

Rapport de présentation – Tome 3

Approuvé le 25 février 2013

L.122-1.2 du Code de l'Urbanisme : « Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs.

Il décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L. 122-1-12 et L. 122-1-13, avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte. »



MARNEetGONDOIRE
communauté d'agglomération



Le rapport de présentation du SCoT Marne, Brosse et Gondoire s'articule autour de 3 documents :

- Tome 1 : Diagnostic territorial
- Tome 2 : Etat Initial de l'Environnement
- Tome 3 : Explications des choix retenus et Evaluation Environnementale

3 – Explications des choix retenus et Evaluation Environnementale

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
1. EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD ET LE DOO	6
1. <i>Le choix d'un modèle de développement optimisé pour Marne, Brosse et Gondoire</i>	<i>6</i>
2. <i>Explication des fondements du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, et sa déclinaison dans le Document d'Orientation et d'Objectifs</i>	<i>27</i>
2. ARTICULATION DU SCHEMA AVEC LES AUTRES DOCUMENTS MENTIONNES AUX ARTICLES L.122.1-12 ET L.122.1-13 DU CODE DE L'URBANISME	81
3. ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DU SCHEMA SUR L'ENVIRONNEMENT ET IDENTIFICATION DES MESURES COMPENSATOIRES	107
1. <i>Préservation des espaces naturels et de la biodiversité</i>	<i>107</i>
2. <i>Valorisation des paysages et du patrimoine</i>	<i>118</i>
3. <i>La gestion de l'eau et de l'assainissement</i>	<i>124</i>
4. <i>La maîtrise des risques naturels et technologiques</i>	<i>131</i>
5. <i>La maîtrise des émissions de Gaz à Effet de Serre et des consommations d'énergie</i>	<i>136</i>
6. <i>La gestion des déchets</i>	<i>145</i>
7. <i>La protection contre les nuisances</i>	<i>148</i>
8. <i>Les impacts sur les sites Natura 2000</i>	<i>152</i>
9. <i>Incidences au regard des zones de grand projet et des sensibilités environnementales</i>	<i>162</i>
4. INDICATEURS A OBSERVER DANS LE CADRE DU SUIVI DE L'APPLICATION DU SCOT	203
5. RESUME NON TECHNIQUE	214
6. METHODOLOGIE D'ELABORATION DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	225

INTRODUCTION

Conformément à la rédaction de l'article R.122-2 du Code de l'Urbanisme, le rapport de présentation :

« 1° Expose le diagnostic prévu à l'article L. 122-1-2 et présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix dernières années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs ;

2° Décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L. 111-1-1, L. 122-1-12 et L. 122-1-13 et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;

3° Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma ;

4° Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et expose les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux articles R. 414-3 à R. 414-7 du code de l'environnement ainsi qu'à l'article 2 du décret n° 2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000 ;

5° Explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs. Le cas échéant, il explique les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;

6° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement ; il précise les indicateurs qui devront être élaborés pour l'évaluation des résultats de l'application du schéma prévue à l'article L. 122-14, notamment en ce qui concerne l'environnement ;

7° Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée ;

8° Précise le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées.

Le rapport de présentation peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans et documents.

Lorsque le schéma de cohérence territoriale comprend un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer, le rapport de présentation du schéma de cohérence territoriale décrit les conditions de l'utilisation de l'espace marin et terrestre du littoral, indique les perspectives d'évolution de ce milieu et explique les orientations retenues, en matière de développement, de protection et d'équipement. »

1. EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD ET LE DOO

1. Le choix d'un modèle de développement optimisé pour Marne, Brosse et Gondoire

Le diagnostic territorial et l'état initial de l'environnement du SCoT ont permis de faire émerger un certain nombre d'enjeux relatifs à l'aménagement durable du territoire de Marne, Brosse et Gondoire. C'est à l'appui de cet état des lieux stratégiques des potentialités et des contraintes du territoire du SCoT qu'ont pu être identifiés *les besoins futurs en matière de politiques publiques d'urbanisme, de logements, de transports et des déplacements, d'implantations commerciales, d'équipements structurants, de développement économique, de développement touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques* ; et ce, conformément à l'article L122-1-3 du Code de l'Urbanisme relatif au contenu du Projet d'Aménagement et de Développement Durables.

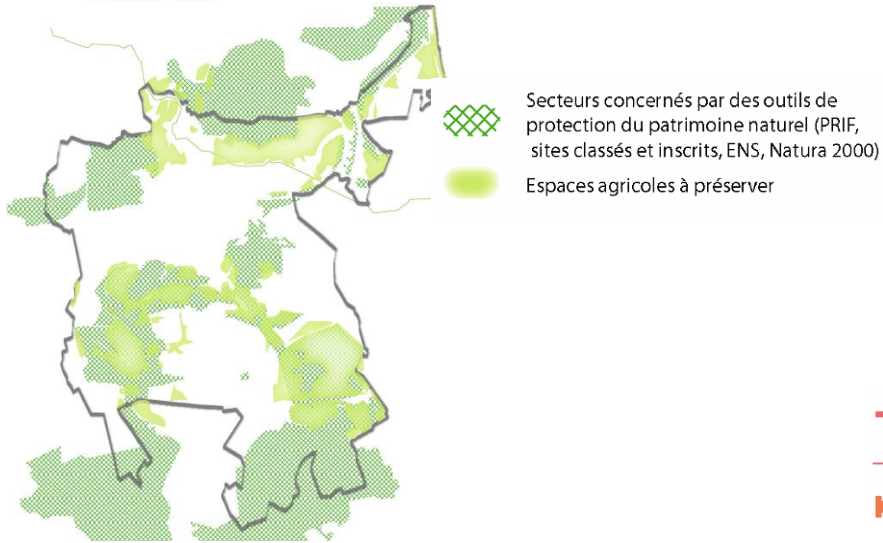
Le projet politique, fondé sur 4 axes piliers, est en effet l'aboutissement de réflexions longues sur les enjeux de l'aménagement du territoire de Marne, Brosse et Gondoire, en lien avec ses qualités naturelles, agricoles et paysagères ainsi qu'à son positionnement stratégique dans l'est francilien.

Plusieurs **modèles de développement ont été étudiés et le choix d'un modèle de développement optimisé** a permis de guider l'écriture du Projet d'Aménagement et de Développement Durables à l'horizon du SCoT.

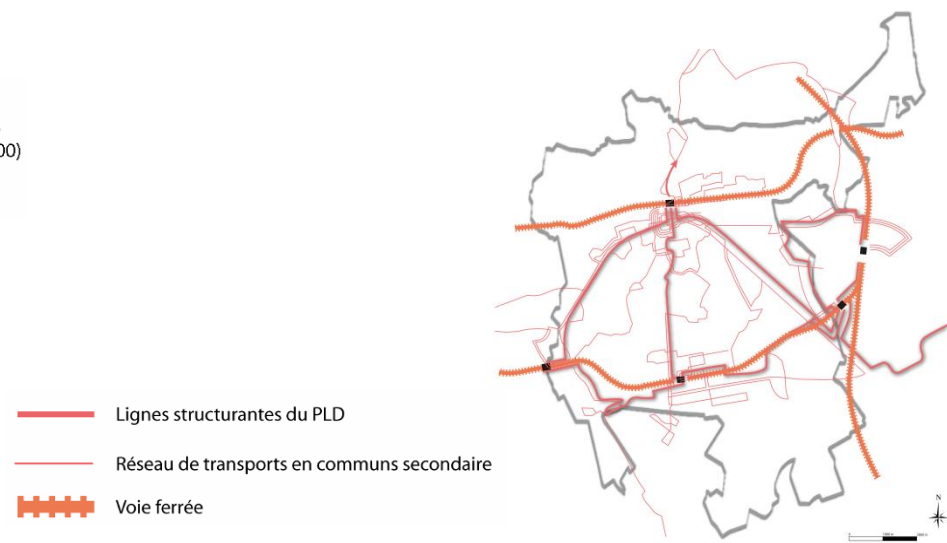
La trame urbaine pressentie

Les différents modèles de développement ont été élaborés en prenant appui sur **la trame urbaine pressentie pour l'avenir du territoire** identifiée à partir des projets connus et coups partis ainsi que des objectifs stratégiques et politiques partagés par tous les élus du territoire :

- *L'équilibre entre espaces naturels et espaces urbanisés ;*
- *La cohérence des perspectives de développement de chaque pôle ;*
- *La cohérence entre urbanisation et transports collectifs.*



Synthèse des espaces naturels d'envergure, Marne, Brosse et Gondoire



Synthèse de l'offre de transports collectifs programmée dans le PLD des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée

Ces différents questionnements ont permis de faire émerger **la typologie** suivante :

- **Le pôle urbanisé :**
 - Le Cœur Urbain : Lagny-sur-Marne, Thorigny-sur-Marne, Pomponne, Saint-Thibault-des-Vignes,
 - Les communes relais : Collégien, Dampmart.
- **Le pôle urbain à fort potentiel :**
 - Pôle Bussy-Saint-Georges,
 - Pôle Montévrain – Chanteloup-en-Brie.
- **Le pôle rural de respiration :** Bussy-Saint-Martin, Carnetin, Chalifert, Conches-sur-Gondoire, Gouvernes, Guermantes, Jossigny, Lesches.

L'analyse des besoins en logements : des objectifs supra territoriaux fixés dans le cadre de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Outre l'analyse des besoins endogènes, la situation géographique stratégique du territoire de Marne, Brosse et Gondoire induit d'importants besoins en matière de construction neuve de logements. Le seuil de logements à construire pour le territoire de Marne, Brosse et Gondoire a été fixé dans le cadre de la Territorialisation des Objectifs de Logements de la loi Grand Paris (T.O.L) en 2011 à 1 335 logements / an.

Conscient de la nécessité de mettre en œuvre un développement actif et solidaire sur son territoire pour répondre aux besoins régionaux mais également en réponse à l'importante demande endogène, le SIEP du secteur 3 de Marne-la-Vallée a souhaité s'engager, dans le SCoT, à travers des objectifs ambitieux de production de logements compatibles avec les attentes de l'Etat.

Aussi, l'objectif minimal de construction de **1 335 logements / an a été retenu pour guider le Projet d'Aménagement et de Développement Durables** du SCoT et réfléchir au modèle de développement souhaité.

Les objectifs de construction de logements se déclinent comme suit pour la période 2011-2017, conformément aux objectifs de logements de la loi Grand Paris (T.O.L) :

- +535 logements/an en moyenne sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire,
- +550 logements/an en moyenne sur le territoire de Bussy-Saint-Georges,
- +250 logements/an en moyenne sur le territoire de Montévrain.

Soit, 67% de la construction neuve de logements attendue dans le pôle urbain à fort potentiel (soit 875 logements/an), 30% dans le pôle urbanisé (soit 420 logements/an) et 3% dans le pôle rural de respiration (soit 40 logements/an).

Pour la période 2018-2023, l'objectif de construction de 1 335 logements par an n'est pas territorialisé dans le SCoT.

L'analyse des besoins en logements : prises en compte de la demande endogène, un point mort estimé à 300 logements/an

Si les élus du territoire partagent la volonté de respecter les objectifs fixés dans le cadre du Grand Paris en matière de logements, il était néanmoins nécessaire d'évaluer le seuil d'équilibre ou point mort pour le territoire du SCoT, c'est-à-dire de s'assurer que les objectifs minimaux de la T.O.L étaient bien supérieurs au seuil de logements à construire pour maintenir la population. Et ce, également pour permettre au SCoT d'affiner la répartition des objectifs de logements entre les différents pôles de Marne, Brosse et Gondoire.

Plusieurs phénomènes sont à prendre en compte dans le calcul du seuil d'équilibre. Il ne suffit pas de construire des logements et de les occuper pour stabiliser ou augmenter le nombre d'habitants. C'est pourquoi sont intégrés les phénomènes suivants :

- **Le renouvellement du parc de logements** : une partie de la construction neuve est absorbée par la démolition et la reconstruction de logements, les transformations d'usage... ;
- **Le desserrement des ménages** : une augmentation du nombre de logements est nécessaire pour loger une population égale afin de palier à la baisse de la taille moyenne des ménages. Celle-ci s'explique par les nouveaux comportements sociaux : vieillissement général de la population, décohabitation des jeunes, progression des divorces et séparations, familles monoparentales...
- **La variation du nombre de logements vacants, de résidences secondaires et de logements occasionnels** : l'augmentation du nombre de logements vacants est souvent liée au vieillissement du parc et au manque de confort de ces logements anciens. Leurs occupants ont alors tendance à rechercher un logement plus adapté aux normes actuelles de vie. L'abandon de ces logements entraîne donc un besoin de construction neuve pour reloger ces habitants. Les résidences secondaires engendrent moins de besoins sur les équipements présents sur le territoire du fait de l'occupation occasionnelle de leurs habitants, néanmoins l'évolution de ces résidences doit être prise en compte du fait de la transformation de ces résidences secondaires en résidences principales et inversement.

Sur le territoire du SCoT, le seuil d'équilibre a été évalué pour chacun des pôles et des hypothèses différentes, concernant ces 3 phénomènes, leur ont été attribuées en fonction du contexte spécifique de chacun.

- **Pour le pôle urbanisé**, il est nécessaire de construire **155 logements / an** en moyenne pour maintenir la population, principalement du fait d'une poursuite de la baisse de la taille des ménages, quoique assez élevée du fait du positionnement géographique de Marne, Brosse et Gondoire en frange de la grande couronne parisienne ; et également du fait du renouvellement du parc important ;
- **Pour le pôle urbain à fort potentiel**, du fait d'une taille des ménages élevée et d'un renouvellement du parc de logements lent, caractéristique de la Ville Nouvelle, le seuil d'équilibre est peu élevé et il est nécessaire de construire en moyenne **115 logements / an** pour maintenir la population ;
- **Dans le pôle rural de respiration**, la taille des ménages reste assez élevée également mais le renouvellement du parc de logements est bien plus rapide car celui-ci est plus ancien et bénéficie d'une politique active de requalification. Le seuil d'équilibre s'élève à **30 logements / an** en moyenne.

Aussi, **le point mort pour l'ensemble du territoire s'élève à environ 300 logements / an**. Les objectifs de logements fixés dans le cadre de la loi Grand Paris, qui s'élève à 1 335 logements / an permettront donc d'accueillir un nombre important de nouveaux habitants dans les 1 035 logements « excédentaires » construits chaque année.

Afin de mettre en œuvre un projet de territoire cohérent et de décliner l'ensemble des orientations nécessaires au maintien de la qualité de vie, il est nécessaire d'évaluer **le nombre d'habitants** que le territoire du SCoT devrait accueillir à l'horizon du SCoT grâce à la construction de ces logements, et ce dans une logique de prospective territoriale.

Aussi, en estimant à 94 319 le nombre d'habitants du SCoT en 2011¹, la construction de 1 335 logements/an, soit 16 020 logements à l'horizon 2023, devrait permettre **d'accueillir les 28 609 nouveaux habitants pressentis entre 2011 et 2023**, soit **une croissance de 2,44%/an de la population**.

Le tableau ci-après présente une estimation de la croissance démographique attendue en lien avec la construction de 1 335 logements / an, dans l'hypothèse où la production annuelle de logements serait répartie de la même façon sur l'ensemble de la période SCoT. En pratique, les élus ne s'engagent sur **une répartition** précise, par pôle, des objectifs de logements que sur la période 2011-2017.

	Objectif de construction annuelle	Total de logements construits 2012-2023	Population estimée en 2011	Population estimée en 2023	Nombre d'habitants supplémentaires en 2023
Pôle urbanisé	420	5 050	45 947	52 734	6 787
Pôle urbain à fort potentiel	875	10 500	40 356	61 996	21 640
Pôle rural de respiration	40	470	8 016	8 198	182
Total SCoT	1 335	16 020	94 319	122 928	28 609

Source : estimation Citadia à partir des données Insee

¹ La population du territoire du SCoT en 2011 a été estimée par Citadia Conseil à partir des données du recensement de la population de l'Insee en 2008 et des tendances en matière de construction neuve.

L'analyse des besoins en emplois : créer 17 000 emplois dans une logique de mixité des fonctions urbaines

L'apport de 28 609 habitants supplémentaires sur le territoire du SCoT nécessite la mise en œuvre d'une politique de développement économique dynamique permettant de subvenir aux besoins de la population en termes d'emplois, et ce, dans une logique de proximité renforcée entre emploi et habitat conformément aux attentes liées au Développement Durable (L.121-1 du Code de l'Urbanisme).

Dans le pôle urbanisé, le taux d'activité a été estimé à 0,53 en 2011 comme c'était déjà le cas en 2007. Cela correspond à 24 352 actifs pour une population estimée à 45 947 habitants. Les objectifs de construction neuve assignés au pôle urbanisé doivent lui permettre d'atteindre les 52 734 habitants à l'horizon 2023. Or, en lien avec les tendances pressenties pour l'Ile-de-France, le taux d'activité devrait être amené à croître légèrement pour atteindre 0,54 à l'horizon du SCoT, soit 28 476 actifs.

Statistiques économiques – pôle urbanisé

	1990	1999	2007	2011	2023
Population	39 302	43 711	45 874	45 947	52 734
Population active	19 564	22 730	24 365	24 352	28 476
Taux d'activité	0,50	0,52	0,53	0,53	0,54
Emplois	15 269	17 367	20 940	21 186	25 344
Taux d'emploi	0,78	0,76	0,86	0,87	0,89

Source : Insee

De plus, les élus du territoire de Marne, Brosse et Gondoire, dans une logique de renforcement des dynamiques locales et afin de lutter contre le phénomène de « villes dortoirs » souhaitent renforcer le taux d'emploi (Nombre d'emplois par actif) dans l'ensemble des pôles du SCoT. L'ambition pour le pôle urbanisé consiste à faire progresser le taux d'emploi de 0,02 point soit d'atteindre un taux de 0,89 en 2023. Plusieurs projets vont dans ce sens, la requalification de la zone d'activités économiques de la Courtilière ou la création de la zone d'activités économiques des Vallières. Cela permet de conclure sur **un nombre d'emplois à créer estimé à 4 158 dans le pôle urbanisé à l'horizon du SCoT**.

Dans le pôle urbain à fort potentiel, le taux d'activité devrait également augmenter, et ce dans une proportion plus importante que dans le pôle urbanisé, du fait de l'empreinte plus importante de la Ville Nouvelle et d'une population plus jeune dans ce territoire. Le taux d'activité a donc été estimé à 0,60 en 2023, soit 37 197 actifs.

Statistiques économiques – pôle urbain à fort potentiel

	1990	1999	2007	2011	2023
Population	4 557	14 082	27 384	40 356	61 996
Population active	2 115	7 534	15 608	23 003	37 197
Taux d'activité	0,46	0,54	0,57	0,57	0,60
Emplois	969	4 653	8 375	12 422	24 550
Taux d'emploi	0,46	0,62	0,54	0,54	0,66

Source : Insee

Du fait de la présence de nombreuses réserves foncières et de l'existence de 2 gares RER, en sus des projets d'amélioration du réseau de transports collectifs, les élus s'engagent sur un nombre d'emplois par actif de 0,66 en 2023. Si le ratio était faible en 2007, comme évalué en 2011, cela s'explique notamment par le fait que de nombreux logements ont été construits dans le pôle urbain à fort potentiel dans les années 2000 avant l'urbanisation des zones d'activités liées. L'objectif assigné aux Villes Nouvelles étant, dans la mesure du possible d'avoisiner à terme des ratios de 1 emploi par actif et ainsi de réduire au maximum les déplacements pendulaires.

Cela permet de conclure sur **un nombre d'emplois à créer estimé à 12 129 dans le pôle urbain à fort potentiel à l'horizon du SCoT.**

Dans le pôle rural de respiration, le taux d'activité est légèrement plus faible que dans les pôles urbains mais l'arrivée de populations jeunes devrait pouvoir permettre d'envisager une augmentation de ce taux à l'horizon 2023 à savoir d'atteindre 0,53 comme c'est le cas actuellement dans le pôle urbanisé.

Statistiques économiques – pôle rural de respiration

	1990	1999	2007	2011	2023
Population	6 670	7 260	7 729	8 016	8 198
Population active	3 262	3 705	3 980	4 128	4 345
Taux d'activité	0,49	0,51	0,51	0,51	0,53
Emplois	0	1 028	1 393	1 445	2 172
Nb emplois/actifs	0,00	0,28	0,35	0,35	0,50

Source : Insee

Des projets de rééquilibrage de l'offre d'emplois sur le territoire, comme le souhaitent les élus permettent d'envisager une augmentation importante du nombre d'emplois par actifs à l'horizon du SCoT (passage de 0,35 à 0,45 entre 2007 et 2023): projet de zone d'activités à Chalifert, poursuite du développement de la zone d'activités de Bussy-Saint-Martin. Par ailleurs, d'une toute autre envergure, la création du centre hospitalier de Marne-la-Vallée à Jossigny, en lien avec la gare de Montévrain – Val d'Europe permet d'appuyer la croissance du ratio emploi/actif dans le pôle rural de respiration durant la mise en œuvre du SCoT.

Cela permet de conclure sur **un nombre d'emplois à créer estimé à 728 dans le pôle rural de respiration à l'horizon du SCoT.**

Le **nombre d'emplois à créer**, estimé à partir de la population attendue à l'horizon du SCoT et dans une logique d'amélioration du nombre d'emploi par actif c'est-à-dire de réduction des déplacements et de diversité des fonctions urbaines, **s'élève à 17 014 d'ici 2023.**

2 modèles de développement proposés pour l'avenir de Marne, Brosse et Gondoire

Afin de répondre aux besoins en logements et emplois comme énoncé ci-avant, 2 modèles de développement ont été testés, correspondant à 2 rythmes de consommation de l'espace différents :

1. Un modèle de développement hérité

L'analyse de la consommation de l'espace durant les 40 dernières années a permis de faire émerger les tendances en matière de développement urbain sur le territoire du SCoT.

Laissant une grande place au développement du logement pavillonnaire, quoique dense, dans ce secteur stratégique de Marne-la-Vallée et dans des secteurs à vocation agricole, le modèle de développement dit « hérité » consiste en la réalisation des objectifs de logements et de création d'emplois cités ci-avant, suivant le même modèle que ce qui a pu être observé durant les dernières années sur le territoire du SCoT.

Les densités de construction qui sont utilisées dans le cadre de ce scénario sont les suivantes :

- 35 logements/ha en moyenne dans le pôle urbanisé (densité nette²),
- 30 logements/ha dans le pôle Montévrain – Chanteloup et 50 logements/ha à Bussy-Saint-Georges pour le pôle urbain à fort potentiel (densité nette),
- 15 logements/ha en moyenne dans le pôle rural de respiration (densité nette).
- 40 emplois/ha en moyenne sur le territoire du SCoT (densité nette).

Aussi, ce modèle nécessite la mobilisation de stocks fonciers équivalents à **1 150ha à l'horizon du SCoT, quasi-exclusivement en extension urbaine**. En effet, ce scénario laisse peu envisager l'hypothèse de la mise en œuvre du renouvellement urbain sur le territoire du SCoT, mode d'urbaniser encore peu ancré dans les pratiques locales avant le lancement du SCoT.

Après analyse et bilan des réserves foncières historiques à savoir celles figurant dans le SDRIF de 1994, reprises ou non dans le Schéma Directeur Local du secteur III de Marne-la-Vallée ou dans le Schéma Directeur Marne Nord, le scénario de développement hérité consiste à envisager l'urbanisation de ces secteurs. Ceux-ci sont actuellement généralement occupés par des activités agricoles. Leur urbanisation pose néanmoins la question du devenir de l'activité et des conditions de son maintien sur le territoire du SCoT.

² La densité nette se mesure à l'échelle de la parcelle ou de l'îlot sans prendre en compte les espaces publics.

2. Un modèle de développement optimisé

Le modèle de développement optimisé a été imaginé par les élus du territoire de Marne, Brosse et Gondoire comme une alternative au modèle de développement hérité qui a eu pour conséquence une consommation de l'espace effrénée dans le passé, non sans impact sur l'activité agricole. Celui-ci considère la pérennisation de cette activité comme un enjeu majeur tant à l'échelle locale, qu'aux échelons régional, national et au-delà.

En partant de l'hypothèse du développement d'une urbanisation plus intense, à savoir qui privilégie le développement du logement collectif et de l'habitat intermédiaire mais surtout qui privilégie le renouvellement du tissu urbain existant, il est possible d'imaginer la concrétisation des objectifs de construction de logements et de création d'emplois tout en préservant les espaces ouverts agricoles et naturels.

Les densités de construction qui sont utilisées dans le cadre de ce scénario sont les suivantes :

- 60 logements/ha en moyenne dans le pôle urbanisé (densité nette),
- 60 logements/ha dans le pôle Montévrain – Chanteloup ainsi qu'à Bussy-Saint-Georges pour le pôle urbain à fort potentiel (densité nette),
- 25 logements/ha en moyenne dans le pôle rural de respiration (densité nette).
- 60 emplois/ha en moyenne sur le territoire du SCoT (densité nette).

Aussi, ce modèle nécessite la mobilisation de stocks fonciers équivalents à **750ha à l'horizon du SCoT** et permet d'avoisiner **25% de la réalisation des objectifs de construction de logements et de création d'emplois dans le renouvellement urbain.**

De ce fait, le modèle de développement optimisé permet d'envisager l'abandon de réserves foncières historiques pour de l'urbanisation et donc d'affirmer la vocation agricole de nombre de ces espaces.

La maîtrise de la consommation de l'espace, un enjeu majeur pour le territoire

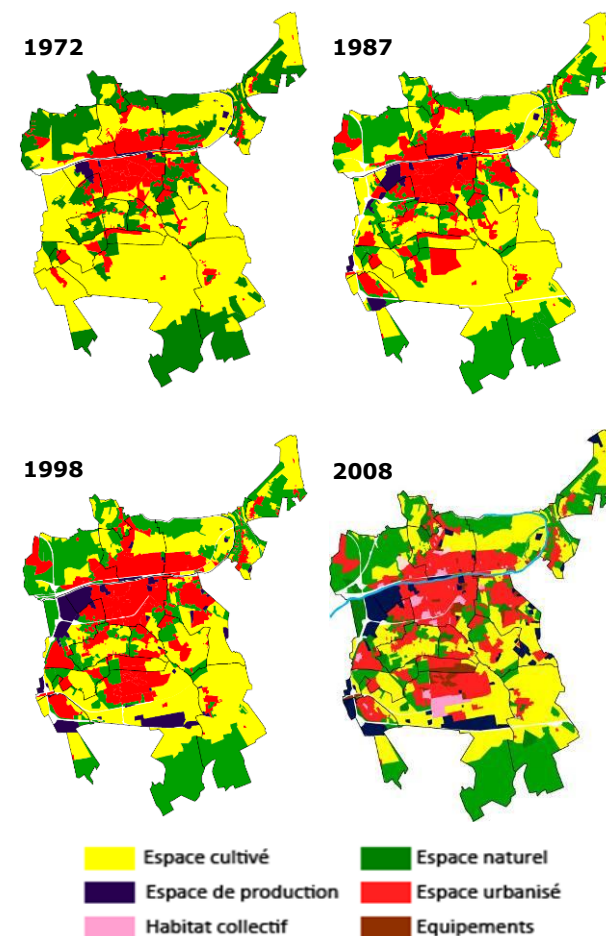
Le SCoT Grenelle Marne, Brosse et Gondoire a fait de la maîtrise de la consommation de l'espace un enjeu majeur pour son avenir.

Rappel des conclusions de l'analyse rétrospective de la consommation de l'espace

La consommation de l'espace est dans un premier temps un enjeu national. Depuis les années 1960, l'espace artificialisé croît en moyenne 2 fois plus vite que la population au détriment, principalement, des espaces agricoles. Depuis 15 ans, en France, 7 000 km² ont été consommés par l'urbanisation soit plus de la superficie du département de Seine-et-Marne (5 915 km²).

Le SCoT Grenelle Marne, Brosse et Gondoire a fait de la maîtrise de la consommation de l'espace un enjeu majeur pour son avenir. En effet ce territoire est en 1972 fortement agricole, mais dès 1987 on note une forte augmentation des espaces urbanisés au détriment des espaces ouverts (agricoles et naturels) avec une diminution des surfaces agricoles à hauteur de 39% entre 1972 et 2008. **En 36 ans, c'est 1810 ha d'espaces ouverts qui ont été consommés, soit la superficie communale de 4 des 17 communes du SCoT (Thorigny-sur-Marne, Pomponne, Dampmart et Chalifert) :** 55% à destination d'habitat, 25% à destination d'activités et 20% pour les infrastructures de transports (comptabilisées dans les espaces urbanisés bien qu'étant représentées dans les cartes du DOO dans les espaces à protection adaptée du fait du potentiel que constitue ces couloirs de biodiversité) et les équipements (notamment la construction de l'A4, du RER A et de la LGV-Est) soit une surface multipliée par 10 en 30 ans.

Ce développement n'est pas homogène sur le territoire du SCoT. Pour exemple, Bussy-Saint-Georges, Opération d'Intérêt National a accueilli 40% des nouveaux habitants du territoire sur 1/3 des espaces consommés alors que le pôle rural de respiration, composé de Bussy-Saint-Martin, Carnetin, Chalifert, Conches-sur-Gondoire, Gouvernes, Guermantes, Jossigny, Lesches n'en a accueilli que 10% sur 1/4 des surfaces consommées, et ce du fait d'un développement de l'habitat de type pavillonnaire très consommateur d'espace. De même en matière de zones d'activités, seules quelques communes ont consommé de l'espace pour la création d'activités. Le pôle ville nouvelle (Bussy-Saint-Georges, Montévrain, Chanteloup-en-Brie) est néanmoins le plus consommateur d'espace en hectare, suivi des centres urbains historiques que sont Lagny-sur-Marne, Thorigny-sur-Marne, Pomponne et Saint-Thibault-des-Vignes.



Source : Etude de la consommation de l'espace - Citadia

Evolution de l'utilisation de l'espace, SCoT Marne, Brosse et Gondoire						
	État en 1972	Évolution 1972/1987	Évolution 1987/1998	Évolution 1998/2005	Evolution 2005/2008	Somme
Zone d'activités	75,0 ha	+ 101,9 ha	+ 231,8 ha	+ 65,6 ha	+ 31,3 ha	+ 432,6 ha
Zone d'habitat	1135,4 ha	+ 431,9 ha	+ 372,1 ha	+ 145,5 ha	+ 45,9 ha	+ 995,4 ha
Équipements et infrast. de transport	39,3 ha	+ 182,5 ha	+ 79 ha	+ 118,8 ha	+ 0,3 ha	+ 380,6 ha
Zone agricole	4375,4 ha	- 538,2 ha	- 731,3 ha	- 430,3 ha	- 9,4 ha	- 1709,2 ha
Zone naturelle	2560,6 ha	- 180,1 ha	+ 48,3 ha	+ 100,5 ha	- 68,1 ha	- 99,4 ha

Source : Citadia, Safer 2010

La vitesse de consommation de l'espace est de plus en plus importante sur le territoire, de plus **les prévisions démographiques et d'emplois positives** laissent entrevoir des risques de précarisation de l'espace agricole au profit de l'urbanisation. Les exploitations agricoles et les espaces naturels ont beaucoup à craindre, si l'urbanisation poursuit sa progression suivant le même modèle de développement « hérité ».

Face à ces constats, la reconquête des espaces bâtis sous-exploités mais déjà artificialisés ainsi que la densification des secteurs urbanisés et des secteurs voués à l'urbanisation apparaissent être des réponses adaptées au développement urbain équilibré. La volonté des élus de Marne, Brosse et Gondoire consiste à trouver un équilibre entre d'une part, un développement urbain actif en lien avec le positionnement stratégique du territoire et d'autre part, la pérennisation des espaces agricoles et naturels.

La densification est une véritable réponse à cet enjeu et permet également :

- De répondre aux besoins de construction de logements sans réduire les espaces agricoles et naturels ;
- D'améliorer la qualité urbaine et paysagère des centres urbains : rectifier les erreurs de fonctionnement (voirie, organisation urbaine...) et de développer des formes urbaines compactes, agréables, diversifiées ;
- De réduire les besoins énergétiques du fait de constructions agglomérées, accolées ;
- De réduire les émissions de gaz à effet de serre du fait d'une bonne desserte en transports collectifs des secteurs optimisés ;
- De réduire les coûts liés à l'extension des réseaux (eaux, assainissement, transports...) ;
- D'être un avantage pour les habitants qui peuvent revendre leur fonds de parcelles, être situés à proximité des transports, etc.

Atouts / contraintes

Modèle de développement hérité : correspond à une poursuite de la consommation de l'espace, au même rythme que dans le passé, impactant fortement la Surface Agricole Utile du territoire du SCoT

Modèle de développement optimisé : correspond à une prise de conscience des enjeux liés à l'économie de l'espace et à la densification.

Evaluation environnementale des modèles de développement prospectifs proposés

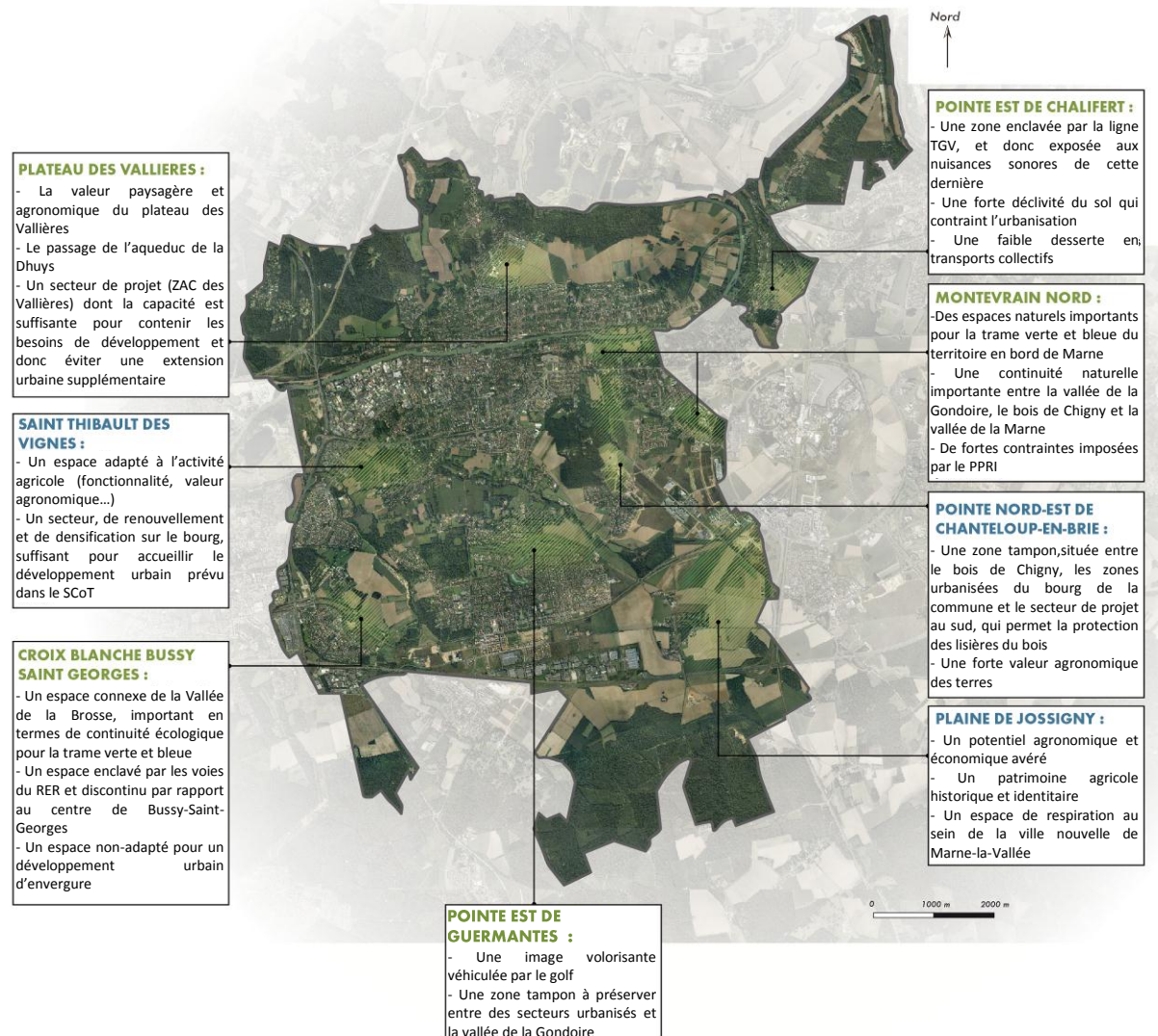
Pour répondre aux besoins en termes de logements, engendrés par la dynamique démographique que connaît le territoire, de nombreuses zones naturelles et agricoles, aujourd'hui encore exploitées pour l'agriculture, ont été identifiées comme des secteurs potentiellement urbanisables, au cours des années précédentes (SDRIF 1994, Schéma Directeur local du secteur III de Marne la Vallée notamment).

Ces espaces constituent une partie de l'identité du territoire, mais également un atout certain pour les habitants au regard de la qualité du cadre de vie qu'ils leur confèrent. Le patrimoine naturel de Marne, Brosse et Gondoire représente également un critère d'attractivité pour les nouveaux habitants potentiels.

Il est à noter que les espaces agricoles sont le support d'une activité économique importante, participant à la diversification de l'économie du territoire. Mais, à l'instar des espaces naturels, ils constituent aussi des espaces de respiration considérables avec des paysages ouverts, offrant des perspectives visuelles appréciables.

D'un point de vue écologique, les espaces agricoles, notamment leurs milieux connexes (haies, bosquets...), offrent des habitats et des corridors écologiques participant à la trame verte, et donc favorables à la préservation de la biodiversité du territoire.

LES ESPACES POTENTIELLEMENT URBANISABLES, PRÉSERVÉS DANS LE SCOT



La préservation de ces espaces naturels et agricoles permet de conserver des réservoirs de biodiversité non négligeables ou des zones de repos potentielles pour la faune, même si la biodiversité qu'ils abritent est plutôt ordinaire. Plus encore, cela permet de préserver, voire de conforter, des continuités écologiques, notamment dans la vallée de la Gondoire, mais aussi certains massifs forestiers et la vallée de la Marne, qui sont très importantes pour doter le territoire d'une trame verte cohérente et fonctionnelle. Ces zones naturelles sont des espaces de respiration dans un paysage de ville nouvelle très dense et très fortement urbanisé.

Par ailleurs, plusieurs de ces sites se situent en lisière d'un massif forestier. Ils représentent donc un espace « tampon », entre des espaces urbanisés et des espaces naturels, à préserver, car ils permettent d'atténuer voire d'éviter les impacts négatifs potentiels de l'un sur l'autre.

La volonté de préservation de ces espaces naturels et agricoles en privilégiant le renouvellement urbain et la densification permet réellement de préserver le patrimoine naturel du territoire du SCoT, l'un de ses atouts majeurs.

Atouts / contraintes

Modèle de développement hérité : oblige à l'urbanisation de toutes les réserves foncières autrefois imaginées dans une logique d'étalement urbain, sans prise en compte des enjeux liés au développement durable et au Grenelle de l'Environnement.

Modèle de développement optimisé : permet une reconquête durable pour de l'agriculture ou une valorisation naturelle des réserves foncières autrefois prévues pour de l'urbanisation.

L'analyse de la réceptivité théorique du territoire pour la construction de logements : potentiel en renouvellement urbain et secteurs d'extension urbaine préférentiels

Le choix du modèle de développement est également à considérer au regard de la réceptivité du territoire. Le territoire a-t-il les moyens de supporter la mise en œuvre du modèle de développement « optimisé » qui semble mieux adapté pour la préservation de ses richesses ?

- Le potentiel foncier à mobiliser en renouvellement urbain est-il suffisant pour atteindre les objectifs de logements du SCoT ?
- L'application de densités optimisées dans les secteurs de renouvellement urbain et d'extension urbaine (en excluant les secteurs à fort enjeux agricoles et naturels) permet-il d'atteindre ces objectifs ?

Potentiel foncier dans le pôle urbanisé

	Potentiel foncier (ha)	Potentiel de logements
Pôle urbanisé		
Renouvellement urbain		
> <i>projets en cours (coups partis ou études en cours)</i>	37	2 239
> <i>potentiel dans le diffus facilement mobilisable</i>	14	885
Extension urbaine	73	2 030
TOTAL POLE URBANISE		5 154

Source : Citadia

L'analyse de la réceptivité dans le pôle urbanisé permet d'identifier un potentiel de **5 154 logements, dont 60% en renouvellement urbain** calculé de la façon suivante :

- **Les communes du « Cœur Urbain »** sont les communes qui bénéficient des objectifs de développement urbain les plus poussés dans le pôle urbanisé, notamment du fait de la présence du pôle gare Lagny-Thorigny mais également en lien avec le positionnement historique de ces communes, la présence d'emplois ou encore de commerces, services etc.
 - o Les projets en cours correspondent principalement aux sites d'impulsion actuellement identifiés dans le projet du Cœur Urbain de Marne-et-Gondoire (sites en renouvellement urbain), dont le site Saint-Jean qui verra la construction de plus de 850 logements suite au déplacement du centre hospitalier de Marne-la-Vallée à Jossigny ;
 - o Le « potentiel dans le diffus » correspond aux réserves foncières dans le tissu urbain diffus, à savoir principalement les dents creuses, sites mutables ou cœurs d'îlots accessibles. A partir de l'étude d'échantillons (travail sur photo aérienne, terrain, entretiens stratégiques), la réceptivité foncière totale dans le diffus a pu être estimée. Même si la rétention foncière est assez faible dans ces secteurs très attractifs de la grande couronne d'Île-de-France, un coefficient a tout de même été appliqué, qui correspond à la suppression d'environ 20 à 30% du potentiel foncier identifié. De plus, seuls les secteurs les plus accessibles ont

été inscrits, de sorte que la réceptivité du territoire soit bien la réceptivité « à minima » ; tous les projets qui verront le jour hors des secteurs recensés seront considérés comme des bonus dans le cadre des objectifs du SCoT.

