trames verte et bleue devront être identifiées dans le cadre du SCoT et qu'à ce titre, les fonctions des différents espaces naturels qui composent le territoire devront être définies (valeur écologique, valorisation à des fins récréatives et de loisirs, valeur paysagère,...). Dans le SCOT, des mesures prescriptives peuvent être prises pour les espaces à protéger.

Un participant rappelle l'exemple du projet de Marina Port aux Oies à Cannes Ecluses défini dans l'ancien Schéma Directeur, qui a été abandonné et dont le site est aujourd'hui préservé par un arrêté de biotope.

Si certains espaces du territoire présentant une richesse faunistique et floristique bénéficient de mesures de protection, d'autres ont cependant fait l'objet de valorisation : Plaine de Sorques, réserve naturelle des Seiglats, marais d'Episy, etc.

- **La gestion de la ressource en eau**

A l'instar d'autres territoires, Seine et Loing connaît un mode de développement qui pèse sur son cadre de vie et notamment sur la ressource en eau. Certaines communes peuvent connaître des difficultés dans la distribution de l'eau potable au regard de la capacité de la ressource. La vallée de la Seine met à disposition du territoire et de la région d'importantes ressources en eau par de nombreux captages en eau souterraine.

A l'échelle de la Communauté de Communes des 2 Fleuves, 5 zones de captage d'eau existent, un projet de forage est envisagé à Marolles-sur-Seine et un autre à Cannes-Ecluse.

La nappe de la Bassée est actuellement une ressource en eau de très bonne qualité qui nécessite une grande vigilance. 70% des champs captants de la vallée de la Seine sont à Varennes/La Grande Paroisse et fournissent 4% de l'eau potable d'Eau de Paris.

Un participant met l'accent sur l'exploitation de gaz de schiste qui pose la question du risque de pollution potentiel des eaux souterraines au regard des procédés d'extraction (fracturation). Il demande également d'être vigilant sur les matériaux « inertes » utilisés pour remblayer les anciennes carrières qui pourraient contenir des matériaux source de pollution des eaux. Des milliers d'hectares d'anciennes carrières sont en terrain vague ou ont été transformés en étangs artificiels, ce qui met la nappe phréatique à nu et peut la rendre vulnérable.

Certains élus présents soulignent qu'ils se sont engagés à limiter l'utilisation des produits phytosanitaires au sein des services dédiés aux espaces verts : programme Zéro phyto déjà développé sur certaines communes du territoire (Ecuelles par exemple).

L'imperméabilisation des sols résultant de l'urbanisation et de l'artificialisation des cours d'eau contribue à l'expansion du phénomène d'inondation. Aussi, pour protéger les biens et les personnes, plusieurs documents identifiant la sensibilité des milieux et définissant les mesures de protection en hiérarchisant le risque d'inondation ont été approuvés (PPRI de la vallée de la Seine et de la vallée du Loing).

- **Des ressources naturelles valorisables**

La présence de nombreuses activités d'extractions sur le territoire du SCoT a permis d'engager la réflexion sur l'utilisation des ressources du sous-sol. Les professionnels présents ont apporté des éclaircissements sur les questions liées au recyclage des matériaux de déconstruction en évoquant le projet national RECYBETON du ministère du développement durable. Des réflexions existent sur la réutilisation de 60% des enrobés in situ lors de la réfection de routes.

Pour les bétons à haute valeur ajoutée ou à forte contrainte (ouvrages d'art), des matériaux de grande qualité sont nécessaires, il est alors difficile de faire autrement qu'avec des alluvions « neufs ».

En Île-de-France, 20% des granulats sont issus du recyclage.



**« Nous fournissons la
matière première, mais la
plus-value se fait ailleurs »**



Néanmoins, il semble encore nécessaire de faire venir sur le territoire une part de plus en plus grande de matériaux, et ceci même si les quantités consommées ont baissé depuis 20 ans et que l'utilisation de matériaux issus du recyclage est en croissance.