- o Les secteurs d'extension urbaine « préférentiels » dans le « Cœur Urbain » correspondent à la ZAC des Vallières à Thorigny-sur-Marne, à la ZAC Centre-Bourg de Saint-Thibault-des-Vignes et au secteur des Etoizies. Pour les 3 premiers projets cités, la programmation de logements est déjà connue donc les chiffres de logements ont été repris. Pour la pointe de Conches à Lagny-sur-Marne, une hypothèse en nombre de logements a été faite en fonction de la superficie des terrains, de l'emprise à prévoir des réseaux, voiries et espaces de respiration.
- **Les communes relais** sont les communes pour lesquelles les objectifs en termes de développement résidentiel sont moindres. Néanmoins, quelques secteurs d'extension urbaines ont été identifiés en continuité du tissu urbain et permettent d'imaginer un développement optimisé, dans des secteurs proches du pôle gare de Lagny-Thorigny à Dampmart ou encore proche de la gare de Torcy à Collégien. Pour le calcul du potentiel de logements dans ces secteurs, la superficie des secteurs d'extension a été reprise, à laquelle ont été soustraits les emprises à prévoir des voiries et espaces de respiration (hypothèse de 50% des réserves pour des espaces verts et publics à Dampmart par exemple). A ces surfaces ont été appliqués les objectifs de densité suivants : 40 à 50 logements/ha dans les centralités de proximité et 25 à 30 logements/ha dans les secteurs pavillonnaires. Le potentiel de logements a pu être déduit.

Potentiel foncier dans le pôle urbain à fort potentiel

	Potentiel foncier (ha)	Potentiel de logements
Bussy-Saint-Georges		
Renouvellement urbain		
> <i>potentiel dans le diffus, mobilisable</i>	0,5	30
Extension urbaine	143	6 593
<i>Total Bussy-Saint-Georges</i>		6 623
Montévrain		
Renouvellement urbain		
> <i>potentiel dans le diffus, mobilisable</i>	2	120
Extension urbaine	65	3 090
<i>Total Montévrain</i>		3 210
Chanteloup-en-Brie		
Renouvellement urbain		
> <i>potentiel dans le diffus, mobilisable</i>	1,8	108
Extension urbaine	env. 15	690
<i>Total Chanteloup-en-Brie</i>		798
TOTAL POLE URBAIN A FORT POTENTIEL		10 631

L'analyse de la réceptivité dans le pôle urbain à fort potentiel permet d'identifier un potentiel de **10 631 logements, dont environ 250 en renouvellement urbain (moins de 5%)** calculé de la façon suivante :

- **Bussy-Saint-Georges** est une commune qui a connu un développement très dynamique depuis les années 1990, en lien avec le développement du secteur 3 de Marne-la-Vallée. La majorité des logements construits sont déjà très denses ou ne permettent pas un renouvellement urbain facilité (logements pavillonnaires sur des parcelles de petites tailles, etc.). De ce fait, le potentiel foncier dans le diffus est très faible. Néanmoins des réserves foncières sont identifiées depuis plusieurs années et font l'objet de projets qualitatifs, pour lesquels la programmation minimum de logements est d'ores et déjà connue:

- Projet entrée de ville : 1 100 logements,
- ZAC du Sycomore : 4 500 logements.

De plus, des secteurs d'extension urbaine plus restreints pourraient compléter ce potentiel foncier au niveau des autres entrées de ville au nord de Bussy-Saint-Georges en continuité du tissu existant et éventuellement dans une très faible mesure au niveau de la Croix Blanche (dans la continuité du hameau de Rentilly et de la partie urbanisée nord ouest de Collégien seulement). Dans ce cadre, le potentiel en nombre de logements pourrait atteindre environ 6 600 logements durant la période du SCoT, soit en moyenne 550 logements/an.

Montévrain est une commune à fort potentiel de développement en lien avec la plaine actuellement en cours d'urbanisation, entre le centre urbain historique et la gare RER A Montévrain Val d'Europe. Portés par l'aménageur public, les projets dans ces secteurs offrent un potentiel important de logements qui a pu être estimé grâce aux études de l'EPAMARNE réalisées (principalement pour ce qui est des fonctions urbaines à prévoir dans les différents sites) et grâce à la superficie des sites. Ainsi, les logements à prévoir concernent :

- o La ZAC Montévrain Val d'Europe, principalement, avec des secteurs résidentiels et des secteurs mixtes (50% à 70% de logements dans ces secteurs qui concernent principalement les abords de la gare RER A), avec des densités proposées de 80 à 120 logements à l'hectare ;
- o Le parc des Fresnes, au sud des espaces résidentiels existants qui offrent un potentiel d'environ 600 logements.

De plus, le centre bourg de Montévrain offre un potentiel foncier important (requalification urbaine et densification) tant dans le diffus qu'en extension urbaine très limitée, autour de la centralité commerciale du Fort Mardi (Intermarché). Le potentiel de logements en renouvellement urbain dans le diffus a été identifié suivant la même méthode que celle expliquée ci-avant concernant le pôle urbanisé.

- **Chanteloup-en-Brie** est une commune de la Communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire. La ZAC du Chêne Saint-Fiacre, projet porté par l'aménageur public, vient renforcer le centre ville de Chanteloup-en-Brie et créer une continuité urbaine avec les secteurs de projet de Montévrain. Le potentiel de logements à créer dans ce secteur est connu via des études de programmation urbaine. Si le nombre de logements peut paraître peu élevé par rapport à la surface de projet, cela s'explique dans certains secteurs par la présence de « coups partis » qui n'ont pas été comptabilisés dans le potentiel de logements et également du fait de la présence d'équipements ou espaces publics dans le projet (= espaces non artificialisés pour du logement).

Le potentiel foncier en renouvellement urbain a également été évalué à Chanteloup-en-Brie pour la période 2011-2023. Il devrait permettre la création d'au moins 108 logements suivant la même méthode de calcul que celle expliquée plus haut concernant le pôle urbanisé.

Potentiel foncier dans le pôle rural de respiration

	Potentiel foncier (ha)	Potentiel de logements
Pôle rural de respiration		
Renouvellement urbain		
> <i>projets en cours (coups partis ou études en cours)</i>	15,7	302
> <i>potentiel dans le diffus, mobilisable</i>	7,6	228
Extension urbaine	14	338
TOTAL POLE RURAL DE RESPIRATION		868

Source : Citadia

L'analyse de la réceptivité dans le pôle rural de respiration permet d'identifier un potentiel de **868 logements, dont environ 60% en renouvellement urbain** calculé de la façon suivante :

Dans les **communes du pôle rural de respiration**, un important effort d'identification des réserves foncières en renouvellement a été opéré dans le cadre de l'élaboration du SCoT en parallèle de l'élaboration du Programme Local de l'Habitat de Marne-et-Gondoire. Dans ces secteurs, des projets ont pu émerger portés par la collectivité publique et d'autres projets sont encore au stade de réflexion ou seront laissés à l'initiative privée, mais font partie du potentiel foncier mobilisable à l'horizon du SCoT (2023).

Les projets en cours offriront un potentiel d'environ 300 logements. Ils concernent par exemple :

- La ZAC de Jossigny dans le centre bourg,
- Le projet d'extension du centre bourg de Lesches,
- Le projet de requalification urbaine dans le centre bourg de Carnetin.

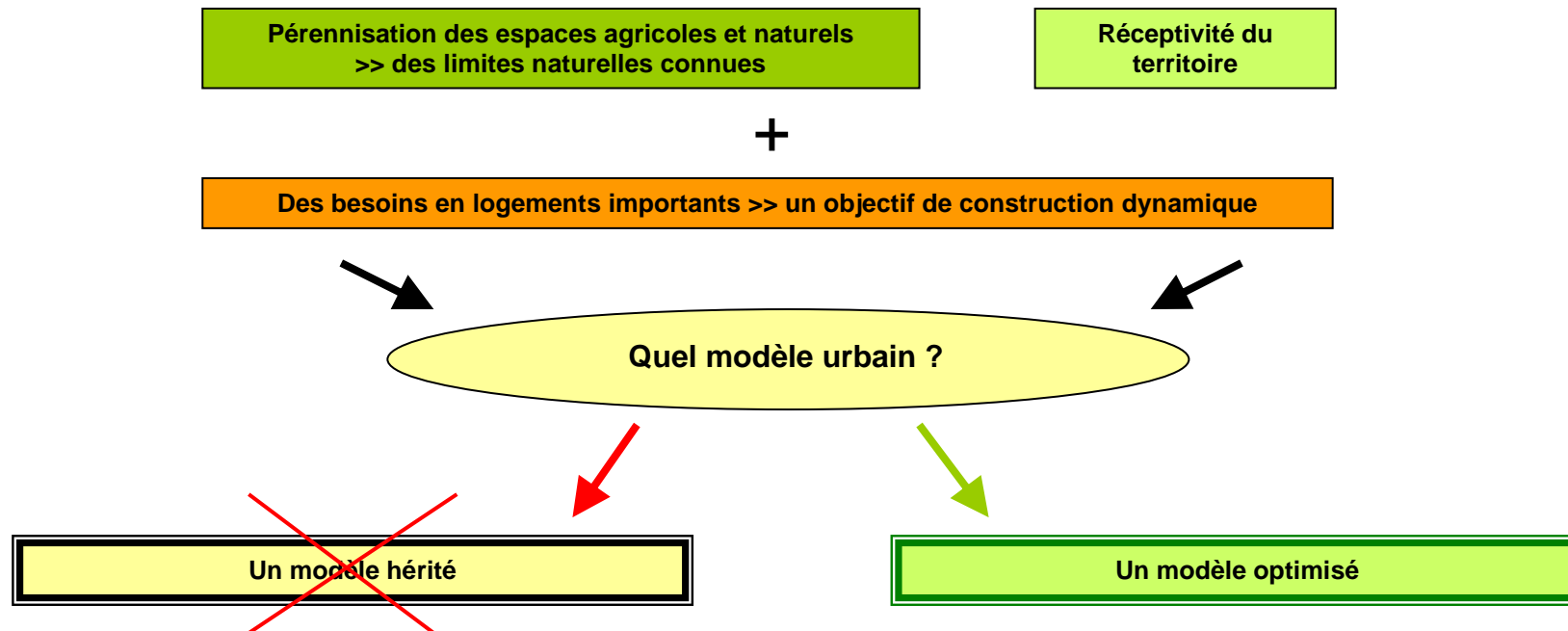
Le potentiel foncier en renouvellement urbain permet quant à lui de mobiliser environ 230 logements (même méthode de calcul que celle expliquée plus haut concernant le pôle urbanisé). Le paramètre « rétention foncière » a été intégré à la réflexion puisque les projets de reconquête urbaine dans les communes rurales sont plus difficiles à mettre en œuvre, quoi que ces secteurs soient soumis à d'importantes pressions foncières liées au cadre de vie rural, dans la grande couronne parisienne.

Des secteurs d'extension urbaine limitée ont également été pris en compte pour le pôle rural de respiration. Ils traduiraient l'effort des communes rurales dans la production de logements en réponse aux besoins endogènes et de la région Île-de-France. Le calcul de la surface du foncier à réserver, à laquelle sont soustraites les emprises de voiries et espaces publics, permet de déduire un potentiel d'environ 340 logements dans le pôle rural de respiration en extension urbaine.

Au stade d'approbation du projet de SCoT, le bilan foncier permet d'estimer à **16 653 logements le potentiel du territoire à l'horizon du SCoT, ce qui permettrait de mettre en œuvre, sur le territoire, l'objectif minimal de 1 335 logements / an** (soit 16 020 logements sur 12 ans). En outre, l'étude de la réceptivité du territoire a été réalisée **en appliquant aux réserves foncières pressenties des objectifs de densité optimisés par rapport aux densités du modèle de développement « hérité »**. Cette analyse du potentiel foncier dans le diffus a permis de démontrer qu'il était possible de réaliser environ 25% des objectifs de construction en renouvellement urbain (environ 23% dans l'analyse présentée ci-avant mais qui laissent imaginer que durant la période d'élaboration du SCoT, d'autres secteurs de renouvellement urbain devraient pouvoir être identifiés suivant la logique de la dynamique urbaine qui se met en place).

Choix du modèle de développement optimisé

Le modèle de développement optimisé permet de répondre aux objectifs de pérennisation des espaces agricoles et naturels sur le territoire du SCoT tout en assurant la construction des logements nécessaires à la mise en œuvre des objectifs régionaux et du Grand Paris sur le territoire.



Besoins en matière de développement économique

Le territoire du SCoT présente un tissu économique diversifié, composé : d'un secteur industriel fort et mature mais qu'il convient de pérenniser pour en éviter le déclin ; d'un secteur tertiaire qui se développe en complémentarité ; d'un secteur commercial développé et hétérogène ; d'une agriculture qui peut paraître en perte de vitesse du fait de pressions importantes sur le foncier ; d'une offre touristique qui doit être développée pour mettre en valeur le potentiel du territoire. Ce tissu économique doit être affirmé, notamment par le développement de la filière des éco-activités, car il est situé dans un contexte de concurrence régionale. Le maintien de l'agriculture est un véritable besoin qui a été identifié car elle fait partie du patrimoine du territoire, elle permet la préservation des espaces naturels et du point de vue économique, elle a un rôle à jouer notamment dans la valorisation des circuits courts.

La population du SCoT va croître avec une estimation portant le nombre de nouveaux habitants à l'horizon 2023 à 28 609. Le territoire a besoin d'un développement économique en adéquation avec cette estimation de population nouvelle pour maintenir une certaine qualité de vie de ses habitants et dans une optique de développement durable (mixité fonctionnelle) en limitant les déplacements longs. Ce développement économique souhaité se traduit en nombre d'emplois à 17 014 à créer sur le territoire à l'horizon 2023.

Ces besoins d'emplois et de logements, pour accueillir la population nouvelle, vont induire un besoin important d'espaces, estimé à 750ha pour le scénario optimisé. Le développement économique ne doit pas se faire au détriment de l'agriculture encore présente sur le territoire bien que menacée par le développement de l'urbanisation. Le territoire a besoin de maintenir un équilibre entre le développement urbain et la préservation des espaces naturels et de son agriculture qui peuvent également constituer des potentialités de valorisation touristique. De plus la création de nouvelles zones d'activités économiques doit se faire dans un souci de rééquilibrage entre le nord et le sud du territoire.

L'objectif central du modèle optimisé des scénarios de développement tient dans le fait qu'il protège les espaces naturels en remplissant les critères du développement durable qui visent à limiter l'étalement urbain, réduire la consommation d'espace et limiter les déplacements (notamment ceux réalisés en voiture), en favorisant la mixité fonctionnelle, en densifiant le tissu urbain et en favorisant l'implantation de projet de développement en renouvellement urbain.

Le développement économique est une véritable ambition du SCoT pour maintenir un niveau d'emplois important sur tout le territoire. Ce développement doit s'appuyer sur ces atouts et notamment sur le besoin de garder un tissu économique diversifié. Pour cela il doit préserver la surface agricole utile et améliorer le traitement des franges entre l'espace agricole et l'espace urbanisé. Ce territoire doit se donner les moyens de préserver son activité industrielle historique et permettre son évolution malgré la concurrence et les pressions sur le foncier. Enfin le développement touristique constitue un véritable besoin qui permettra la création de nombreux emplois et qui doit s'appuyer sur le potentiel du territoire.

Besoins en matière de transport

Comme nous l'avons déjà relevé précédemment, les projections à l'horizon 2023 montrent une forte croissance (+30,33% sur la période 2011-2023) de la population avec l'arrivée de 28 609 nouveaux habitants sur le territoire et la création de 17 014 emplois soit une croissance de 48,54% sur la période 2011-2023. Cette évolution va avoir un impact non négligeable sur l'évolution des déplacements dans le territoire du SCoT. En 2008, 85,7% des ménages ont au moins une voiture ; si ce pourcentage demeure aussi élevé, il faut s'attendre à une augmentation de plus de 9 500 voitures sur le territoire du SCoT à l'horizon 2023.

De plus, 81% des déplacements pendulaires (domicile-travail) à Marne-la-Vallée sont réalisés en voiture particulière, ce qui induirait 13 781 déplacements en plus par jour en 2023.

Or le projet de PDUIF approuvé par le STIF en février 2011 (et qui doit être arrêté par la RIF), fixe les objectifs chiffrés suivants, vers lesquels le SCoT souhaite tendre :

- Une réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre ;
- 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.

Le SCoT a besoin de réduire de manière significative la place de la voiture en augmentant celle des transports en commun notamment dans les déplacements pendulaires avec une meilleure accessibilité des zones d'activités économiques. Pour cela, le territoire a la volonté de développer le réseau de transports en commun, avec en projet de création ou d'optimisation de 5 lignes TCSP ou priorisant la circulation bus, inscrites au PLD :

- Ligne Torcy - Lagny de 7,4km qui recensera 12 stations pour un temps de parcours de 18 minutes ;
- Ligne Lagny – Val d'Europe – Chessy de 9 ou 10 km (projet en cours de discussion) et 13 ou 16 stations pour un temps de parcours de d'environ 20 minutes ;
- Ligne Torcy – Val d'Europe – Chessy de 15,8 km, 20 stations et un temps de parcours de 32 minutes ;
- Ligne Chessy – Parc du Prieuré qui selon les projets aurait une longueur de 5 km et de 8 stations ou de 6,6 km et de 10 stations pour un temps de parcours d'un quart d'heure ;
- Ligne Esbly – Chessy – Val d'Europe d'un peu moins de 10 km, 7 ou 8 stations pour un trajet de plus d'un quart d'heure avec la réflexion d'un transport tram-train.

Il conviendra également d'améliorer le réseau routier, car la voiture ne disparaîtra pas complètement à l'horizon du SCoT et les problématiques de congestion restent à éluder. En effet les services de l'État avaient prévu en 2006 une augmentation de 25% des déplacements à l'horizon 2015. Pour que le réseau actuel absorbe cette augmentation de trafic, sont préconisés par ces acteurs la structuration du réseau afin qu'il soit plus lisible par les usagers et sont également prévus des aménagements capacitaires de certaines routes départementales. L'enjeu pour Marne, Brosse et Gondoire est d'adapter les flux à la hiérarchisation du réseau viaire proposée dans le diagnostic, largement inspirée de celle du PLD et d'enrayer les tendances à l'accroissement des flux de transit sur le territoire qui découlent de la saturation du réseau de grand transit (A4 et A104).

Enfin, le territoire du SCoT Marne Brosse et Gondoire va devoir mener une réflexion sur la multimodalité (voiture, bus, tramway, RER, tram-train, modes doux, transport fluvial très peu utilisé aujourd'hui avec seulement 5% des marchandises qui transitent par la Marne et qui constitue un potentiel non négligeable autour du port de Lagny,...) au sein de son territoire afin qu'elle prenne une place plus importante sur le territoire.

2. Explication des fondements du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, et sa déclinaison dans le Document d'Orientation et d'Objectifs

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCoT Marne, Brosse et Gondoire a été construit comme une réponse **aux enjeux et besoins identifiés dans le diagnostic territorial et l'état initial de l'environnement.**

Le choix des élus de se tourner vers **un modèle de développement optimisé** a également permis de guider l'élaboration du PADD et de s'engager en faveur d'objectifs de développement durable, tant en matière de politiques publiques d'urbanisme, de logements, de transports et déplacements, d'implantations commerciales, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

Le PADD s'organise autour de **4 piliers** qui représentent les fondements de la politique territoriale voulue par les élus du territoire pour les 12 années à venir. L'élaboration de ce projet a été l'occasion pour les 17 communes qui composent le territoire du SCoT d'organiser un développement cohérent, réfléchi et concerté.

Ainsi, le choix a été fait d'organiser le développement de ce secteur stratégique de l'est francilien autour d'un équilibre entre la pérennisation des espaces naturels et agricoles d'une part (axe 1), et la nécessité de poursuivre l'urbanisation du territoire d'autre part (axe 2). Cette urbanisation s'articule étroitement avec la desserte du territoire par les transports collectifs, dans une volonté de cohérence (axe 3). Enfin, le fonctionnement du territoire du SCoT dans un ensemble plus vaste est affirmé (axe 4).

Axe 1 : Pérenniser et valoriser le potentiel naturel et agricole, levier du projet de territoire

Cet axe traduit la volonté des élus du territoire de Marne, Brosse et Gondoire d'assurer la préservation de l'environnement naturel et agricole du territoire et d'affirmer la lutte contre l'étalement urbain comme condition du développement de l'urbanisation, ce qui constitue le fondement du modèle de développement optimisé choisi.

Ce 1^{er} axe est construit de la façon suivante :

- **Un pré-requis qui considère que l'urbanisation doit s'intégrer dans un écrin naturel** à protéger et que le développement de l'urbanisation doit être aussi peu consommateur d'espace que possible. C'est pourquoi le socle du projet politique consiste à définir en priorité les secteurs à préserver de toute urbanisation.
- Le projet consiste également à **accompagner la pérennisation de l'agriculture** et ainsi affirmer l'intérêt pour le territoire du SCoT de soutenir la viabilité économique de cette activité.
- La protection des espaces naturels se fonde enfin sur **l'importance de la restauration des trames verte et bleue via le maintien de continuités écologiques** comme éléments structurants du territoire en plus de leurs rôles pour le déplacement des espèces. Les espaces naturels doivent également être préservés dans la mesure où ils ont un rôle à jouer en termes de performance énergétique sur le territoire du SCoT, en lien avec les projets de développement urbain d'envergure.

1. Cultiver un développement urbain peu consommateur et respectueux des espaces agricoles et naturels

Dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), la première orientation consiste dans la définition du partage du sol à l'horizon du SCoT. Il s'agit par là d'assurer la protection des espaces les plus sensibles et de fixer, grâce à ses limites naturelles et agricoles pérennes, **des fronts verts** qui constituent des limites durables pour l'urbanisation. Les fronts verts permettent ainsi de mettre en œuvre les objectifs de limitation de la consommation de nouveaux espaces pour de l'urbanisation. Ceux-ci ont été définis à l'appui des fronts urbains du projet de SDRIF adopté en 2008 actuellement en révision mais également en frange de tout espace principalement agricole qui semblait menacé par le développement de l'urbanisation (ancienne réserve foncière ou espace agricole en continuité directe de l'urbanisation).

L'occupation des sols à l'horizon 2023 a pu être imaginée grâce à l'étude de la réceptivité du territoire comme évoqué ci-avant. Celle-ci a permis tout d'abord d'identifier le potentiel mobilisable en renouvellement urbain et ainsi de définir des « **espaces urbanisés à optimiser** » qui figurent sur la carte n°1 du DOO. Les « **espaces voués à l'urbanisation** » sont composés des secteurs au potentiel de mutation important comportant donc des capacités de construction non négligeable et des secteurs d'extension urbaine qui ont été choisis en fonction de critères liés au développement durable, à savoir leur localisation en continuité d'espaces déjà urbanisés, leur desserte existante ou à venir par une offre de transports collectifs suffisante, les impacts limités des projets sur les espaces naturels et agricoles alentours etc. Les conditions du développement urbain fixées dans les axes suivants du DOO viennent appuyer ces objectifs.

Ils concernent principalement :

- **En majorité, le pôle urbain à fort potentiel** : l'écoquartier du Sycomore, l'écoquartier de Montévrain, le quartier du Chêne Saint Fiacre à Chanteloup-en-Brie pour les projets à dominante résidentielle ; la ZAC de la Rucherie, la ZAC Léonard de Vinci et le projet entrée de ville de Bussy-Saint-Georges pour les projets à dominante économique ou commerciale. De plus, des espaces voués à l'urbanisation plus restreints ont été identifiés dans certains secteurs stratégiques du pôle urbain à fort potentiel et leur urbanisation ou leur mutation permettra soit l'amélioration du traitement d'une entrée de ville (nord-ouest et nord-est de Bussy-Saint-Georges en continuité du Golf suivant un projet peu dense permettant de préserver des espaces de loisirs et respiration mais qui permettra tout de même de participer à la réponse aux besoins en logements du territoire du SCoT), soit l'amélioration des connections entre les différents quartiers (extension du Parc des Frênes à Montévrain par exemple) ;
- **Dans le pôle urbanisé** (en volume bien moins important que dans le pôle urbain à fort potentiel du fait des caractéristiques même des projets de ce pôle, tourné vers le renouvellement urbain du tissu existant plus ancien) : les ZAC Centre-bourg à St-Thibault des Vignes et des Vallières à Thorigny-sur-Marne, les secteurs des Etoisies à Lagny-sur-Marne, la ZAC Lamirault et le Parc de la Brosse à Collégien. De plus des secteurs voués à l'urbanisation très restreints sont identifiés sur la carte 1 et permettront des aménagements qualitatifs des secteurs situés en limite des espaces agricoles et naturels (cela concerne notamment la commune de Dampmart où il est prévu une intensification urbaine en frange nord de l'urbanisation existante dans le respect du front urbain régional identifié dans ce secteur ; les projets doivent permettre de faire pénétrer la nature dans le tissu urbain existant et ne viendront pas perturber les qualités paysagères liées à la présence de l'aqueduc de la Dhuis). Dans le secteur situé à l'ouest A104 à St-Thibault des Vignes, l'urbanisation partielle envisagée devra permettre le développement d'activités en lien avec les espaces naturels et notamment en vue de la valorisation énergétique de ces ressources. Elle ne devra pas perturber le fonctionnement de la base de loisirs de Torcy jouxtant le site à l'ouest, ni entraver de potentiels projets d'extension limitée de cette dernière.
- **Dans le pôle rural de respiration** (de façon très limitée en raison des critères de ce pôle moins bien desservi en transports collectifs et du fait de l'absence, en général de diversité des fonctions urbaines) : les projets permettront aux communes de participer à l'effort de production de logements neufs du territoire du SCoT et de maintenir leur niveau de population. Les secteurs voués à l'urbanisation qui sont en extension sont toujours identifiés en continuité du tissu existant qu'ils viennent renforcer, ne correspondent pas à un mitage de l'espace rural et viennent bien souvent améliorer également la qualité des entrées de territoire. Il s'agit notamment de la poursuite de l'aménagement de la ZAE du Gué Langlois ; de l'aménagement d'entrée de territoire à Conches-sur-Gondoire ; des projets d'extension limitée en continuité des bourgs de Lesches et Chalifert (dans la logique des extensions de l'urbanisation de l'ordre de 10 % de l'espace urbanisé communal autorisé dans le projet de SDRIF 2008 dans ces « secteurs de développement modéré : bourgs, villages et hameaux » afin de répondre en priorité aux besoins liés au renouvellement du parc de logements et à l'équilibre social de l'habitat).

Enfin des « **secteurs de constructibilité limitée** » viennent s'ajouter aux espaces voués à l'urbanisation. Il s'agit par là de secteurs dans lesquels l'urbanisation est plus contrainte :

- la pointe de Conches, où l'urbanisation est limitée à 1/3 de la superficie du secteur afin de garder le caractère agricole du lieu, et réservée pour des constructions à vocation dominante d'habitat du fait de l'existence de la frange boisée qualitative avec le bois de Chigny qu'il convient de valoriser ;

- la Croix Blanche, où le maintien d'une partie des espaces agricoles ou naturels existant devra être assuré en réponse aux enjeux de pérennisation de cette activité sur le territoire du SCoT. L'urbanisation du secteur de la Croix Blanche devra se faire à travers une opération d'aménagement d'ensemble pouvant accueillir des équipements et des services intercommunaux, des activités économiques artisanales et agricoles et éventuellement un développement résidentiel maîtrisé. Les impacts de l'urbanisation sur l'environnement et sur le paysage devront être maîtrisés dans le but de considérer et de valoriser les espaces naturels de la Vallée de la Brosse ;
- l'ouest A104 à Saint-Thibault-des-Vignes, où l'urbanisation est limitée à 1/3 de la superficie du secteur et réservée pour le développement d'éco-activités et notamment en vue de la valorisation énergétiques de ces ressources. L'extension de ce secteur ne devra pas perturber le fonctionnement de la base de loisirs de Torcy.

De plus, afin de limiter les impacts de l'urbanisation sur les espaces agricoles, le SCoT prescrit l'interdiction pour les hameaux ou tout autre groupement de constructions hors de l'enveloppe urbaine principale de s'étendre au-delà des limites existantes. Il définit strictement quelles sont les seules constructions autorisées dans les espaces agricoles et dans les espaces naturels ; tout en imposant une quasi-inconstructibilité dans ces espaces, à l'exception des constructions liées directement à la valorisation de la zone.

2. Accompagner la pérennisation d'une agriculture viable et diversifiée

Cet objectif est un objectif majeur du projet politique puisque l'agriculture fait partie intégrante de l'économie et des paysages du territoire. Cette dimension participe pleinement à la mise en œuvre d'un projet urbain équilibré entre d'une part la préservation des espaces agricoles et naturels et d'autre part, la mise en œuvre d'un développement urbain stratégique.

Dans l'optique de mise en œuvre d'un véritable projet agricole, le DOO prescrit la prise en compte de cette activité économique dans les PLU, et ce tout au long de la procédure afin de développer un projet agricole communal cohérent en phase avec les orientations de pérennisation de l'agriculture dans le SCoT. Le projet agricole doit être traduit concrètement à travers le règlement du PLU et permettre la préservation à long terme de la surface agricole utile (SAU), l'évolution des exploitations, la diversification de l'activité etc. Dans cette logique, 2 sites prioritaires pour le développement d'une agriculture diversifiée, plus proche des consommateurs (activités de maraîchage ou autres types de circuits courts ou les activités de production de cultures expérimentales (énergétiques et/ou éco-matériaux, type miscanthus par exemple)) sont identifiés : portions du secteur de la Croix Blanche et du secteur de l'ouest A104 à Saint-Thibault-des-Vignes.

Dans les projets urbains, le DOO prescrit également la prise en compte de l'agriculture dans une logique de cohabitation des fonctions urbaine et agricole : qualification des franges, circulations agricoles. Cette dimension est fondamentale pour l'équilibre recherché, pilier du modèle de développement optimisé. Cette dimension a été particulièrement travaillé dans le projet d'éco-quartier à Montévrain. En effet au sein même de l'écoquartier de Montévrain, un projet de cœur agro-urbain sur les communes de Montévrain et de Chanteloup-en Brie a été lancé. Ce projet à été classé en secteur agricole à protéger, mais il s'agit, d'un espace de nature récréative aux fonctions directement liées à l'urbanisation de la plaine et qui joue un rôle d'espace de respiration au sein d'un secteur d'urbanisation nouvelle.

Enfin, les élus affichent dans le DOO leur volonté de mettre en œuvre un projet agricole partagé par tous sur le territoire du SCoT et que les espaces réservés ne soient pas sanctuarisés mais puissent bénéficier à tous. Ils s'engagent donc sur le développement d'outils de communication autour de l'agriculture.

Les études élaborées dans le cadre du Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP) de la Communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire ont permis de nourrir le projet agricole du SCoT décliné dans le DOO.

3. Faire de la trame verte et bleue et de la valorisation des paysages les vecteurs de l'image du territoire

Le SCoT inscrit la protection et le renforcement ou la restauration des trames verte et bleue comme des orientations fondamentales pour le développement à court, moyen et long terme du territoire et ce aussi bien dans les intérêts locaux que régionaux ; Marne, Brosse et Gondoire se situant au cœur de la ceinture verte de la région Île-de-France.

Pour ce faire, dans le DOO sont prescrits **la protection des espaces naturels**, composantes de la trame verte et bleue, ainsi que les circulations entre ces espaces par le biais de **la préservation des corridors écologiques**.

- Les **espaces naturels** sont protégés par le biais de la carte n°2 du DOO qui correspond à une délimitation précise (conformément à l'article R.122-3 du Code de l'Urbanisme) des espaces à protection forte et des espaces de protection adaptée. Ces 2 types de prescriptions permettent une protection différenciée des espaces suivant leurs qualités environnementales et leur rôle dans la restauration des trames vertes et bleues sur le territoire du SCoT.
 - o *Les espaces naturels les plus remarquables et les grands massifs boisés sont préservés de toute urbanisation et sont identifiés en zone de **protection forte*** dans la carte n°2. Sont notamment concernés les milieux dont la qualité écologique a motivé la création de périmètres d'inventaires (ZNIEFF), de gestion et de protection (Natura 2000, Espaces Naturels Sensibles, Arrêtés de Protection de Biotope) mais aussi certaines zones inondables. En sus d'une règle de quasi-inconstructibilité de ces espaces, il est recommandé dans le DOO d'encadrer la fréquentation des espaces naturels remarquables en créant des circuits balisés dans les secteurs les moins sensibles sur le plan écologique et d'interdire l'accès aux zones d'habitats les plus vulnérables.
 - o *Les espaces naturels plus ordinaires*, mais qui participent au maintien d'une certaine richesse écologique sur le territoire bénéficient d'un niveau de **protection adaptée**. Ils sont repérés sur la carte n°2 en « zone de protection adaptée ». Ce niveau de protection concerne notamment des secteurs bocagers pouvant accueillir un habitat dispersé, des espaces à dominante naturelle mais en partie artificialisés (ex. Parc du château de Rentilly), des zones agricoles ou naturelles situées à l'interface entre des milieux écologiquement très riches et des zones urbanisées ou en projet, des corridors naturels au cœur du tissu urbanisé (ex : Montévrain), des haies et délaissés urbains, notamment aux abords des infrastructures de transport (ex : abords de l'A104, abords des voies ferrées), des zones d'équipements peu imperméabilisées (ex : golf de Bussy-Guermantes). Dans ces secteurs les exceptions à la règle d'inconstructibilité sont permises (la réalisation d'infrastructures de transports inscrites dans le SCoT, l'extension limitée des constructions existantes à usage d'habitat) contrairement à la zone de protection forte.
- Les **continuités écologiques** sont protégées par le biais de plusieurs types de prescriptions qui concernent différents types d'espaces, suivant leur nature. Elles permettent d'affirmer les circulations entre les espèces via des connexions entre les réservoirs de biodiversité protégés dans le SCoT (protection forte, protection adaptée) :
 - o *La trame boisée ou arborée* qui permet de relier les grands massifs entre eux et qui s'appuie sur la trame verte régionale du SDRIF adopté en 2008, précisée dans le projet départemental de Seine-et-Marne dans la partie est du territoire est affirmée dans le DOO et sa protection doit être assurée grâce à l'utilisation des outils adaptés dans les PLU dans les secteurs concernés. Il est également recommandé dans le DOO de limiter les aménagements qui fragmentent les espaces. Cette trame boisée à maintenir, voire dans certains secteurs à créer, permet d'associer les réservoirs de biodiversité prioritaires, dont les atouts ont été rappelés dans l'état initial de l'environnement, à savoir :

- la forêt de Ferrières au sud de la vallée de la Brosse présente une avifaune forestière riche et comporte de nombreux insectes ou amphibiens ;
 - le site classé de la vallée de la Brosse et de la Gondoire, refuge d'oiseaux ubiquistes : des interrelations dont l'intérêt a été relevé à l'échelle régionale ;
 - les relations avec le site du Bois de Vaires-sur-Marne (intégré au réseau Natura 2000 - Directive Habitat) sont également à rechercher en lien avec la forêt de Ferrières et la vallée de la Brosse et de la Gondoire. Les enjeux relatifs à la préservation des qualités naturels du Bois de Vaires-sur-Marne sont justifiés par la présence d'une micro faune (amphibiens, insectes) ;
 - pour ce faire, des franchissements doivent être mis en œuvre en plus d'autres actions en faveur d'une gestion adaptée des milieux naturels. En effet, à plusieurs reprises, l'A4 et la voie ferrée du RER A constituent des coupures infranchissables pour les espèces et ces limites doivent être dépassées via des aménagements dédiés ;
 - la limitation des pressions sur l'environnement - qui menacent d'enclavement la partie nord-est du territoire en lien avec la présence des voies ferrées, du projet de ZAE à Chalifert, etc.- privilégie la restauration des continuités écologiques entre la vallée de la Brosse et de la Gondoire et le marais de Lesches ou les prés humides du Refuge. Cette liaison d'intérêt régional doit s'appuyer sur la présence du Bois de Chigny ; c'est pourquoi la limitation du mitage dans ce secteur et son classement au titre des Espaces Naturels Sensibles du département sont essentiels.
- *La trame bleue* est également représentée sur la carte n°2 sous la forme d'un maillage continu qui concerne la Marne ainsi que les rus de la Brosse, de la Gondoire, du Bicheret, d'Armoine, du Bouillon, de Venante et du Rapinet. Il s'agit de permettre les continuités écologiques liées à ce patrimoine aquatiques en stoppant l'anthropisation, en diversifiant la typologie des berges (pentes douces, abruptes, paliers...), en végétalisant ces espaces et en aménageant des « espaces de repos » pour la faune :
- le couloir biologique d'intérêt européen que constituent les Boucles de la Marne, en lien avec les territoires voisins, doit en effet être restauré (Classé au titre de la Directive Oiseaux du réseau Natura 2000) et ce en lien avec les rus alentours qui permettent de relayer cette richesse biologique ;
 - la connexion trame verte / trame bleue est également essentielle dans divers secteurs de Marne, Brosse et Gondoire et notamment au niveau de la boucle de la Marne à Chalifert ou encore à Pomponne.
- *La trame verte urbaine* bénéficie également de prescriptions afin de maintenir les espaces de respiration dans les secteurs de projet et dans les espaces déjà urbanisés qui participent à la circulation de certaines espèces et notamment la petite faune (micromammifères, insectes, avifaune...). Le DOO détaille les prescriptions à mettre en œuvre dans les PLU et les projets urbains dans cette logique et recommande également de mettre en place une gestion différenciée des espaces verts.

4. Innover en matière de performance énergétique verte en développant des filières locales grâce à l'optimisation des ressources naturelles

La question énergétique constitue une des thématiques prioritaires du Grenelle de l'Environnement soutenue par les élus du SCoT Marne, Brosse et Gondoire comme composante du modèle de développement optimisé. Ce modèle permet d'affirmer le caractère naturel, préservé du territoire et ainsi la présence d'importantes superficies d'espaces naturels et agricoles qui constituent un gisement important pour le développement des énergies renouvelables, basé, principalement sur la géothermie et l'exploitation de la biomasse.

Outre la fonction de respiration des espaces naturels, leur participation à la trame verte et leur valorisation touristique, les espaces naturels permettent en effet de participer à la production d'énergie verte sur le territoire, dans un secteur de développement urbain stratégique, de l'est francilien.

C'est pourquoi le développement de filières locales de production énergétique est soutenu dans le SCoT, ainsi que l'objectif qui consiste à porter à plus de 23% de la consommation d'énergie finale, la part des énergies renouvelables, d'ici 2023. Le DOO expose les moyens en faveur de la mise en œuvre de ces objectifs, d'une part en termes de réalisation d'études ou de stratégies nécessaires :

- Elaboration d'un Plan d'Approvisionnement Territorial,
- Réflexion sur la création d'une plateforme bois locale.

Par ailleurs, des prescriptions concrètes de fonctionnement sont également édictées en faveur de la valorisation de la biomasse, tout comme des recommandations permettant d'inciter à la production d'énergie verte sur le territoire du SCoT.

Pour ce qui concerne cette thématique, les élus du territoire du SCoT ont pu s'inspirer des résultats de l'étude des potentialités de valorisation de la biomasse spécifique réalisée dans le cadre de l'expérience SCoT Grenelle de l'Environnement.

Axe 2 : Maîtriser une urbanisation active et solidaire

Les communes du territoire souhaitent mettre en œuvre un développement solidaire et qui réponde aux besoins de mixité sociale, de proximité et fort d'un cadre de vie préservé. Ainsi la stratégie d'urbanisation mise en place s'appuie sur la limitation de la consommation d'espace, le renouvellement urbain, la revitalisation des centres anciens, un développement maîtrisé (optimisation du foncier à bâtir) et la réalisation de constructions à haute performance environnementale.

Cet axe du PADD s'appuie donc fortement sur trame urbaine structurante identifiée dans le cadre des réflexions sur le choix d'un modèle de développement pour l'avenir. Pour rappel, cette trame partagée par les élus du territoire s'organise comme suit :

- **Le pôle urbanisé:** il s'agit du cœur urbain historique (Lagny-sur-Marne, Thorigny-sur-Marne, Pomponne, Saint-Thibault-des-Vignes) dont les fonctions urbaines sont à affirmer du fait de son rôle actuel de pôle structurant, de la présence de la gare Transilien Lagny-Thorigny-Pomponne, ainsi que de nombreuses réserves foncières qui constituent des opportunités de constructions de logements en renouvellement urbain. C'est en ce sens que la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire cherche à développer une urbanisation maîtrisée et équilibrée sur ce territoire. Elle a ainsi décidé d'initier un projet de mise en valeur du cœur urbain en 2009, qui est aujourd'hui pour certains secteurs en phase opérationnelle (Le Grimpé à Pomponne, Sauvières à Thorigny-sur-Marne, ...). Ce projet définit des sites d'impulsion (choisis pour leur caractère sensible et déterminant) du développement urbain. La réalisation d'opérations d'aménagement sur ces sites ambitionne d'impulser une dynamique d'ensemble et de renforcer les quartiers existants pour répondre concrètement aux problèmes de logements, de déplacements et de stationnements, pour développer des espaces publics et des constructions de qualité, tout en accompagnant le développement des équipements et des services à la personne.

Les communes de Dampmart et de Collégien font également partie du pôle urbanisé mais en tant que « communes relais » du fait de la présence moins importante de disponibilités foncières et en raison d'enjeux de développement plus résidentiels. A Collégien, le projet de ZAC Lamirault est une véritable opportunité pour le développement de nouveaux emplois sur le territoire du SCoT ainsi que pour l'affirmation des connexions avec les territoires voisins, ici avec le Val Maubuée.

- **Le pôle urbain à fort potentiel :** ils correspondent au pôle de Bussy-Saint-Georges (faisant l'objet d'une Opération d'Intérêt National) et de Montévrain – Chanteloup-en-Brie. Ces pôles connaissent depuis plusieurs années un développement rapide en lien avec la présence stratégique de 2 gares RER, au cœur de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée et grâce à l'existence de disponibilités foncières importantes en extension urbaine. Cette spécificité propre à ces 2 secteurs en fait des pôles urbains structurants, pour lesquels l'enjeu prioritaire réside dans le développement d'une urbanisation dense garante de l'économie des espaces naturels et agricoles. Les communes de Bussy-Saint-Georges et de Montévrain sont à la recherche d'un développement urbain, certes en extension, mais de qualité et respectueux de l'environnement. Pour ce faire, elles ont pour projet de construire un écoquartier. Celui de Montévrain est encadré par une charte de développement durable porteur de trois engagements : tisser des liens durables, c'est-à-dire, révéler les identités du quartier et le relier avec les quartiers voisins ; bien vivre

ensemble, avec la volonté d'impulser et d'animer un quartier durable, d'offrir aux habitants et usagers un quartier paisible et de concevoir des logements pour tous ; être éco-responsable, permettre de maîtriser les consommations d'eau et d'énergie dans les bâtiments , offrir plus de nature en ville et préserver la biodiversité, limiter la production de déchets et les nuisances. De plus le projet d'écoquartier vise à répondre à 7 principes : un quartier qui doit créer des liens entre le cœur urbain et l'espace naturel et agricole ; qui doit permettre de développer une agriculture de proximité ; qui servira de lisière urbaine afin qu'il s'insère au mieux dans le paysage ; qui sera connecté au cœur urbain et aux équipements structurants grâce à un réseau de liaisons douces ; qui définira des espaces publics de qualité qui faciliteront les mobilités alternatives à la voiture ; qui développera une offre de logements autour des transports en commun ; qui fera la promotion de la mixité fonctionnelle par l'implantation d'activités au cœur des îlots habités. Le projet d'écoquartier de la commune de Bussy-Saint-Georges, le Sycomore, répond à quatre grandes orientations définies dans le PADD du PLU. Il doit tendre : vers une mixité résidentielle et fonctionnelle ; vers la réhabilitation de la ferme du Génitoy ; vers une urbanisation maîtrisant son impact environnemental ; vers un changement des mobilités des habitants. Le Sycomore, à l'instar de l'écoquartier de Montévrain souhaite construire un quartier intégré, qui a des liens avec les quartiers existants et qui s'insère qualitativement dans son environnement et dans le paysage urbain et naturel. Il prône un développement social équitable, avec un objectif de mixité sociale, et un développement économiquement durable, grâce à la mixité fonctionnelle, qui permet de favoriser un dynamisme économique au cœur du quartier, de limiter les déplacements longs et de favoriser les transports collectifs et les mobilités douces.



*Ecoquartier du Sycomore – EPAMarne
(Immobilier Ile-de-France)*



Ecoquartier de Montévrain – EPAMarne

- **Le pôle rural de respiration** : il correspond aux communes de Jossigny, Gouvernes, Guermantes, Bussy-Saint-Martin, Lesches, Chalifert, Carnetin, Conches-sur-Gondoire. Elles ne bénéficient pas des mêmes atouts que les autres communes du SCoT en faveur de leur développement (absence de desserte ferrée en transports en commun, présence importante d'espaces naturels remarquables et/ou d'espaces agricoles, etc.) même si leur situation stratégique en région Île-de-France leur confère un certain dynamisme. Les objectifs en termes de construction neuve résident dans la mise en œuvre des enjeux du Grenelle de l'environnement, à savoir promouvoir des formes urbaines compactes afin d'optimiser le potentiel foncier, réhabiliter les centres anciens afin d'améliorer la qualité urbaine et accueillir la mixité sociale tout en luttant contre l'étalement urbain.

1. Participer à l'effort régional d'amélioration de l'offre de logements dans le respect de la mixité sociale

Des objectifs de production de logements neufs ont été assignés au territoire du SCoT Marne, Brosse et Gondoire, à partir desquels le modèle de développement optimisé a pu être construit, qui a permis de guider l'écriture du projet de territoire. Conscient de la nécessité de mettre en œuvre un développement actif et solidaire sur son territoire pour répondre aux besoins de l'est francilien, dans la dynamique départementale de Seine-et-Marne et au cœur de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée mais également en réponse à l'importante demande endogène, le SIEP du secteur III de Marne la Vallée souhaite en effet se donner les moyens de concrétiser ces objectifs à l'horizon du SCoT.

Aussi, conformément aux objectifs de Territorialisation de l'Offre de Logements du Grand Paris, le SCoT affiche dans le PADD et dans le DOO :

- Pour la période 2011-2017 :
 - +535 logements/an en moyenne sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire,
 - +550 logements/an en moyenne sur le territoire de Bussy-Saint-Georges,
 - +300 logements/an en moyenne sur le territoire de Montévrain.
- Pour la période 2018-2023, un engagement en faveur de la poursuite, à minima de cet objectif, voire une tendance à la hausse en fonction du bilan du SCoT qui sera réalisé dans un délai de 6 ans, après l'approbation du document.

En tant que SCoT Grenelle, l'élaboration du SCoT Marne, Brosse et Gondoire a été l'occasion de réaliser une étude relative à la mesure de la consommation de l'espace durant les 40 dernières années sur le territoire (étude reprise dans le diagnostic du SCoT). Les conclusions de cette étude, et l'urbanisation de plus de 1 800ha depuis les années 1970 ont permis d'écarter tout modèle tendanciel de développement urbain à l'horizon du SCoT. Sur la base de ces constats, les élus ont en effet choisi de s'engager sur un modèle optimisé d'aménagement de l'espace, c'est-à-dire basé sur un véritable équilibre, en se donnant les moyens d'une intensification urbaine des espaces déjà artificialisés et des secteurs d'extension urbaine limités et d'un véritable projet pour la valorisation des espaces agricoles et naturels. C'est dans cette logique que les élus ont affiché dans le PADD leur volonté de se fixer **des objectifs de limitation de la consommation de l'espace via la prescription de densités minimales de construction** de logements et de locaux d'activités économiques.

Les objectifs de limitation de la consommation de l'espace dans le SCoT trouvent leur déclinaison au travers :

- De la prescription qui consiste dans **l'optimisation de l'ensemble des secteurs déjà urbanisés** dans le DOO (*carte 1*);
- De la prescription relative à **l'étude obligatoire du potentiel foncier en renouvellement urbain avant toute ouverture à l'urbanisation** des « secteurs voués à l'urbanisation » conformément à l'article L.122.1.5 du Code de l'urbanisme ;
- De l'identification de **secteurs d'extension urbaine restreints et limités** à des espaces stratégiques, ne présentant pas d'enjeux de sauvegarde des qualités environnementales ou agricoles (*cf. Evaluation environnementale des modèles de développement prospectifs proposés ci-avant, cf. carte 1, cf. tableau de justification*) ; en outre ces secteurs voués à l'urbanisation doivent faire l'objet de **projets globaux d'aménagement** puisque le SCoT prescrit la mise en œuvre de procédures d'aménagement d'ensemble en vue de leur urbanisation ;
- **De la fixation de densités minimales pour les constructions** à usage d'habitat (en logement/ha) et pour les constructions à usage d'activités (en emplois/ha).

- **Un rythme de consommation d'espace réduit, des secteurs voués à l'urbanisation faiblement représentés**

Durant la période de mise en œuvre du SCoT est prévue la **consommation foncière maximale de 750ha** à vocations dominantes d'activités économiques ou d'habitat (carte 1, secteurs voués à l'urbanisation). Si le rythme de consommation annuel moyen brut projeté est supérieur au rythme de consommation annuel moyen brut observé durant la période 1990-2008, le modèle de développement optimisé permet bien une économie considérable de foncier. En effet, le rapport entre le nombre d'emplois et de logements à créer par rapport au volume des espaces voués à l'urbanisation était bien plus faible entre 1990 et 2008 que celui qui devrait s'opérer durant la mise en œuvre du SCoT.

Les analyses prospectives permettent d'estimer que sur la durée de mise en œuvre du SCoT, **47 emplois seront créés par hectare urbanisé alors qu'entre 1990 et 2008 40 emplois ont été créés par hectare urbanisé**. Ce chiffre ne correspond en aucun cas à une densité d'emplois dans les ZAE à créer sur le territoire du SCoT, il s'agit du ratio entre le nombre moyen d'emplois à créer (en extension et en renouvellement urbain) et les surfaces qui vont être ouvertes à l'urbanisation.

Concernant l'habitat, le rythme d'urbanisation qui devrait s'opérer dans le cadre du modèle de développement optimisé va dans le sens de la maîtrise de la consommation de l'espace puisque une majorité de communes n'augmente pas la surface de l'enveloppe urbaine existante. En effet, le travail sur la réceptivité du territoire élaboré dans le cadre du SCoT a permis d'identifier un potentiel de logements très important en renouvellement urbain c'est-à-dire sans augmenter la consommation d'espace. S'ajoute à cela le choix dans le modèle de développement optimisé d'étendre l'urbanisation dans certains secteurs stratégiques suivant un modèle urbain durable (densités minimales importantes). **Pour 1ha de foncier consommé à vocation d'habitat dans le modèle de développement optimisé, est prévue la construction de 48 logements contre 26 logements entre 1990 et 2008, en moyenne sur tout le territoire du SCoT.**

D'autres indicateurs permettent d'affirmer que le projet de territoire doit permettre une réduction de la consommation foncière. Par exemple, entre 2011 et 2023, le parc de logements de Marne, Brosse et Gondoire va connaître une augmentation à hauteur de 39% pour une augmentation de la surface artificialisée à vocation dominante d'habitat de 15%.

Le bilan de la consommation d'espace de ce modèle va donc dans le sens d'un développement durable comme préconisé par la loi Grenelle 2.

- **Des règles de densités minimales**

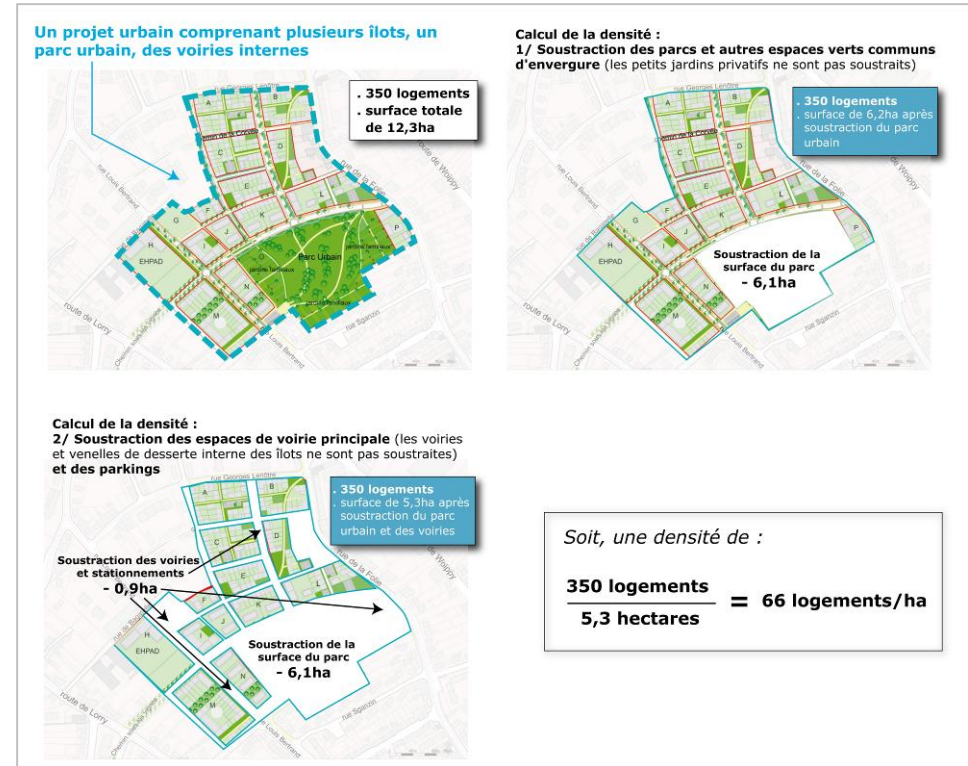
Le choix du calcul de la densité à l'échelle de l'îlot a été fait dans le SCoT. En effet ce calcul semble le mieux adapté, puisqu'il traduit bien la forme urbaine des opérations et concerne aussi bien le renouvellement urbain que les projets en extension urbaine.

Un focus spécifique du DOO a été réalisé permettant de regrouper toutes les prescriptions et recommandations relatives à la densité. La définition de l'îlot est rappelée dans ce focus. Il correspond à *un groupement de constructions formant un ensemble homogène et entouré par des voies ou emprises publiques principales. Cela comprend également les cœurs d'îlot (cours intérieures, jardins, stationnements) et les voies d'accès internes. Dans le cadre d'un projet de lotissement entièrement constitué de logements individuels, l'îlot correspond à l'ensemble homogène de parcelles.*

En termes de méthode, le choix a été fait de **n'appliquer les objectifs de densités minimales qu'aux constructions de 3 logements et plus** lorsqu'il s'agit de projets de renouvellement urbain. En effet, les projets de renouvellement urbain sont déjà bien souvent contraints par de nombreux paramètres (rétention foncière, accès, coefficient d'espaces verts...) et les élus souhaitant inciter ce type de projets n'ont pas voulu règlementer la densité minimale dès lors qu'ils ne comprenaient qu'un seul ou 2 logements.

Il est également précisé que dans le cas de projets qui se déclinent en plusieurs phases, la densité minimale peut être appréhendée au global, c'est-à-dire par anticipation de la densité moyenne de l'ensemble de l'opération (moyenne de la densité de chacun des îlots à bâtir), même s'il existe un décalage temporel dans la construction des logements.

Un schéma méthodologique figure également dans le focus 1 relative aux densités, afin de guider les élus et les pétitionnaires dans le calcul de la densité à l'îlot.



Extrait du focus 1 du DOO

Rappel des **contraintes liées à l'étalement urbain et justification des objectifs de densification** :

- Pour les exploitants agricoles, la diminution de la Surface Agricole Utile engendre d'importantes difficultés de rentabilité de leur activité auxquelles s'ajoutent les problèmes de morcellement parcellaire et autres conflits d'usages liés au développement résidentiel en zone rurale,
- Pour les espaces naturels, l'étalement urbain est bien souvent synonyme de rupture dans les continuités écologiques qui permettent le déplacement des espèces : l'étalement urbain est alors la cause d'un appauvrissement de la biodiversité trop longtemps observé depuis le milieu du XXème siècle,
- Pour les collectivités qui ont à assumer les coûts liés à l'extension des réseaux d'eau, d'électricité, d'assainissement mais également l'augmentation des dessertes en transports collectifs ou encore l'étalement du réseau viaire,
- Pour les populations pour qui l'installation périurbaine, si elle permet d'accéder à un logement à faible coût, engendre d'importantes dépenses de déplacements qui participent à la dégradation de la qualité de l'air.

Un guide méthodologique a été réalisé dans le cadre de l'élaboration du SCoT Marne, Brosse et Gondoire. Il a révélé les atouts de la densification comme synthétisé ci-avant et cela a permis aux élus de pouvoir confirmer leur volonté de faire de cette question le fondement de leur projet de territoire.

La méthodologie retenue pour l'application concrète des objectifs de densité minimale du DOO, dans les communes, se décline en 2 temps :

- 1 → Chaque commune délimite de façon précise, dans son PLU, les différentes catégories d'espaces qui la concernent en renouvellement urbain et en extension urbaine : centralités de proximité, secteurs d'influence de gare, secteurs à dominante pavillonnaire, secteurs paysagers. Si cette délimitation est laissée à l'appréciation des communes, elle doit néanmoins répondre aux définitions strictes mentionnées dans le SCoT pour les différentes catégories d'espaces.
- 2→ Les objectifs de densité minimale du SCoT sont ensuite strictement repris dans les PLU, pour chacun des secteurs ayant été délimités.

Les objectifs de densité minimale sont différenciés entre les secteurs de projets en renouvellement urbain et en extension urbaine, afin d'ajouter un niveau de contrainte supplémentaire dans les secteurs d'extension urbaine qui correspondent à une artificialisation nouvelle de sols. Néanmoins, les objectifs en renouvellement urbain reste tout de même très ambitieux puisque chaque réserve foncière dans le diffus constitue une opportunité de créer des logements ou activités en remplacement de l'urbanisation en extension, donc une économie d'espace artificialisé. Les seuls allègements de la règle dans les secteurs de renouvellement urbain concernent :

- Le coefficient maximal de 50% de pondération possible, permettant de réduire l'objectif de densité minimale prescrit dans une limite de - 50% dans **les secteurs paysagers** répondant à des critères précis de qualité paysagère, naturelle ou bâtie détaillés dans le focus 1 du DOO. Cette règle est justifiée par la présence de secteurs d'habitat historiques remarquables dont l'enjeu de préservation dépasse parfois l'enjeu de densification, notamment en raison de la présence en volume important d'autres secteurs plus stratégiques pour le renouvellement urbain. Cet équilibre devra être trouvé à l'échelle de la commune et les PLU devront justifier de la qualité des secteurs

paysagers pour pouvoir prétendre à l'utilisation de cet outil de pondération. Cela concerne par exemple les villas traditionnelles de bords de Marne.

- Les « recommandations » en secteurs pavillonnaires : les secteurs pavillonnaires bénéficient généralement d'une situation géographique moins stratégique que les secteurs de centralités dont la desserte par les transports collectifs est plus optimale. Aussi, les enjeux en termes de densification y sont moindres. De plus, sur le territoire du SCoT, les secteurs pavillonnaires existants sont déjà assez denses et présentent moins de potentiel de renouvellement urbain (d'après étude de la réceptivité). La forme urbaine des maisons individuelles en elle-même ne permet pas les mêmes opportunités de création de logements. L'ensemble de ces enjeux a permis aux élus de se positionner en faveur de densités minimales de l'ordre de la *prescription* pour les secteurs les plus stratégiques et centraux et de l'ordre de la *recommandation* (incitation) pour les secteurs pavillonnaires existants. Toutefois, si de nouvelles zones pavillonnaires devaient être aménagées, celles-ci entreraient dans la catégorie des secteurs voués à l'urbanisation et elles bénéficieraient donc de *prescriptions* en termes de densités minimales en faveur d'un habitat pavillonnaire dense type habitat intermédiaire.

Objectifs de densité minimale dans les secteurs voués à l'urbanisation, en logements/ha						
POLES	CENTRALITE DE PROXIMITE			SECTEURS A DOMINANTE PAVILLONNAIRE		
	Densité minimale	Spécificité des secteurs d'influence de gare	Spécificité des opérations de plus de 2ha*	Densité minimale	Spécificité des opérations de plus de 2 000m ² *	
Pôle rural de respiration		30	-	30	25	30
Pôle urbanisé	Communes relais	40	-	50	25	30
	Cœur urbain	60	120	70	35	50
Pôle urbain à fort potentiel	Opérations OIN et portées par l'Etat	-	120	80	-	-
	Autres secteurs	50	-	60	30	50

Extrait du focus 1 du DOO

Objectifs de densité minimale en renouvellement urbain, en logements/ha							
POLES		CENTRALITE DE PROXIMITE			SECTEURS A DOMINANTE PAVILLONNAIRE		SECTEURS PAYSAGERS
		Densité minimale	Spécificité des secteurs d'influence de gare	Spécificité des opérations de plus de 2ha*	Densité minimale	Spécificité des opérations de plus de 2 000m ² *	Coefficient maximal de pondération possible**
Pôle rural de respiration		30	-	30	25	30	-50%
Pôle urbanisé	Communes relais	40	-	50	25	30	
	Cœur urbain	60	120	70	35	50	
Pôle urbain à fort potentiel	Opérations OIN et portées par l'Etat	-	120	80	35	50	
	Autres secteurs	50	120	60	30	50	

Extrait du focus 1 du DOO

Les objectifs de densité minimale ont été définis l'appui de l'étude des densités existantes sur le territoire, dans un souci de densification, conformément au modèle de développement optimisé retenu :

- **Les centralités de proximité** correspondent d'une part aux secteurs centraux historiques de chaque commune ainsi qu'aux autres centralités de quartier existantes ou à créer (en projet, y compris dans les secteurs voués à l'urbanisation). Elles se définissent par un alignement continu et/ou la présence de commerces de proximité et/ou de services de proximité et/ou d'équipements (école, épicerie, bar, mairie, parc urbain, etc.). Ces centralités stratégiques sont déjà plus denses que les quartiers pavillonnaires sur le territoire du SCoT. De plus, la diversité des fonctions urbaines et l'offre en transports alternatifs à l'automobile qui les caractérisent sont autant d'arguments en faveur de leur densification. Aussi, des objectifs de densité minimale plus importants que dans les secteurs pavillonnaires sont prescrits. Ceux-ci sont largement inspirés des chiffres relevés sur le terrain en matière de densité, revus à la hausse.
 - Dans ces centralités de proximité, il existe, en plus de la norme générale, **des spécificités liées à la desserte en transports collectifs à très haut niveau de service**, à savoir la présence de gare qui permet d'imaginer une densification bien plus importante pour optimiser ce foncier aux qualités rares, permettant de réduire les impacts de l'urbanisation sur les émissions de GES via les transports essentiellement. Les aires d'influence de gare sont à délimiter en tenant compte de la distance praticable à pieds, depuis la gare, en moins de 5 min. Les communes peuvent néanmoins faire le choix de délimiter un périmètre d'influence de gare allant au-delà des 5min de marche. Cela équivaut en moyenne à une distance située entre 300 et 1 000m autour de la gare, selon la déclivité des communes ou encore la desserte par les liaisons douces.
 - **Des spécificités liées à la surface du secteur de projets**, à savoir s'il s'agit d'une réserve foncière dont la superficie dépasse 2ha, s'agissant ainsi d'une opportunité stratégique pour le développement de nouveaux quartiers durables et densifiés. Aussi, des

objectifs de densité minimale bonifiés s'y appliquent. Pour la même raison, des densités plus importantes sont prescrites pour les parcelles supérieures à 2 000m² dans les secteurs à dominante pavillonnaire.

- **Les secteurs pavillonnaires** correspondent à des secteurs où l'habitat traditionnel est peu dense, sous forme de maisons individuelles ou d'habitat intermédiaire. Pour les raisons évoquées ci-avant, des densités moins importantes que dans les centralités de proximité sont prescrites en extension urbaine et sont recommandées en renouvellement urbain. Les objectifs chiffrés de densité sont inspirés dans densités existantes sur le territoire, revues à la hausse dans le souci d'optimisation du foncier à bâtir.

Exemples de densités existantes sur le territoire du SCoT ayant permis de fixer les objectifs du DOO



Thorigny-sur-Marne
ilot Le Moustier
0,9ha
88 logements
densité : 100 logements/ha



Lagny-sur-Marne
ilot rue Saint-Sauveur / rue René Lallemand
0,75ha
100 logements
densité : 135 logements/ha





Bussy-Saint-Georges
Les centralités à proximité des gares
Logements collectifs
Densité : environ 250 logements /ha.



Dampmart
centre bourg
0,45ha
20 logements
densité : 45 logements/ha



Montévrain
Centre ancien
Densité : 35 logements/ha



Habitat individuel en bande
Pomponne
Densité : 25 logements /ha



Ensemble résidentiel ancien
Dampmart
Densité :
entre 8 et 12 logements/ha



Lotissements récents
Ensemble pavillonnaire à Bussy St Georges
Densité : environ 21 logements /ha



Des objectifs de densité minimale ont également été fixés dans le DOO (focus 1) pour les zones d'activités économiques. Il s'agit de recommandations dans la mesure où l'objectif des élus est bien d'inciter progressivement à la densification des zones existantes mais cela ne doit pas aller à l'encontre de projets qui ne pourraient voir le jour du fait de contraintes trop importantes. Un équilibre a été trouvé entre densification des ZAE et maintien des activités existantes, notamment industrielles, sur le territoire du SCoT. En outre, pour la Communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire, il existe un observatoire du développement économique chargé, notamment, de suivre l'évolution des densités d'emplois dans les ZAE existantes et en cours de réalisation. Un observatoire existe également au niveau de l'EPAMarne qui permet d'assurer un suivi et d'inciter à une optimisation du foncier dans les secteurs de projets à Montévrain et à Bussy-Saint-Georges.

Dans le SCoT, le choix du **calcul de la densité à l'échelle de l'opération** a été fait. Facile à calculer, cette densité à l'échelle de l'opération nécessite seulement le périmètre de la zone, prend en compte la diversité ou la spécialisation des zones d'activités ainsi que les contraintes d'intégration paysagères et environnementales (présence de bassins de rétention ou de noues paysagères, quantité de voirie selon taille des lots, etc.).

- **En renouvellement urbain**, l'objectif est de densifier progressivement l'ensemble des zones d'activités économiques à l'horizon du SCoT. Ceci consiste donc en une optimisation de l'existant conformément au modèle de développement retenu. Pour ce faire les densités moyennes en emplois/ha ont été calculées pour chacune des ZAE et il est recommandé de ne développer dans les ZAE existantes, que des nouveaux projets pour lesquels la densité d'emplois viendrait augmenter la densité moyenne de l'ensemble de la zone existante ;
- **Dans les secteurs d'extension urbaine**, les recommandations correspondent à des densités minimales à atteindre à l'échelle de l'opération d'aménagement. Dans le pôle urbain, l'objectif de densité minimale est de 60 emplois / ha ; 60 emplois / ha à 70 emplois par ha dans le pôle urbain à fort potentiel, 40 emplois / ha dans le pôle rural de respiration. Ces objectifs correspondent à des densités optimisées par rapport à l'existant. Elles ont été définies à l'appui d'expériences sur d'autres territoires ; quelques illustrations ci-dessous permettent d'illustrer ces densités.



Zone d'activités du Gué Langlois à Bussy-Saint-Martin
Densité : entre 70 et 100 emplois/ha



- **Offrir des logements diversifiés, adaptés aux besoins**

Dans une logique de développement durable et conformément à l'article L.121-1 du Code de l'urbanisme, le territoire du SCoT s'engage au travers une politique de logements ambitieuse, tant en termes de rythme de la production (cf. justifications ci-avant) que du point de vue qualitatif.

En parallèle du SCoT, des études ont été réalisées dans le cadre du Programme Local de l'Habitat de la Communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire qui ont permis de nourrir les réflexions, en lien avec les différents partenaires du logement et de mettre en œuvre une gouvernance nouvelle sur cette thématique. Les PLH doivent être compatibles avec le SCoT ; cela concerne le PLH de Marne et Gondoire ainsi que le PLH que la commune de Bussy-Saint-Georges doit élaborer.

Les objectifs du SCoT en matière d'habitat, qui figurent dans l'axe 2 du PADD, sont donc l'aboutissement de longues réflexions en association avec les partenaires concernés et sont résumés ainsi :

- Développer une offre de logements qui permette un parcours résidentiel complet sur le territoire :
 - o Rattraper les carences du parc de logements soulevées dans le diagnostic en termes d'habitat social via des prescriptions dans le DOO concernant le développement de la mixité sociale dans tous les projets. Aussi, un pourcentage d'au moins 20% de logements sociaux a été fixé dans chacun des pôles du territoire, y compris dans les communes rurales. Le pôle urbanisé et le pôle urbain à fort potentiel ont même relevé cet objectif à 25%, ce qui permettra de rattraper les manques dans certains secteurs et de privilégier le développement du logement aidé dans des secteurs bien desservis en transports alternatifs à l'automobile et présentant une diversité de fonctions urbaines limitant ainsi les besoins en déplacements. Pour la commune de Conches-sur-Gondoire, un objectif différent a été fixé puisque malgré d'importants efforts de construction sociale ces dernières années, elle recense encore une carence qui ne lui permet pas de répondre aux objectifs de l'article 55 de la loi SRU ; de plus cette commune n'est pas bien desservie par les transports en commun. La commune de Bussy-Saint-Georges a également pour objectif d'atteindre les 20% de logement sociaux à l'horizon 2020.
 - o La diversification du parc de logements est également un objectif majeur de la politique d'habitat du SCoT et notamment l'augmentation de l'offre de logements « intermédiaires » à destination des jeunes actifs et des jeunes familles avec enfants (accession à coût maîtrisé, locatif intermédiaire...). Il s'agit d'offrir un parc de logements répondant aux besoins internes des décohabitants de Marne, Brosse et Gondoire ainsi qu'aux ménages qui migrent sur ce territoire très attractif de l'est francilien. Aussi dans le DOO il est prescrit le développement d'une offre de logements intermédiaires : accession à la propriété, accession maîtrisée à la propriété, augmentation de la part des logements de petite taille...

- Répondre aux besoins grandissants en hébergement des publics spécifiques : cet objectif participe à la politique sociale de l’habitat qui a guidé l’élaboration du SCoT. Il s’agit de développer un parc de logements pour tous.
 - o Le SCoT prévoit l’adaptation du parc de logements aux besoins des personnes âgées via notamment, dans le DOO, des prescriptions en faveur de l’amélioration de la connaissance relative au parc de logements adaptés, l’intégration de cette question dans les projets urbains situés à proximité des services de proximité afin de limiter les déplacements, de généraliser les projets types résidences intergénérationnelles, etc. La volonté des élus consiste en la diversification des réponses pour le logement des personnes âgées et la lutte contre leur exclusion.
 - o Le SCoT prévoit également de répondre aux besoins en matière d’accueil des gens du voyage qui ont été recensés au travers du diagnostic et qui sont également relayés par les Services de l’Etat (Schéma Départemental). L’attractivité du territoire pour les gens du voyage, en parallèle d’une offre largement insuffisante, a eu pour conséquences des installations illicites dans certains secteurs inadaptés et les élus s’emparent de cette question dans le SCoT. Le DOO fixe donc les objectifs à atteindre. Certaines aires d’accueil vont être prochainement réalisées sur le territoire de Marne, Brosse et Gondoire (à Saint-Thibault-des-Vignes et à Lagny-sur-Marne).
 - o Le SCoT rappelle également les responsabilités qui reviennent aux collectivités en matière d’accueil des personnes défavorisées via la création de logements d’urgence notamment. Dans le DOO il est prescrit l’intégration de cette question dans les PLH.
 - o Le SCoT intègre également la question de l’hébergement des jeunes. Le diagnostic a permis de rappeler les atouts du territoire du SCoT pour les jeunes et notamment les étudiants du fait de sa localisation entre deux secteurs universitaires, de la présence d’une offre de transports collectifs développée. Aussi le DOO rappelle que des efforts doivent être faits également dans ce domaine et soutient par exemple le projet de rénovation du foyer de jeunes travailleurs de Lagny-sur-Marne.

2. Améliorer la qualité de vie grâce au développement des centralités de proximité

- **Justification des orientations en matière d'urbanisme commercial**

Concernant le commerce, le diagnostic a montré une offre hétérogène mais structurée avec des pôles commerciaux en enveloppe agglomérée (pour les plus importants, le cœur urbain de Lagny-sur-Marne, le centre-ville de Bussy-Saint-Georges et la zone commerciale de Fort Mardi à Montévrain) et d'autres en entrées de territoires (la zone commerciale de Bay 2 à Collégien, la zone commerciale de La Courtilière à Saint-Thibault-des-Vignes et à Lagny-sur-Marne et la zone commerciale Clos du Chêne / Clos Rose à Chanteloup-en-Brie et à Montévrain) ; ayant des aires d'influences différentes allant du local au supracommunale d'envergure départementale. Ces différents pôles commerciaux ne répondent pas aux mêmes enjeux du fait des caractéristiques urbaines de leur localisation, et des flux qu'ils génèrent. Le diagnostic a également révélé que les zones d'entrée de territoire posent parfois des difficultés concernant les déplacements en mode doux et en transports en communs. La définition même de ces zones pose la question de la consommation d'espace à vocation commerciale et du traitement des paysages (franges, entrées de territoires...).

Le PADD a défini des orientations très précises en matière de développement commercial. L'évolution du commerce doit se faire en cohérence avec le développement urbain retenu et conserver l'équilibre territorial commercial, en renforçant la mixité des fonctions urbaines dans le but de minimiser les déplacements longs, objectif majeur du SCoT. Pour cela, les élus souhaitent renforcer les pôles urbains structurants du territoire du SCoT par le développement du commerce et l'amélioration des conditions d'accessibilité en modes doux et en transports collectifs. De plus, il y a une volonté de développer de nouvelles centralités denses comportant des espaces publics de qualité. Conscient que l'offre multipolaire du territoire est une force, les élus souhaitent privilégier le développement dans l'enveloppe agglomérée, en soutenant l'implantation commerciale autour des pôles gares et en maîtrisant le développement des pôles commerciaux d'entrée de territoire, en complémentarité de l'offre de proximité et dans un souci de qualité des entrées de ville. Enfin l'évolution du commerce doit se faire en répondant à des critères d'intégration urbaine, de qualité architecturale et paysagère, avec des enjeux fort d'amélioration des entrées de territoire écartant la menace de dénaturation par des zones commerciales très importantes et qui ne feraient pas l'effort de s'intégrer dans le paysage urbain.

Pour permettre cette évolution structurée et équilibrée, le SCoT a défini une classification commerciale en 3 niveaux, basée sur des critères d'accessibilité, d'insertion urbaine, de potentiel de mixité fonctionnelle, du rôle d'animation de l'espace public, de livraison de marchandises et de stationnement. L'addition de ces critères a permis de définir différents seuils de surface utile pour la réglementation. La surface utile correspond à la surface de vente (espace couvert ou non couvert affecté à la circulation de la clientèle pour effectuer ses achats, espace affecté à l'exposition des marchandises proposées à la vente et à leur paiement, espace affecté à la circulation du personnel pour présenter les marchandises à la vente) à laquelle il faut ajouter les réserves et autres espaces de stockage, les locaux techniques et administratives du commerces. La raison pour laquelle la surface de vente n'a pas été retenue vient du fait qu'elle ne correspond pas aux critères d'aménagement du territoire mais répond à des critères économiques qui n'interviennent pas dans le cadre du DAC. Néanmoins des seuils de surfaces utiles sont essentiels dans la réalisation d'un DAC car ils permettent de prendre en compte l'insertion des commerces dans le tissu urbain par la définition d'un gabarit commercial (hors stationnement ; question centrale dans les orientations du DAC de Marne, Brosse et Gondoire). La surface utile est une notion

importante, car elle prend en compte la surface du commerce dans son ensemble et répond de ce fait mieux à l'objectif de maîtrise de la consommation de l'espace.

- Le premier niveau de la classification commerciale concerne **les commerces de moins de 400 m² de surface utile**. Ce seuil a été défini à 400m² car il englobe l'ensemble des commerces de proximité à la fréquentation quotidienne voire hebdomadaire. Ce sont des commerces de moindre envergure, peu consommateur d'espace et qui ont des gabarits qui s'intègre facilement dans les zones d'habitation. Ces commerces de proximité, pour la majorité, peuvent s'installer dans toute l'enveloppe agglomérée (zone déjà urbanisée et zone à vocation d'urbanisation), c'est-à-dire dans les zones d'habitats et dans les zones d'activités économiques pour permettre l'animation du cadre de vie tout en limitant les déplacements en voiture. Ces commerces n'ont pas de contraintes d'installations, même s'ils doivent s'intégrer au tissu urbain de manière qualitative, afin de favoriser l'implantation de services au plus près de la population et de favoriser la redynamisation des centres villes et centres bourgs, dans un souci de mixité fonctionnelle et de valorisation des modes doux.



Commerces de proximité à Chanteloup-en-Brie

- Le second niveau de classification concerne **les commerces ou ensemble commercial** (défini par l'article L 752-1 du code du commerce) **d'une surface utile comprise entre 400 et 1 000 m²**. En termes d'emprise urbaine ces commerces restent mesurés et ont le potentiel de s'insérer dans un tissu urbain mixte par un travail sur la qualité architecturale, urbaine et paysagère des parkings. Néanmoins, ces commerces ne peuvent pas s'insérer sur tout le territoire car ce dernier se doit de garder une structure commerciale cohérente et équilibrée. Ils peuvent prendre place dans les ZACom qui seront définies après mais aussi hors ZACom à trois conditions : s'ils s'insèrent dans une centralité de proximité existante, espaces plus densément peuplés, qui polarisent déjà des flux et qui sont accessibles en transports en commun ; s'ils s'insèrent dans des centralités futures ; si les commerces s'intègrent dans un projet d'aménagement global mixte intégrant de l'habitat un ensemble commercial et des services et au moins un équipement public. Pour remplir les ambitions du SCoT en termes d'accessibilités, c'est-à-dire augmenter la part des transports en communs de 20% mais également des modes doux et diminuer celui de la voiture particulière, les commerces d'une surface comprise entre 400 et 1000 m² de surface utile devront être situés **à moins de 10 minutes à pieds d'un arrêt de bus, ou d'une gare** et devront être accessibles par une liaison douce depuis le centre ville, le centre bourg ou le pôle gare le plus proche. L'intégration de ces commerces dans le paysage urbain devra être l'un des premiers critères étudié. Ces commerces devront être en lien avec les zones d'habitats environnantes et être qualitatifs.



Ciné Pathé à Lyon Vaise (Source : Itee Fluide)



Commerce intermédiaire intégré situé dans la commune d'Hauumont (59)

- Le troisième niveau de classification concerne **les commerces et ensemble commercial de plus de 1 000 m² de surface utile**. Ce sont des commerces d'envergure importante avec une fréquentation hebdomadaire voir mensuelle de la clientèle. Ces commerces ne peuvent **s'insérer que dans les ZACom**, délimitées dans la carte 8 du DOO, car ils sont très générateurs de flux de clients et de marchandises. Le SCoT Marne Brosse et Gondoire a défini trois types de ZACom qui correspondent à trois tissus urbains différents :
 - **les ZACom d'entrée de territoire** (ZACom entrée de territoire ouest, ZACom entrée de territoire est, ZACom entrée de territoire sud-ouest et la ZACom entrée de territoire sud) : elles sont situées le long d'un axe de transport structurant. L'occupation des sols n'est pas caractérisée par une mixité des fonctions urbaines contrairement aux commerces de centre urbain. Le paysage et l'architecture sont caractéristiques des entrées de ville. Le diagnostic a relevé de gros enjeux pour ces zones commerciales : organisées autour de l'accessibilité en voiture, elles sont très consommatrices d'espaces et souvent les espaces publics qui les composent sont peu lisibles. De plus, situées en franges urbaines, elles n'ont pas fait l'objet d'un traitement paysager qualitatif dévalorisant ainsi l'image des entrées de ville. Le DAC a la volonté d'améliorer cette intégration urbaine et paysagère, de densifier ces zones pour leur développement et d'y réinsérer de la qualité urbaine (espaces publics qualitatifs), des services et de travailler sur leur accessibilité en transports en commun et en modes doux.



Traitement paysager des parcs de stationnement des zones commerciales des Epis à Sin-le-Noble et d'Englos Les Géants à Englos (59)



- **les ZACom agglomérées** (ZACom Thorigny Marne Nord et ZACom Montévrain Nord) : elles se situent dans l'enveloppe urbaine, en dehors des centres-villes. Organisées comme des zones commerciales périphériques, elles jouxtent pourtant des quartiers dominés par l'habitat. De forts enjeux existent donc pour lier au mieux ces zones commerciales qui accueillent des commerces de proximité pour les zones d'habitations alentours. Ces zones ne doivent donc pas être réfléchies comme des zones commerciales d'entrées de territoire mais doivent tout particulièrement travailler sur les liaisons urbaines avec les espaces environnants, en ne fermant pas la zone commerciale sur elle-même et en favorisant des espaces publics mettant en valeur les modes doux. Ces zones commerciales doivent également s'insérer dans le tissu urbain malgré l'importance des commerces qui peuvent s'y implanter. Pour ce faire les commerces devront soigner leur insertion architecturale et paysagère. Ces orientations permettent de garantir des efforts dans le traitement des gabarits, des façades (avant et arrières des commerces), les matériaux, ... dans les projets commerciaux, et ainsi limiter leurs impacts paysagers durablement. Enfin ces zones commerciales devront être accessibles en transports en commun performant reliant le centre ville ou le pôle gare le plus proche, en vue de limiter les déplacements en voiture individuelle.