Alors que le contexte réglementaire et législatif du développement territorial incite à la réduction de la dépendance énergétique et au développement des énergies renouvelables, la ressource bois/biomasse du territoire semble sous-exploitée malgré la présence de nombreux espaces boisés. Si cette ressource existe bien en Seine-et-Marne, elle est cependant exportée. Le chêne est utilisé comme bois de chauffage et le peuplier, favorisé à une époque pour la fabrication de cagettes, ne trouve aujourd'hui plus preneur et se retrouve parfois en décharge. Au regard des enjeux que représente cette ressource à l'échelle du Sud de la Seine-et-Marne, sa valorisation par le développement d'une économie locale devra être recherchée dans le cadre du SCoT.

Le territoire de Seine et Loing fait l'objet d'une valorisation énergétique de ses espaces agricoles par le développement de l'agriculture-biomasse et l'implantation de plusieurs zones de Miscanthus. Exemple de Montereau où la chaufferie fonctionne à 50% déchets ménagers et à 50% bois. Les participants se demandent comment le SCoT pourra agir en faveur de l'agriculture, notamment biologique ou du moins respectueuse de l'environnement. Le document d'urbanisme ne peut pas être prescriptif sur les modes de culture.

Des projets liés au solaire, bois énergie et à l'utilisation du chanvre, se développent dans le Nord Seine-et-Marne avec notamment un projet d'usine de transformation sur place limitant l'exportation de la matière première vers l'Allemagne. Possibilité de développer aussi en Sud Seine-et-Marne ? La réflexion sur la création d'un parc solaire photovoltaïque sur une ancienne carrière de chaille est en cours à Thoury-Ferrottes.

Au dire des participants, l'énergie hydraulique ne semble pas être une piste à développer.

- **Un mode de développement consommateur d'espace**

Selon les données de l'IAURIF, la consommation de terres agricoles est due à 23 % au développement de l'habitat individuel et à 21 % à celui des carrières entre 1982 et 2008.

Face à ce constat, les acteurs s'interrogent sur la réutilisation des espaces de carrières une fois l'exploitation terminée. Certains participants pensent que c'est une opportunité à saisir pour envisager la réintroduction de l'agriculture à l'issue du comblement et du réaménagement d'anciennes carrières à ciel ouvert sans enjeu écologique. A ce titre, une réflexion est menée à l'échelle de la Communauté de Communes des 2 Fleuves pour identifier le potentiel écologique des plans d'eau et définir les sites pouvant être rendus à l'agriculture par remblaiement. Il est rappelé que, suite aux évolutions réglementaires, la profession a évolué et que les carriers travaillent avec les agriculteurs pour permettre la libération des terres agricoles.

Même si une grande partie du territoire du SCoT est constituée d'espaces non construits (essentiellement agricoles à 60%), la part des espaces artificialisés par le développement résidentiel, économique ou les infrastructures, ne cesse de progresser et marque de manière irréversible les espaces du territoire (exemple de la zone du Bréau ou du pôle Renardières où plus de 50% de la surface consommée est destinée au seul stationnement).

En 25 ans, l'habitat individuel a représenté 60 % de la croissance de l'espace urbain construit sur le territoire du SCoT. Les tensions des marchés fonciers et immobiliers, constat sur lequel tous les participants s'accordent, créent des difficultés pour les ménages locaux dans l'acquisition de leurs biens, ce qui les amène à s'installer toujours plus loin de leurs lieux d'emplois – générant ainsi des besoins de transport.

Le modèle d'urbanisation extensif (résidentiel et économique) est particulièrement consommateur de foncier au détriment des espaces ouverts (agricoles et naturels) qui font partie de l'attractivité du territoire.

De nouvelles dispositions prévues par le Grenelle 2 viennent désormais renforcer le rôle des SCOT en matière de maîtrise foncière. Le SCOT aura l'obligation d'analyser la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers de ces 10 dernières années et de justifier les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation. Un bilan devra être réalisé au bout de 6 ans.