*Espaces publics en faveur des modes doux
Parc des Moulins à Soissons (60) (Immobilière Frey)*



Centre commercial Carrefour de Denain (59)

- les ZACom agglomérées de centralité** (ZACom Cœur urbain, ZACom Centre-ville Bussy-Saint-Georges, ZACom Sycomore et ZACom Montévrain Est) : elles se situent en centre urbain. Le tissu urbain se caractérise par une mixité des fonctions urbaines : logements, équipements, services, commerces. Le paysage et l'architecture sont caractéristiques des centres-villes. Ces ZACom ont été définies pour renforcer les centralités existantes (Cœur urbain et centre ville de Bussy-Saint-Georges) ou pour créer des futures centralités fortes (Ecoquartier du Sycomore, écoquartier de Montévrain). Le principal enjeu est l'intégration de ces commerces d'envergure dans le bâti représentatif des centres-villes. Ces commerces devront être intégrés dans des constructions mêlant des logements (implantation en rez-de-chaussée d'immeuble) ou installés sur au moins deux niveaux de commerces pour des questions de mixité des fonctions et afin de limiter au maximum les logements vacants situés au dessus des commerces. La gestion des flux de marchandises et des stationnements devra également être étudiée afin de limiter tous désagréments dans les cœurs urbains.



Commerces de centre ville à Aubagne (Citadia)



Projet de commerces de centre ville à Mulhouse (Thomas Vajda)

Le DAC a l'ambition de remplir ces objectifs de renforcement du commerce sur son territoire dans un souci de maîtrise de la consommation de l'espace et de densification. Ces objectifs sont également imposés aux zones d'activités et aux zones d'habitats dans le but de limiter l'étalement urbain et les déplacements en voiture. Favoriser les transports en communs et les modes doux devient alors une priorité qui est clairement définie, puisque que tous commerces de plus de 400m² de surface utile, doivent être situés à moins de 10 minutes d'un arrêt de bus et doivent disposer d'une liaison douce vers le centre-ville ou le pôle gare.

- **La diversité des fonctions urbaines dans tous les projets**

Principe fondamentale dans la définition du Développement Durable, la diversité des fonctions urbaines est également un enjeu essentiel pour le territoire de Marne, Brosse et Gondoire en lien avec les nombreux projets de développement affectés au territoire du SCoT. C'est pourquoi dans le DOO des orientations en ce sens sont imposées (ne pas interdire les fonctions urbaines compatibles avec l'habitat dans les secteurs de projets à dominante résidentielle notamment). Cela concerne en particulier les secteurs bien desservis en transports collectifs et les centralités de proximité accessibles en modes doux, en lien avec l'objectif de limitation des déplacements automobiles. Ces centralités de proximité devront d'ailleurs être délimitées dans les documents d'urbanisme et leurs critères de sélection et leurs fonctions centrales devront être argumentés. Cette prescription s'articule avec la politique en matière d'urbanisme commercial justifiée plus haut.

- **Comblent les manques en équipements de proximité en adéquation avec l'évolution démographique**

Cet objectif participe à la volonté d'animation d'espaces de vie en lien avec la question de la diversité des fonctions urbaines. Dans cette logique sont affichés dans le PADD les orientations prioritaires pour le territoire du SCoT : cela concerne notamment l'identification des besoins en amont des projets (petite enfance, scolaire, sport, santé notamment). Le DOO décline donc les outils nécessaires à savoir l'étude des besoins dès les études de planification (PLU) ainsi que le lancement de réflexions concernant la politique foncière intercommunale pour la création d'équipements d'envergure, en lien avec la volonté de mutualisation des équipements et avec le souci des économies d'échelle.

- **Améliorer les conditions de stationnement en faveur du cadre de vie**

L'amélioration des conditions de stationnement est une question essentielle en faveur de l'animation des espaces de vie. En effet, en plus de ses impacts négatifs sur la qualité de l'air, l'automobile présente également des besoins de place important en matière de stationnement. L'espace public et les espaces privatifs étant directement concernés par ces questions, c'est pourquoi le PADD affiche les ambitions suivantes :

- Adapter les modalités de gestion du stationnement aux territoires et aux usages (résidentiel, chaland, pendulaire) : pour ce faire, le DOO prescrit la définition de règles adaptées aux besoins et modulées en fonction de la desserte en transports collectifs. Par ailleurs, la question des normes de stationnement a été posée dans le cadre de l'élaboration du DOO. Afin de limiter la place de la voiture, il est nécessaire d'assouplir les normes minimales de stationnement dans les PLU ; néanmoins dans les cas où des règles de stationnement maximales sont prescrites, ces dernières doivent permettre de répondre aux besoins des habitants tout en incitant à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture quand ces derniers existent, sont performants et ont fréquence suffisante. Le DOO permet, dans cette logique, la réalisation des places de stationnement nécessaires pour répondre aux normes fixées dans les PLU dans des espaces mutualisés, et non attenants aux logements. Les modes doux constituent un mode de déplacement alternatif à la voiture efficace, sur lequel les élus du territoire du SCoT souhaitent s'appuyer pour limiter les déplacements automobiles. Prévoir les possibilités de stationnement suffisantes dans les projets est une incitation à leur utilisation.
- Encourager les habitants à utiliser les transports collectifs grâce à la mise en œuvre de dispositifs en faveur de la multimodalité,
- Favoriser l'intégration urbaine et paysagère du stationnement parallèlement au développement urbain.

La question des parkings relais est également abordée dans le DOO au chapitre du stationnement (cf. justifications de l'axe 3).

3. Profiter des perspectives de développement des activités qui s'offrent au territoire pour renforcer l'équilibre habitat / économie

Les prévisions de croissance démographique sont importantes sur le territoire de Marne-Brosse et Gondoire. A l'horizon 2023, le SCoT devrait gagner 28 609 habitants. Les élus se fixent comme objectif une augmentation proportionnelle du taux d'activité et du taux d'emplois sur le territoire afin de garder un niveau de qualité de vie satisfaisant et de limiter les déplacements longs (notamment ceux réalisés en voiture individuelle). Pour ce faire, le nombre d'emplois à créer s'élève à 17 014 emplois comme expliqué plus avant. Le diagnostic relève plusieurs enjeux en matière de développement économique et notamment : celui de pérenniser l'industrie déjà installée sur le territoire ou encore de développer le domaine des éco-activités qui constituent un véritable potentiel.

Le SCoT doit s'appuyer sur le tissu d'activités existant et notamment les zones d'activités économiques du territoire c'est-à-dire des espaces aménagés ayant une vocation à dominante d'activités économiques. Ainsi, l'amélioration de l'attractivité des zones d'activités vieillissantes, la densification des zones existantes et la création de zones d'activités denses de préférence dans l'enveloppe agglomérée quand les activités le permettent, sont les solutions retenues pour un développement économique cohérent, moins consommateur d'espace et protégeant de ce fait l'activité agricole.

- La zone d'activités économiques de La Courtillère et la zone industrielle de Lagny (étude de réhabilitation en cours), les Portes de la Forêt à Collégien et les Cerisiers à Thorigny-sur-Marne devront être réhabilitées pour en améliorer leur attractivité par la prise en compte de critères de qualité environnementale architecturale et paysagère, de densification, de qualité des espaces publics et d'accessibilité.
- Les zones d'activités futures devront être installées en rééquilibrage du maillage des ZAE sur le territoire, leur localisation est définie en prenant en compte les conditions de protection de la surface agricole utile, objectif majeur du SCoT. Elles sont situées en majorité au sud du territoire sur les communes de Bussy-Saint-Georges et Collégien et à l'est en lien avec le pôle gare de Montévrain Val d'Europe à Jossigny (Centre Hospitalier de Marne-la-Vallée), Montévrain et Chanteloup-en-Brie. Quand les activités économiques ciblées le permettent, leur implantation doit être favorisée dans des zones mixtes, aux abords des pôles gares et dans les pôles urbains pour favoriser la mixité fonctionnelle (habitat, activités économiques). De plus ces zones devront elles aussi, être porteuse de qualité environnementale architecturale et paysagère et être bien desservies en transports en commun.

Le territoire du SCoT a pour objectif de développer les entreprises existantes qui sont majoritairement de petites entreprises (moins de 9 employés pour 87% d'entre-elles) mais également d'attirer de nouvelles entreprises, pour répondre aux besoins d'emplois définis dans le scénario choisi. Le territoire va donc devoir être attractif et préconise à travers son PADD et son DOO de :

- Définir la vocation dominante de chaque zone d'activité. Le DOO fait déjà ce travail pour les zones d'activités économiques existantes, mais les futures devront aussi être qualifiées d'une vocation dominante au moment du projet ;
- Améliorer l'accessibilité de chaque zone notamment en transports en commun. L'ouverture de toute nouvelle zone sera conditionnée à son accessibilité (ou à un projet d'accessibilité) en transports collectifs qui devra être de qualité et performante. Le but est de répondre aux besoins identifiés dans le SCoT et de limiter l'utilisation de la voiture particulière et donc les

déplacements sur le territoire. La réalisation des places de stationnement devra permettre de répondre aux besoins des clients, des salariés et des livraisons tout en incitant à l'utilisation de modes alternatifs à la voitures dès qu'ils sont performants ;

- Fournir aux zones d'activités une offre de qualité en matière de numérique et de haut débit en faveur de leur performance et pour leur permettre une réelle compétitivité ;
- Doter les ZAE de services destinés aux employés (restaurants d'entreprises, crèches, magasins de proximité,...) pour limiter les déplacements longs souvent réalisés en voiture individuelle et en lien avec la politique d'urbanisme commercial ;
- Améliorer l'insertion paysagère et architecturale des zones d'activités économiques et commerciales et lutter contre la publicité anarchique en définissant une réglementation précise.

Le développement de l'offre commerciale et de l'offre touristique, qui d'après le diagnostic sont trop peu développées pour le potentiel du territoire du SCoT, doit aussi être pris en compte pour maintenir le niveau d'emplois du territoire. Ces thèmes ne sont pas pris en compte dans cette partie mais prennent place dans l'axe 2.2 pour le commerce et dans l'axe 4.3 pour le tourisme.



Zones d'activités sur le territoire du SCoT

4. Bâtir un développement urbain respectueux de l'environnement et des personnes qui fréquentent le territoire

Cet axe s'inscrit dans la lignée des autres axes fixant les conditions nécessaires à la préservation d'un équilibre entre urbanisation et préservation des qualités environnementales du territoire dans le SCoT. En effet, le caractère aéré et préservé de Marne, Brosse et Gondoire, du fait de la présence importante d'espaces naturels, engendre un certain nombre d'enjeux environnementaux majeurs à prendre en compte dans le cadre du développement de l'urbanisation. Cela concerne aussi bien des risques naturels connus et règlementés au travers de Plans de Prévention des Risques Naturels que des risques non encore encadrés. Les orientations politiques relatives aux questions de l'énergie, des émissions de GES, des déchets, de l'assainissement et des nuisances sonores sont également abordées dans cet axe du PADD.

- **Encourager la réhabilitation et la réalisation de constructions respectueuses de l'environnement et utilisant des énergies renouvelables** : il s'agit dans cette logique d'améliorer l'efficacité énergétique des constructions existantes afin de lutter contre les déperditions mais également de promouvoir les constructions à haute performance environnementale : isolation, utilisation de dispositifs d'énergie renouvelable, etc. Pour ce faire, dans le DOO, le SCoT prescrit l'assouplissement de règles de constructions en faveur de ces dispositifs dans les PLU (mesures incitatives) en plus de rappeler les obligations liées à la loi Engagement National pour l'Environnement dans ce domaine. De plus, les projets d'aménagement devront impérativement aborder ces questions dès la conception afin d'intégrer les problématiques d'orientations bioclimatiques et des formes urbaines moins consommatrices. Des recommandations, et non des prescriptions, ont également été définies en faveur de l'amélioration de la performance énergétique des constructions lorsque celles-ci auraient pu avoir pour effet une augmentation trop importantes des coûts de construction dans les projets. La dimension sociale du développement durable ne doit pas être oubliée dans le SCoT. Ce dernier encourage également la production d'énergie renouvelable à grande échelle via l'implantation de sites photovoltaïques en fixant des conditions de durabilité pour ce type de projets (limitation aux seules zones de friches industrielles, secteurs inondables ou sites inaptes à la production agricole).
- **Limiter l'imperméabilisation des sols, encourager la gestion des eaux pluviales et perfectionner le dispositif d'assainissement**. L'objectif est bien ici de limiter le ruissellement et son impact sur les cours d'eau et à plus grande échelle de protéger la ressource en eau. L'objectif central du SCoT de maîtrise de la consommation de l'espace (cf. justifications de l'axe 1) permet de répondre à cet objectif puisque les sites d'extension urbaine ont été identifiés de façon très limitée. Dans le DOO, des règles sont prescrites en faveur de l'utilisation de dispositifs de gestion des eaux pluviales alternatifs (sauf en cas d'impossibilité technique). De plus, dès lors qu'un dysfonctionnement du réseau d'assainissement est constaté, toute opération nouvelle d'urbanisation dans le secteur concerné sera conditionnée à la remise en état du réseau ou de l'équipement.
- **Intégrer les impacts des nuisances sonores liées aux infrastructures de transport** : Le territoire du SCoT étant traversé par des infrastructures de transport de grande envergure et très fréquentées, des nuisances sonores plus ou moins importantes sont engendrées et subies par les habitants des zones riveraines. Il existe peu de « zones calmes » sur le territoire du SCoT.

Aussi, en plus des obligations réglementaires en matière de construction et suivant l'objectif de préservation de la qualité de vie des habitants, il est proposé à travers le DOO de réaliser d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) à l'échelle du SCoT. Ce document est rendu obligatoire pour toutes les communes du SCoT à l'exception de Lesches (directive européenne 2002/49/CE), afin de définir les actions locales à mettre en œuvre pour prévenir et réduire les nuisances et protéger les « zones calmes ».

- **Encourager les actions permettant la diminution des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle du SCoT** : *cette orientation du PADD est justifiée dans le chapitre relatif à l'axe 3 du PADD sur les transports et déplacements* ;
- **La performance environnementale dans la gestion des déchets, en vue notamment de proscrire les dépôts sauvages des particuliers et des industriels** : dans la même logique d'amélioration de la qualité de vie, de réduction des nuisances et de la limitation des pressions de l'urbanisation sur l'environnement, le DOO traduit l'engagement des élus de soutenir la réalisation d'une déchetterie au nord de la Marne. Ce manque a été identifié dans l'état initial de l'environnement et ce projet permettra de faciliter la pratique du tri par les habitants des communes du SCoT les plus éloignées des déchetteries existantes et de concourir ainsi à la lutte contre les dépôts sauvages.
- **Dans les projets urbains, le SCoT prescrit également au travers du DOO de mettre en place une politique de gestion des déchets durables** comme le prévoit le Grenelle 2 de l'environnement :
 - D'imposer aux nouvelles constructions des espaces de stockage des différentes catégories de déchets collectés sur la commune et des objets encombrants. Les locaux doivent être suffisamment dimensionnés pour permettre la manipulation aisée de tous les bacs et être accessibles à tous (notamment PMR) ;
 - De prévoir des systèmes de gestion de déchets le plus en amont possible dans les ZACom.
 - Des recommandations figurent également dans le DOO concernant les déchets en faveur de solutions alternatives aux modes de stockage traditionnels (création de colonnes d'apport volontaire enterrées en substitution de la collecte en porte à porte). Plus qu'une question d'urbanisme, la question des déchets est également une question de pratique sociale. Aussi, le DOO recommande de promouvoir sur l'ensemble du SCoT le compostage individuel et groupé afin de réduire les gisements de déchets collectés avec les ordures ménagères et les dépôts sauvages.

5. Faire de l'aménagement durable des franges paysagères et des autres espaces de transition un axe prioritaire du projet de territoire

Le paysage est **une thématique transversale du SCoT**, en interrelation avec la problématique agricole, le développement urbain attendu et les questions de maintien du patrimoine naturel ou encore l'étalement urbain. Elle inspire donc de multiples objectifs de gestion formulés dans le PADD et le DOO. Ainsi, le maintien des différentes composantes du paysage est un objectif majeur pour les élus du SCoT. **La question des franges entre les espaces agricoles et/ou naturels et les espaces urbanisés traduit bien l'enjeu majeur en termes d'aménagement du territoire de Marne, Brosse et Gondoire à savoir garantir un équilibre entre d'une part la pérennisation de l'agriculture et la préservation des espaces naturels, et d'autre part, la création de logements et d'emplois dans un secteur stratégique de l'est francilien.**

La valorisation du paysage et du patrimoine, pronée par le code de l'urbanisme (L. 122-1-4 du CU), passe également par un certain nombre de préconisations quant à la préservation des points de vue, à la question des entrées de territoire qui véhiculent l'image et l'identité de Marne, Brosse et Gondoire et enfin la question de la qualité urbaine et paysagère des constructions (zones d'activités ou à dominante résidentielle).

Le PADD fixe comme objectifs premiers ceux qui consistent à « **qualifier les franges paysagères et affirmer leur vocation dans la gestion du rapport entre milieu urbain et milieu naturel ou agricole** » et « **qualifier les espaces de transition qui interviennent à d'autres échelles plus fines [c'est-à-dire à une plus grande échelle]** » comme justifié ci-avant.

Aussi, dans le DOO, les franges les plus menacées par le développement de l'urbanisation ont été repérées sur la carte n°4. Il existe une distinction entre les franges et les fronts verts dont il est question dans l'axe 1 du DOO. Les fronts verts constituent seulement des coupures d'urbanisation basées sur l'existence d'espaces naturels ou agricoles remarquables. Les franges repérées dans le cadre du volet paysage du DOO sont considérées comme de véritables secteurs de projets de valorisation des caractéristiques mêmes de ces secteurs, c'est-à-dire ayant pour objectif de renforcer les liens entre patrimoine naturel et monde urbain en priorité. Pour ce faire, dans le DOO, sont prescrites un certain nombre de règles à respecter dans les PLU. En effet, pour un véritable projet paysager, il s'agit bien de réaliser un travail précis d'identification des franges, dans le diagnostic, les documents graphiques du règlement ou les Orientations d'Aménagement et de Programmation des PLU.

Par la suite, les communes devront définir les fondements de projets pour ces franges ; c'est en soutien aux collectivités que le SCoT propose d'ailleurs un guide de recommandations (focus 2 du DOO) qui détaille un certain nombre d'outils ou d'exemples de gestion des franges. Outre la réglementation des constructions dans les secteurs de franges dans les PLU, les projets d'aménagement urbain doivent également tenir compte des orientations du SCoT dans ce domaine. Cela est rappelé dans le DOO. Sont particulièrement concernés les secteurs d'extension urbaine majeurs que sont le projet d'écoquartier du Sycomore, en lien avec la plaine agricole de Jossigny à préserver ; l'écoquartier de Montévrain et les secteurs d'extension urbaine à Chanteloup-en-Brie et ses franges avec le Bois de Chigny ; la Zone d'Aménagement Concertée des Vallières à Thorigny-sur-Marne en bordure du plateau agricole, cette frange étant repérée d'intérêt régionale, etc.

En plus d'être des secteurs d'aménagement doux et de valorisation naturelle, sociale et paysagère, les franges sont des limites de consommation d'espace entre le territoire agricole et urbain et également des points d'accroches pour la pénétration de la trame verte à l'intérieur du tissu urbain. Aussi, l'identification des franges dans le PLU devra se faire dans cette logique et les outils règlementaires adaptés devront être utilisés pour permettre la protection durable des continuités écologiques, y compris en espace urbain. Par ailleurs le traitement des franges doit se faire à l'intérieur des zones à urbaniser et non pas sur les espaces agricoles naturels adjacents.



Un lotissement peut non seulement avoir un impact sur le paysage mais constitue également une rupture importante entre le bâti et la zone agricole



Exemples d'intégration paysagère de constructions et de végétalisation des franges – Extrait du focus 2 du DOO du SCoT -

La topographie de Marne, Brosse et Gondoire, en lien avec la présence des vallées (Marne, Brosse, Gondoire notamment) et les coteaux, ont permis de dégager des points de vue et ambiances typiques et identitaires dont les enjeux de préservation ont été identifiés dans le diagnostic. Aussi, le DOO prescrit la prise en compte de ces points de vue (prioritaires et secondaires), des lignes de crêtes et des rebords de plateaux dans les documents d'urbanisme et dans les projets d'aménagement. Pour ce faire, ceux-ci ont été repérés précisément sur la carte n°4 du DOO. L'objectif de cette démarche est bien de **valoriser les effets de co-visibilité entre les éléments bâtis et non bâtis du paysage et les accroches paysagères pour favoriser la lecture du paysage**. Les moyens à développer afin de réduire l'impact visuel des constructions prévues (si certaines devaient voir le jour à proximité de ces secteurs) consistent notamment en l'utilisation de volumes adaptés : hauteurs, percées dans les constructions, utilisation de constructions en plusieurs blocs etc.

Le SCoT est également l'occasion de mettre en œuvre un projet qui permette **l'affirmation d'une véritable identité de Marne, Brosse et Gondoire. Les entrées de territoire véhiculent ainsi l'image de ce territoire** ; c'est pourquoi l'amélioration de leur traitement a été inscrit comme objectif du PADD. L'état initial de l'environnement avait en effet permis d'identifier un certain nombre d'incohérence dans ce domaine. Dans cette logique, les entrées de ville « peu qualitatives » sont repérées sur la carte n°4 du DOO et des prescriptions spécifiques leurs sont dédiées : leur requalification via l'amélioration de leur lisibilité et la restructuration du cadre bâti et des espaces publics, dans l'objectif d'une meilleure intégration des usages piétons et d'une harmonisation des aménagements paysagers. Les outils du PLU pour mettre en œuvre ces objectifs sont développés dans le DOO.

Des « espaces vitrines » du territoire ont également été repérés sur la carte 4. Il s'agit, comme pour les entrées de ville, de secteurs qui véhiculent l'image du territoire. Leur délimitation a été réalisée à l'appui des cônes de vue (plateau urbain des Vallières), de la présence d'axes structurants (abords de l'A4 à Bussy-Saint-Georges, tissu urbain de Collégien), et / ou de l'histoire ou de la fonction des lieux (zone d'activités de la Courtilière / Zone Industrielle de Lagny-sur-Marne).

La qualité des paysages urbains et de l'architecture, la diversité des formes urbaines sont également des objectifs que se sont fixés les élus dans l'optique de maîtriser le développement urbain attendu sur le territoire du SCoT. Toujours dans la logique de préservation des équilibres, il s'agit par là de poser les conditions en termes d'insertion urbaine et paysagère des constructions qui seront développées sur le territoire, dans une large mesure. Cela concerne aussi bien les secteurs à dominante résidentielle que les zones d'activités dont les impacts sur le paysage peuvent parfois être très négatifs. Sans prescrire la sauvegarde de paysages traditionnels sur le territoire et interdire les constructions innovantes, le SCoT s'attache à encourager la diversité des formes urbaines afin de limiter les effets de masse liés à l'augmentation de la densité prévue dans les secteurs de projets. Pour ce faire, est notamment imposée dans le DOO, la réalisation de cahiers de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales lors d'opérations d'aménagement d'ensemble. Ces guides permettent de développer des projets globaux, en accord avec leur environnement paysager.

Axe 3 : Structurer une mobilité durable

L'axe 3 du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT affirme la volonté générale de favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux. Pour ce faire, outre le renforcement et la structuration de l'offre, le Grenelle de l'environnement affirme le besoin, pour les territoires, de mettre en œuvre un modèle urbain en parfaite cohérence avec l'offre de transports alternatifs à l'automobile.

Les objectifs de limitation des déplacements automobiles émergent de stratégies internationales en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre mais également face à la raréfaction des ressources pétrolières non renouvelables. La déclinaison nationale de ces stratégies se retrouve aussi bien dans les différentes lois en matière d'urbanisme (loi Solidarité Renouvellement Urbain, loi Engagement National pour l'Environnement, etc.) que dans des engagements tels que la Stratégie Nationale de Développement Durable. Plus localement, le Schéma Directeur de la Région Île de France adopté par le Conseil Régional en 2008, actuellement en révision, a également fait de la question de la limitation des déplacements automobiles une priorité. Dans la même logique, le Plan de Déplacement Urbain de la région (PDUIF) a été révisé récemment pour affirmer ces questions et la nécessité d'une meilleure coordination entre d'une part la desserte par les modes alternatifs et d'autre part les secteurs préférentiels de développement urbain (extension urbaine ou renouvellement urbain).

Les objectifs de ce PDUIF approuvé par le STIF en février 2011 (et qui doit être arrêté par la Région Ile de France), fixe les objectifs chiffrés suivants, et vers lesquels le SCoT souhaite tendre :

- Une réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre ;
- 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.

Dans cette logique, les orientations retenues dans le cadre du Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT, qui permettent la concrétisation des objectifs de l'axe 3 du PADD, sont les suivantes :

- Orientation 1 : Assurer la cohérence entre armature urbaine et transports collectifs
- Orientation 2 : Développer l'attractivité des modes actifs
- Orientation 3 : Améliorer le maillage du réseau viaire et inventer des solutions pour le transport de marchandises.

Le présent chapitre permet de justifier dans le détail les choix qui ont été faits dans le PADD en matière de transports et leurs déclinaisons dans le DOO. La carte n°6 du DOO correspond à la territorialisation des priorités 1 du SCoT concernant les transports collectifs. Chacune des priorités 1 est justifiée dans les paragraphes qui suivent.

1. Assurer la cohérence entre armature urbaine et transports collectifs

Cette 1ère orientation stratégique du DOO est une des principales réponses à l'orientation 2. de l'axe 3 du PADD qui consiste à « Conduire le projet urbain autour d'un réseau de transports collectifs compétitif ». En effet, l'articulation entre développement urbain et transports alternatifs doit être une condition sine qua none à la mise en œuvre de projets et cela est d'autant plus vrai dans un territoire stratégique de l'est francilien, porté par des objectifs forts en termes de production de logements et d'activités économiques en lien avec la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée. Aux portes du territoire opérationnel du Grand Paris Express, métropole mondiale, le territoire d'innovation du SCoT Marne, Brosse et Gondoire, se doit d'être exemplaire sur la question de la mobilité verte et la question des transports durables doit être au cœur des projets d'aménagement du territoire, durant toute la mise en œuvre du SCoT.

Dans cette logique, les 2 axes sur lesquels repose l'orientation 1 concernent l'amélioration de l'offre en transports collectifs lourds et en transports collectifs bus, cela en cohérence avec les projets urbains du territoire (cf. justification de l'axe 1 et de la carte 1 associée du DOO), dans une logique de solidarité (au plus près des habitants et des salariés du territoire) et de compétitivité (au plus près des attentes et des besoins des usagers en termes de qualité de service).

- **Etudier et/ou mettre en œuvre les aménagements lourds d'amélioration des transports collectifs**

Cet objectif s'articule autour d'ambitions à plusieurs échelles de rayonnement de service :

1/Rayonnement régional. Dans cette logique, le SCoT soutient l'amélioration de la qualité de services du RER A qui a été jugé insuffisante dans le diagnostic et qui correspond pourtant à l'une des composantes principales de l'offre de transport ferroviaire régionale du territoire. De plus, le RER A permet la desserte de 2 des 3 pôles urbains les plus denses du territoire à savoir la commune de Bussy-Saint-Georges et le pôle Montévrain – Chanteloup-en-Brie via la gare RER Montévrain Va d'Europe. Ces 2 pôles appartiennent au pôle urbain à fort potentiel et l'amélioration de leur desserte par les transports collectifs est une priorité 1 du SCoT, en lien avec les objectifs de développement de logements très conséquents qui leurs sont assignés.

Dans la même logique, le SCoT soutient les études de faisabilité relative à l'aménagement d'un TCSP sur l'A4 (bande d'arrêt d'urgence) et d'un TCSP reliant Marne-la-Vallée à Roissy-Sénart et irriguant le territoire du SCoT qui viendraient améliorer encore la desserte régionale de ces pôles d'envergure.

Le 3^{ème} pôle urbain majeur qui correspond au pôle urbanisé bénéficie également d'une desserte ferroviaire de rayonnement régional qui devra être améliorée en lien avec les projets d'intensification urbaine du secteur. Il s'agit du projet de Cœur Urbain de Marne-et-Gondoire aujourd'hui desservi par la ligne transilien P. Récemment améliorés, les services du transilien pourraient être complétés des services du RER E dont la desserte pourrait être étendue grâce à son passage sur les voies du transilien P. Ce projet est soutenu dans le cadre du SCoT en tant que priorité 1 et constituerait une réponse adaptée aux besoins futurs des 4000 ménages supplémentaires qui viendront accroître la population du pôle urbanisé.

Ces projets permettraient principalement l'amélioration des connexions pénétrantes vers la petite couronne parisienne, support prioritaire du développement de la métropole mondiale et fournisseur d'une grande partie des emplois de la région en augmentant la part des déplacements

pendulaires en transports collectifs. De plus, dans le contexte actuel d'amélioration des déplacements circulaires en région parisienne, le SCoT affiche la volonté d'améliorer les échanges avec les pôles d'emplois majeurs, en cours de structuration et notamment les liens avec le pôle gare de Noisy-le-Grand, au cœur de la dynamique du Grand Paris, à proximité du Cluster de la Cité Descartes. Les échanges avec la Ville Nouvelle de Sénart et plus globalement vers les territoires d'Orly Rungis, qui pourraient s'opérer grâce à la réalisation du projet d'interconnexion TGV Sud, sont également soutenus dans le SCoT, dans la mesure où ces secteurs de projets de restructuration prévoient la création de nombreux emplois qui pourraient concerner les habitants du territoire du SCoT.

2/ Rayonnement à l'échelle du SCoT. Il s'agit de mettre en œuvre les conditions de l'amélioration des pôles de services liés aux transports collectifs lourds, c'est-à-dire les pôles gares qui sont au cœur des déplacements domicile-travail des habitants de Marne, Brosse et Gondoire. L'objectif d'amélioration intègre aussi bien les questions d'accessibilité pour les PMR, les modes actifs, ... dans une logique d'intermodalité et de lisibilité des espaces publics. Ces orientations constituent des priorités 1 pour le territoire du SCoT : il s'agit de conditions indispensables en lien avec le développement du pôle urbain à fort potentiel et du pôle urbanisé. Pour le pôle gare de Bussy-Saint-Georges, cet objectif consiste concrètement dans la création d'un accès secondaire, dans la priorisation des bus et dans l'amélioration du traitement des espaces publics. Pour le pôle gare de Montévrain Val d'Europe, il s'agit d'affirmer son attractivité tout en développant les possibilités d'échanges en modes alternatifs entre le pôle et les quartiers en cours de structuration au niveau de l'écoquartier de Montévrain, des zones d'activités alentours et du Centre Hospitalier de Marne-la-Vallée. Le pôle gare de Lagny-Thorigny-Pomponne, récemment requalifié, aura également à veiller à l'affirmation de son attractivité en renforçant les échanges avec le centre ville de Lagny-sur-Marne, avec les sites d'impulsion du projet de Cœur Urbain de Marne-et-Gondoire.

Une politique de transport solidaire intègre la question de la desserte pour tous, y compris l'espace rural : le SCoT traduit également la volonté des élus de renforcer l'offre de transports collectifs dans les secteurs les plus enclavés du territoire du SCoT en soutenant des études d'identification de franchissements routiers de la voie ferrée à Lesches et Chalifert, qui constitueraient des aménagements lourds mais qui permettraient une meilleure cohérence territoriale.

3/ Rayonnement local. Sont inscrits dans le SCoT plusieurs projets d'aménagements lourds en faveur des transports collectifs qui permettront également d'accompagner des projets d'aménagement urbain à une échelle plus locale. Il s'agit notamment :

- d'étudier l'opportunité de créer une gare routière au niveau du pôle gare de Montévrain Val d'Europe, justifiée par le développement de l'écoquartier,
- de développer un véritable carrefour de multimodalité au niveau du futur échangeur du Sycomore à Bussy-Saint-Georges permettant une desserte tous modes de la ZAC du Sycomore et l'urbanisation de la ZAC de la Rucherie ;
- de développer également un carrefour de multimodalité au niveau du Pont en X, en lien avec l'émergence d'un Cœur urbain renouvelé et pour pallier les difficultés rencontrées au niveau de l'actuel pont qui ne permet pas les échanges dans des conditions satisfaisantes entre le nord et le sud de la Marne aujourd'hui.

De plus, la question de la requalification des voiries en faveur des transports collectifs figure dans cet axe puisque le SCoT soutient les projets majeurs d'aménagement de transports collectifs en site propre ou priorisant la circulation bus afin de renforcer le réseau de bus urbain existant dans une logique de développement d'une offre à haut niveau de service. D'importants travaux d'évolution des caractéristiques des voies doivent être réalisés pour la mise en œuvre de ces projets.

- **Renforcer la performance des réseaux de bus et les rendre plus compétitifs en réponse aux besoins en déplacements dans une logique de solidarité**

Cet objectif s'articule autour d'ambitions à plusieurs échelles de rayonnement de service :

1/ Rayonnement régional. Certaines lignes de bus départementales sont particulièrement fréquentées par les habitants du territoire du SCoT et leur permettent des échanges avec les territoires voisins. Le SCoT soutient donc tous les projets qui iraient dans le sens d'une amélioration de la performance des services des lignes citées dans le DOO. Dans la même logique, le projet de rocade Meaux-Melun intéresse tout particulièrement le territoire de Marne, Brosse et Gondoire et permettrait d'améliorer les échanges circulaires à l'intérieur de la Seine-et-Marne, en réduisant les temps de déplacements.

2/ Rayonnement à l'échelle du SCoT. La priorité 1 en matière d'amélioration de la performance du réseau de bus sur le territoire du SCoT, inscrite dans le PADD, consiste dans la mise en œuvre des principales lignes de transports en commun en site propre ou priorisant la circulation bus du PLD des secteurs III et IV. En effet, les lignes C, A, B et D ont été étudiées en lien direct avec les projets structurants du pôle urbain à fort potentiel et du pôle urbanisé (logements, activités). Ces lignes permettront de constituer une véritable alternative à la voiture efficace dans des quartiers nouvellement créés ou renouvelés par l'apport d'un poids important de population.

La ligne C constitue un projet de création d'une ligne de TCSP. Des études permettront en amont d'identifier le tracé le plus adapté pour la desserte du projet du Sycomore dont la réalisation est véritablement conditionnée par la création de cette offre alternative à l'automobile. Des études seront par la suite engagées pour l'extension de cette ligne C qui jouera alors un rôle de cabotage sur des segments de la ligne A du RER et permettra de palier, en partie, à sa sur-fréquentation.

Les projets des lignes A, B et D du PLD soutenus dans le cadre du SCoT sont des aménagements de liaisons bus existantes. Leur réorganisation, en vue de la priorisation du bus et/ou la mise en place de tronçons en TCSP, sont également des priorités 1 du SCoT.

La carte n°6 du DOO permet d'illustrer le lien direct qui s'opère entre la localisation des secteurs de projets majeurs et le schéma de transports collectif à haut de niveau de service (ensemble des lignes de TCSP ou priorisant la circulation bus citées ci-avant) qui devra voir le jour au fur et à mesure de la mise en œuvre du SCoT.

La question de la desserte des zones d'activités économiques est également au centre du projet de territoire durable de Marne, Brosse et Gondoire (Axe 3. 2 du PADD). En effet, en plus de la réalisation des lignes de TCSP ou priorisant la circulation bus citées ci-avant et qui permettront une desserte à haut niveau de service des zones d'activités existantes ou en projet (cf. tableau page suivante), le SCoT inscrit comme priorité 1 dans le DOO la nécessité d'instaurer une véritable politique de gestion de la mobilité dès la conception de nouvelles zones d'activités économiques. Il est précisé dans le DOO qu'une politique de gestion de la mobilité signifie la généralisation des Plans de Déplacements Entreprises, l'instauration de réflexions sur les solutions alternatives et innovantes de déplacements tels que l'autopartage ou le covoiturage, l'aménagement des ZAE en faveur des modes actifs etc. Concrètement, ces orientations s'appliqueront, notamment, lors de la réalisation ou la requalification des zones d'activités économiques de Lamirault, du Chêne Saint-Fiacre et de la Rucherie, de Montévrain Val d'Europe, de la Courtilière, etc.

La limitation des déplacements automobiles est également permise grâce au développement de l'offre de multimodalité soutenue au travers du Projet d'Aménagement et de Développement Durables. En effet, offrir aux habitants une offre diversifiée et structurée de modes de transports en des points stratégiques du territoire, en veillant à l'optimisation des temps de déplacements, permet d'augmenter l'attractivité des transports alternatifs à l'automobile. Dans cette logique, les élus ont choisi d'inscrire comme priorité 1 du DOO l'amélioration des conditions de rabattement en voiture vers les parcs relais (existants ou à créer) et ce, en s'engageant à régler la politique de stationnement sur voirie aux abords des futurs axes de TCSP ou priorisant la circulation bus.

Face aux enjeux de développement majeur du territoire de Marne, Brosse et Gondoire au cœur de Marne-la-Vallée, il est également prescrit la mise en œuvre d'une Agence de la mobilité. Celle-ci sera le moteur d'initiatives en faveur de la mobilité durable, comme l'accompagnement à la mise en œuvre de PDE, de pédibus, etc.

Priorité 1	Projet urbain lié
Amélioration du fonctionnement des pôles gare existants : <ul style="list-style-type: none"> - Requalification du pôle gare de BSG et création d'un 2^{ème} accès - Affirmation de l'attractivité du pôle gare de Lagny – Thorigny – Pomponne - Affirmation du pôle gare Montévrain Val d'Europe 	Pôle gare de Bussy-Saint-Georges : éco-quartier du Sycomore, entrée de ville de Bussy-Saint-Georges. Pôle gare de Lagny-Thorigny : Cœur Urbain de Marne-et-Gondoire Pôle gare Montévrain Val d'Europe : Plaine de Chanteloup-en-Brie – Montévrain Val d'Europe, Centre hospitalier de Marne-la-Vallée à Jossigny
Etude de tracés potentiels de la ligne C du PLD en TCSP Mise en œuvre de la ligne C sur le tronçon Bussy-Saint-Georges RER – Val d'Europe Etude et mise en œuvre des prolongements de la ligne C	Eco-quartier du Sycomore, entrée de ville de Bussy-Saint-Georges, zone d'activités de la Rucherie, zone d'activités Léonard de Vinci, Zones d'Activités Economiques des Portes de la Forêt et de Lamirault à Collégien.
Mise en cohérence de la politique de stationnement sur voirie aux abords des P+R, particulièrement aux abords des futurs axes de TCSP ou priorisant la circulation bus.	Plaine de Montévrain Val d'Europe – Chanteloup-en-Brie ; Cœur urbain de Marne-et-Gondoire, Eco-quartier du Sycomore.
Amélioration de la desserte par le RER A	Desserte régionale de tout le territoire du SCoT, tous les projets concernés
Projet d'extension du RER E	Desserte régionale de tout le territoire du SCoT, tous les projets concernés
Mise en place de la ligne A du PLD (RD418) et de ses lignes complémentaires	Cœur Urbain de Marne-et-Gondoire, zone d'activités économiques de la Courtillère, ZAC du Centre Bourg de Saint-Thibault-des-Vignes, ZAC des Vallières à Thorigny, Projet de requalification de la RD418
Mise en place de la ligne D du PLD (RD231) et de ses lignes complémentaires	Plaine de Chanteloup-en-Brie – Montévrain Val d'Europe, Centre hospitalier de Marne-la-Vallée à Jossigny, Eco-quartier du Sycomore, Cœur Urbain de Marne-et-Gondoire

Priorité 1	Projet urbain lié
Mise en place de la ligne B du PLD (RD35) et de ses lignes complémentaires	Cœur urbain de Marne-et-Gondoire, Entrée de ville de Bussy-Saint-Georges, zone d'activités Léonard de Vinci
Création du carrefour multimodal du Génitoy sur l'A4	Eco-quartier du Sycomore, zone d'activités de la Rucherie
Création d'un nouveau carrefour multimodal pour palier aux difficultés de l'actuel Pont en X	Cœur Urbain de Marne-et-Gondoire et tous les projets au nord de la Marne
Création d'un nouveau franchissement multimodal à Collégien	
Poursuivre les études en faveur du renforcement du caractère multimodal du port de Lagny-sur-Marne pour le transport de marchandises et concrétiser les projets	Desserte régionale de tout le territoire du SCoT, tous les projets concernés
Etudier les possibilités de transport de marchandises et de transport de voyageurs sur la Marne, de type navettes fluviales	Desserte régionale de tout le territoire du SCoT, tous les projets concernés
Amélioration du franchissement en transports collectifs de l'A4 à Bussy-Saint-Georges et/ou Collégien	Eco-quartier du Sycomore, entrée de ville de Bussy-Saint-Georges, zone d'activités économiques de la Rucherie, Zones d'Activités des Portes de la Forêt et de Lamirault à Collégien
Amélioration du franchissement liaison douce de la Marne à Pomponne vers Lagny	Cœur urbain de Marne-et-Gondoire
Amélioration du franchissement liaison douce de la Marne à Dampmart – est vers Chessy	Projets nord de Marne, Cœur urbain de Marne-et-Gondoire, Plaine de Montévrain Val d'Europe - Chanteloup-en-Brie
Amélioration du franchissement liaison douce de l'A4 à Bussy-Saint-Georges (ouest)	Entrée de ville de Bussy-Saint-Georges
Amélioration du franchissement liaison douce de l'A4 à Bussy-Saint-Georges (est)	Eco-quartier du Sycomore, zone d'activités de la Rucherie
Amélioration du franchissement liaison douce de l'A4 à Jossigny	Centre bourg de Jossigny
Amélioration du franchissement liaison douce de la Marne à Thorigny vers Lagny	Projets nord de Marne, Cœur urbain de Marne-et-Gondoire, Plaine de Montévrain Val d'Europe - Chanteloup-en-Brie

Priorité 1	Projet urbain lié
Création de liaisons douces : <ul style="list-style-type: none"> • Dans les vallées de la Brosse et de la Gondoire, • Dans le Parc du Mont Evrin, • Le long de l'aqueduc de la Dhuis, • Vallée de la Marne, • Autour du bois de Chigny, • Vers la base de loisirs de Vaires-Torcy, • Vers la base de loisirs de Jablines, • Vers la forêt de Ferrières. 	Desserte régionale de tout le territoire du SCoT, tous les projets concernés
Amélioration du franchissement liaison douce de l'A104 à Saint-Thibault des Vignes	Cœur urbain de Marne-et-Gondoire
Création d'une nouvelle gare routière à Montévrain/Val d'Europe	Plaine de Chanteloup-en-Brie – Montévrain Val d'Europe

Articulation entre desserte en transports alternatifs et projets urbains

Outre les lignes de TCSP ou priorisant la circulation bus de priorité 1 citées ci-avant, **d'autres actions du PLD qui concernent directement le SCoT ou des orientations nouvelles très ambitieuses** ont été prescrites dans le DOO conformément à la volonté affichée dans le PADD (axe 3). Elles permettront d'améliorer également la cohérence entre urbanisation et desserte par les transports alternatifs à l'automobile. Il s'agit d'orientations aux conséquences opérationnelles directes dans les projets urbains du territoire. En effet, les élus du territoire de Marne, Brosse et Gondoire ont choisi d'utiliser les outils récemment proposés par le Code de l'Urbanisme et notamment de subordonner l'ouverture à l'urbanisation des secteurs voués à l'urbanisation, dans le pôle urbain à fort potentiel et dans le pôle urbanisé, à l'aménagement des lignes de transports structurantes évoquées ci-avant. Les déplacements doivent également être traités comme une question à part entière dans les projets d'aménagement. Cette règle est reprise dans le DOO et permettra que la question des transports soit au cœur des débats, au même niveau que les questions de formes urbaines, de stationnement, ..., lors de la réalisation de nouveaux projets.

Dans cette logique de mise en œuvre des actions du PLD, le SCoT, au travers du PADD et du DOO soutient **la réalisation des lignes de TCSP (lignes E, F et G)** qui concernent le territoire du secteur IV de Marne-la-Vallée ; elles permettront de renforcer l'offre l'alternative à l'automobile à proximité immédiate du SCoT et limiteront l'utilisation de la voiture, et les nuisances en termes de congestion automobile et d'émissions de gaz à effet de serre. Elles permettront également de diversifier l'offre de services pour les habitants de Marne, Brosse et Gondoire vers le secteur IV, qui constitue un pôle majeur générateur de déplacements aussi bien à vocation de travail que de commerce-loisirs.

Toujours dans une **logique de perfectionnement du service**, et dans ce cas spécifique, de l'optimisation des temps de déplacements et donc de la qualité de vie des habitants et employés du territoire du SCoT, sont affichées dans le DOO des prescriptions en faveur de l'amélioration des correspondances entre le réseau de bus pep's et le réseau de bus départemental ou le réseau de bus RATP.

3/ Rayonnement d'échelle locale. A cette échelle, les prescriptions du SCoT en matière de transport collectif vont dans le sens d'une amélioration de la qualité des espaces publics. En effet, si les projets d'aménagement doivent intégrer les transports le plus en amont possible, il s'agit également d'en faire des moteurs de la dynamique des quartiers, des infrastructures favorisant les échanges entre les quartiers et l'unité territoriale. La quête d'une identité de Marne, Brosse et Gondoire via l'aménagement d'un réseau de transport collectif performant et attractif a également permis de motiver les élus à afficher dans le DOO l'ensemble des orientations qui figurent dans l'axe 3.

2. Développer l'attractivité des modes actifs

Dans la récente version du Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (en cours), est préconisée **l'augmentation à hauteur de 10% de la part des déplacements en modes actifs**. Inspiré par le PDUJF de 2000, le PLD des secteurs III et IV avait déjà identifié les enjeux liés au renforcement de la part des modes doux. Il comprend donc un schéma directeur d'aménagement des liaisons douces valables dans ces secteurs de Marne-la-Vallée.

Les modes doux constituent **une véritable alternative à l'automobile** en plus de leurs atouts en faveur de la qualité de vie du fait de **nuisances induites quasi-inexistantes**. Sont compris dans les déplacements en modes actifs les déplacements cyclables, piétons, en trottinette, rollers etc.

Pour toutes ces raisons, les élus du territoire de Marne, Brosse et Gondoire ont souhaité se saisir de cette question dans le SCoT et en font même une question centrale dans leur projet de territoire.

L'orientation 2 de l'axe 3 du DOO vient décliner les orientations permettant la concrétisation des objectifs de l'axe 3.3 du PADD. En effet, il s'agit bien de « **mailler le territoire d'un réseau de liaisons douces affirmant le dialogue entre la ville et la nature** ». Cette volonté de maillage poursuit un double objectif : permettre une pratique quotidienne (rabbattage vers l'habitat depuis les gares et liaisons habitat-zones d'emploi, vers les zones d'activités notamment) et permettre une pratique récréative (loisirs et découverte). Par ailleurs, l'aménagement de ce réseau de liaisons douces devra se faire en cohérence avec les territoires voisins, comme pour ce qui concerne le schéma de transports collectifs.

Le Grenelle de l'environnement inspiré du concept du Développement Durable a permis de remettre au goût du jour les modes de déplacements doux, historiquement utilisés pour des déplacements économes en énergie. Ceux-ci profitent d'un regain d'attractivité que les élus s'engagent à affirmer via l'affichage de prescriptions en ce sens dans le DOO. En effet, en réponse à l'objectif du PADD « **Ancrer une véritable culture des modes doux** », des prescriptions sont affichées dans le DOO pour compléter le maillage de liaisons douces et ainsi accroître la qualité de l'offre et donc son attractivité. Les aménagements (création ou amélioration de l'existant) concernent aussi bien des liaisons douces à vocation de loisirs (vallées de la Brosse et de la Gondoire, aqueduc de la Dhuis etc.) que des liaisons à vocation utilitaire. Le DOO prévoit que la question des liaisons douces utilitaires soit intégrée en amont de tous les projets, dans la même logique que l'articulation entre réseau de transport alternatif et urbanisation. Le DOO prescrit également la connexion de l'ensemble des projets dans les secteurs voués à l'urbanisation aux espaces déjà

urbanisés. Cette prescription est justifiée par la volonté des élus de trouver un équilibre entre urbanisation de secteurs stratégiques et pérennisation des espaces naturels et agricoles. De cette volonté se décline celle de n'autoriser des extensions urbaines que de façon très limitée, et à certaines conditions d'aménagement durable, dont notamment les connexions modes doux aux espaces urbanisés historiques.

Face à certaines difficultés repérées dans le diagnostic du SCoT et notamment des discontinuités dues à l'existence d'infrastructures lourdes de transports routiers ou ferroviaires sur le territoire du SCoT, le PADD prévoit **l'amélioration des franchissements**. Le DOO précise qu'il s'agit, en priorité 1 de franchissements de la voie ferrée et/ou de la Marne à Pomponne, à Thorigny-sur-Marne ou à Dampmart ou encore entre Chessy et Dampmart.

Parmi l'ensemble des modes doux, **la question cyclable est une question à part entière**. Elle nécessite des réflexions précises notamment en termes de types d'aménagements à prévoir, gabarits ou encore localisation des axes de passage en lien avec la topographie etc. Aussi, le DOO véhicule l'ambition des élus de réaliser, à l'échelle de l'ensemble du périmètre du SCoT, un nouveau schéma directeur cyclable sur la base d'une actualisation du schéma figurant au PLD avec l'ensemble des projets urbains qui vont être mis en œuvre à l'horizon 2023. Cet objectif traduit bien la volonté des élus de Marne, Brosse et Gondoire d'investir dans ces modes actifs de transports, porteurs d'un avenir plus durable pour le territoire.

3. Améliorer le maillage du réseau viaire et inventer des solutions pour le transport de marchandises

Le diagnostic transport a permis d'identifier un certain nombre de contraintes et notamment en matière de desserte routière du territoire. A l'heure du Grenelle de l'environnement et de la fin du règne du tout-automobile, le territoire de Marne, Brosse et Gondoire se doit de mettre en œuvre les outils permettant de palier efficacement les problématiques de congestion automobile sur certains axes, les insuffisances du maillage viaire liées aux coupures urbaines, qui induisent l'enclavement de certains secteurs comme le nord de la Marne, ou la saturation des seules solutions existantes de franchissement, comme c'est le cas pour le Pont en X. En effet, ces défauts de service ne permettent pas l'unité du territoire de Marne, Brosse et Gondoire qui, bien que jouissant d'une position stratégique dans l'est francilien, ne peut s'affranchir d'une desserte routière de qualité, les transports collectifs ne constituant pas (encore) une alternative suffisante à l'automobile, comme cela a pu être démontré dans le diagnostic. « **Façonner l'unité territoriale et réduire les coupures urbaines** » **constituent un objectif premier du PADD** en matière de transport. Aussi, le SCoT prescrit **la réalisation de franchissements** tout en y intégrant une dimension nouvelle. Au vu de la densification de l'habitat et des activités qui vont avoir lieu dans le cœur urbain, le Sycomore et la Rucherie, il est primordial de mettre en place dans ces secteurs de véritables pôles de multimodalité incluant l'automobile et ses alternatives : pont en X, carrefour multimodal du Sycomore. Ces projets constituent des priorités 1 pour les élus du SCoT. Ils permettront respectivement les franchissements des coupures urbaines majeures du territoire que sont l'axe Marne / voie ferrée et l'autoroute A4. **La cohérence et l'unité territoriale de Marne, Brosse et Gondoire** reposent en partie sur ces 2 projets structurants soutenus à l'échelle régionale puisqu'inscrits dans le SDRIF dès 1994 et dans le SDRIF de 2008 également.

Dans la même logique, d'autres aménagements de franchissements, quoique de moindre envergure, ont été prescrits dans le DOO : ils répondent également aux enjeux en matière de construction d'une unité territoriale et de limitations des fractures dans une logique de solidarité, de réduction des nuisances environnementales et de développement des échanges nord-sud et est-ouest à l'intérieur du SCoT mais également en

lien avec les territoires voisins. Ces franchissements concernent : notamment l'A4 au niveau de Collégien et du nouveau contournement est de la commune qui permettra de connecter la ZAC de Lamirault au reste du territoire ; des études relatives aux franchissements pour l'amélioration des connexions entre Montévrain et le nord de la Marne (Lesches, Chalifert) particulièrement isolé du reste du territoire.

L'amélioration des échanges réside également dans **la réduction des pressions sur certains axes de transports** qui connaissent un trafic de transit important, et le diagnostic a permis de faire émerger des enjeux en matière de requalification urbaine de certains axes de transports en ce sens. La RD934, qui constitue une des seules possibilités intérieures de relier l'est et l'ouest du territoire du SCoT, doit dans cette logique connaître une requalification en faveur d'un meilleur partage de la voirie tous modes. Il s'agit progressivement de développer les conditions pour l'affirmation des transports collectifs et des modes doux dont les qualités ont été démontrées dans le chapitre précédent. Plus généralement, les élus du territoire, conscients de ces enjeux, ont choisi de faire figurer dans le DOO leur volonté que ces questions soient prégnantes lors de tout projet urbain. Le partage de la voirie entre les modes de transports, les connexions des voies nouvelles au réseau existant, la sécurisation des usagers participent à cette prescription.

Compte tenu de l'importance des espaces agricoles et du maintien de cette activité économique à part entière, les circulations agricoles sont intégrées dans le projet de territoire : dans le PADD, les élus s'engagent à « poursuivre les démarches de prise en compte des circulations agricoles : encourager les types de voirie en adéquation avec l'activité agricole, poursuivre la communication et l'information sur la présence des circulations agricoles » et le confirment dans le DOO.

Enfin, **en lien avec les ambitions du SCoT en termes de développement économique et de création d'emplois, la question du transport de marchandises a été pleinement intégrée** dans l'axe 3 du PADD : « Répondre aux exigences environnementales et économiques en matière de transport de marchandises ». L'enjeu consiste bien ici dans la prise en compte des impacts prévisibles en matière de transports, liés au développement urbain. Dans la logique globale du SCoT, qui vise à lier l'urbanisation et les transports, les élus souhaitent étudier l'ensemble des alternatives envisageables aux déplacements routiers pour les transports des marchandises. Une étude sur les opportunités liées à la présence de la Marne a été réalisée par la CAMG en parallèle de l'élaboration du SCoT et a permis de conclure sur un potentiel d'utilisation de ce cours d'eau pour le transport de marchandises. Le DOO prescrit donc de poursuivre ces études et de concrétiser des projets en induisant un report modal sur les produits traditionnels et en « créant l'envie » sur de nouveaux projets. Il s'agit d'une priorité 1 du SCoT. La requalification de la ZAE de la Courtillère en cours doit intégrer, tout particulièrement, cette orientation. En complément, des alternatives doivent également être recherchées en lien avec la valorisation de la présence de la voie ferrée sur le territoire. En effet, déjà support de trafic de marchandises, la ligne Paris – Meaux pourrait être encore optimisée. Pour préciser cette orientation, le DOO prescrit des études préalables à la réalisation d'un Schéma d'organisation de flux de marchandises, en faveur notamment du fret ferroviaire. De plus, il est précisé dans le DOO que des études doivent être réalisées en faveur d'implantations potentielles d'aires de livraison de marchandises mutualisées ou de plateformes logistiques dans le Cœur Urbain de Marne-et-Gondoire. Il s'agit de limiter la présence de camions dans ce secteur qui va connaître une importante intensification (+ 3 000 logements à venir). Il s'agit d'une condition indispensable en faveur de la limitation des conflits d'usages dans le cadre d'un projet de renouvellement urbain de l'envergure du projet de Cœur Urbain.



Mobilité douce



Transports alternatifs à l'automobile sur le territoire du SCoT

Axe 4 : Affirmer l'image du territoire dans la dynamique régionale

L'axe 4 du Projet d'Aménagement et de Développement Durables inscrit les ambitions du territoire de Marne, Brosse et Gondoire dans les grands enjeux supra-territoriaux. Au-delà des choix spécifiques de développement, de fonctionnement et de protection mis en œuvre à l'intérieur du territoire, les mécanismes agissant à l'échelle régionale sur les ambitions de l'ensemble de l'est francilien sont pris en compte. Le SCoT ne s'attache pas uniquement à s'inscrire dans une dimension plus large, mais se veut également moteur des projets communs avec les territoires voisins. L'axe 4 du PADD inscrit des objectifs forts dans ce sens et le DOO s'attache à les traduire.

Le contexte supra territorial est évidemment largement impacté par la dynamique de ville nouvelle initiée dans les années 1960. Entre le secteur I de Marne-la-Vallée, marqué par une identité économique forte, le secteur II avec son cluster centré sur la Cité Descartes et le secteur IV de vocation touristique de dimension nationale, le secteur III, qui constitue une partie du territoire de Marne, Brosse et Gondoire, représente encore à la fois un potentiel de développement important et un maillon essentiel de la ceinture verte francilienne.

Au nord, le territoire de Marne et Chantereine présente une continuité d'enjeux d'aménagement avec celui de Marne, Brosse et Gondoire : valorisation des bords de Marne et volonté de renforcement des pôles gares sur la ligne E du RER. Ces enjeux de trame verte et bleue et de transports sont donc communs aux 2 territoires. Sur les autres plans, Marne et Chantereine s'insère dans une logique de complémentarité avec les territoires du sud et recherche, à travers les démarches mises en place (Programme Local de l'Habitat, agenda 21, Contrat départemental de développement territorial...) un équilibre interne entre offre en logements, offre d'emplois et accès aux équipements.

Au sud, la Brie Boisée forme davantage un écrin vert tout en accentuant son effort sur des points stratégiques : développement volontariste de Ferrières-en-Brie, mise en valeur de ses espaces naturels...

Au niveau régional, le SDRIF 2008, actuellement en révision, fixe 3 grandes priorités :

- la protection, restauration, valorisation des ressources naturelles, et l'accès à un environnement de qualité ;
- l'accueil de logements, d'emplois et de services nécessaires au développement harmonieux du territoire ;
- les infrastructures de transport et d'échanges irriguant les secteurs d'habitat, les zones d'activités, services et espaces de loisirs.

« L'ensemble de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée doit conforter son fonctionnement en réseau, tout en améliorant ses liaisons avec les centres voisins (Bobigny, Créteil, Montreuil, Chelles, Meaux). La desserte en transports collectifs, interne à la ville nouvelle, sera améliorée, notamment par un transport en site propre entre Lagny-sur-Marne et Val d'Europe ».

Promulguée le 3 juin 2010, la loi du Grand Paris concerne principalement la mise en place d'un « réseau de transport public de voyageurs » (art.1) : « *Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France, [], et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. [...] Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État. [...] Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Île-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Île-de-France.* »

1. Répondre à l'ambition de rayonnement de l'est francilien

Cet axe du DOO du SCoT vise à faire le lien avec le positionnement de Marne, Brosse et Gondoire au cœur de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et des dynamiques associées. Comme expliqué page précédente, le contexte territorial voisin est complexe et animé par des ambitions et des projets de grande ampleur auquel le SCoT se doit de participer de manière active.

- **Encourager les échanges avec les autres pôles structurants à rayonnement international**

En réponse à cet axe du PADD qui se veut volontariste, le DOO s'affirme dans une dynamique régionale d'innovation. Il est donc indispensable de réfléchir le développement du territoire dans le cadre des réflexions menées pour le projet Grand Paris, et d'envisager ce développement du secteur III par un renforcement des liaisons vers les aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle et Orly et vers l'agglomération parisienne.

Dans une logique d'initiation d'une démarche inter-SCoT, le DOO insiste sur le renforcement des échanges avec les pôles d'impulsion voisins tels que la Cité Descartes du Val Maubuée et le pôle touristique du Val d'Europe afin de partager les retombées associées (services aux entreprises, services aux populations touristiques etc.). Par ailleurs, le rayonnement de la Cité Descartes et du cluster lié incitent à favoriser l'accueil d'activités innovantes dans les domaines de l'urbanisme, de la mobilité, de l'environnement, de l'énergie, ... en poursuivant les échanges avec l'ensemble de la ville nouvelle ; cela permettra notamment de renforcer la filière des éco-activités présente sur le territoire mais d'un ancrage encore limité.

- **Concevoir des équipements au rayonnement supra territorial pour renforcer l'attractivité et l'image du territoire :**

Le diagnostic a souligné un certain déficit en équipements de grande envergure sur le territoire. En ce qui concerne la santé, malgré la présence de plusieurs établissements, la densité des praticiens est insuffisante et l'hôpital de Lagny souffre d'exiguïté et de vétusté ; c'est pourquoi le DOO soutient le projet de délocalisation en cours sur Jossigny avec, par ailleurs, le souci de développer un projet exemplaire du point de vue de la prise en compte environnementale et paysagère.

Concernant les activités sportives, seul le centre aquatique de Marne-et-Gondoire constitue actuellement un équipement ayant un rayonnement au-delà des frontières du territoire du SCoT, le Val d'Europe ne détenant par ailleurs pas d'espace aquatique de ce niveau. Ainsi le DOO, en cohérence avec les politiques publiques, notamment le contrat de Projet Etat Région (Grand Projet 3), inscrit un gymnase et un stade d'envergure régionale, ainsi que le développement du centre aquatique, avec prochainement l'accueil d'une fosse de plongée. D'autres projets, en lien avec la vocation culturelle et touristique du territoire, sont également rappelés (voir justifications de l'objectif 3 ci-après) : parc des Saules de Lagny-sur-Marne, salle de spectacle de Bussy-Saint-Georges, projet culturel et culturel d'envergure nationale de Bussy-Saint-Georges, cœur agro-urbain de l'écoquartier de Montévrain.

- **Développer les connexions (modes doux, transports en commun, axes structurants et communications numériques) avec les autres secteurs de Marne-la-Vallée et Marne-et-Chantereine**

Les réflexions à mener, notamment en termes de liaisons douces ou transports en commun pourront être étendues aux territoires de Marne-et-Chantereine, du Val Maubuée, du Val d'Europe, de la Brie Boisée... En particulier, le SCoT souligne l'importance de relier les zones d'activités du territoire aux 2 pôles de compétitivité qui l'entourent (cluster économique de Descartes et cluster touristique de Disney), via le numérique. Cet axe du PADD trouve sa traduction essentiellement dans l'axe 3 du DOO sur la structuration d'une mobilité durable justifié précédemment.

2. Valoriser un maillon fort de la ceinture verte régionale

- **Préserver et valoriser le continuum d'espaces naturels et écologiques**

La Ceinture verte d'Île-de-France est un concept esquissé au milieu des années 1970 pour exprimer une volonté puis une politique régionale qui se concrétise, à partir de 1983, par un certain nombre d'actions : acquisitions et aménagements d'espaces boisés pour une ouverture au public, veille foncière sur les espaces agricoles périurbains fragilisés, octrois de subventions aux collectivités pour leur permettre de traduire les objectifs régionaux. Entre ville et campagne, la Ceinture verte offre une grande diversité d'interactions entre espaces ouverts et espaces construits. Elle accueille le tiers de la population régionale et est fortement marquée par la présence des villes nouvelles. La consommation d'espaces naturels y a été importante et il s'agit aujourd'hui d'avoir notamment une approche de l'espace périurbain dense intégrant des espaces ouverts et des espaces construits à mieux connaître et valoriser.

Par ailleurs, le territoire de Marne, Brosse et Gondoire est repéré, dans cette ceinture verte, comme le poumon vert essentiel de la ville nouvelle.

C'est pourquoi le DOO inscrit :

- « l'ouverture au public des grands ensembles boisés participant à la ceinture verte régionale dans une logique pédagogique et de découverte, le développement de la maîtrise publique des espaces forestiers et/ou l'incitation à l'ouverture du domaine privé, et enfin l'amélioration de l'accessibilité par les cheminements doux, des équipements d'accueil... »

- la prise en compte du projet de parc des Saules de Lagny-sur-Marne en prescrivant la construction d'un « projet à haute valeur environnementale dans un secteur stratégique de la ceinture verte régionale, au cœur de la trame bleue de Marne, Brosse et Gondoire ».

Cet axe s'inscrit parallèlement dans le respect des objectifs du Schéma Directeur Régional d'Île-de-France de 2008 actuellement en révision et dans le souci de répondre aux ambitions d'un poumon vert de la région capitale ; les justifications de l'axe 1 ont montré que le DOO affirme la trame boisée ou arborée qui s'appuie sur la trame verte régionale du SDRIF, précisée elle-même dans le projet départemental de Seine-et-Marne. Pour rappel, les espaces naturels sont protégés par le biais de la carte n°2 du DOO qui délimite des espaces de protection forte et des espaces de protection adaptée. Les continuités écologiques sont également protégées et garantissent les circulations des espèces entre les réservoirs de biodiversité.

- **Maintenir les grands ensembles agricoles identitaires et représentant une forte valeur paysagère**

Par ailleurs, le diagnostic exprime à la fois les risques et les pressions que subissent les espaces agricoles périurbains et le potentiel agricole au service d'un développement économique durable ; en effet, le territoire du SCoT dispose de terrains cultivés importants. Il existe donc une opportunité pour diversifier le tissu industriel en faisant venir des entreprises de biotechnologie de haute technicité. Le développement de ces activités permettrait de pérenniser l'activité agricole et donc de maintenir les espaces naturels. Dans cette logique, le PADD fait donc de ces enjeux un objectif fort du SCoT qui rejoint un de ceux de la vocation de la Ceinture verte régionale.

Les études élaborées dans le cadre du Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP) de la Communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire ont permis de nourrir le projet agricole ; en conséquence le DOO prescrit la prise en compte de l'agriculture dans une logique de cohabitation des fonctions urbaine et agricole. Ainsi sont intégrées dans cet axe sur la ceinture verte régionale :

- la « volonté de préserver la plaine agricole de toute nuisance » lors de la création du Centre Hospitalier de Marne-la-Vallée à Jossigny d'une part,
- l'affirmation de la vocation touristique et de loisirs de l'agriculture par le soutien aux activités de diversification existants et aux projets qui pourraient émerger : ferme pédagogique, vente directe, gîtes ruraux, etc. »

Cette diversification de l'agriculture a déjà été abordée lors de l'étude conduite par la CAMG sur la valorisation des produits agricoles en 2009. La stratégie de développement de circuits de vente à la ferme, dans un périmètre de 10km autour du point de vente (bassin de vie d'environ 680 000 habitants), avec pour cible les plus de 50 ans et les jeunes en utilisant des supports adaptés aux cibles, tels qu'Internet, a été retenue. Cette dynamique est en cours, comme le montre les différentes tendances à la diversification de la majorité des exploitants, mises en avant au travers de l'étude du PRIF Brosse et Gondoire.

- **Sensibiliser le grand public**

Le PADD du SCoT allie préservation, valorisation et connaissance des richesses naturelles du territoire ; il est donc cohérent de prévoir une ouverture au public des sites remarquables du patrimoine naturel de Marne, Brosse et Gondoire, garantie par des mesures de valorisation permettant de maintenir le bon état des espaces naturels.

Le DOO traduit cet objectif en prescrivant de « faire de l'activité touristique un élément fédérateur à l'échelle du SCoT en misant sur les atouts naturels (ceinture verte régionale) et urbains du territoire », avec une ouverture au public des grands ensembles boisés. De plus, l'accompagnement des associations sportives locales autour de la valorisation de la Marne est soutenu.

3. Fédérer l'attractivité du territoire autour du développement culturel et touristique

Le diagnostic a mis en évidence la nécessité d'élargir la politique culturelle à l'ensemble des collectivités, et les enjeux de développement d'une politique culturelle à l'échelle du SCoT en s'appuyant sur le Parc Culturel de Rentilly : il s'agit de relayer ses actions dans les centres culturels communaux, de renforcer l'offre existante en équipements à rayonnement supra-territorial, de favoriser la coopération intercommunale pour la création d'équipements culturels. L'offre culturelle actuelle est relativement concentrée dans les pôles urbains du territoire et peu d'équipements ont un rayonnement supra-communal. Les communes n'ont pas délégué leur compétence culturelle à l'agglomération ; le portage politique intercommunal des actions culturelles se matérialise surtout à travers le projet de mise en résidence partagée de musique contemporaine sur plusieurs communes (Collégien, Lagny-sur-Marne et Thorigny-sur-Marne notamment).

C'est pourquoi le PADD insiste sur la valorisation des potentialités du territoire avec le confortement de la politique culturelle du Parc de Rentilly en synergie avec celle d'équipements de qualité (salle de spectacle de Bussy-Saint-Georges, centres culturels de Collégien, Thorigny-sur-Marne et Lagny-sur-Marne, ...).

La politique culturelle du territoire doit aujourd'hui se donner les moyens de l'accessibilité et être portée conjointement par la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire, Bussy-Saint-Georges et Montévrain ; cet axe est apparu d'autant plus important que la culture joue un rôle essentiel dans la cohésion sociale du territoire, mais aussi dans la construction de son identité par rapport aux territoires voisins. Les équipements structurants ont donc un double rôle : une attractivité locale par une réponse aux besoins des habitants et une attractivité supra-territoriale par une action de promotion et donc d'identification du territoire. Ce rôle, appuyé par les objectifs du PADD, vient en complémentarité des actions menées sur la valorisation des espaces naturels et agricoles et la promotion des atouts touristiques.

Ces objectifs sont traduits dans le DOO par la mise en exergue d'actions ambitieuses à mener dans le domaine culturel afin qu'elles constituent ce levier de renforcement de la cohésion sociale et intergénérationnelle. Dans une logique de renforcer les initiatives publiques mutualisées afin d'accompagner les dynamiques associatives locales, il s'agit donc de :

- « S'appuyer sur les atouts culturels et patrimoniaux : affirmer les équipements culturels structurants (la Courée à Collégien, le Moustier à Thorigny-sur-Marne, l'espace Charles Vanel à Lagny-sur-Marne) ; mettre en œuvre le projet d'Espace culturel de Bussy-Saint-Georges en prenant soin d'y développer une politique culturelle pluridisciplinaire, éducative, intergénérationnelle et sociale, renforcer la mutualisation des équipements de création de la culture ; généraliser les manifestations et pratiques qui favorisent la mixité sociale et la diversité culturelle et s'appuyer sur le patrimoine local pour développer des manifestations fédératrices ; »
- « S'appuyer sur la politique culturelle du Parc de Rentilly pour imaginer les axes de développement des politiques culturelles plus locales », ce qui permettra de créer une réelle synergie et une dynamique dessinant une image identitaire du territoire vis-à-vis de la population résidente comme des visiteurs extérieurs ;

- « Permettre à chacun de s'informer et d'accéder à la vie culturelle du territoire en développant les services de communication », dont les moyens numériques, en cohérence avec le souhait de développement exprimé dans le PADD ;
- « Assurer l'accessibilité en transports alternatifs des équipements culturels structurants (Parc Culturel de Rentilly, la Courée à Collégien, le Moustier à Thorigny-sur-Marne, l'espace Charles Vanel à Lagny-sur-Marne, salle de spectacle de Bussy-Saint-Georges) » afin de pallier aux difficultés d'accès de certains espaces, comme le parc de Rentilly.

Ces orientations permettent d'agir dans une logique d'aménagement du territoire, en favorisant la mise en réseau des acteurs et des projets, à différentes échelles territoriales et en privilégiant toute initiative concertée à une échelle intercommunale avec les équipements culturels existants et à venir dans une double démarche de transversalité et de complémentarité.

Le tourisme représente une dimension très étroitement liée à la culture, car il joue également un rôle fédérateur constitutif d'une identité et véhiculant du lien social. Les objectifs du PADD concernant la culture et le tourisme sont donc imbriqués de façon à mettre en cohérence toutes les actions du territoire et à rendre lisible une stratégie de développement. Celle-ci s'appuie sur la mise en synergie des différents éléments du patrimoine (châteaux, parcs, patrimoine vernaculaire, patrimoine issu des traditions agricoles), le développement des activités connexes à l'eau et le développement de structures d'accueil et d'hébergement sur le territoire. En effet, le tourisme joue un rôle dans la valorisation du territoire, de l'activité agricole, du patrimoine, et dans la création et le maintien du lien social. Comme pour la culture, il s'agit de s'appuyer sur les richesses de Marne, Brosse et Gondoire pour développer une politique fédératrice et cohérente pour toutes les communes du SCoT, qui permette l'accueil et la découverte du territoire pour tous.

Les orientations du SCoT anticipent sur le Schéma de Développement Touristique Régional en cours d'élaboration, lequel affiche une volonté de réorganiser le territoire au niveau de l'Ile-de-France. Pour sa part le diagnostic a identifié une offre diversifiée, bien que peu connue en dehors du territoire ; en lien avec ce qui a été expliqué précédemment sur les relations avec les territoires voisins, les bords de Marne constituent un élément structurant et fédérateur sur lequel cette identité pourrait être construite. D'ailleurs, la Marne est le seul élément du territoire qui attire des touristes étrangers qui arrivent pour y séjourner par le fleuve (en péniche) et prennent le train pour effectuer des visites dans la capitale.

Il s'agit donc de développer une logique partant des particularités du territoire et des projets en cours : le développement de certains sites ou équipements (moulin Russon, parc de Rentilly...), la prévision d'une surface importante réservée à l'activité hôtelière au sein de l'éco-quartier de Montévrain, ou les réflexions de la ville de Bussy sur le développement d'un tourisme lié à l'éco-quartier comme cela se fait ailleurs en Europe, avec la création d'un lieu d'accueil réservé aux étudiants et aux délégations internationales. Ces thématiques sont à croiser avec d'autres déjà évoquées dans les axes précédents, comme l'accessibilité par les transports et les liaisons douces.

Ainsi le DOO est construit autour des axes suivants :

- « Faire de l'activité touristique un élément fédérateur à l'échelle du SCoT en misant sur les atouts naturels (ceinture verte régionale) et urbains du territoire ; notion de « culture pour tous » dans l'ensemble des projets, organisation de manifestations touristiques dans les lieux patrimoniaux, préserver les éléments du petit patrimoine identitaire, articuler la politique de développement des liaisons douces

avec la politique de développement touristique, création d'un équipement touristique en lien avec l'éco-quartier du Sycomore, miser sur l'existence d'un réseau de marchés renommé pour renforcer la fréquentation touristique du territoire ;

- Affirmer la Marne comme un élément de rayonnement touristique national : tourisme fluvial, accompagnement des associations sportives locales, généralisation d'itinéraires de découverte balisés, rampe directe pour l'accès à l'anneau de vitesse de Chalifert ;
- Développer les équipements et services nécessaires pour l'accueil des touristes : renforcer les moyens de l'Office du Tourisme, véhiculer l'image environnementale positive du territoire, renforcer l'offre d'hébergement touristique, faire émerger le projet d'écopôle fluvial de Lagny-sur-Marne, finaliser le projet de création d'une fosse de plongée (20m) au Centre aquatique ;
- Tirer parti de la présence de véritables « locomotives » touristiques à proximité du territoire situé entre l'Agglomération parisienne et le secteur IV : participer aux réflexions dans le cadre du projet Village Nature, étudier l'opportunité de développement d'itinéraires touristiques au départ de Disneyland Paris, développer les activités d'hébergement et de restauration touristiques en lien avec le secteur IV. »

2. ARTICULATION DU SCHEMA AVEC LES AUTRES DOCUMENTS MENTIONNES AUX ARTICLES L.122.1-12 ET L.122.1-13 DU CODE DE L'URBANISME

Conformément à l'article L.122-1-2 du code de l'Urbanisme relatif au rapport de présentation du SCoT, ce dernier doit décrire « l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L.122-1-12 et L.122-1-13, avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ». Les 2 articles cités précisent quels sont ces documents :

- **L'article 122-1-12 du Code de l'Urbanisme :**

« Les schémas de cohérence territoriale prennent en compte :

- les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics ;
- les schémas régionaux de cohérence écologique et les plans climat-énergie territoriaux lorsqu'ils existent.

Ils sont compatibles avec :

- les directives de protection et de mise en valeur des paysages ;
- les chartes des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-1 du code de l'environnement ;
- les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-3 du même code.

Lorsqu'un de ces documents est approuvé après l'approbation d'un schéma de cohérence territoriale, ce dernier est, si nécessaire, rendu compatible dans un délai de trois ans. »

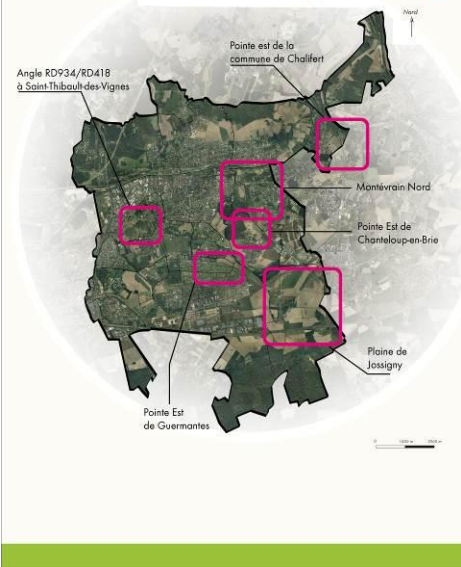
- **L'article L 122-1-13 du Code de l'Urbanisme :**

« Lorsqu'un plan de gestion des risques d'inondation, mentionné à l'article L. 566-7 du code de l'environnement, est approuvé, les schémas de cohérence territoriale doivent être compatibles avec les objectifs de gestion des risques d'inondation et les orientations fondamentales définis par ce plan. Les schémas de cohérence territoriale doivent également être compatibles avec les dispositions des plans de gestion des risques d'inondation définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7.

Lorsqu'un plan de gestion des risques d'inondation est approuvé après l'approbation d'un schéma de cohérence territoriale, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans avec les éléments mentionnés au premier alinéa du présent article.