Même si certaines communes ont cherché ces dernières années à limiter l'étalement urbain et à optimiser leur foncier (exemple d'un éco-quartier sur Veneux-les-Sablons), les marges de progrès restent néanmoins importantes en ce qui concerne les niveaux de densité observés sur le tissu résidentiel. Le modèle de développement résidentiel dominant reste le pavillon individuel (85% du parc total de logements si l'on excepte Montereau-Fault-Yonne et Champagne sur Seine).

Les évolutions récentes soulignent la poursuite du processus de périurbanisation sur les espaces aux points de contacts avec le pôle urbain de Montereau-Fault-Yonne et plus largement dans la vallée de la Seine. Ce phénomène touche désormais également les communes rurales plus éloignées.

Ces espaces sont aujourd'hui fragilisés par les extensions urbaines qui non seulement modifient la physionomie des villages ruraux, mais génèrent également des conflits d'usages entre vocations agricole et résidentielle. La protection des éléments identitaires (paysages, forêts, espaces agricoles), qui sont les ferments de l'attractivité de ces territoires et la maîtrise du développement résidentiel, représente un enjeu fort pour ces communes.

Ce développement résidentiel, et le mode de développement urbain qui lui est associé, pose la question du coût environnemental pour la collectivité mais aussi du coût financier pour les particuliers (budget déplacements plus important).

Ces enjeux incitent à des changements profonds en matière de production, de consommation, d'habitat, de déplacements, de gestion de l'espace, où l'aspect foncier est particulièrement important et qui nécessitera inévitablement un arbitrage sur sa vocation. L'apparition d'alternatives entre le pavillon et le collectif (habitat intermédiaire), la création d'éco-quartiers, l'aménagement d'espaces publics qui font la part belle aux modes doux de déplacements,....sont des pistes à explorer pour un développement urbain plus durable.


**«Être pauvre coûte cher en
raison des consommations
d'énergie plus élevées»**



ATELIER 4

LE DEFI DES DISTANCES ET DES MOBILITES : COMMENT LE TERRITOIRE DE SEINE ET LOING DOIT-IL ORGANISER LES DEPLACEMENTS ?

- **Introduction**

Face à l'intensification des déplacements et à leur distance, face au monopole de l'automobile, face aux obligations du Grenelle de l'Environnement, face à la raréfaction des énergies fossiles, ..., la question de la mobilité est aujourd'hui au cœur des préoccupations, des élus comme des techniciens.

La mobilité, c'est aussi un facteur d'insertion sociale, et malheureusement de plus en plus souvent un facteur de désinsertion sociale. Quand les ménages quittent les centres pour s'éloigner de leur lieu de travail car ils manquent de ressources, quand le budget transport commence à dépasser le budget logement, quand la mobilité accentue les inégalités sociales,... les questions ne manquent pas. Comment le SCoT Seine & Loing va-t-il y répondre ? Quelle urbanisation demain pour quelle mobilité ?

- **Un territoire accessible : atout ou contrainte ?**

Tous les acteurs s'accordent à dire que le territoire du SCoT possède de nombreux atouts qui facilitent les déplacements de la population et des marchandises : voie d'eau, voie ferrée, routes, gares,.... Son accessibilité depuis les grands pôles d'emplois franciliens conduit à faire du territoire de Seine & Loing un espace attractif (en atteste l'accueil régulier de nouveaux ménages et un développement résidentiel croissant).



« Favoriser les transports vers la métropole : est-ce positif ? »



Mais son inscription dans l'aire urbaine parisienne souligne également sa forte dépendance en termes d'emplois avec le cœur de l'agglomération parisienne et implique des mouvements d'actifs croissants avec les territoires environnants (Paris en particulier). Dès lors, les participants se sont interrogés sur les conditions d'accès vers et depuis le territoire et ses effets sur les déplacements : doit-on les considérer comme un atout ou une contrainte à un développement équilibré du territoire ?