Dans ce cas, et par dérogation aux dispositions de l'article L. 122-1-12 du présent code, les schémas de cohérence territoriale n'ont pas à être compatibles avec les orientations fondamentales relatives à la prévention des inondations définies par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-1 du code de l'environnement. »

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
<p>Schéma Directeur de la Région Île-de-France de 1994 <i>et prise en compte des orientations du SDRIF de 2008 pour certains secteurs, par dérogation grâce à la loi Bricq</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> - Développement de l'urbanisation en extension urbaine sur Bussy-Saint-Georges, Chanteloup-en-Brie, Montévrain, Saint-Thibault-des-Vignes, Collégien et Jossigny ; - La préservation des espaces naturels essentiels à la composition paysagère du territoire ; - Un développement cohérent des infrastructures et réseaux. <div data-bbox="855 715 1288 1201" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">SDRIF 1994</p>	<p>Dans cette logique, le PADD du SCoT définit 3 types de pôles en fonction du développement urbain attendu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le pôle urbain à fort potentiel : il correspond à la commune de Bussy-Saint-Georges (faisant l'objet d'une Opération d'Intérêt National) et de Montévrain - Chanteloup-en-Brie ; la rapide urbanisation connue par ces pôles doit être encadrée pour assumer leur rôle d'espaces structurants dans le respect des terres agricoles et naturelles alentours ; - Le pôle urbanisé : il s'agit du cœur urbain historique comprenant Lagny-sur-Marne, Thorigny-sur-Marne, Pomponne et Saint-Thibault-des-Vignes, cœur qui doit être conforté et valorisé dans le cadre de projets globaux et denses ; - Le pôle rural de respiration qui ne dispose pas des mêmes atouts que les pôles précédents mais jouit d'un certain dynamisme qu'il convient d'entretenir par la valorisation du potentiel foncier en renouvellement urbain et le choix de formes urbaines compactes pour lutter contre l'étalement urbain et pérenniser l'activité agricole. <p>Le développement de l'urbanisation est clairement ciblé dans les objectifs du PADD, mais aussi encadré par une hiérarchisation des différents pôles. La question des espaces naturels et agricoles est intégrée à cette problématique pour que le développement urbain ne vienne pas affecter les potentiels agricoles et naturels.</p>

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p data-bbox="835 387 1294 432" style="text-align: center;">Situation des 6 secteurs de demandes de dérogation au SDRIF de 1994</p> 	<p data-bbox="1384 292 2049 703">Si la majorité des secteurs de projet définis par le SDRIF 1994 ont été repris dans le SCoT, certains d'entre eux ont fait l'objet d'une demande de dérogation par le biais de la Loi Bricq (loi n° 2011-665 du 15 juin 2011 dérogeant à l'article L. 111-1-1 du Code de l'Urbanisme). En effet, le but est de mettre en cohérence le SCoT avec les principes de développement durable développés par le Grenelle II de l'environnement, et notamment la sauvegarde du caractère agricole. Le respect de ces principes dans certains secteurs passe par une mise en compatibilité avec le SDRIF 2008, et non de 1994, pour les 6 zones suivantes :</p> <ul data-bbox="1451 730 2049 1121" style="list-style-type: none"> - la partie ouest de la RD 231 dans la Plaine de Jossigny ; - la moitié nord de la commune de Montévrain ; - la pointe nord est de Chanteloup-en-Brie ; - la pointe est de la commune de Chalifert ; - L'angle RD 934 / RD 418 à Saint-Thibault des Vignes ; - La pointe est de Guermantès.
<p data-bbox="779 1203 1563 1230">Compatibilité SDRIF 1994 – SCoT détaillée par commune :</p> <p data-bbox="779 1257 2049 1342">La présente analyse du rapport de compatibilité exigé entre le SCoT et le SDRIF 1994 a été réalisée en reprenant la typologie de référence, à savoir le pôle urbanisé, le pôle urbain à fort potentiel et le pôle rural de respiration.</p>			

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p>Le pôle urbanisé</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Lagny-sur-Marne</i> <p>Au SDRIF de 1994, l'essentiel du territoire communal est reconnu comme espace urbanisé. Le SCoT le reprend comme espace urbanisé à optimiser c'est-à-dire comme un espace dont le développement urbain se fera essentiellement en renouvellement urbain.</p> <p>Le secteur dit de « la pointe de Conches » est lui identifié au SDRIF 1994 comme espace partiellement urbanisable (environ 25 hectares urbanisables à hauteur de 60% d'ici 2015 dont la moitié (30%) en priorité). Ce secteur est repris dans le projet de SCoT comme espace à constructibilité limitée ce qui signifie que l'urbanisation y est limitée au tiers de la superficie du secteur pour une vocation à dominante d'habitat. Cette prescription est compatible avec le SDRIF 1994 et elle est également rendu possible par le projet de cœur urbain (qui n'existait pas au moment de l'élaboration du SDRIF 94) et qui permet aujourd'hui grâce aux nouvelles construction de logements sur ce secteur de préserver la pointe de Conches. A ce stade et avant 2015 (<i>date affichée dans le SDRIF 1994</i>), ce sont les 2/3 de la superficie de la pointe de Conches qui doivent être préservés et cette limitation est justifiée par la nécessité de préserver le caractère à dominante agricole et de protéger la frange qualitative du bois de Chigny. Ces dispositions pourront être réétudiées dans le cadre de la mise en compatibilité avec le SDRIF 2013. A noter que même si ce ne sont que 33% de la surface de la zone qui sont actuellement ouverts à l'urbanisation dans le SCoT dans une logique de développement optimisé, le nombre de logements à créer devra être défini conformément aux prescriptions volontaristes en matière de densité du SCoT. La densification prévue dans le cadre du projet de Cœur urbain (et qui n'était pas prévue dans le SDRIF 1994) permet de respecter les objectifs en matière de construction de logements tout en limitant l'étalement urbain.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Thorigny-sur-Marne</i> <p>Au SDRIF de 1994, l'essentiel du territoire est reconnu comme espace urbanisé. Le projet de SCoT le reprend comme espace urbanisé à optimiser. Le secteur au nord est identifié comme espace partiellement urbanisable (environ 43 hectares urbanisable à hauteur de 60%). Ce secteur est repris pour partie (environ 2/3) dans le projet de SCoT comme espace voué à l'urbanisation, ce qui est compatible avec les orientations du SDRIF 1994.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Pomponne</i> <p>Au SDRIF de 1994, cette commune fait partie des « bourgs, villages et hameaux » soumis au principe d'un développement modéré. Le SCoT n'identifie pas d'espace urbanisable sur la commune. Les</p>	

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p>espaces répertoriés en espaces boisés (vert foncé) ou liaisons paysagères (vert clair) au SDRIF de 1994 sont repris par le SCoT comme espace naturel et forestier à préserver.</p> <p>- <i>Saint-Thibault des Vignes</i></p> <p>L'angle de la RD 934/RD 418 est un espace partiellement urbanisable du SDRIF 1994 (urbanisable à hauteur de 60% d'ici 2015 dont la moitié (30%) en priorité). Toutefois, dans le projet de SDRIF de 2008, ce secteur faisait l'objet d'une trame «espace agricole à préserver». Aussi, une dérogation a-t-elle été demandée conformément à la loi n° 2011-665 et un avis favorable a été formulé en faveur de la préservation du caractère agricole de cette zone. Ce choix est justifié dans le SCoT par la volonté de pérenniser l'activité agricole qui fait partie intégrante de la trame jaune du territoire (PADD axe 1), d'autant que la commune de St-Thibault-des-Vignes inscrit déjà la ZAC Centre Bourg comme un espace de projets plus stratégique (continuité avec le centre bourg) ainsi que l'intensification du tissu urbain en se rapprochant du pôle gare de Lagny-Thorigny. En outre, il s'agit d'un secteur d'enjeux paysagers régionaux (cônes de vues à préserver dans le SCoT).</p> <p>Le SDRIF de 1994 identifie le reste du territoire non concerné par la dérogation en espace urbanisé et un secteur d'urbanisation nouvelle. Le SCoT inscrit ce secteur comme voué à l'urbanisation. Par ailleurs, le SCoT identifie à l'ouest de l'A104 un espace à constructibilité limitée (1/3 de la superficie du secteur réservé pour des constructions à vocation économique ou de service public ou d'intérêt collectif), un classement cohérent avec les nuisances induites par cette infrastructure lourde.</p> <p>- <i>Dampmart</i></p> <p>Dans le SDRIF 1994, l'essentiel du territoire est reconnu comme espace urbanisé. Le projet de SCoT le reprend comme espace urbanisé à optimiser malgré quelques secteurs minimes qui correspondent à des « dents creuses » situées à l'intérieur des espaces urbanisés du SDRIF qui ont été classés en espaces voués à l'urbanisation dans le SCoT.</p> <p>Le plateau de la Dhuis a été strictement protégé dans le SCoT via un front vert et un objectif de pérennisation de sa vocation agricole. La partie est de la forêt des Vallières située sur Dampmart fait l'objet d'une protection forte dans le SCoT, également compatible avec la protection « bois ou forêt » du SDRIF 1994.</p> <p>- <i>Collégien</i></p>	

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p>Le SDRIF 1994 reconnaît une grande partie du territoire communal en espace urbanisé classé dans le SCoT en espace urbanisé à optimiser.</p> <p>En outre, il prévoit un espace urbanisable à hauteur de 100% au niveau de l'actuelle ZAC de Lamirault qui se manifeste dans le SCoT via une trame espace voué à l'urbanisation compatible avec le SDRIF 1994. En outre, une bande a été réservée dans le SDRIF 1994 au sud du RER A pour un secteur d'urbanisation. Cette orientation a été mise en œuvre via le projet de ZAC de la Brosse qui figure en espace voué à l'urbanisation dans le SCoT. Le parc paysager de la ZAC figure en tant qu'espace naturel et forestier à préserver dans la carte 1 du DOO du SCoT mais cette orientation reste compatible avec le SDRIF 1994 dans la mesure où il s'agit de l'espace vert nécessaire à la qualité du projet d'habitat adjacent.</p> <p>Le pôle urbain à fort potentiel</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Bussy-Saint-Georges</i> <p>Au SDRIF de 1994, la commune bénéficie d'environ 620ha : 600ha d'urbanisation à hauteur de 100% et environ 20ha au titre des espaces partiellement urbanisables.</p> <p>Le SCoT reconnaît ces espaces à la fois en :</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Espace urbanisé à optimiser pour ceux qui sont actuellement déjà construits ; ⇒ Espace voué à l'urbanisation pour les secteurs dont les aménagements n'ont pas encore été réalisés comme par exemple le Sycomore, la zone de la Rucherie, etc. ⇒ Espace à la constructibilité limitée pour le secteur de la Croix Blanche qui pourra accueillir en priorité équipements intercommunaux de services publics ou d'intérêt collectif, des activités économiques notamment des constructions liées à l'exploitation agricole en lien avec l'agriculture développée sur le secteur et/ou de production d'énergie renouvelable. La limitation de la constructibilité se traduit par une obligation du maintien du caractère agricole sur une partie du secteur de la Croix Blanche dans la continuité de la vallée de la Brosse. Plus qu'un maintien strict de l'activité, il s'agit par-là d'organiser la transition et les continuités paysagères entre les secteurs d'urbanisation existants, le secteur de la Croix Blanche et la vallée agricole qualitative et de permettre, par conséquent, un développement harmonieux pour les secteurs qui feront l'objet d'une urbanisation limitée. Dans cette logique, le DOO prévoit également qu'un travail soit mené finement sur l'interpénétration ville/campagne, avec une qualification des franges. <p>L'ensemble de ces propositions pour le développement global futur de la commune de Bussy-Saint-Georges est ainsi compatible avec les orientations du SDRIF 1994.</p>	

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p>- <i>Montévrain</i></p> <p>Une demande de dérogation a été faite et acceptée pour la partie nord de la commune. En effet, les bords de Marne figurent en tant qu'espaces urbanisables au SDRIF 1994 alors que ceux-ci sont actuellement partiellement boisés et présentent une richesse paysagère importante. De ce fait, le SCoT prévoit une protection naturelle de ces espaces qui participent à la trame verte et bleue régionale. La demande de dérogation concerne aussi le parc des Frênes et le Bois du Loselet qui figurent en espaces urbanisables dans le SDRIF 1994. Comme ceux-ci figurent en « espaces verts à créer » dans le projet de SDRIF 2008, la dérogation a reçu un avis favorable et ces espaces de nature ont pu être intégrés à la trame verte du SCoT. Enfin les espaces agricoles en frange du bois de Chigny font l'objet d'un classement en espaces urbanisables et partiellement urbanisables dans le SDRIF 1994. Or, dans le cadre du SCoT, le choix a été fait de préserver ces espaces de production dans la logique en place du Périmètre Régional d'Intervention Foncière et ce en cohérence avec le projet de SDRIF 2008. Cette demande a reçu un avis favorable.</p> <p>Pour la partie sud du territoire communale, le SDRIF de 1994 prévoit des espaces urbanisables et partiellement urbanisables sur la quasi-totalité du territoire (d'une superficie d'environ 326ha au titre du carroyage et 55ha au titre des espaces partiellement urbanisables). Le SCoT prévoit des espaces voués à l'urbanisation sur des secteurs de développement au SDRIF excepté pour certains secteurs inscrits en espaces naturels et agricole principalement à l'ouest du territoire ainsi que sous la forme d'une liaison transversale est-ouest. Il s'agit par-là d'intégrer le cœur agro-urbain de Montévrain ainsi que la trame verte communale qui sont autant de projets nécessaires à la qualité du cadre de vie de la commune, en parallèle de la production de logements dans l'écoquartier avec lequel ils sont tout-à-fait connectés. Ce classement est tout à fait compatible avec le SDRIF 1994.</p> <p>- <i>Chanteloup-en-Brie</i></p> <p>Au SDRIF de 1994, la commune bénéficie d'espaces partiellement urbanisables sur la partie est du territoire. Le SCoT inscrit ces espaces de développement comme espaces voués à l'urbanisation. La cartographie du SCoT reprend les espaces identifiés en espaces boisés ou naturels. Les orientations du SCoT respectent celles du SDRIF de 1994.</p> <p>En outre, une demande de dérogation a été faite pour la pointe nord-est de la commune qui est un espace urbanisable du SDRIF 1994 mais que le projet de SDRIF de 2008 prévoyait de maintenir en espace agricole. Considérant cet espace comme un secteur de pérennisation de l'activité agricole en continuité des espaces cultivés de Montévrain en lisière du Bois de Chigny qui participe à la trame verte</p>	

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p>régionale, le SCoT a souhaité préserver ce caractère agricole et les enjeux paysagers en découlant. La dérogation a été acceptée. Elle est d'autant plus justifiée que la commune de Chanteloup-en-Brie affiche déjà un certain nombre de secteurs de projets dans sa partie sud, jugés plus stratégiques en raison de la présence de la gare RER A Montévrain Val d'Europe à proximité.</p> <p>Les communes du pôle rural de respiration</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Carnetin et Gouvernes</i> <p>Les communes de Carnetin et de Gouvernes sont classées au SDRIF de 1994 en Bourgs, Villages et Hameaux. Le SCoT respecte les orientations du SDRIF 1994 en ne prévoyant aucune extension de ces deux territoires.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Bussy-Saint-Martin</i> <p>Au SDRIF de 1994, Bussy-Saint-Martin bénéficie d'environ 16ha de capacités de développement et d'urbanisation de la ZAC du Gué Langlois prévue dans le SCoT permet d'assurer la compatibilité entre les 2 documents.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Conches-sur-Gondoire</i> <p>Le SDRIF 1994 prévoyait une enveloppe de 9ha pour le développement de la commune dans sa pointe sud-est en lien avec Bussy-Saint-Georges.</p> <p>L'ensemble des secteurs ne revêtant pas un caractère agricole ou naturel particulier a été urbanisé et le SCoT prévoit pour l'extrême pointe sud-est le maintien du caractère agricole, conformément au Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP) de Marne-et-Gondoire dont la création a été validée par délibération du Conseil général le 21 décembre 2012.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Chalifert</i> <p>Une dérogation a été demandée en faveur du maintien du caractère agricole de la pointe est de la commune en cohérence avec les orientations du PADD du SCoT et avec le Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP) de Marne-et-Gondoire créé le 21 décembre 2012. Malgré l'existence d'un espace partiellement urbanisable, cette dérogation a été rendue possible par l'existence d'un espace agricole à préserver dans le projet de SDRIF de 2008.</p> <p>Les espaces situés à l'ouest de la ligne TGV sont urbanisables au SDRIF 94 (carroyage et partiellement urbanisables). Le SCoT respecte ce principe en inscrivant ces espaces comme des espaces voués à</p>	

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p><i>l'urbanisation.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Guermantes</i> <p>Le SDRIF 94 identifie environ 50ha d'espace urbanisable au sud de l'espace urbanisé de la commune. Une dérogation a été obtenue conformément à la loi n° 2011-665 en faveur du maintien du caractère naturel de la pointe est de la commune justifiée par la présence d'un enjeu important de pérennisation de l'activité agricole dans ce secteur appartenant au pôle rural de respiration.</p> <p>Quant au sud du tissu urbanisé communal, il s'agit là du Golf de Bussy-Guermantes qui est protégé dans le cadre du Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP) de Marne-et-Gondoire créé par délibération du Conseil général le 21 décembre 2012.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Jossigny</i> <p>Le SDRIF de 1994 prévoit, pour la commune de Jossigny, un développement urbain de toute la plaine située à l'est du bourg et la préservation de la vallée de la Gondoire ainsi que des franges de la forêt de Ferrières.</p> <p>En application de la loi n° 2011-665, une dérogation a été obtenue afin de préserver la plaine agricole de l'urbanisation du fait de sols intéressants du point de vue agronomique protégés dans le cadre du Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP) de Marne-et-Gondoire. Ce secteur recèle également un fort intérêt paysager dans la mesure où il concentre de nombreux points de vue sur le grand paysage.</p> <p>Outre ce secteur pour lequel la dérogation a été obtenue, le SCoT respecte les orientations du SDRIF 1994.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Lesches</i> <p>Le SCoT identifie un espace voué à l'urbanisation à l'est du territoire urbanisé, compatible avec le principe du développement modéré imposé par le SDRIF 94.</p> <p>Le SCoT affirme l'importance de l'agriculture et de la préservation des paysages dans le DOO, conformément aux orientations du PADD, en protégeant les espaces agricoles et naturels via une orientation adaptée dans la carte 1 du DOO. Ces principes sont cohérents avec le Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP) de Marne-et-Gondoire dont le projet de création a été validé par le conseil communautaire le 21 novembre 2011 et par le conseil général du 21 décembre 2012. Toutefois, afin de répondre aux enjeux paysagers et de permettre le traitement des</p>	

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p>franges, le DOO précise bien que « <i>les communes feront le détail des constructions autorisées dans leur PLU en tenant compte des contraintes paysagères et particulièrement des points de vue à préserver.</i> » Certains points de vue ont été recensés à Lesches sur la carte 4 du DOO.</p> <p>Pour la commune de Lesches, le SCoT est donc compatible avec le SDRIF 1994.</p>	
<p>Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France</p>	<p>Le PDUIF est actuellement en cours de révision, un projet a été proposé par le conseil du STIF par délibération du 9 février 2011 et il devrait aboutir courant 2013 ; en attendant c'est le PDUIF arrêté le 15 décembre 2000 qui est appliqué</p>	<p>Il expose des orientations qui ont pour objectif un usage optimisé et coordonné des différents modes de déplacements en privilégiant les modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergies : transports collectifs, vélo, marche, dans la perspective de réduire le recours à la voiture particulière.</p> <p>Les objectifs du PDUIF de 2000 étaient les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diminution de 3% du trafic automobile ; - Diminution de la part de la voiture particulière dans le nombre de déplacements motorisés internes à la grande couronne ; - Augmentation de l'usage des transports collectifs de 2% en déplacements, leur part modale devant dépasser le tiers des déplacements domicile-travail et domicile-école ; - Augmentation de 10% de la part de la marche dans les déplacements domicile-école ; - Doublement des déplacements à vélo ; 	<p>Abordée dans l'axe 3 du Projet d'Aménagement et de Développement Durables puis du Document d'Orientation et d'Objectifs, la problématique des déplacements a particulièrement été prise en compte par le SCoT, anticipant l'entrée en vigueur du PDUIF révisé, en liant la politique de transports à celle du développement urbain.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration du réseau de transports collectifs en cohérence avec l'armature urbaine et les besoins futurs en déplacements, - Réduction des ruptures urbaines et naturelles, dans une logique d'organisation de l'espace, d'amélioration du cadre de vie et de la qualité des services aux populations, mais aussi de renforcement du lien social, - Maillage du territoire par un réseau de liaisons douces continu et cohérent, à des fins utilitaires et de loisirs. <p>Cette structuration d'une mobilité durable est déclinée de manière opératoire dans l'axe 3 du DOO qui fixe comme 1^{ère} et 2^{nde} orientations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assurer la cohérence entre armature urbaine et transports collectifs ; - Développer l'attractivité des modes actifs (=

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de 3% de la part des tonnages de marchandises acheminées par la voie d'eau et le fer. <p>Ceux du PDUIF révisé doivent intégrer les engagements pris au niveau national, dont la réduction de 20% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020. C'est pour cela que le nouveau PDUIF vise à accentuer les engagements déjà pris dans la version précédente pour un moindre usage de la voiture, des deux-roues motorisés et des poids lourds et, par voie de conséquence, à accroître fortement l'usage des transports collectifs, des modes actifs – marche et vélo – et, pour les marchandises, l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement, de la voie d'eau et du fret ferroviaire.</p> <p>Ce PDUIF vise ainsi entre 2010 et 2020 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>modes doux).</p> <p>En outre, la carte n°6 du DOO décline l'ensemble des orientations dites de priorité 1, qui correspondent aux projets majeurs de développement des transports dans une logique de multimodalité.</p>
LOI n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative	Adoptée le 3 Juin 2010	Article 1 : <i>« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands</i>	Le SCoT est en cohérence avec la loi du Grand Paris puisqu'il prône un développement des transports en communs sur son territoire, en connexions avec les

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
<p>au Grand Paris</p>		<p><i>territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.</i></p> <p><i>Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat. Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.</i></p> <p><i>Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé. Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.</i></p> <p><i>Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre</i></p>	<p>territoires voisins et notamment les secteurs 2 et 4 de Marne-la-Vallée ou encore avec la communauté d'agglomération de Marne et Chantreine à travers la gare de Chelles qui permettra de créer une interconnexion avec le RER A en gare de Noisy-Champs.</p> <p>De plus le SCoT répond aux besoins de logements de la région Ile-de France en participant à l'effort régional de construction neuve s'élevant à 70 000 logements par an. Le SCoT a défini une répartition de construction de logements sur son territoire permettant un développement équilibré et durable tout en prenant en compte la territorialisation de l'objectif de logements (TOL).</p>

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p><i>des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Ile-de-France. »</i></p>	
<p>Le Plan Local de Déplacements des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et des communes environnantes</p>	<p>Approuvé par le comité syndical du SIT le 21 février 2008</p>	<p>Il a été élaboré par le Syndicat Intercommunal des Transports (SIT) des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et des communes environnantes.</p> <p>Le PLD des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et des communes environnantes concerne tout le territoire du SCoT, plus le secteur IV de Marne-la-Vallée et les communes faisant partie de la Communauté de communes de la Brie Boisée et la commune de Jablines. Afin de diminuer la part modale de la voiture dans les déplacements, l'enjeu est de développer les moyens alternatifs. A ce titre, le PLD des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et des communes environnantes repose sur les grands objectifs suivants (qui sont détaillés dans le chapitre transport du présent diagnostic) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - faire des transports publics une véritable priorité ; - développer l'usage des modes alternatifs à la voiture ; - adapter la voirie aux usages voulus et limiter les nuisances ; - assurer la cohérence entre les projets d'urbanisme et le PLD. 	<p>La compatibilité du SCoT avec ce document se fait en accord avec le PDUIF précédemment présenté, dans les mêmes parties du PADD et DOO (axe 3).</p> <p>Le DOO met en exergue la volonté de relier les réseaux de transports collectifs par un meilleur maillage, cadencement ou encore une amélioration du fonctionnement des pôles de déplacements, le tout chevillé à l'évolution urbaine. Cela se fait en accord avec le soutien aux différents projets en faveur des modes de déplacements doux. Le tout est sous-tendu par l'esprit de structuration, de cohérence et de hiérarchisation soutenu dans le PLD.</p> <p>La carte 6 du DOO reprend l'ensemble des projets de transports en commun inscrit dans le Plan Local de Déplacements, qui constituent des priorités de 1^{er} ordre pour le territoire du SCoT.</p>

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
<p>Schéma Départemental d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie (sous-bassin Vallées de Marne)</p>	<p>Approuvé le 20 novembre 2009</p>	<p>Le nouveau SDAGE 2010-2015 fixe 8 défis à relever et 2 leviers à actionner pour que les masses d'eau du bassin Seine Normandie atteignent le bon état écologique comme l'impose la directive européenne. Ces défis et leviers sont les suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants « classiques », 2. Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques, 3. Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses, 4. Réduire les pollutions microbiologiques des milieux, 5. Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future 6. Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides, 7. Gérer la rareté de la ressource en eau, 8. Limiter et prévenir le risque inondation, 9. Acquérir et partager les connaissances, 10. Développer la gouvernance et l'analyse économique. 	<p>La question est traitée dans les axes 1, 2 et 4 du PADD puis du DOO.</p> <p>Le premier positionne la reconquête de la trame bleue comme un vecteur de l'image du territoire et un moyen de reconquérir et de valoriser la biodiversité qu'il accueille. Les objectifs sont de renforcer l'unité territoriale en reconnectant, en renforçant le caractère naturel et en réhabilitant l'ensemble des berges et ripisylves. L'amélioration de la qualité de l'eau est également recherchée par l'incitation à la mise en œuvre de mesures agro-environnementales, par une meilleure gestion des systèmes d'assainissement.</p> <p>L'axe 2 évoque plus particulièrement l'intégration de critères environnementaux dans les projets urbains, et notamment les zones d'activités, qui passe notamment par une gestion des eaux pluviales optimale favorisant une gestion à la parcelle et des systèmes privilégiant l'infiltration.</p> <p>Cet axe préconise également d'assurer la sécurité des personnes et des biens en respectant les réglementations issues du PPRI.</p> <p>Par ailleurs, une orientation vise à limiter l'imperméabilisation des sols et à encourager la gestion des eaux pluviales pour limiter le ruissellement et ses effets.</p> <p>Enfin, l'un des objectifs de l'axe 4 est de développer la valorisation des bords de Marne en réaffirmant la présence de la rivière et en recréant un lien entre les deux rives. Il rappelle que la trame bleue fait partie intégrante des continuités naturelles à préserver pour la qualité de la ceinture verte régionale. Dans cet objectif, la pénétration du fleuve en milieu urbain est souhaitée tout comme la restauration des berges,</p>

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p>Il définit aussi, pour chaque masse d'eau, des objectifs d'état à atteindre. Pour le territoire du SCoT, les objectifs globaux sont les suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Marne : bon état en 2015 - Le Bicheret : bon état en 2021 - La Gondoire : bon potentiel en 2021 - La Brosse : bon potentiel en 2027. <p>L'objectif « bon état » consiste à respecter les paramètres biologiques par l'atteinte, ou le maintien, de 75% de la diversité maximale identifiées dans les masses d'eau de référence.</p> <p>L'objectif « bon potentiel » concerne quant à lui les masses d'eau fortement modifiées ou artificielles. Cet état est davantage jugé à partir de l'état physico-chimique des eaux.</p>	<p>dans une logique de non artificialisation, pour faciliter la découverte du public tout en assurant la circulation des espèces naturelles et végétales.</p> <p>Ces orientations sont traduites dans le DOO grâce aux prescriptions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reconquérir les berges de la Marne dans la partie centrale du territoire, très minérale en stoppant l'anthropisation, en diversifiant la typologie des berges, en végétalisant le réseau, en aménageant des espaces de repos pour la faune... - Garantir le maintien des continuités écologiques en interdisant la canalisation ou le busage, ainsi que l'imperméabilisation des berges, en protégeant la ripisylve à l'aide d'une bande inconstructible de 5 mètres minimum de part et d'autre des cours d'eau. - Prévoir une desserte par les réseaux performante, notamment pour l'eau. - Perfectionner le dispositif d'assainissement pour protéger les milieux et la ressource aquatique en élaborant un zonage et un règlement d'assainissement pluvial, en favorisant l'infiltration naturelle des eaux pluviales dans le sol, en contrôlant le débit des rejets dans le réseau pluvial, en conditionnant toute nouvelle urbanisation à la remise en état des réseaux ou équipements en dysfonctionnement, et en accélérant la mise en œuvre des SPANC. - Développer le territoire hors de toute zone de risque majeur.

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
			L'ensemble de ces dispositions permettent de répondre aux défis du SDAGE Seine Normandie avec l'ambition d'atteindre les objectifs d'état fixés pour les masses d'eau du territoire.
Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (Bassin Versant de l'Yerres)	Approuvé le 13 octobre 2011	<p>Le SAGE est un outil de gestion des milieux aquatiques et des usages de l'eau à l'échelle du bassin versant. Il décline à l'échelle d'un périmètre opérationnel les orientations et prescriptions du SDAGE Seine-Normandie. Après annulation du SAGE Marne Aval en 2007, un nouveau SAGE, nommé « Marne confluence », d'un périmètre plus restreint défini par arrêté le 14 septembre 2009 est actuellement en cours d'élaboration mais ne concerne plus aucune commune du SCoT. Toutefois, les communes de Bussy-Saint-Georges et de Jossigny se trouvent dans le périmètre du SAGE « Bassin versant de l'Yerres ». Son périmètre s'étend sur les départements de l'Essonne, de la Seine-et-Marne, et du Val-de-Marne recouvrant 1017 km². Récemment approuvé, il débute sa phase de mise en œuvre.</p> <p>Les enjeux identifiés sur ce bassin versant sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la fonctionnalité écologique des cours d'eau et des milieux associés, - Améliorer la qualité des eaux superficielles et souterraines et prévenir toute dégradation - Maîtriser le ruissellement et améliorer la gestion des inondations - Améliorer la gestion quantitative de la ressource - Restaurer et valoriser le patrimoine et les usages liés au tourisme et aux 	<p>Par le respect des principes du SDAGE, le SCoT affirme sa compatibilité avec le SAGE aux échelles locales.</p> <p>Ainsi, les orientations et prescriptions énoncées précédemment (SDAGE Seine Normandie) permettent également de répondre aux enjeux du Plan d'Aménagement et de Gestion Durable du SAGE du bassin versant de l'Yerres, notamment aux objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Restaurer le fonctionnement hydromorphologique des cours d'eau - Assurer la continuité écologique des cours d'eau - Préserver la biodiversité des espèces et de leurs habitats - Restaurer la ripisylve - Mettre en place des pratiques agricoles permettant une réduction de la pression polluante - Améliorer l'assainissement des eaux usées des collectivités - Restaurer et préserver les zones inondables dans une optique de solidarité amont-aval - Gérer les eaux pluviales, prévenir le ruissellement et en limiter les impacts - Optimiser la gestion des crues et améliorer l'information à la population - Promouvoir les activités de loisirs liées à l'eau et coordonner leurs pratiques. Ce dernier point est plus spécifique au SAGE. Mais le SCoT est en parfaite cohérence avec celui-ci puisqu'il projette de développer les activités de loisirs liées à l'eau sur le territoire, notamment en

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		loisirs. Le SAGE permet une déclinaison plus précise des objectifs et orientations donnés par le SDAGE.	mettant en relation les cours d'eau du territoire et plans d'eau par la généralisation d'itinéraires de découverte balisés. Le reste de l'orientation se base davantage sur l'affirmation de la Marne comme un élément de rayonnement touristique national (tourisme fluvial, kayak...)
Périmètre de Protection du Risque Inondation de la « vallée de la Marne d'Isles-les-Villenoy à Saint-Thibault-des-Vignes »	Approuvé le 27 novembre 2009	Huit communes du SCoT sont concernées : Lesches, Dampmart, Chalifert, Montévrain, Lagny-sur-Marne, Thorigny-sur-Marne, Pomponne et St-Thibault-des-Vignes. Le PPRi définit des prescriptions particulières sur : <ul style="list-style-type: none"> - la nature des constructions et aménagements qui sont interdits, - les opérations de constructions neuves et d'extension de bâtiments existants, - la limitation de l'emprise au sol et du coefficient d'occupation des sols des constructions autorisées, - la cote du premier plancher habitable ou fonctionnel par rapport à l'altitude des plus hautes eaux connues. Il distingue 8 zones déterminées par le croisement du niveau d'intensité de l'aléa (faible à moyen, fort ou très fort) et les enjeux du territoire (centres urbains, zones urbaines denses, autres zones urbanisées, zones d'expansion de crues, ZAC).	L'axe 2.4 du PADD et du DOO affirme la prise en compte du PPRi, de la sécurité des personnes et des biens en respectant les réglementations. Ainsi, il n'y a pas de secteurs de projet dans le périmètre du PPRi, sauf au niveau du cœur urbain de l'agglomération où des prescriptions très strictes sont édictées. La carte 5 du DOO qui permet la territorialisation des orientations relatives à la protection du territoire vis-à-vis des risques et nuisances reprend le périmètre du PPRi.
Périmètre de Protection des Risques Mouvements de Terrain	Le PPRMT de Thorigny-sur-Marne a été approuvé le 19 septembre 1997 et	Les communes de Thorigny-sur-Marne et de Carnetin abritent d'anciennes carrières souterraines de gypse aujourd'hui abandonnées qui peuvent causer des effondrements de terrain, des affaissements	La logique de protection maximale des personnes et des biens, développée dans le point précédent, définit aussi la prise en compte des PPRMT et génère des prescriptions du même esprit.

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
Thorigny-sur-Marne et de Carnetin	est actuellement en révision. Celui de Carnetin a été approuvé le 9 janvier 2004.	ou des fontis (effondrement brutal mais localisé se manifestant sous la forme d'un cratère). Ces phénomènes peuvent être à l'origine de dégâts importants aux ouvrages, voire de dommages physiques.	La carte 5 du DOO qui permet la territorialisation des orientations relatives à la protection du territoire vis-à-vis des risques et nuisances reprend le périmètre du PPRMT.
Le Schéma Départemental des Carrières de la Seine-et-Marne	Approuvé par arrêté préfectoral le 12 décembre 2000	Il signale les contraintes fortes et particulières opposables aux projets de carrières (zones d'intérêt écologique, protection de monuments historiques, protection des captages d'eau...).	Au même titre que les risques précédemment cités, les contraintes signalées par ce document sont prises en compte dans les prescriptions d'aménagement, puis dans les déclinaisons opérationnelles qui en découlent.
Les Plans régionaux d'éliminations des déchets (PREDMA, PREDAS, PREDD)			Dans l'optique d'un développement urbain respectueux de l'environnement et des personnes qui fréquentent le territoire, le SCoT vise à prohiber le dépôt sauvage de déchets. Le DOO décline ce principe par la prescription d'une nouvelle déchetterie au nord de la Marne visant à faciliter l'accès à ce service depuis certaines zones, mais aussi par des prescriptions obligeant les projets urbains à prévoir des espaces de stockage de déchets, suffisamment dimensionnés et bien intégrés.
Le Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA)	Révisé pour la dernière fois le 4 février 2004	La loi du 13 juillet 1992 prévoit que chaque département français doit être couvert par un Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA). Ce plan coordonne l'ensemble des actions à mener par les pouvoirs publics et les organismes privés dans les domaines de la collecte et du traitement des déchets ménagers. Les objectifs de ce plan sont les suivants : - prévoir des mesures pour prévenir l'augmentation de la production de déchets ménagers et assimilés, tout en maîtrisant les coûts ;	Dans l'optique d'un développement urbain respectueux de l'environnement et des personnes qui fréquentent le territoire, le SCoT vise à prohiber le dépôt sauvage de déchets. Le DOO décline ce principe par la prescription d'une nouvelle déchetterie au nord de la Marne visant à faciliter l'accès à ce service depuis certaines zones, mais aussi par des prescriptions obligeant les projets urbains à prévoir des espaces de stockage de déchets, suffisamment dimensionnés et bien intégrés.

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<ul style="list-style-type: none"> - prévoir un inventaire prospectif établi sur 5 et 10 ans des quantités de déchets à éliminer selon leur nature et leur origine ; - fixer des objectifs de valorisation et de collecte des déchets en vue d'un recyclage des matières organiques ; - recenser les installations d'élimination des déchets en service et énumérer les installations qu'il sera nécessaire de créer. <p>La dernière révision du PDEDMA de la Seine-et-Marne date du 4 février 2004. Son principal objectif est d'adapter les capacités de traitement et de stockage des déchets avec les prévisions d'accroissement annuel de la population qui s'élèvent à 1,14 %. L'augmentation de la capacité de l'Usine d'Incinération d'Ordures Ménagères de Saint-Thibault-des-Vignes a notamment été possible grâce aux orientations inscrites dans ce plan.</p>	
<p>Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA)</p>	<p>Réalisé après publication du décret 98-322 du 6 mai 1998</p>	<p>Issu de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle des Energies du 30 décembre 1996, il vise à bâtir une politique du maintien de la qualité de l'air par la mise en place d'actions planifiées.</p> <p>Il fixe 5 grandes orientations pour le suivi et la gestion de la qualité de l'air :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une évaluation de la qualité de l'air dans la région et de son évolution prévisible, - une approche des effets de la qualité de l'air sur la santé, les conditions de vie, les milieux naturels et agricoles et le 	<p>Les axes 2.4 et 3 du PADD, repris dans le DOO, visent expressément à l'amélioration de la qualité de l'air. Cette politique ambitieuse s'appuie sur divers moyens.</p> <p>La réduction des émissions de gaz à effet de serre est un objectif du SCoT au même titre que la volonté de donner plus de cohérence au réseau de déplacements, que la nécessité de soutenir le développement des modes doux, entrant tous dans le cadre d'une approche fine de la qualité de l'air.</p> <p>Le DOO prescrit ainsi la réalisation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre ainsi que d'un plan énergie-climat à l'échelle du SCoT, dans le respect du Grenelle II de l'environnement.</p>

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		patrimoine, - un inventaire des principales émissions des substances polluantes ainsi qu'une estimation de l'évolution de ces émissions, - des orientations et recommandations visant à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique permettant de contribuer à l'atteinte des objectifs de qualité de l'air, - un relevé des principaux organismes qui contribuent dans la région à la connaissance de la qualité de l'air et de son impact sur l'homme et l'environnement.	Les axes 3 définissent comme priorité : <ul style="list-style-type: none"> - La diminution des mobilités longues en voiture, - La performance et l'attractivité des transports collectifs, - Le développement des modes actifs (marche, vélo...). En soutenant les projets existants (aménagement d'itinéraires doux lisibles : jalonnement, signalétique à l'échelle du SCoT, signalétique cohérente et continue avec les territoires voisins) ou encore les réflexions sur les différents moyens de parvenir à ces objectifs (intégration des circulations agricoles dans le réseau viaire).
Les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) au voisinage des aérodromes	Rendu disponible par arrêté du 1er juillet 1995	La commune de Collégien est soumise aux nuisances sonores générées par l'aérodrome de Lognes-Emerainville. Il fait l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) actuellement en cours de révision, repris dans les documents d'urbanisme. Il limite les constructions de bâtiments autour des aéroports en fonction de leur destination (habitat, enseignement, locaux à caractère sanitaire et social, etc.). L'aérodrome de Lognes-Emerainville impacte donc la constructibilité au sud-ouest de la commune de Collégien. La prise en compte des prescriptions du PEB est indispensable lors de l'implantation de nouvelles constructions dans cette zone.	La ZAC de Lamirault à destination d'activités économiques est incluse dans le périmètre du PEB et son aménagement doit tenir compte des nuisances induites, puisque celui-ci constitue une servitude d'utilité publique.
Le réseau Natura 2000		La procédure Natura 2000 a pour but la constitution d'un réseau de sites naturels protégés à l'échelle européenne, visant à	Répertoriés dans l'Etat Initial de l'Environnement, les secteurs relevant du réseau Natura 2000 sont préservés dans le projet politique du SCoT à travers

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p>préservier les espèces et les habitats menacés et/ou remarquables sur le territoire européen dans un cadre global de développement durable. Natura 2000 cherche à concilier activités humaines et protection des milieux naturels afin de répondre aux enjeux environnementaux européens et locaux.</p> <p>Le réseau Natura 2000, institué par les directives dites « Oiseaux » et « Habitats », est constitué de deux types de zones naturelles protégées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les Zones de Protection Spéciale (ZPS) issues de la directive européenne dite «Oiseaux» de 1979 (CEE/79/409). - Les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) issues de la directive européenne « Habitats-Faune-Flore » de 1992 (CEE/92/43). Ceci est la dernière étape du classement, les sites étant au préalable désignés par le terme « Site d'Importance Communautaire » (SIC) ; <p>Le site polynucléaire Natura 2000 des « boucles de la Marne » est classé au titre de la directive Oiseaux. Le site Natura 2000 du « bois de Vaires-sur-Marne » est classé au titre de la directive habitat</p>	<p>l'axe 1 du PADD qui rappelle la richesse de ce patrimoine et renforce la nécessité de sa préservation.</p> <p>La déclinaison dans le DOO de cette volonté débouche sur une protection forte du périmètre Natura 2000 (carte 2 du DOO). Ce qui signifie une quasi-inconstructibilité de ces secteurs et un encadrement de la fréquentation de ces sites.</p>
<p>Le Parc Naturel Régional de la Brie et des 2 Morin</p>	<p>En cours d'élaboration</p>	<p><u>Le projet de Parc Naturel Régional de la Brie et des 2 Morin</u></p> <p>En juin 2007, la Région Ile-de-France a engagé une étude de faisabilité pour la création d'un Parc Naturel Régional sur un territoire constitué principalement des rivières des 2 Morin et de l'Aubetin. Le périmètre pressenti n'intersecte pas celui du SCoT mais il englobe cependant les communes voisines de Serris et</p>	<p>Le SCoT s'insère dans la politique régionale de valorisation de la trame verte comme le rappelle l'axe 4.2 du PADD en visant la mise en réseau des différents milieux et écosystèmes (vallée du Grand Morin) et le maintien des grands espaces boisés et paysagers tout en permettant leur ouverture au public (exemple des bords de Marne).</p>

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p>Bailly-Romainvilliers puis s'étend à l'est jusqu'aux portes de la Champagne-Ardenne. Cette étude devra permettre, par la réalisation d'un diagnostic et par la définition d'enjeux thématiques et spatialisés, d'évaluer la compatibilité entre les caractéristiques du territoire et les critères d'un PNR, puis d'affiner le périmètre concerné. A l'issue de cette étape, les conseils municipaux des communes du périmètre préconisé, le Conseil Régional d'Ile-de-France ainsi que le Conseil général de Seine-et-Marne décideront d'engager ou non l'élaboration de la charte du PNR.</p>	
<p>Les sites classés et inscrits</p>		<p>La protection des sites et monuments naturels a été instituée par la loi du 21 avril 1906, plus connue sous l'appellation loi du 2 mai 1930 qui lui a donné sa forme définitive. Cette législation s'intéresse aux monuments naturels et aux sites « dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général ». L'objectif est de conserver les caractéristiques du site, l'esprit des lieux, et de les préserver de toutes atteintes graves.</p> <p>Un site classé et quatre sites inscrits sont recensés sur le territoire du SCoT Marne, Brosse et Gondoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la Vallée des rus de la Brosse et de la Gondoire (site classé) : ce site a été classé dans le but de préserver l'environnement naturel du château de Guermantes et de son parc ; - La Vallée de la Gondoire (site inscrit) : ce site a été classé pour sa richesse sur 	<p>Le SCoT met en avant la volonté de préservation de ces sites et leur mise en réseau, afin d'accroître l'attractivité et les potentialités touristiques du territoire.</p> <p>Le DOO prescrit notamment, dans cet esprit, l'ouverture des monuments remarquables au public pour des journées du patrimoine. Il réaffirme par là la volonté des élus de « donner vie » à ces sites et précise aussi la nécessité de les relier aux modes de déplacements alternatifs.</p>

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p>le plan historique ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le Château de Pomponne (site inscrit) : ce château fut construit sur les ruines d'un ancien château fort, en 1613. Ce site a été inscrit au regard de la loi du 2 mai 1930 ; - La ferme du Génitoy (site inscrit) : la protection de cette ferme a été décidée en application de la loi du 2 mai 1930, car celle-ci est un modèle de l'architecture rurale de la Brie. 	
<p>Le Schéma Départemental des Gens du Voyage</p>	<p>Approuvé le 7 février 2003</p>	<p>Dans le cadre de ce schéma, l'intercommunalité de Marne-et-Gondoire est soumise à l'obligation de créer 30 places sur les communes de son territoire et la commune de Lagny-sur-Marne doit créer 20 places spécifiques sur son territoire.</p>	<p>Par l'affirmation d'une volonté d'atteindre une urbanisation solidaire (axe 2), le SCoT prend en compte les besoins relevés pour l'accueil des gens du voyage en identifiant des secteurs préférentiels pour la réalisation d'aires d'accueil permettant d'anticiper les nouveaux besoins liés au développement urbain en poursuivant les partenariats avec les acteurs compétents. Ainsi sont prescrites dans le DOO les créations d'aires d'accueil à Bussy-Saint-Georges (25 places) et à Montévrain au sein d'un secteur voué à l'urbanisation (5 places).</p> <p>La Communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire, compétente pour la réalisation des aires d'accueil, travaille sur l'implantation d'une aire à Saint-Thibault-des-Vignes (30 places) et sur la réhabilitation d'une aire à Lagny-sur-Marne (20 places).</p> <p>De plus, le SCoT, par l'intermédiaire du DOO prescrit l'anticipation des nouveaux besoins liés à l'arrivée de nouvelles populations dans les années à venir.</p>
<p>Le schéma départemental en faveur des personnes âgées</p>	<p>Approuvé en 2005</p>	<p>Pour la période 2006-2011, il a pour objectif de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - renforcer le soutien à domicile pour donner à chacun les moyens de demeurer chez lui aussi longtemps 	<p>La volonté de cette urbanisation solidaire et active amène aussi à la prise en compte du logement des personnes âgées. Le PADD à travers son axe 2 prévoit l'adaptation du parc logement aux besoins de la structure démographique à venir. Cela passe par</p>

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p>qu'il le souhaite ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - soutenir la professionnalisation des services d'aide aux personnes, - améliorer et adapter le logement, ou encore l'accès à des transports adaptés ; - mieux coordonner les personnes et les services qui interviennent auprès des personnes âgées ; - veiller à la protection des personnes âgées fragiles ; - offrir dans toute la Seine-et-Marne un accueil en établissement suffisant sur le plan quantitatif et qualitatif ; - permettre à chacun l'accès aux soins et l'entretien de sa santé ; - encourager l'activité des retraités et le lien entre les générations. 	<p>l'adaptation des logements à ce public spécifique, mais aussi par la création de projets d'habitat inter-générationnel, ou encore le renforcement des proximités entre habitat et services notamment, en accord avec le PLH de Marne et Gondoire.</p> <p>Le DOO reprend ces principes en se basant entre autres sur l'exemple de la résidence inter-générationnelle de Thorigny-sur-Marne comme pratique à généraliser.</p>
<p>Le plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées (PDALPD)</p>	<p>Approuvé en 2004</p>	<p>L'objet principal de ce plan est de garantir le droit au logement par des mesures qui doivent permettre aux personnes ou familles éprouvant des difficultés d'ordre social, familial ou économique d'accéder à un logement indépendant et décent ou de s'y maintenir et d'y disposer de la fourniture d'eau, d'énergie et de services téléacoustiques. Il concerne avant tout toute personne pour laquelle le circuit classique d'accès à un logement est impossible.</p> <p>Les objectifs prioritaires du plan sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - améliorer la connaissance des besoins des populations afin d'établir un diagnostic territorial partagé avec les collectivités locales ; - mettre en adéquation l'offre de logements adaptés aux besoins des 	<p>La prise en compte de publics spécifiques développée précédemment concerne aussi les personnes défavorisées, réaffirmée à travers le PADD (axe 2.1). Le DOO prescrit une intégration de cette thématique dans les PLH ainsi qu'une mise en réseau des communes pour initier un travail avec les partenaires compétents.</p>

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
		<p>personnes défavorisées ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - garantir l'accès au logement et le maintien dans les lieux ; - garantir le pilotage et la mise en œuvre du PDALPD. 	
Schéma Départemental du Tourisme de Seine-et-Marne	Révisé en 2008	<p>Le Schéma Départemental du Tourisme de Seine et Marne est opérationnel pour la période allant de 2009 à 2013. Le tourisme est un enjeu de taille puisque la Seine-et-Marne est la deuxième destination touristique d'Ile-de-France et possède la deuxième capacité d'hébergement de la région. Par ailleurs, le secteur du tourisme se révèle être le deuxième employeur du territoire, au vu de la richesse du patrimoine historique et naturel du département.</p> <p>Le document dégage deux axes majeurs que le Conseil général entend valoriser : favoriser un tourisme plus durable et garantir une offre touristique diversifiée ouverte à tous. Afin d'atteindre ces objectifs, 17 actions sont proposées.</p>	<p>L'axe 4 du PADD vise à affirmer l'image du territoire dans la dynamique régionale. Cela se décline plus particulièrement dans les 2ème et 3ème orientations qui déclinent la valorisation du territoire en tant que maillon fort de la ceinture verte régionale, permettant aussi de fédérer l'attractivité territoriale autour du développement culturel et touristique. Pour cela, le PADD préconise notamment une mise en réseau des monuments touristiques et le renforcement du tourisme vert, particulièrement en lien avec l'eau.</p> <p>Le DOO, par la volonté de préserver la qualité générale des paysages, et par la prescription d'actions « culture pour tous », incite à l'ouverture et à la diversification de l'offre culturelle et touristique. Autre domaine d'intervention : la mise en place d'un réseau de liaisons douces permettant une connexion des sites, une croissance de l'offre touristique. L'affirmation de la place de la Marne dans ce domaine, mais aussi de l'agriculture, relève de la même logique.</p>
Schéma Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN)	Adopté en décembre 2010	L'objectif de ce document est de mettre en cohérence l'aménagement numérique du département, de dégager les besoins de développement à travers un schéma d'ingénierie, puis les marges de manœuvre et les coûts d'aménagement grâce à la proposition de scénarios.	<p>L'axe 2 du PADD cible la maîtrise d'une urbanisation active et solidaire comme prioritaire, la troisième orientation précise plus particulièrement les perspectives de développement en y intégrant la couverture numérique et le haut débit comme impératifs pour attirer des entreprises.</p> <p>L'axe 4 vise à affirmer l'image du territoire dans la dynamique régionale, en répondant aux ambitions de l'est francilien : cela passe par le développement des connexions et particulièrement des télécommunications et communications numériques. Afin de concrétiser ces objectifs, les élus s'engagent</p>

Plan ou Programme	Etat d'avancement	Orientations et objectifs du plan ou programme	Compatibilité du SCoT
			dans le DOO à faire de l'aménagement numérique du territoire une des priorités en développant le Très Haut Débit dans une logique de déploiement, à terme, équivalent à celui des réseaux sanitaires et d'énergie.
<p>Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et Randonnées (PDIPR) de Seine-et-Marne</p>	Validé le 28 janvier 2011	<p>Le PDIPR est un outil de protection de l'ensemble des types de sentiers de randonnées. Il garantit la pérennité et la continuité des itinéraires, supports de la promenade et de la randonnée. Le plan de Seine-et-Marne concerne surtout les sentes publiques et couvre plus de 7 600 km, dont 4 600 km de sentiers balisés et 3 000 km de sentiers non balisés. Au total, 29 boucles de randonnées ont été créées sur l'ensemble du département.</p> <p>Les grands objectifs de ce plan sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la promenade familiale ; - Constituer une Trame Verte et Bleue en proposant un support des continuités biologiques ; - Valoriser le patrimoine local. 	<p>Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du SCoT Marne, Brosse et Gondoire affirme la volonté de structurer une mobilité durable. Les orientations du SCoT vont dans le sens d'un développement du maillage du territoire par les liaisons douces en lien avec les orientations du PLD.</p> <p>Par conséquent, le Document d'Orientations et d'Objectifs présente les axes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place les conditions d'accompagnement adaptées pour rendre les modes actifs (ou modes doux) plus attractifs ; - Développer un véritable maillage de liaisons douces continu sur l'ensemble du territoire du SCoT. <p>Des orientations de priorité 1 sont définies en faveur de l'aménagement de liaisons douces structurantes sur le territoire ainsi que de franchissements d'infrastructures majeures.</p>

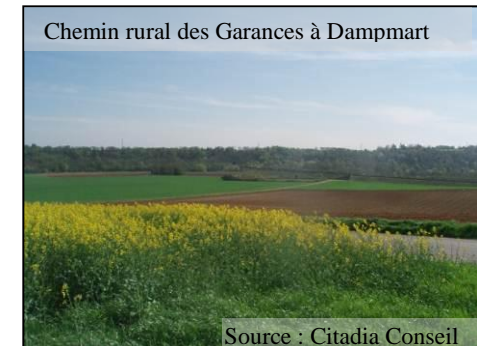
3. ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DU SCHEMA SUR L'ENVIRONNEMENT ET IDENTIFICATION DES MESURES COMPENSATOIRES

1. Préservation des espaces naturels et de la biodiversité

Rappel des enjeux

Le territoire est recouvert à 66% de bois, parcs, espaces naturels ou agricoles. La couverture végétale est très diversifiée :

- Au nord, des espaces boisés (bois de Chaâlis, forêt régionale de Vallières) côtoient les bords de Marne, ainsi que des zones humides et des marais. Cette mosaïque permet une diversité écologique importante.
- Au sud, la forêt régionale de Ferrières, véritable poumon vert du territoire abrite une biodiversité forestière accessible à tous.
- De plus, les vallons associés aux cours d'eau du territoire, et leurs ripisylves, parcourent le territoire et ont été en majorité préservés par leur classement au titre des sites. Les ripisylves constituent une richesse végétale hydrophile non négligeable. Les vallons de Brosse et de Gondoire possèdent un cordon boisé particulièrement riche et dense. Quant aux cours d'eau et milieux associés, ils présentent une biodiversité remarquable, typique des milieux humides.



Cette diversité permet l'accueil d'un grand nombre d'espèces, animales ou végétales, rares voire protégées, même si dans l'ensemble on peut qualifier la biodiversité du territoire d'« ordinaire » au vu du contexte local d'urbanisation et de Ville Nouvelle. Cependant, le territoire, ayant préservé d'importantes entités naturelles et agricoles, représente un réservoir de biodiversité important à l'échelle de la région Ile-de-France. En témoignent les nombreux outils de connaissance et de protection du patrimoine naturel que comporte le périmètre du SCoT. On y retrouve ainsi plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), 2 sites Natura 2000, 1 arrêté de protection de biotope, 5 Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière, 1 site classé, 4 sites inscrits, 5 Espaces Naturels Sensibles et 2 ENS supplémentaires à l'étude.

Cette richesse naturelle patrimoniale subit cependant de nombreuses pressions liées à l'urbanisation rapide du territoire. En effet, en sus de la consommation d'espace naturel engendrée, les infrastructures, qui ont accompagné le développement urbain, ont entraîné une fragmentation des espaces et induisent également une pollution atmosphérique et des nuisances sonores qui peuvent être néfastes pour la faune et la flore locale.

Ce diagnostic a abouti à la définition des enjeux suivants :

- Maîtriser la pression foncière de plus en plus forte, car elle entraîne un morcellement et parfois un enclavement de certains espaces agricoles ;
- Réaffirmer et valoriser les espaces protégés tout comme les espaces naturels « ordinaires » de qualité ;

- Restaurer et gérer les espaces de grande valeur écologique : marais du refuge, boucle de Jablines, bois du marais... ;
- Maintenir, voire recréer, les continuités écologiques, pour permettre des échanges entre les grands espaces boisés et la Marne ; maintenir ainsi la biodiversité en zone périurbaine ;
- S'engager dans la Charte de la Biodiversité de la Région Ile-de-France afin de préserver la biodiversité qu'accueille le territoire de Marne, Brosse et Gondoire ;
- Développer la sensibilisation du grand public vis-à-vis des espaces protégés.

Les incidences positives

La maîtrise de la consommation d'espace

- ***PADD***

Le PADD traduit le souci d'économie d'espace et ainsi de protection des espaces naturels et agricoles tout au long du document. L'axe 1 intitulé « Pérenniser et valoriser le potentiel naturel et agricole, levier du projet de territoire » expose la majeure partie des prescriptions relatives à cette problématique :

- L'interdiction de l'étalement urbain incontrôlé, du mitage des espaces naturels et agricoles et du développement des hameaux ;
- La mise en œuvre d'une véritable politique de protection du foncier agricole pour éviter la pression immobilière.

Le reste du document fait également état de la volonté de limiter la consommation de l'espace. L'axe 2 évoque la maîtrise de l'étalement urbain et l'optimisation du foncier en fixant des objectifs de densité minimale comme condition indispensable pour la construction de logements. De plus, le PADD prévoit de privilégier la construction de logements collectifs. Cette forme d'habitat étant la moins consommatrice d'espace, ce choix participe bien à l'objectif général de limitation de la consommation d'espace.

La densification des zones d'activité permettra aussi d'agir en ce sens, d'autant plus que les activités économiques nécessitent souvent des emprises foncières importantes.

- ***La transcription dans le DOO***

Le SCoT entend réduire la consommation d'espace en définissant des règles de constructibilité très contraignantes dans les secteurs qui se situent en dehors de zones déjà urbanisées, afin de limiter l'étalement urbain et de préserver autant que possible les espaces naturels et agricoles de l'urbanisation :

- Pour pérenniser durablement l'ensemble des éléments de la trame verte, jaune et bleue, des fronts verts sont identifiés : ils marquent la limite entre par les espaces naturels et agricoles et l'urbanisation (existante ou à venir).

- Les zones naturelles identifiées dans le SCoT sont inconstructibles, sauf exceptions.
- Dans les espaces agricoles à pérenniser, seule la vocation utilitaire agricole est possible. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées.
- Dans les espaces naturels, les constructions existantes doivent être identifiées dans les documents d'urbanisme et les travaux d'extension dont elles peuvent faire l'objet ne peuvent être supérieurs à 30 m² ;
- Dans les zones naturelles de protection adaptée, les aménagements autorisés ne doivent pas induire une imperméabilisation supérieure à 5% de la surface totale de la parcelle. Ces aménagements sont très limités, leur nature est spécifiée dans le DOO ;
- Dans les secteurs voués à l'urbanisation, le DOO prescrit le respect des règles de densité de construction plus contraignantes que dans les espaces déjà urbanisés.
- Les secteurs de constructibilité limitée peuvent accueillir de nouvelles constructions mais l'urbanisation est limitée à 1/3 de leur superficie ;
- L'aménagement des franges ne doit pas se faire sur les espaces agricoles et naturels mais dans les périmètres des projets / ZAC.

Les autres prescriptions reflètent la volonté de privilégier le renouvellement urbain et la densification pour réduire au maximum la consommation d'espace liée au développement urbain :

- Les hameaux ou tout autre groupement de constructions hors de l'enveloppe urbaine principale des communes ne peuvent s'étendre au-delà des limites existantes ;
- Le développement de l'urbanisation se fera en priorité en renouvellement urbain dans les secteurs urbanisés à optimiser ;
- Avant toute ouverture à l'urbanisation des secteurs voués à l'urbanisation ou des secteurs de constructibilité limitée, les documents d'urbanisme devront justifier du potentiel et des capacités de redensification et de réorganisation des espaces urbanisés à optimiser ;
- La gestion du foncier à vocation économique doit privilégier la densification de l'existant (terrains sous-utilisés, hauteurs, mutabilité à long terme) ;

Comme cela est également souligné dans le PADD, la limitation de la consommation de l'espace passe aussi par des choix de formes urbaines moins consommatrices qui devront être favorisées dans tous les projets et par l'intermédiaire des règles de construction fixées dans les documents d'urbanisme.

La carte 1 du DOO illustre la volonté d'une « organisation de l'espace équilibrée autour des trames vertes, jaunes et bleue pérennisées » et identifie les secteurs « voués à l'urbanisation », dans lesquels le développement urbain par extension sera autorisé. La définition de ces zones permet d'encadrer l'étalement urbain qui sera contenu à l'intérieur de ces zones, et contraint les collectivités à agir davantage sur la densification du tissu urbain existant donc à ne pas consommer d'espaces supplémentaires.

Le focus 1 du DOO, relative aux calculs et objectifs de densités minimales, comporte des prescriptions imposant des densités minimales aux projets d'urbanisation dans les secteurs voués à l'urbanisation ou dans les projets de renouvellement urbain (règles moins contraignantes qu'en extension urbaine). Le territoire étant jusqu'à aujourd'hui dépourvu de telles règles, ces prescriptions représentent de réelles avancées pour la mise en œuvre d'un urbanisme peu consommateur d'espace. De plus, les densités s'appliquant dans les centralités de proximité, notamment les secteurs d'influence de gare, étant relativement élevées, elles sont donc en accord aussi avec l'objectif de développer en priorité des zones desservies en transports collectifs.

Ces prescriptions novatrices font du DOO du SCoT Marne, Brosse et Gondoire, un document d'urbanisme ambitieux en termes de maîtrise de l'espace.

L'esprit du SCoT quant au développement urbain est donc bien de permettre une politique de construction importante, nécessaire pour accueillir la population future dans de bonnes conditions, mais dans des espaces choisis au terme de réflexions guidées par la protection des espaces naturels et agricoles. De plus, l'espace étant reconnu comme un bien rare et non renouvelable, cette urbanisation nouvelle est envisagée uniquement de manière densifiée.

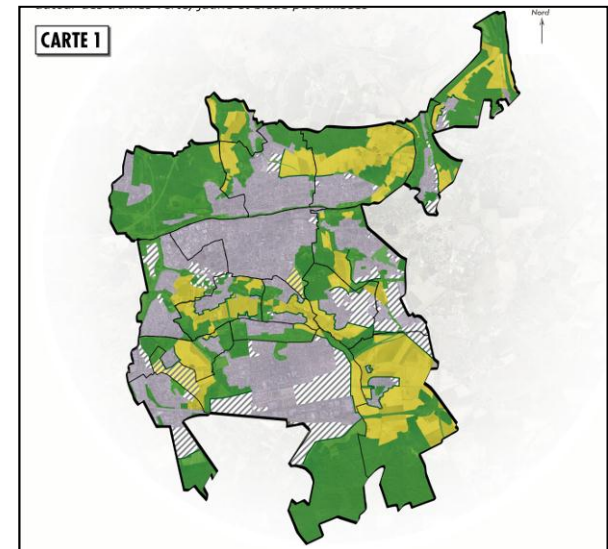
Une densité minimale est également imposée (dans les secteurs voués à l'urbanisation) ou recommandée (dans les secteurs de renouvellement urbain) pour les projets constitués principalement **d'habitat pavillonnaire**.

Le DOO fait également un certain nombre de recommandations en lien avec la consommation de l'espace : la création d'un observatoire du foncier chargé de suivre l'évolution de la consommation d'espace est recommandé, afin de bien prendre conscience de l'espace consommé dans le temps, et de suivre la bonne application des règles du SCoT.

La restauration de la Trame verte

- **PADD**

La préservation des espaces naturels, et de la biodiversité dont ils sont le support, est indissociable de la restauration de la trame verte. En effet, la préservation des espaces naturels a, en partie, pour but de conserver des habitats nécessaires au maintien de la biodiversité du territoire.



Or, cet objectif ne peut être atteint sans une trame verte cohérente et fonctionnelle qui permet la circulation des espèces rendant ainsi possible dans de bonnes conditions les différents cycles de vie. De ce fait, le PADD fait part de différentes orientations pour atteindre ce but. Les objectifs suivants ont pour objet tout d'abord de préserver les principaux réservoirs de biodiversité de la trame verte :

- Préserver les espaces ouverts remarquables, naturels ou agricoles, de toute urbanisation ;
- Protéger les lisières forestières menacées par l'urbanisation ;
- Réaffirmer et valoriser les espaces naturels protégés, tels que les ZNIEFF, les ENS, les sites Natura 2000, arrêtés de biotope, sites classés et inscrits ainsi que les espaces naturels plus « ordinaires » ;
- Restaurer et gérer les espaces de grande valeur écologique : marais du Refuge, boucles de la Marne, bois du Marais ;

Puis le SCoT s'attache, à travers les objectifs suivants, à protéger et renforcer, les continuités écologiques conditionnant la fonctionnalité de la trame verte :

- Traiter de manière qualitative les interfaces entre espaces urbanisés et espaces ouverts, permettant entre autre, de favoriser le dialogue et les interactions entre ces différents espaces ;
- Préserver la biodiversité à l'échelle de tout le territoire, y compris en zone urbaine et pour cela maintenir voire recréer les continuités écologiques qui permettent les échanges entre les espèces. Cela concerne plus particulièrement les échanges entre les grands espaces boisés au sud et la Marne au nord, qui présentent une richesse très importante ;
- Organiser des interconnexions entre le maillage de la trame verte urbaine (parcs, jardins,...) et les grandes composantes naturelles et paysagères du territoire ;
- Qualifier les espaces de transition qui interviennent à d'autres échelles en :
 - o déclinant à une échelle plus précise la trame verte structurante et les continuités vertes, dans les opérations de renouvellement urbain et d'extension urbaine ;
 - o en aménageant des espaces « tampons » de manière à favoriser l'aération du tissu urbain et la présence de la nature en ville, pouvant prendre la forme de lisières, de haies, de cheminements, de jardins... et faire le lien entre cette trame verte urbaine et la trame verte élargie aux espaces naturels d'envergure du territoire ;
- Créer un réseau continu et hiérarchisé avec des itinéraires structurants en les raccordant aux grands axes de transport intercommunaux, en veillant à une cohérence avec les territoires limitrophes, notamment en favorisant l'interconnexion des liaisons douces dans les franges entre espaces urbanisés et espaces naturels. Cet objectif est effectivement un moyen de constituer la trame verte du territoire puisqu'il est possible de s'appuyer sur le réseau de liaisons douces pour aménager les continuités écologiques ;

Cette volonté est rappelée dans l'axe 4 avec la volonté de préserver et valoriser le continuum d'espaces naturels et écologiques. Il s'agit donc pour le SCoT de mettre en relation les différents milieux et écosystèmes perturbés par les coupures urbaines (voies ferrées, routes...) afin de maintenir la biodiversité en zone périurbaine.

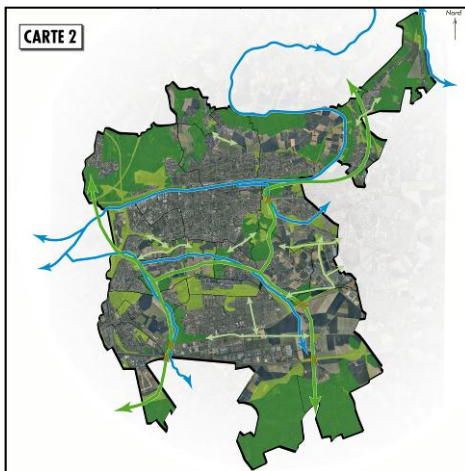
- **La transcription dans le DOO**

Certaines prescriptions concernent la protection directe des espaces naturels ou agricoles en interdisant ou en limitant très fortement l'urbanisation à l'intérieur de ces zones :

- Les zones naturelles identifiées dans le SCoT sont inconstructibles, sauf exceptions (service public ou d'intérêt collectif, valorisation des espaces, exploitation énergétique des ressources) ;
- Les espaces naturels les plus remarquables et les grands espaces boisés sont préservés de toute urbanisation et sont identifiés en zone de protection forte. Sont notamment concernés les milieux dont la qualité écologique a motivé la création de périmètres d'inventaires (ZNIEFF), de gestion et de protection (Natura 2000...). Ces secteurs sont définis comme inconstructibles et doivent donc faire l'objet d'un classement en zone naturelle stricte dans les PLU. Certaines constructions à vocation de service public ou d'intérêt collectif sont autorisées, dont les ouvrages techniques utilisés dans le cadre de la mise en valeur des corridors écologiques (type pont écologique). Les installations légères pour la valorisation des éléments naturels sont également autorisés ;
- Les espaces naturels plus ordinaires, mais qui participent au maintien d'une certaine richesse écologique sur le territoire bénéficient d'un niveau de protection adaptée. Cela concerne des secteurs bocagers, des espaces à dominante naturelle mais en partie artificialisés, des zones à l'interface entre des milieux écologiquement très riches et des zones urbanisées ou en projet, des corridors naturels au cœur du tissu urbanisé, des haies et délaissés urbains notamment aux abords des infrastructures de transport, des zones d'équipements peu imperméabilisées... Ces secteurs peuvent faire l'objet d'aménagements, de constructions ou d'extension ponctuels, en relation directe avec l'usage actuel du site ou la valorisation des ressources naturelles. La surface imperméabilisée qui en résulte ne doit pas excéder 5% de la surface totale de la parcelle.
- Les espaces agricoles propres à garantir le maintien d'une activité agricole viable sont strictement protégés par un classement en zone naturelle ou agricole ; ces espaces présentent des éléments utiles à la fonctionnalité de la trame verte, tels que les haies, les bosquets, etc, qui représentent des continuités écologiques et des zones de repos pour la faune.
- Les franges paysagères doivent devenir des secteurs de transitions qualitatives entre espace urbain et agricole ou naturel, permettant l'interpénétration des différents espaces. Dans les PLU, il est demandé d'identifier tous les secteurs de franges susceptibles de participer aux échanges entre espaces naturels (boisés ou berges de cours d'eau) et agricoles, de règlementer l'aménagement des clôtures et d'assurer l'accompagnement végétal des espaces construits. Il est également recommandé d'encourager la mise en place de haies champêtres présentant un étagement des strates arborées et arbustives au niveau des clôtures [...]. Les franges jouent aussi le rôle de zones « tampons » et permettent de réduire les effets potentiellement négatifs des espaces urbanisés sur les espaces naturels.

Les autres prescriptions ont pour vocation de protéger, voire recréer, les continuités écologiques, essence même de la trame verte, qui permettront de connecter les principaux réservoirs de biodiversité et donc d'assurer la circulation des espèces :

- Dans les secteurs concernés par les principes de « continuités arborées à maintenir ou créer », les alignements d'arbres, les haies, les fossés ruraux ou les bosquets, qui jouent le rôle de corridor écologique, doivent être classés en EBC ou en éléments de patrimoine (art. L123.1-5-7) ;
- Le maintien des continuités écologiques le long des rus du Brosse, de la Gondoire, du Bicheret, d'Armoine, du Bouillon, de Venante et du Rapinet doit être garanti en créant une bande inconstructible de 5 mètres minimum de part et d'autre des cours d'eau, dans le but de protéger et d'entretenir la ripisylve.
- Les interconnexions entre trame verte urbaine et espaces naturels d'envergure sont à rechercher :
 - o le maillage comprenant les espaces publics « verts » dans les zones urbanisées est à préserver,
 - o la réalisation d'espaces verts qualitatifs et constitués d'essences végétales locales dans une perspective globale de reconnexion avec la trame verte est à intégrer dans les PLU et les cahiers des charges de tout programme d'urbanisme ;
 - o les cheminements piétons et cycles en site propre feront l'objet d'un traitement paysager végétal dominé par les essences arborées ;
- La pénétration de la trame verte dans le milieu urbain, afin de garantir les échanges avec le grand paysage, est à favoriser, en protégeant dans les PLU et dans les opérations d'aménagement d'ensemble les espaces paysagers ponctuels ;



- Les rus et autres plans d'eau de Marne, Brosse et Gondoire doivent être mis en relation par la généralisation d'itinéraires de découverte balisés, sécurisés et en prévoyant le mobilier urbain nécessaire. Connecter l'ensemble de ces itinéraires à la Marne [...]. Cette orientation va aussi dans le sens du renforcement des corridors écologiques ;

Enfin, le SCoT souhaite renforcer la trame verte, et notamment la trame verte urbaine, en incitant à la création d'espaces verts supplémentaires :

- Dans les documents d'urbanisme, imposer un pourcentage minimal d'espaces verts de pleine de terre favorisant [...] le maintien d'espaces de respiration dans le tissu urbain.

De plus, dans la carte 2 du DOO, relative aux protections appliquées aux espaces naturels et agricoles, les trames vertes urbaines principales sont identifiées, notamment dans les secteurs de projets majeurs du pôle urbain à fort potentiel et du pôle urbanisé, dans le but d'assurer leur maintien ou de prévoir leur création.

Les incidences négatives

Le développement urbain

Le développement urbain et ce qu'il induit (production de logements, construction d'équipements, développement d'espaces économiques, création d'infrastructures routières...) entraîne naturellement une consommation d'espace supplémentaire. Bien que contenu dans les enveloppes urbaines comme le préconise le SCoT, ce sont des espaces libres, naturels ou agricoles, qui accueilleront ces nouvelles constructions et donc disparaîtront. Notamment lorsque le DOO autorise les constructions en zones naturelles sous conditions (services publics ou d'intérêt collectif, valorisation des espaces...). Néanmoins, les différentes structures qui seront construites sont nécessaires pour accueillir dans de bonnes conditions la croissance démographique prévue dans les prochaines années.

Par ailleurs, le développement du réseau d'infrastructures de transport, quoique mesuré dans le SCoT, pour améliorer les conditions de desserte et de trafic, peut augmenter les risques de fragmentation des espaces naturels et donc nuire à la biodiversité du territoire en entravant la continuité de la trame verte. En effet, les infrastructures de transport, routières ou ferrées, constituent de réelles coupures urbaines et donc des obstacles pratiquement infranchissables pour la faune.

L'ouverture des espaces naturels au public

Les espaces naturels sont de véritables atouts pour le cadre de vie des habitants, et doivent leurs être accessibles plutôt que d'être sanctuarisés. Cependant, les conditions d'ouverture et de pratique de ces espaces doivent être réfléchies afin que la fréquentation, dont une hausse est attendue, ne nuise pas au fonctionnement des milieux et des habitats, et ne dérange pas les espèces abritées. En effet, une fréquentation trop intense peut déranger la faune et nuire aux habitats.

L'exploitation énergétique des ressources naturelles

Cette utilisation des ressources naturelles peut mener à une surexploitation de la ressource si la gestion n'est pas raisonnée. Il faut donc être vigilant quant à l'organisation de cette activité. La pérennité de la ressource et sa qualité doivent être maintenues et garanties. De plus, la mise en place d'une réelle culture énergétique peut conduire à une homogénéisation des milieux et à une perte de la qualité biologique et écologique. Le choix des espaces dédiés à cette activité doit donc être réfléchi au regard de ces aspects et limiter au maximum l'atteinte aux écosystèmes remarquables ou de qualité.

L'exploitation des ressources en matériaux

Un espace voué à l'urbanisation a été défini dans le gisement de gypse du territoire, reconnu d'intérêt national par le SDRIF. Celui-ci ne concerne cependant qu'une faible surface (à Thorigny-sur-Marne). Le reste du gisement de gypse conserve la même occupation du sol.

Les mesures compensatoires

- *Mesures devant être traduites dans les documents d'urbanisme et les projets*

Un développement urbain protecteur et intégré

Afin de réduire au maximum les effets du développement urbain, chaque projet devra faire l'objet d'une attention particulière quant à son intégration environnementale.

Les projets devront proposer des dispositifs leur permettant de participer, autant que possible, à la trame verte du territoire, notamment en conservant, dans la mesure du possible, les végétaux verts présent sur la parcelle. De plus, ils pourront renforcer l'offre en espaces verts et restaurer des continuités écologiques avec les secteurs voisins, à l'aide d'aménagements paysagers spécifiques. L'objectif est aussi d'assurer le lien entre la trame verte urbaine et la trame verte supraterritoriale.

Les projets devront également justifier de mesures de limitation de la surface imperméabilisée, faire l'objet d'un traitement végétal en accord avec les paysages et ambiances environnantes, ou encore utiliser des matériaux adaptés dans l'objectif de réduire au maximum les impacts des nouvelles constructions.

Par ailleurs, lors de la création de voies de circulation, une étude préalable devra justifier que le tracé ne nuit pas aux continuités écologiques fonctionnelles ou qu'il n'entraîne pas une fragmentation supplémentaire des espaces naturels. Dans le cas contraire, des mesures spécifiques devront être mises en place pour permettre le franchissement sécurisé de la faune. Le DOO comporte une recommandation visant à limiter les aménagements qui fragmentent les espaces ou à utiliser des ouvrages de franchissement des fractures physiques majeures, qui permettent une libre circulation de la faune.

- *Recommandations et actions de sensibilisation*

Encadrer l'ouverture au public

L'ouverture au public devra prendre en compte la sensibilité écologique des sites. Un tracé précis, un jalonnement clair et des conditions d'accès et de déplacement adaptées et respectueuses du site permettront de réduire les impacts de l'augmentation de leur fréquentation. De plus, il sera nécessaire de définir les usages autorisés dans la zone et ceux qui ne le sont pas.

Le DOO prescrit d'ailleurs d'encadrer la fréquentation des espaces naturels remarquables en créant des circuits balisés dans les secteurs les moins sensibles sur le plan écologique et d'interdire l'accès aux zones d'habitats les plus vulnérables.

Favoriser la biodiversité

La protection et la restauration d'une trame verte fonctionnelle ne sont pas suffisantes pour préserver la biodiversité du territoire. La qualité des habitats et des milieux sont également importants. Pour cela, le DOO recommande de mettre en place une gestion différenciée des espaces verts, dans les espaces publics ou sur les bandes enherbées qui accompagnent les infrastructures routières et ferroviaires.

Les produits phytosanitaires sont également à proscrire pour parvenir à ce but. La sensibilisation des jardiniers amateurs, des agriculteurs et des services publics chargés de l'entretien des espaces verts, doit permettre de réduire l'utilisation de ces produits sur le territoire qui nuisent fortement à la biodiversité, mais également à la qualité des ressources en eau.

Il s'agit également de suivre les objectifs de gestion conservatoire définis dans les DOCOB des sites Natura 2000 présents dans le périmètre du SCoT :

- Zone de Protection Spéciale (ZPS) des Boucles de la Marne :
 - o Maintenir voire développer le maillage en éléments fixes du paysage et l'entretenir de manière adaptée
 - o Maintenir voire développer les couverts herbacés (jachères, prairies, bandes enherbées) et les gérer de manière extensive
 - o Maintenir un assolement diversifié comprenant des cultures favorables à l'œdicnème criard
 - o Lutter contre l'embroussaillage et entretenir voire restaurer une mosaïque d'habitats comprenant des milieux ouverts (friches, pelouses, fruticées...)
 - o Promouvoir une sylviculture durable et économe en intrants sans recours aux produits phytosanitaires
 - o Améliorer la structure des peuplements forestiers pour les rendre plus favorables aux espèces d'intérêt communautaire
 - o Maintenir voire développer une végétation ripuaire (ripisylves, roselières...) favorable aux oiseaux d'intérêt communautaire
 - o Assurer le bon fonctionnement hydraulique des zones humides et gérer les niveaux d'eau
 - o Maintenir ou créer des sites de nidification pour les espèces d'intérêt communautaire.
- Zone Spéciale de Conservation (ZSC) du Bois de Vaires :
 - o Conserver un boisement dominé par le chêne en futaie irrégulière mélangée, présentant différentes classes d'âge
 - o Créer des îlots de vieillissement et de sénescence
 - o Entretenir les dépressions et les mares
 - o Maintenir les caractéristiques humides du Bois du Marais
 - o Étendre la zone humide prairiale aux parcelles situées au sud et au nord de la RD934 (ancienne peupleraie)
 - o Créer de nouvelles mares et dépressions humides
 - o Restauration de la mégaphorbie eutrophe par l'abattage de la peupleraie
 - o Entretien et conservation de la mégaphorbiaie eutrophe.

Le SCoT est ainsi en accord avec les objectifs du Grenelle 2 suivants :

- ⇒ La préservation de la biodiversité
- ⇒ La mise en place d'une trame verte et bleue
- ⇒ La réduction de la consommation d'espaces agricoles et naturels
- ⇒ La protection des espèces et des habitats

Le SCoT est aussi en accord avec les orientations de la Stratégie Nationale de Développement Durable, notamment :

- ⇒ Réduction des pressions sur les écosystèmes et les ressources naturelles
- ⇒ Lutte contre l'artificialisation des espaces et la banalisation des paysages
- ⇒ Préservation des continuités écologiques
- ⇒ Amélioration de la qualité des milieux

2. Valorisation des paysages et du patrimoine

Rappel des enjeux

Le territoire du SCoT Marne, Brosse et Gondoire, est marqué par une identité paysagère forte et plurielle, composée d'espaces naturels structurants tels que les paysages de coteaux, de vallées, de plateaux, de massifs boisés, ... L'enjeu majeur réside dans le maintien des composantes naturelles, qui affirment l'identité du territoire et la qualité du cadre de vie, ainsi que dans l'intégration de données nouvelles dans un paysage en perpétuelle évolution. Plus en détails, il s'agira de :

- maintenir la diversité et la lisibilité des paysages en conservant les grandes perspectives paysagères ou les scénographies de paysage ;
- veiller à la bonne intégration des bâtiments/aménagements dans les zones paysagères sensibles ;
- maîtriser les dynamiques de franges entre milieux naturels et/ou agricoles et milieux urbanisés au regard des extensions des pôles urbains et des zones d'activités ;
- valoriser les entrées de villes, portes d'accueil du territoire et les abords des zones d'activités économiques ;
- sauvegarder et valoriser les spécificités patrimoniales et/ou architecturales, et notamment, le petit patrimoine et le patrimoine issu du monde agricole.

Le paysage est une thématique transversale du SCoT, en interrelation avec la problématique agricole, les questions de maintien du patrimoine naturel ou encore l'étalement urbain. Elle inspire donc de multiples objectifs de gestion formulés dans le PADD et le DOO.

Ainsi, les différentes composantes du paysage devront être maintenues, en particulier les paysages de coteaux dont la lecture est menacée par l'étalement urbain. L'identité des espaces agricoles devra également être préservée et valorisée auprès du public. La question des franges entre les espaces agricoles et/ou de nature et les espaces urbanisés, comme éléments emblématiques du paysage, font l'objet de mesures spécifiques.

La valorisation du paysage et du patrimoine passe également par un certain nombre de préconisations quant au traitement des zones d'activités, de la gestion de l'affichage publicitaire et de l'intégration des nouvelles constructions.

Les incidences positives

Maintien de la diversité et de la lisibilité des paysages

- **PADD**

Il s'agit d'une part de valoriser la diversité des paysages et des ambiances et de cultiver la richesse des paysages qui participent à la qualité du cadre de vie (Sites Classés et Inscrits, coupures vertes...), et d'autre part de préserver les espaces ouverts remarquables : vallées, vallons, plaine agricole... L'espace agricole est identifié comme un élément du patrimoine paysager et comme un espace de respiration à préserver. Le mitage urbain est donc proscrit et la valorisation du bâti agricole encouragée.

Le PADD met également l'accent sur la préservation des perspectives sur le grand paysage (échappées visuelles) en encourageant les aménagements de vues permettant une bonne lecture des paysages, ainsi que la mise en place d'interfaces entre les différentes composantes de l'espace (réhabilitation des lisières, travail sur les strates végétales, transitions douces...). Il s'agira notamment de protéger les panoramas sur la vallée de la Marne et les échappées visuelles vers les espaces de nature et/ou agricoles.

Afin de préserver la qualité des échanges entre les différents paysages, ou plus généralement entre les zones agricoles et les zones urbaines, le PADD prescrit également l'amélioration du réseau de connexions douces.

- **La transcription dans le DOO**

Le DOO reprend les grandes lignes du PADD mais en précise les finalités et/ou les moyens d'y parvenir.

Au sujet de la lisibilité des paysages existants, le DOO met par exemple l'accent sur :

- La préservation des fronts verts, protection des lisières forestières menacées par l'urbanisation
- La valorisation des espaces ouverts
- La protection et la valorisation du patrimoine agricole
- La valorisation des délaissés urbains.

Par ailleurs, il est précisé que dans les espaces sensibles du territoire (existants ou à venir), devront se développer une « intégration paysagère s'appuyant sur un traitement végétal et architectural adapté ». C'est-à-dire que les paysages et les espaces identifiés comme les plus représentatifs, et qui participent à véhiculer l'image de territoire devront être traités de manière à révéler leur potentiel.

Dans un souci de cohérence territoriale globale, une attention particulière devra être portée pour le choix d'espèces végétales locales pour tout nouvel aménagement. Par ailleurs, pour la gestion des espaces verts existants, le DOO recommande la mise en place d'une gestion différenciée qui préservera à la fois la facilité des usages et la préservation des milieux écologiques.

Le DOO insiste sur la nécessité de travailler sur la scénographie des paysages en s'appuyant sur la trame viaire (le paysage perçu depuis les grands axes de circulation du territoire) : mise en place de dispositions pour améliorer la qualité des paysages perçus depuis les voies principales, recherche des interconnexions entre trame verte et trame urbaine, traitement paysager des voies douces... .

Afin de trouver une cohérence globale à la gestion et à la préservation des paysages, le DOO prescrit de développer une stratégie globale de prise en compte du paysage à l'échelle du SCoT (réalisation d'un plan paysage).

Maitrise des dynamiques de franges

- **PADD**

Le PADD revient sur la nécessité de traiter les interfaces entre les espaces urbanisés et les espaces ouverts (agricoles et/ou naturels) par notamment, l'aménagement de zones tampon ou de transitions douces. Il s'agit d'affirmer un dialogue entre ville et nature en créant une perméabilité dans les ambiances, en facilitant et en encadrant l'accès aux espaces de nature.

Il est précisé que l'aménagement des franges ne doit pas entraver l'activité agricole ; au contraire, il doit favoriser la qualité des paysages et encourager les échanges entre zones agricoles et zones urbaines. L'aménagement durable des franges et des espaces de transition passe par l'alternance d'espaces de respiration et d'espaces urbains (ce qui respecte l'un des caractères emblématiques du territoire).

Le travail sur les franges a donc pour but une mise en valeur réciproque des territoires. Cette dimension sera à prendre en compte dans tout nouveau projet d'aménagement.

- **La transcription dans le DOO**

Le focus 2 du DOO apporte un certain nombre de préconisations correspondant aux types de franges existantes sur le territoire : interfaces entre les zones urbaines et les espaces boisés, interfaces entre les zones urbaines et les berges de cours d'eau, et franges des espaces agricoles entrant en interactions avec les zones d'habitat ou avec les zones d'activités. Dans tous les cas, il s'agit de :

- « Faire des franges paysagères des secteurs de transitions qualitatives entre espace urbain et agricole ou naturel permettant l'interpénétration des différents espaces » ;
- Intégrer les notions de point de vue afin de valoriser les effets de covisibilité et les vues sur le grand paysage. A ce titre deux typologies sont préconisées : les points de vue prioritaires et secondaires. Il est précisé que la question des lignes de crêtes et des rebords de plateau devra faire l'objet de réflexions spécifiques ;
- Lors des projets d'aménagement d'ensemble (ZAC, OAP des PLU, lotissements...) intégrer la question des franges en amont des réflexions, afin de garantir la parfaite intégration des projets dans leur environnement et de préserver la cohérence globale ;
- Développer une stratégie globale de prise en compte du paysage à l'échelle du SCoT.

Le focus 2 du DOO propose également des recommandations sur la gestion des franges et l'intégration paysagère des éléments bâtis (habitat ou activités et équipement).

Pour les lisières agricoles :

- Zones habitat : traitement paysager des clôtures, création d'un contact progressif entre les espaces végétalisés et les espaces construits (cheminements, strates végétales..), application d'une palette chromatique pour les constructions qui reprendrait la palette existante ; installation de perméabilités visuelles et fonctionnelles entre le bâti existant ou futur et les espaces cultivés.

- Zones d'activités et d'équipements : accompagnement végétal des éléments construits, traitement paysager des clôtures, limitation des hauteurs, création de liaisons douces, végétalisation des espaces libres avec des essences cohérentes localement.