- **Des déplacements domicile-travail croissants⁴**

Un actif sur six quitte quotidiennement le territoire du SCoT dans le cadre des déplacements domicile-travail principalement en direction du cœur de l'agglomération parisienne (Paris, La Défense, St-Denis...) mais aussi vers Melun, Evry, Fontainebleau, etc. Ce phénomène semble s'amplifier ces dernières années. La création d'infrastructures de transports (autoroute A5), l'augmentation de l'offre en transports en commun,... ont eu, selon les participants, des répercussions diverses sur les comportements de déplacements des habitants.

⁴ La mobilité des habitants sur le territoire du SCoT a été analysée à partir des déplacements domicile-travail de l'INSEE qui représente la seule source de données existantes concernant les déplacements. Ce manque de données est une contrainte car elle limite le champ de l'interprétation de la mobilité générale. Le manque d'informations sur les autres motifs de déplacements (école, loisirs, achats,...) ne peut être pallié que par la réalisation d'enquêtes de mobilité.

Ainsi, pour certains, la création de l'A5 n'a pas forcément « rapproché » le territoire de Paris mais a plutôt créé des problèmes de déplacements internes avec la coupure qu'elle a engendré. Pour d'autres au contraire, même si elle apparaît peu utilisée, elle permet de renforcer les liens avec les pôles économiques de Roissy et Marne-la-Vallée. L'amélioration de la fréquence des trains, si elle a permis une meilleure accessibilité de la population active vers Paris, semble s'être faite au détriment des autres pôles d'emplois locaux notamment ceux du Sud de la Seine-et-Marne.



« L'autoroute A 5, elle est vide ! »



- **Le risque d'un territoire « dortoir » : quel équilibre habitat/emploi ?**

Si le territoire du SCoT apparaît comme un territoire attractif au regard de son développement résidentiel, les participants ont exprimé une faiblesse de l'offre d'emploi qui fait courir le risque au SCOT de devenir un territoire « dortoir » et donc d'amplifier les migrations pendulaires. Même si le risque est réel, certains rappellent que le territoire du SCoT, à l'instar des communes de Montereau-Fault-Yonne et Champagne-sur-Seine, offre de nombreux emplois pour une population locale (67% des emplois du territoire sont occupés par les habitants). Dès lors, le territoire de Seine et Loing représente un véritable pôle d'emploi local rayonnant également sur les communes environnantes (1/3 des employés viendrait d'autres communes de la Seine-et-Marne mais aussi des départements de l'Yonne ou du Loiret).

Certains participants constatent que la pression foncière et immobilière risque d'accentuer la précarisation de certains ménages et de rendre le territoire moins « accessible » financièrement. L'éloignement entre le lieu de résidence et le lieu de travail apparaît comme une donnée essentielle de la mobilité. Pour réguler l'étalement urbain, générateur de déplacements motorisés, il apparaît nécessaire de mener une politique foncière permettant de maîtriser les prix. Les déplacements ne sont que la conséquence, et non la cause, des politiques d'aménagement.

Pour quelques acteurs, la recherche de l'équilibre emploi/habitat semble une utopie tant le territoire du SCOT s'inscrit dans des bassins d'emploi et d'habitat différents qui dépassent les limites administratives du territoire. Les difficultés que connaît le tissu industriel local n'encouragent pas l'accueil de nouveaux actifs.

- **Une organisation territoriale qui favorise les déplacements**



« Faire un SCOT c'est être inventif et ne pas travailler uniquement sur l'existant »



Le territoire hérite d'une structure urbaine forte autour de la vallée de la Seine et hiérarchisée autour de polarités qui s'appuie sur un réseau d'infrastructures routières important (RD 606, RD 605, autoroute A5,...). La concentration des emplois, commerces et services administratifs dans les principales communes de la vallée de la Seine renforce la polarisation autour de certaines d'entre elles mais engendre une saturation des axes en heure de pointe (aux franchissements de la Seine, autour de la zone du Bréau, dans les cœurs de villes anciens...). La dispersion de l'habitat dans les communes rurales qui accueillent régulièrement de nouvelles populations (faible en valeur absolue mais fort en pourcentage

d'évolution), accentue les trafics pendulaires avec les communes-centres des pôles urbains.

Il est constaté que les grandes zones d'emplois (ZA des Renardières, du Bréau, zones d'activités de Moret-sur-Loing ...) sont peu ou pas desservies par les transports en commun, notamment depuis les gares.

En dehors des agglomérations de Montereau-Fault-Yonne et Moret-sur-Loing où l'offre en transports collectifs est importante, la fréquentation aisée des équipements et services n'est possible que si l'on a accès à la mobilité automobile. Cette question de la desserte se pose de manière plus importante pour les personnes âgées, les jeunes et les personnes aux ressources modestes.

Certains dysfonctionnements sont relevés par les acteurs présents. Une grande partie du trafic converge vers Fontainebleau en voiture pour accéder notamment à l'A6, et les transports ferroviaires rencontrent un point d'étranglement à Melun. Si l'accessibilité est assurée par un réseau principal dense au Nord du territoire, les liaisons Nord-Sud sont fortement contraintes par le franchissement de l'Yonne, de la Seine et de la voie ferrée. Un participant rappelle que le contournement de Montereau-Fault-Yonne par l'Ouest est inscrit au SDRIF.

Le trafic de poids lourds (lié à la présence des carrières notamment), et celui des engins agricoles, se mêlent au trafic de transit. Le trafic moyen de 70 poids lourds par jour liés à la présence de la carrière d'Ecuelles est cité comme exemple.

- **Proposer une offre territoriale qui participe à la réduction des besoins en déplacements**

Développement des emplois sur place notamment en direction des communes rurales, densification du tissu urbain pour limiter les déplacements en véhicule, développement du télétravail (sous condition de la présence du réseau à haut débit), maintien des services de proximité,....


«Il faut repenser le territoire »


Les participants évoquent de nombreuses pistes de réflexions pour répondre à l'enjeu de maîtrise des déplacements. Certains élus soulignent que les communautés de communes représentent un lieu de réflexion pour répondre à l'enjeu de réappropriation du territoire grâce à leurs compétences liées au développement économique, au tourisme, aux services sociaux,...

De nombreux acteurs présents estiment que le départ de certains services du territoire du SCoT (tribunaux, universités, mais aussi de la santé dans les communes rurales), le développement du e-commerce, les évolutions dans les comportements individuels,.... nécessitent de repenser complètement le territoire et son organisation. Tous s'accordent à dire que les réponses à apporter ne doivent pas être les mêmes en secteur aggloméré que dans les territoires ruraux.

Certains participants s'expriment en faveur du transport à la demande qui apporte une réponse locale pour les territoires où la population est la moins dense. L'efficacité du transport scolaire dans ces territoires, semble avérée.

- **Un territoire intermodal véritable nœud fluvial et ferré**

Si le territoire présente de nombreux atouts en terme de mobilités, reste que ceux-ci, selon les participants semblent sous-exploités, à commencer par la voie d'eau qui se présente pourtant comme le moyen de transport le plus sobre en énergie. A ce titre, ils soulignent le fait que le territoire du SCoT représente un véritable nœud fluvial et ferroviaire.

Les professionnels présents rappellent l'importance de l'utilisation de la Seine et de la voie ferrée dans le transport de fret qui nécessitent des points de réception. Il est souligné que le fret ferroviaire semble limité car ne peut pas passer par Melun (en direction de Paris) alors que le transport fluvial offre cette opportunité mais reste conditionnée par la mise à grand gabarit de la Seine.

Le territoire compte 6 ports et représente 33% du tonnage de la Seine Amont (1,5 Millions de tonnes rien que sur le port de Marolles-sur-Seine). Le territoire de Seine et Loing s'inscrit dans les projets de développement de Port Autonome de Paris (port conteneur sur la Seine). Certaines communes entendent utiliser la voie d'eau comme un levier de développement touristique et pensent que l'enjeu du transport de marchandises s'inscrit à une échelle plus large que celle de la commune.

Les gares semblent plébiscitées par la population, en attestent les chiffres de fréquentation. Mais les acteurs retiennent aussi les difficultés rencontrées aux abords de ces équipements en termes d'accessibilité et de stationnement. L'amélioration du cadencement, notamment sur la ligne située en rive gauche de la Seine, explique le succès des gares mais dont certaines arrivent à saturation. Ces gares exercent également une attraction croissante sur la population active des territoires extérieurs (département de l'Yonne ou du Loiret) qui peuvent bénéficier de l'offre en transports en commun de la région et un accès direct vers Paris.

- **Des projets qui articulent urbanisme et transports**

Les participants font part de projets et d'initiatives locales qui concilient mobilité et développement durable. Ces échanges d'expériences ont permis de croiser les réflexions sur la mobilité aux autres enjeux de l'aménagement et notamment la question de l'intensification du développement autour des gares.

Ainsi, des communes urbaines présentent des opportunités foncières (anciennes emprises industrielles) offrant des possibilités de renouvellement urbain autour ou à proximité des gares (Champagne-sur-Seine, Moret-sur-Loing, Veneux-les-Sablons, Montereau-Fault-Yonne,...). Ont été évoqués l'exemple d'un projet d'éco-quartier à Vernou-la-Celle-sur-Seine ou encore la restructuration du pôle gare à Montereau-Fault-Yonne.

Certaines collectivités ont réfléchi à des actions en faveur des circulations cyclables et piétonnes dans les cœurs d'agglomération : Vélobus à Varennes-sur-Seine (15 à 18 enfants pour un trajet d'environ 2km), pédibus à Moret-sur-Loing,...

Le rabattement vers les gares est largement cité par les acteurs comme un principe à favoriser, mais se posent de manière récurrente les problèmes de stationnement et de l'utilisation massive de la voiture comme moyen d'accès. Pour optimiser l'utilisation des transports en commun vers les gares, il est convenu par une majorité qu'il faut desservir les secteurs les plus denses. La voiture est le mode de déplacement le plus adapté à des espaces présentant une faible densité de population. Il faudra faire des arbitrages entre les modes selon les types d'espaces, tout en offrant une réelle liberté de choix dans les arbitrages des habitants pour leur mode de transports.

Le covoiturage et les zones de rabattements vers des parkings-relais sont largement cités comme des exemples à mettre en œuvre. Le covoiturage peut sembler intéressant pour les longues distances, mais ce système est confronté aux problèmes d'horaires et de flexibilité.

Des parkings relais existent déjà sur le territoire du SCoT mais leur efficacité n'est pas avérée (cas du parking du grand jardin à 1km de la gare de Montereau qui ne bénéficie pas de liaisons directes vers la gare). Il est rappelé que le STIF recommande pour les parkings-relais des gares une distance maximum de 300m à la gare. Au-delà, on n'est plus sûr du rabattement direct. Il est donné l'occasion de réfléchir à des parcs de dissuasion pour permettre aux gens de se garer à l'extérieur du centre-ville en proposant des moyens de rabattement (pieds, TC...)

Il est aussi évoqué la possibilité d'étudier l'utilisation du réseau routier pour des transports collectifs en sites propres, rapides et de grande capacité. A ce titre, certains participants nomment la RD 606 comme une infrastructure pouvant devenir un axe de rabattement où pourraient se développer des aires de covoiturage ou des pôles multimodaux. Le pôle des Renardières présente les potentialités pour devenir une zone de parking-relais à l'échelle du territoire du SCoT.

- **Des réalités extraterritoriales à prendre en compte**

De nombreux projets à l'extérieur participent à proposer de nouvelles formes de mobilité :

- Zone multimodale à Nogent-sur-Seine
- Nouvelle gare d'interconnexion à Sénart (TGV)
- Suppression de l'arrêt TGV à Melun
- Parkings-relais dans le cadre du Grand Paris



SoREPA - juin 2012