Pour les lisières boisées :

- Zone d'habitat : mise en recul du bâti par rapport aux lisières (bande de recul de 50m obligatoire si la zone est boisée), traitement paysager des clôtures, utilisation des espaces résiduels pour favoriser l'interpénétration des espaces, limitation de la hauteur des bâtiments, emplois de matériaux appartenant à la palette chromatique des paysages forestiers, mise en scène de l'accès à la forêt, privatisation des lisières interdite, mise en place de perméabilités fonctionnelles.
- Zone d'activités et d'équipements : implantation en recul des bâtiments par rapport à la lisière forestière, mise en place de haies champêtres ou de clôtures ajourées, limitation des hauteurs du bâti, application d'une palette chromatique cohérente avec l'environnement forestier, création de liaisons douces avec la forêt.

Pour les lisières de berges de cours d'eau :

- Zone d'habitat : mise en recul du bâti par rapport aux lisières : bande de recul de 6 mètres obligatoire, traitement paysager des clôtures, utilisation des espaces fonctionnels ou résiduels entre les parcelles pour favoriser l'interpénétration des espaces, limitation des surfaces de stationnement, végétalisation et traitement permettant la perméabilité du sol (recouvrements poreux), proscrire les dépôts sauvages (dépôts de tonte, etc.) favorisant la prolifération et la dominance des plantes nitrophiles et l'utilisation d'herbicides, portant atteinte à la faune sauvage, utilisation d'essences de milieux humides dans les espaces privés, permettant un contact progressif entre les deux milieux, interdiction de plantes exogènes, augmentation des surfaces plantées dans le tissu urbain à l'approche des lisières avec les berges, etc.
- Zones d'activités : Mise en recul du bâti par rapport aux lisières forestières (bande de recul de 6m), mise en place de haies champêtres, et éventuellement de clôtures ajourées, utilisation de matériaux diversifiés, création de liaisons douces plantées en continuité des chemins longeant les cours d'eau, végétalisation des systèmes de gestion alternatifs des eaux pluviales, gestion différenciée des espaces verts, végétalisation des espaces libres avec des essences végétales locales en continuité avec le paysage humide

Valorisation des entrées de villes et des abords des zones d'activités

- **PADD**

La requalification des abords des zones d'activités et le traitement des entrées de ville sont des points importants du PADD, qu'il s'agira de prendre en compte dans les projets d'aménagements futurs.

Pour les entrées de ville, il s'agit de trouver une cohérence dans leur traitement pour les rendre plus identifiables et qualitatives. Les entrées de ville sont le reflet de l'image du territoire.

Pour les zones d'activités commerciales, il s'agit avant tout d'intégrer les nouvelles constructions au paysage, d'harmoniser ou de ré-harmoniser avec l'existant (requalification). Pour ce faire, la mise en place de prescriptions architecturales paysagères et environnementales est vivement recommandée.

Il s'agit par ailleurs de réglementer, voire d'interdire l'affichage publicitaire dans la perspective de limiter l'impact des nuisances visuelles sur le paysage global.

- **La transcription dans le DOO**

Les orientations du DOO en matière de valorisation des entrées de ville et des abords des zones d'activités se concentrent autour de 2 thèmes : une prise en compte plus globale et l'obligation de penser en termes d'intégration paysagère notamment depuis les axes de circulation :

- Les secteurs voués à l'urbanisation doivent faire l'objet d'une procédure d'aménagement d'ensemble ;
- Nécessité de développer une stratégie globale de prise en compte du paysage à l'échelle du SCoT ;
- Intégration et traitement paysager des aires de stationnement ;
- Traitement qualitatif des entrées de ville à renforcer dans les zones d'activités économiques et commerciales le long des linéaires de façade sur les axes routiers magistraux et secondaires.

Sauvegarde et valorisation des spécificités patrimoniales et/ou architecturale

- **PADD**

Dans le PADD, il est mentionné l'importance de valoriser et de préserver l'identité paysagère de l'espace agricole. Cette valorisation passe également par une reconnaissance et une mise en valeur du bâti agricole (gîtes ruraux, chambres d'hôtes ...), comme patrimoine architectural et culturel à part entière.

De façon plus générale, il s'agit de mettre en synergie les éléments du patrimoine issus du monde agricole ou non :

- Relier les grands éléments du patrimoine (création de circuits de découverte et de tourisme),
- Valoriser le patrimoine culturel et historique,
- Promouvoir le patrimoine agricole.

- **La transcription dans le DOO**

Le DOO reprend les objectifs de préservation et de valorisation du patrimoine bâti agricole. La préservation du petit patrimoine est également mise en lumière et des pistes de réflexions quant à la réalisation d'itinéraires de découverte sont avancées. De la même façon, il s'agira de donner vie aux lieux de patrimoine d'envergure en organisant des manifestations touristiques.

Par ailleurs, du point de vue de l'architecture globale, le DOO encourage les projets privilégiant la diversité architecturale et des formes urbaines. Il préconise la réalisation de cahiers de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales, ainsi qu'un pourcentage minimal d'espaces verts de pleine terre, favorisant l'intégration paysagère des éléments construits.

Les incidences négatives

Si une aucune attention n'est portée dans le choix des matériaux, des couleurs, ... lors des aménagements (stationnement, signalétique, balisage, mobilier urbain, ...) autours des circuits touristiques de découverte du patrimoine ou en lien avec la valorisation des Trames Verte et Bleue (promenades sur berges...) et sur l'ensemble des sites pouvant accueillir du public, ces aménagement peuvent alors apparaître comme des verrues et avoir un impact négatif sur le paysage naturel et/ou agricole.

Les mesures compensatoires

- *Mesures devant être traduites dans les documents d'urbanisme et les projets*

Des études préalables à tout projet d'aménagement devront être encouragées afin d'assurer l'intégration paysagère des constructions dans leur milieu (diagnostic paysager, simulations virtuelles...).

Dans les zones à enjeux forts ou à sensibilité paysagère forte, il conviendra d'accompagner les projets d'analyses paysagères détaillées et éventuellement d'une enquête de satisfaction à la fin de l'opération.

La requalification des entrées de ville et des silhouettes urbaines devra être accompagnée par la mise en place d'études paysagères et de simulations préalables à toute opération d'aménagement.

Le SCoT est ainsi en accord avec les orientations de la Stratégie Nationale de Développement Durable, notamment :

⇒ Lutter contre l'artificialisation des espaces et la banalisation des paysages

3. La gestion de l'eau et de l'assainissement

Rappel des enjeux



Trame bleue

Afin de protéger les ressources en eau du territoire, la mise en place du SAGE Marne aval devait couvrir le territoire du SCoT mais celui-ci a été annulé par arrêté préfectoral d'abrogation. Le lancement d'une telle procédure reflète néanmoins la volonté des acteurs locaux de mettre en place une politique de préservation des ressources en eau. Au final, seules les communes de Bussy-Saint-Georges et de Jossigny sont concernées par un SAGE (SAGE du Bassin Versant de l'Yerres).

La Marne présente une qualité de l'eau plutôt bonne malgré une qualité biologique mauvaise qui résulte davantage d'un manque d'habitats pour la biodiversité de cet écosystème. En revanche, la qualité des nombreux rus de Marne, Brosse et Gondoire est globalement médiocre du fait notamment de pollutions diffuses.

La cartographie des Zones à Dominante Humide du Bassin Seine Normandie réalisée dans le cadre du SDAGE Seine-Normandie identifie essentiellement des prairies humides (pâturées ou fauchées) et des formations forestières humides et/ou marécageuses dans le territoire. Selon la cartographie des enveloppes potentielles de zones humides de la DRIEE, des enveloppes de classe 3 assez vastes sont identifiées dans le territoire du SCOT ; ainsi que des zones de classe 2 de moindre importance.

Alimentation en eau potable

La Marne est la ressource utilisée pour l'alimentation en eau potable de la majorité des communes du SCoT, suite à un traitement à l'usine d'Annet-sur-Marne. Seule la commune de Lesches dispose d'un captage d'eau souterraine prélevée dans la nappe calcaire. Le Périmètre de Protection de ce captage est en cours de finalisation, l'exploitant étant en attente de l'arrêté préfectoral. Par ailleurs, le sud de la commune de Bussy-Saint-Georges est en partie couvert par le périmètre de protection du captage de Ferrières-en-Brie.

L'eau distribuée est de bonne qualité et la situation quantitative est satisfaisante.

Assainissement

La majorité des communes est en assainissement collectif, excepté Bussy-Saint-Martin qui doivent être raccordées très rapidement. Afin de gérer les systèmes d'assainissement non collectif résiduels, un Service Public d'Assainissement Non Collectif est à l'étude dans la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire et un autre est en cours d'élaboration à Montévrain. Bussy-Saint-Georges n'a pas entamé de procédure à cet effet.

Depuis 2009, c'est la station d'épuration du SIAM à Saint-Thibault-des-Vignes qui gère les effluents du territoire. Elle a une capacité de 350 000EH, un rendement de 90% et un taux de conformité de 99,9%. Sa localisation à proximité d'usines de production d'eau potable a obligé un traitement plus fin des effluents. Les boues générées sont valorisées à 55% par épandage et 45% par compostage.

Lorsqu'un réseau séparatif recueille les eaux pluviales, ces dernières sont transportées dans les fossés, les rus ou la Marne, après une transition parfois dans des bassins de rétention (au nombre de 15 sur le territoire) qui permettent un prétraitement des eaux avant leur rejet dans le milieu naturel. Cependant, de nombreux désordres d'engorgement des réseaux ont été relevés. Dans ce contexte, la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire a entrepris de lancer la mise en séparatif de l'ensemble de ses réseaux. Seules les communes de Lesches et de Guermantes ne sont pas concernées par ce projet. Dans le même temps, un zonage des eaux pluviales est réalisé et permettra de définir un règlement de gestion de ces eaux.

Les enjeux qui ressortent de cette analyse sont les suivants :

- Poursuivre la réhabilitation des réseaux d'assainissement collectif (extension, mise en séparatif...) afin d'améliorer les rendements épuratoires de la station d'épuration de Saint-Thibault-des-Vignes et réduire ainsi les pollutions d'origines domestiques. D'autant plus que le développement urbain s'accompagnera de pressions supplémentaires à ce niveau ;
- Mener à bien le projet de zonage des eaux pluviales et définir une politique de gestion permettant de limiter l'impact de l'urbanisation sur le réseau hydrographique (Marne, rus) ;
- Encourager l'implantation de moyens alternatifs de gestion des eaux pluviales dans les futures zones urbanisées (et donc imperméabilisées) afin de limiter leur impact sur les cours d'eau ;
- Encourager la profession agricole à s'engager dans des actions en faveur de l'environnement afin de réduire l'impact des pratiques sur la qualité de l'eau.
- Protéger et favoriser la restauration des zones humides présentes dans le territoire.

Les incidences positives

La revalorisation de la trame Bleue

- **PADD**

Le PADD fixe des orientations en termes de protection de la trame bleue avec un objectif de reconquête de la qualité de l'eau et de valorisation de la biodiversité.

Pour ce faire, la volonté est de renforcer l'unité territoriale en reconnectant les différentes entités hydrographiques, en renforçant leur caractère naturel et en réhabilitant l'ensemble des berges et des ripisylves du réseau hydrographique. La mise en œuvre de cet objectif entraînera la restauration des continuités écologiques de la trame bleue.

Le PADD rappelle que la trame bleue fait partie intégrante des continuités naturelles à préserver puisqu'elle participe à la qualité de la ceinture verte régionale. Ainsi, la pénétration du fleuve en milieu urbain est souhaitée, tout comme la restauration des berges, dans une logique de non artificialisation, pour faciliter la découverte du public, tout en assurant la circulation des espèces naturelles et végétales.

Dans un second temps, le document prévoit que l'amélioration de la qualité des cours d'eau passe par la mise en œuvre d'actions agro-environnementales, et par une meilleure gestion des systèmes d'assainissement, notamment pluviaux (infiltration et rétention des eaux à la parcelle, limitation du ruissellement des eaux pluviales, bassins de rétention collectifs...), pour que les objectifs d'état du SDAGE Seine-Normandie soient atteints.

- **La transcription dans le DOO**

Les prescriptions du DOO traduisent ces orientations et donnent les clés permettant de l'appliquer dans les documents locaux d'urbanisme.

Ainsi, il est demandé de reconquérir les berges de la Marne dans la partie centrale du territoire, très minérale en stoppant l'anthropisation, en diversifiant la typologie des berges, en les végétalisant et en aménageant des espaces de repos pour la faune... Cette orientation permet de rendre sa fonction d'habitat écologique à la Marne.

Dans le même esprit, le DOO impose de garantir le maintien des continuités écologiques le long du réseau hydrographique en interdisant la canalisation, le busage, l'imperméabilisation des cours et en protégeant la ripisylve.

Le DOO prescrit également de protéger les zones humides. Le SDAGE Seine-Normandie fixe comme objectif de protéger les zones humides (disposition 83). Les zones humides identifiées dans la carte n°13 du SDAGE des « Zones à dominante humide » feront l'objet d'analyses pédologiques et d'inventaires faune, flore lorsqu'elles se situent dans un secteur voué à être urbanisé. Si ces études démontrent l'existence d'une zone humide avérée, celle-ci devra être préservée et ne connaître aucune dégradation. Les documents d'urbanisme devront identifier les zones humides identifiées dans la carte n°13 du SDAGE par un zonage N adapté associé à un règlement strict.

Le DOO recommande également la mise en œuvre d'une gestion écologique des berges des plans d'eau et des mares, qui constituent des zones de reproduction et d'alimentation pour de nombreuses espèces peu fréquentes.

L'étude de l'aménagement d'une rampe directe pour l'accès à l'anneau de vitesse de Chalifert permettra d'assurer la sécurité de la navigation entre Lagny-sur-Marne et le site de loisirs, mais également, par la réduction de la vitesse de circulation entre Lagny-sur-Marne et l'anneau, de préserver davantage les milieux aquatiques sur ce tronçon des incidences de la navigation à haute vitesse.

Le DOO recommande de prendre en compte les orientations d'intervention (carte n°5 de l'atlas) du Schéma régional des berges d'Ile-de-France, diagnostiquées sur le territoire du SCOT, pour la mise en place de futurs aménagements (ponts, réouverture à la circulation piétonne) et en vue de la réhabilitation des berges.

Il propose aussi de tenir compte, pour les communes concernées, des secteurs de zones humides faisant l'objet de préconisations de restauration, de gestion, et d'entretien, identifiés par la carte n°46 du SAGE du Bassin Versant de l'Yerres. Il s'agit d'envisager des pratiques agricoles et de gestion forestière adaptées à la présence de ces secteurs humides.

La gestion de l'assainissement

L'assainissement des eaux usées est un élément clé pour la qualité des cours d'eau. C'est pourquoi le DOO recommande de prévoir une desserte performante des zones urbaines par les réseaux.

La nécessité de perfectionner le dispositif d'assainissement donne également lieu aux prescriptions suivantes :

- Dès lors qu'un dysfonctionnement du réseau d'assainissement est constaté, toute opération nouvelle d'urbanisation dans le secteur concerné sera conditionnée à la remise en état du réseau ou de l'équipement. On assure ainsi la prise en charge des effluents de ces bâtiments de façon convenable et leur traitement en conséquence.
- Accélérer la mise en œuvre concrète des SPANC ; l'objectif est de permettre le contrôle de la performance et de la conformité des systèmes autonomes, et donc d'assurer la qualité des rejets au milieu.

Ces dispositions ont pour vocation de réduire, voire supprimer, tous les désordres liés à un mauvais raccordement ou à un système d'assainissement peu performant, et donc d'éviter les pollutions du milieu qui peuvent en découler.

La gestion des eaux pluviales

- **PADD**

Le PADD comporte plusieurs orientations ayant pour but de favoriser la mise en place d'une gestion des eaux pluviales efficace. Il affirme la volonté de limiter l'imperméabilisation des sols et d'encourager la gestion des eaux pluviales, pour limiter le ruissellement et son impact sur les cours d'eau, avec l'utilisation de moyens alternatifs.

La préservation d'espaces verts et naturels permet de conserver sur le territoire des espaces non imperméabilisés permettant l'infiltration directe d'une partie des eaux pluviales et donc de réduire les eaux de ruissellement à prendre en charge par les réseaux d'assainissement. A terme, cela permet de réduire les risques d'engorgement des réseaux et les inondations pluviales.

Le PADD réitère cette ambition pour les zones d'activités, en demandant d'y prévoir des dispositifs visant une gestion environnementale optimale, dont une gestion des eaux de pluie à la parcelle et la préférence pour les noues plutôt que les bassins de rétention [...].

- **Transcription dans le DOO**

La réduction des pressions de l'urbanisation sur l'environnement passe aussi par une bonne gestion des eaux pluviales, notamment en optant pour des systèmes alternatifs permettant l'infiltration naturelle des eaux pluviales dans le sol. Le DOO souligne que celle-ci doit être recherchée prioritairement

dans chaque opération nouvelle d'urbanisation. Il est précisé qu'en cas d'impossibilité technique, en raison de la nature du sol par exemple, le rejet dans le réseau d'assainissement pluvial sera autorisé, à débit contrôlé.

Le DOO évoque l'élaboration du zonage et du règlement d'assainissement pluvial du territoire du SCoT afin d'harmoniser la politique conduite dans le cadre de nouveaux projets d'aménagement. Cela permettra d'optimiser la gestion des eaux pluviales et de la rendre cohérente et performante.

Les incidences négatives

L'imperméabilisation des sols

Toutes les nouvelles constructions que prévoit le SCoT vont entraîner une augmentation des surfaces imperméabilisées. Cela est problématique pour la gestion des eaux pluviales puisque cela induit une augmentation du ruissellement et des quantités d'eau à gérer par les réseaux d'assainissement. Ceux-ci connaissant déjà des engorgements à l'origine d'inondations locales, il est important de renforcer la politique de gestion des eaux pluviales pour limiter ces désordres.

Les zones humides

Certains secteurs voués à l'urbanisation sont concernés par des enveloppes potentielles de zones humides de classe 3 et de classe 2, identifiées par la DRIEE.

L'augmentation de la population

La croissance démographique prévue par le SCoT entraînera forcément une augmentation de la consommation d'eau potable et donc une pression supplémentaire sur les ressources. De plus, un accroissement des effluents à traiter par les stations d'épuration est également à prévoir, et par conséquent des boues d'épuration supplémentaires à valoriser.

L'optimisation du réseau routier

Le développement du réseau de voiries, en plus de l'imperméabilisation qu'il entraîne, provoque également un risque de pollution supplémentaire des milieux lié aux eaux pluviales qui ruissellent sur les voies, se chargent en polluants et rejoignent ensuite les cours d'eau, souvent sans avoir été traitées au préalable ; elles participent ainsi à la pollution des milieux aquatiques.

Le développement du transport fluvial et des activités connexes à l'eau

Le SCoT souhaite développer le transport fluvial, de marchandises et de personnes, ainsi que des activités de loisirs liés à l'eau, notamment sur la Marne. Bien que ces orientations permettent de réduire les déplacements individuels motorisés et donc les émissions de gaz à effet de serre, et qu'ils permettent

d'exploiter économiquement cette ressource, des effets négatifs peuvent être attendus. En effet, des pollutions de l'eau peuvent être générées par les véhicules et autres dispositifs de loisirs. De plus, les habitats peuvent être endommagés par la fréquentation des berges et par la modification de l'écoulement provoqués, et les espèces abritées peuvent être dérangées.

Les mesures compensatoires

- *Mesures devant être traduites dans les documents d'urbanisme et les projets*

La limitation de l'imperméabilisation

Afin de réduire les effets néfastes de l'imperméabilisation supplémentaire des sols, les nouveaux projets devront faire l'objet de mesures de réduction des zones imperméabilisées et de développement des systèmes alternatifs de gestion des eaux pluviales. Cela peut passer par le développement des toitures végétalisées, par la préservation de nombreux espaces verts de pleine terre, par l'aménagement de noues d'infiltration, l'aménagement d'aires de stationnement végétalisées et la création de liaisons douces à revêtement perméable...

Les zones humides

Les enveloppes potentielles de zone humide de classe 3 et de classe 2, identifiées par la DRIEE, concernées par des secteurs voués à l'urbanisation ne sont pas identifiées dans la cartographie des zones à dominante humide du SDAGE. Ces données ne sont donc pas avérées. Une constatation sur le terrain devra donc être réalisée afin de vérifier l'existence de la zone humide ; dans un premier temps, il s'agira d'un simple constat sur le terrain afin de vérifier la présence ou non de sols engorgés en eau et d'une flore caractéristique. En cas de présence soupçonnée de zone humide, il s'agira de préciser son occupation du sol réelle. Celle-ci devra être préservée et ne connaître aucune dégradation.

Les économies d'eau potable

Pour compenser l'augmentation de la consommation d'eau potable, les projets urbains devront proposer des systèmes permettant de réduire la consommation d'eau des ménages, comme la récupération des eaux de pluie par exemple, un réducteur de pression, etc...

Réduire les risques de pollution

Il est recommandé d'étudier le développement de systèmes d'assainissement des eaux pluviales sur le territoire, afin de s'assurer de la dépollution des eaux pluviales avant leur rejet.

De la même manière, puisque le SCoT souhaite privilégier l'infiltration des eaux pluviales, leur qualité est à surveiller avant l'infiltration, sans quoi les eaux infiltrées risquent de polluer la ressource souterraine.

- *Recommandations et actions de sensibilisation*

Un transport fluvial propre et des aménagements de loisirs qualitatifs

Afin d'éviter la pollution de la Marne par les véhicules de transport de personnes et de marchandises, il est recommandé de porter une attention particulière au mode de transport qui sera choisi pour effectuer ces trajets. Toutes possibilités de pollution devront être évaluées et des mesures de réduction devront être prises. L'option des véhicules propres (électriques) pourra être étudiée pour le transport de personnes.

Quant aux aménagements permettant de développer des activités de loisirs liés à l'eau, leur intégration à l'environnement devra être étudiée et être en cohérence avec les orientations du SCoT. L'implantation, les matériaux, et les usages devront être adaptés au site et à sa sensibilité. Ils devront notamment respecter les orientations du SDAGE qui préconisent de préserver le profil naturel des masses d'eau.

Le SCoT est ainsi en accord avec les objectifs du Grenelle 2 suivants :

- ⇒ La mise en place d'une trame verte et bleue,
- ⇒ La protection des espèces et des habitats,
- ⇒ La préservation de la ressource en eau.

Le SCoT est aussi en accord avec les orientations de la Stratégie Nationale de Développement Durable, notamment :

- ⇒ La réduction des pressions sur les écosystèmes et les ressources naturelles,
- ⇒ L'amélioration de la qualité des milieux,
- ⇒ La restauration de la qualité de l'eau et la préservation de son renouvellement.

4. La maîtrise des risques naturels et technologiques

Rappel des enjeux

Risques naturels

De nombreux risques naturels concernent le territoire du SCoT. Tout d'abord un risque d'inondation lié à la présence de la Marne. Ce risque est couvert par un Plan de Prévention du Risque (PPR) approuvé le 27 novembre 2009 et intéresse 8 communes de Marne, Brosse et Gondoire : Lesches, Dampmart, Chalifert, Montévrain, Lagny-sur-Marne, Thorigny-sur-Marne, Pomponne et Saint-Thibault-des-Vignes. Le PPRI permet d'imposer des règles d'urbanisme dans les zones concernées afin de protéger les habitants.

Le second risque est le risque de mouvement de terrain lié aux cavités souterraines ou aux anciennes carrières qui est localisé uniquement sur les communes de Carnetin et Thorigny-sur-Marne. Le PPRMT de Thorigny-sur-Marne a été approuvé le 19 septembre 1997 et est actuellement en révision, tandis que celui de Carnetin a été approuvé le 9 janvier 2004. La commune de Lagny-sur-Marne compte également de nombreuses cavités souterraines mais ne dispose pas de PPRMT. Des études géologiques sont donc indispensables avant tout projet d'aménagement.

Un risque de mouvement de terrain (MT) relatif au retrait-gonflement des argiles touche l'ensemble du territoire avec 15 communes sur 17 qui présentent des zones d'aléa fort. Néanmoins, les conséquences de ce risque sont moins importantes car le respect des normes de construction suffit le plus souvent à lutter contre ce phénomène.

Risques technologiques

35 ICPE sont recensées sur le territoire mais aucune n'est identifiée comme SEVESO. La plupart de ces installations est localisée dans la zone industrielle de Lagny-sur-Marne et dans le Parc d'activités Gustave Eiffel de Bussy-Saint-Georges, donc à l'écart des zones d'habitat. Le risque industriel est donc faible.

5 sites et sols pollués sont localisés sur les communes de Marne, Brosse et Gondoire, d'après la base de données du Ministère, dont 4 ont été traités et sont actuellement sous surveillance ou libres de restriction. Un seul est donc en cours d'évaluation. Il est à noter que le site qui accueillait un dépôt sauvage de déchets pharmaceutiques sur Carnetin doit faire l'objet d'une remise en état sur ordre du Préfet, mais aucune démarche n'a été engagée jusqu'à aujourd'hui.

En raison des grandes infrastructures qui traversent le territoire, un risque de transport de matières dangereuses concerne le SCoT via notamment l'A4, l'A104, la RD 934 ainsi que les voies SNCF. Une réglementation stricte et des mesures de prévention sont mises à jour régulièrement par les services de l'Etat pour diminuer ce risque.

Un risque d'exposition des populations existe dans le territoire du SCOT dû à la présence de 9 canalisations de transport de matières dangereuses sous pression traversant le territoire. 12 communes sont concernées par le passage de telles canalisations : Bussy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin, Chalifert, Chanteloup-en-Brie, Collégien, Conches, Gouvernes, Guermantes, Lagny-sur-Marne, Montévrain, Pomponne, Saint-Thibault-des-Vignes. Il existe des mesures constructives pour les installations neuves, et des moyens de surveillance des installations en service afin de contrôler ce risque.

Après l'identification de ces différentes contraintes, plusieurs enjeux ont été repérés dans le diagnostic :

- Protéger les habitants du risque inondation en entretenant les berges et adapter la constructibilité en zone inondable, conformément au PPRI de la Vallée de la Marne ;
- Respecter les préconisations des 2 PPR mouvement de terrain et améliorer la connaissance du risque lié aux anciennes carrières souterraines à Lagny-sur-Marne ;
- Contrôler l'installation des ICPE A sur le territoire ;
- Prendre en compte le risque de retrait-gonflement des argiles dans les nouveaux projets d'aménagement sur le territoire ;
- Veiller à la dépollution du site de Carnetin avant tout projet de remblais ou de nouvelles constructions.

Les incidences positives

- ***PADD***

Le PADD traduit à plusieurs reprises la prise en compte des risques présents sur le territoire afin de garantir la sécurité de ses habitants. Le sujet est traité dans l'axe 2 du document, positionnant cette question comme une condition au développement urbain. Ainsi, au sein de l'orientation « bâtir un développement urbain respectueux de l'environnement et des personnes qui fréquentent le territoire » plusieurs objectifs répondent à cette exigence :

- Assurer la sécurité des personnes et des biens en respectant les réglementations issues des périmètres des Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRI et PPRMT) et les anticiper lorsque les documents n'existent pas encore : anciennes cartes souterraines, mouvement de terrain, sécheresse, etc... ;
- Maîtriser l'implantation d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) soumises à autorisation, qui peuvent être sources de risque technologique, vis-à-vis des secteurs les plus stratégiques de développement de l'habitat.

De plus, comme cela est exposé plus haut, la préservation des espaces verts et naturels du territoire permet de réduire les eaux de ruissellement qui peuvent être à l'origine d'inondation pluviale.

En bordure de cours d'eau, ces espaces constituent aussi des zones « tampons » où l'expansion des crues peut se faire sans risque, afin de protéger les espaces urbanisés des inondations.

- ***Traduction dans le DOO***

Afin de prévenir les risques d'inondation, les zones inondables non bâties ont été identifiées en zones de protection forte dans la carte de la trame verte et bleue restaurée. Cela permet de les classer en zone naturelle stricte dans les PLU et de les rendre inconstructibles, conformément aux prescriptions du PPRI.

De plus, le DOO précise que les eaux pluviales rejetées dans le réseau d'assainissement présenteront un débit contrôlé imposé. Cela permet de réduire les risques d'engorgement du réseau lors d'épisodes pluvieux intenses et donc d'éviter des inondations pluviales.

Le territoire étant fortement soumis à des risques de mouvement de terrain, d'origines diverses, le DOO impose de :

- conditionner les opérations de construction ou de renouvellement urbain dans les secteurs identifiés comme potentiellement affectés par des mouvements de terrain (cavités souterraines, carrières...) à la réalisation d'études géotechniques complémentaires préalables ;
- prendre en compte, quelle que soit leur nature, les contraintes constructives liées à la morphologie des terrains, reconnues au travers de PPRMT (2 communes ont un PPRMT : Carnetin et Thorigny-sur-Marne), dans les projets d'urbanisme et d'aménagement. Le risque de mouvement de terrain lié à la présence d'anciennes excavations sera pris en compte dans la commune de Pomponne.
- prendre en compte, dans les projets d'urbanisme et d'aménagement, les contraintes constructives liées à la géologie des terrains, quelle que soit leur nature, dans les zones concernées par un aléa fort de retrait-gonflement des argiles (identifiées sur la carte des risques et nuisances).

Ces différentes mesures ont pour but de limiter les risques liés au mouvement de terrain en s'assurant que les sols supporteront bien les constructions supplémentaires, et que leur potentielle instabilité n'endommagera pas les bâtiments.

La carte 5 du DOO, illustrant les orientations en faveur de la protection contre les risques et les nuisances, fait apparaître tous les secteurs touchés par un risque naturel et concernés par les prescriptions citées précédemment.

Le DOO prescrit également la prise en compte des contraintes liées au risque d'inondation, reconnues au travers du PPRI « Vallée de la Marne », et traduites dans le règlement associé aux huit zones du PPRI dans les documents d'urbanisme.

Enfin, il est à noter que les PPR sont des servitudes d'utilité publique et qu'ils s'imposent au SCoT.

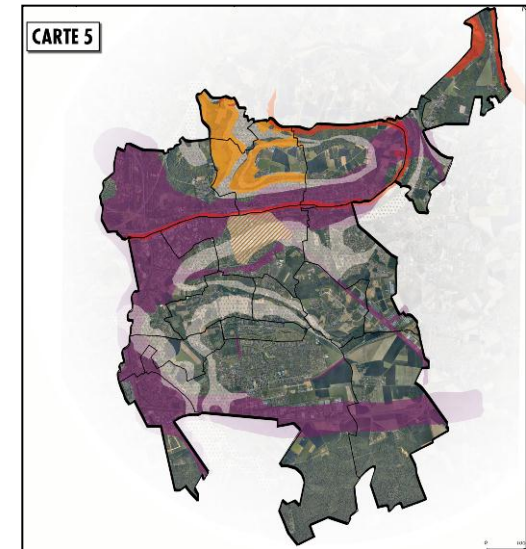
Le DOO prévoit également l'obligation pour les documents d'urbanisme de tenir compte des risques associés au silo exploité par la société VALFRANCE soumis à déclaration dans la commune de Lagny-sur-Marne.

Le DOO impose également que les projets d'urbanisme et d'aménagement prennent en compte, quelle que soit leur nature, les contraintes constructives liées à la présence de canalisations de transport de matières dangereuses sous pression présentes dans le territoire.

Les incidences négatives

L'augmentation du ruissellement

L'augmentation du ruissellement pluvial évoqué plus haut induit davantage de charge pour les réseaux et donc augmente le risque d'inondation lié à leur engorgement.



La densification urbaine dans les secteurs où la présence de cavités souterraines et pressentie

Le SCoT prévoit la densification du tissu urbain dans le Cœur Urbain de Marne et Gondoire, notamment à Lagny-sur-Marne. Or, cette commune compte de nombreuses cavités souterraines sans être couverte par un PPR. La poursuite de la densification urbaine dans ce secteur entraîne donc un accroissement du risque de mouvement de terrain lié à ces cavités.

La localisation de secteurs de projets en zone concernée par le PPRI

Le SCoT identifie et autorise un certain nombre de projets d'urbanisation, notamment de densification, à l'intérieur de zones relatives au PPRI, comme par exemple le projet des bords de Marne à Thorigny-sur-Marne. La localisation de ces projets dans de telles zones augmente l'exposition des personnes et des biens au risque d'inondation. Cependant, les règles du PPRI seront respectées, celui-ci constituant une servitude d'utilité publique.

La proximité de canalisations de transport de matières dangereuses avec des espaces voués à l'urbanisation :

Les espaces situés à l'est de la commune de Bussy-Saint-Martin, au sud de Chalifert et sur les communes de Chanteloup-en-Brie et Montévrain sont concernés par le passage de canalisations de transport de matières dangereuses. L'urbanisation de ces secteurs implique donc une augmentation du risque lié aux canalisations de transports de matières dangereuses.

Les mesures compensatoires

- *Mesures devant être traduites dans les documents d'urbanisme et les projets*

La gestion des eaux pluviales

Afin d'éviter tout risque d'inondation, la gestion des eaux pluviales à la parcelle est à développer ainsi que les systèmes d'infiltration directe dans le sol.

Par ailleurs, pour les rejets dans le réseau, un débit de fuite doit être imposé afin de limiter la charge des réseaux lors de forts épisodes pluvieux. Celui-ci doit être calculé de manière à ce que la charge entrante ne soit pas supérieure à sa capacité.

L'identification des cavités souterraines et l'application de mesures de confortement

Afin de prévenir les risques liés à la présence de cavités souterraines, notamment dans les secteurs qui ne sont pas couverts par des PPR, les cavités devront être localisées sur des documents graphiques dans les PLU ou dans les documents d'urbanisme communaux. A l'appui de ces documents, et au préalable de toutes nouvelles constructions, des études géotechniques devront être menées afin de définir le risque de mouvement de terrain, ainsi que les mesures de confortement nécessaires pour assurer la stabilité des constructions, et par conséquent la sécurité des personnes.

Appliquer les mesures constructives liées à la présence de canalisations de matières dangereuses

Les projets urbains autorisés dans ces zones tiendront compte des contraintes constructives limitant le risque. Il est également rappelé qu'une zone permanente d'interdiction de toute nouvelle construction ou d'extension d'établissements recevant du public (ERP) et d'immeubles de grande hauteur (IGH) susceptibles de recevoir plus de 100 personnes de 5m est appliquée de part et d'autre de l'ensemble des canalisations et qu'une zone intermédiaire où des restrictions de construction ou d'extension d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes existe pour toutes les canalisations (variant de 10 m à 415 m selon le type de canalisation).

- *Recommandations et actions de sensibilisation*

Adapter les méthodes constructives et d'aménagement au risque d'inondation

Les projets urbains qui seront autorisés dans les zones concernées par le PPRI pourront étudier des méthodes innovantes de construction et d'aménagement pour réduire au maximum les risques en cas de submersion. Il est en effet envisageable d'utiliser des matériaux spécifiques disposant de propriétés particulières en termes de perméabilité, de privilégier la construction sur pilotis, etc...

Le SCoT est ainsi en accord avec les objectifs du Grenelle 2 suivants :

⇒ La maîtrise des risques

Le SCoT est aussi en accord avec les orientations de la Stratégie Nationale de Développement Durable, notamment :

⇒ La réduction de vulnérabilité aux risques naturels et technologiques

⇒ La prévention des risques naturels et industriels.

5. La maîtrise des émissions de Gaz à Effet de Serre et des consommations d'énergie

Rappel des enjeux

Energie

La politique énergétique du territoire est encadrée par un Plan Climat Territorial à l'échelle du département, dont les objectifs doivent mener à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à celle des consommations énergétiques ainsi qu'à l'adaptation aux changements climatiques. Adopté en septembre 2010, il est actuellement en phase de mise en œuvre.

Au niveau local, de nombreuses initiatives de réduction des consommations ont été recensées, et notamment :

- Des écoquartiers proposent des Bâtiments Basse Consommation (BBC) comme à Montévrain par exemple ;
- Des logements sont dotés de panneaux solaires à Pomponne, Lagny-sur-Marne, Carnetin... ;
- Des incitations énergétiques sont intégrées dans les PLU de Pomponne, Montévrain, Thorigny-sur-Marne et Bussy-Saint-Georges pour favoriser l'implantation de constructions BBC ou de systèmes d'énergies renouvelables ;
- L'éclairage public de Bussy-Saint-Georges a fait l'objet d'une rénovation afin de réduire sa consommation ; des diagnostics de performance énergétique sur les bâtiments communaux ont été réalisés pour mettre en place un programme de réhabilitation permettant de réduire leur consommation d'énergie.

Il est à noter que la commune de Bussy-Saint-Georges a également lancé une action plus globale en élaborant un Bilan Carbone.

Les opportunités d'exploitation des énergies renouvelables sur le territoire se concentrent sur la géothermie dont le potentiel est fort et qui est déjà exploitée par les territoires voisins. Le recours à la biomasse peut également être envisagée, mais, la filière n'étant pas structurée, il est nécessaire, dans un premier temps, d'impulser la dynamique à petite échelle, pour l'étendre si elle s'avère compétitive. En revanche, l'énergie éolienne offre de très faibles perspectives d'exploitation.

Les enjeux relatifs à l'énergie identifiés dans le diagnostic sont les suivants :

- Promouvoir le développement des énergies renouvelables, dont l'utilisation s'avère pertinente (biomasse, géothermie) pour les nouveaux projets d'équipements collectifs ou l'extension de nouveaux quartiers ;
- Profiter des nombreux projets d'urbanisation (écoquartiers, ZAC à vocation d'habitat et/ou d'activités) et de renouvellement urbain (cœur urbain de Marne et Gondoire) pour innover dans le domaine de la performance énergétique ;
- Engager le territoire dans une politique de gestion économe de la consommation énergétique, notamment au travers d'actions exemplaires dans les bâtiments publics (nouveau centre hospitalier de Marne-la-Vallée à Jossigny par exemple).

Transports et déplacements

Le territoire est bien desservi par les transports en commun avec un réseau ferré très présent et fortement utilisé, qui peut constituer une réelle alternative à la voiture. Cependant, ces transports sont saturés et les rabattements organisés vers les gares sont trop peu efficaces pour inciter à leur utilisation plutôt qu'à celle de la voiture. Pour inverser cette tendance, le réaménagement de la gare de Lagny-sur-Marne a été réalisé même si son attractivité doit encore être affirmée. Un autre projet va dans ce sens, celui de la gare de Bussy-Saint-Georges, qui a pour vocation de renforcer la multimodalité, est prévu dans le cadre du nouveau PDUIF.

Le territoire est également couvert par deux réseaux de bus : le réseau interurbain et le réseau urbain Pep's, complétés par le réseau Trans Val de France et Cars Bizières. Ils organisent, tous les deux, les rabattements vers les gares ferroviaires. L'insuffisance de la desserte, les dysfonctionnements liés aux infrastructures, et le manque d'efficacité des correspondances entre les réseaux, rendent ce mode de transport peu compétitif face à la voiture.

A partir de ces constats, une volonté de rendre les déplacements en bus plus compétitifs doit se concrétiser par la mise en œuvre du plan d'actions du PLD. 5 projets de TCSP ou de priorisation des bus sont étudiés sur le territoire : Lagny-Val d'Europe, Lagny-Torcy, secteur II-III-IV, Chessy-Val d'Europe-Bailly, Tram train Chessy-Ebly-Meaux. L'objectif est de renforcer la qualité de service de l'offre, de développer la multimodalité, d'améliorer le cadre de vie, d'améliorer la cohabitation des modes alternatifs sur les voies, de rendre plus compétitif les modes alternatifs à la voiture.

Les liaisons douces maillent l'ensemble du territoire du SCoT mais présentent un manque de hiérarchisation. Des projets sont à l'étude pour renforcer le réseau, sa cohérence et sa fonctionnalité, notamment en lien avec les nouveaux projets urbains. Un nouveau schéma, s'inscrivant dans les préconisations du PLD, doit d'ailleurs être élaboré. Son diagnostic identifie plusieurs dysfonctionnements du réseau : continuité, variétés des parcours, jalonnement, stationnement, sécurité, hiérarchisation, vocation...

Les nombreux projets urbains que porte le territoire généreront de nouveaux déplacements qui augmenteront les émissions de gaz à effet de serre. Il est à noter que des phénomènes de saturation sont déjà observés, notamment sur l'A4 et aux carrefours des départementales (RD418 et RD 934, etc.), qui peuvent être à l'origine d'émissions supplémentaires de gaz à effet de serre. De plus, une place prépondérante est donnée à la voiture sur les axes routiers tandis que les modes de transports alternatifs sont peu pris en compte. Suite à ces constats, des démarches sont donc menées pour développer la multimodalité, la qualité de service des bus, les Transports en Commun en Site Propre (TCSP) ou encore l'utilisation des modes doux.

Ces constats font ainsi apparaître un potentiel important d'amélioration de l'offre en transports collectifs et liaisons douces qui permettront de réduire la place de la voiture dans les déplacements, à l'origine de nombreux points de saturation, et par conséquent de limiter les émissions de gaz à effet de serre et les consommations d'énergies fossiles.

Quant au transport de marchandises, le territoire offre un potentiel de transport fluvial à valoriser, grâce au port de Lagny-Saint Thibault localisé sur la Marne. Il représente une opportunité de report modal du transport routier sur le fret fluvial, et donc de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le transport routier de marchandises est relativement important sur le territoire et risque de se densifier prochainement avec des projets tels que la requalification de la ZAE de la Courtilière, la densification du Cœur Urbain de Marne et Gondoire, et des ZAC (Chanteloup-en-Brie, Montévrain, secteur IV, Collégien, Bussy-Saint-Georges).

A partir de cette analyse, plusieurs enjeux ont été relevés :

- Développer d'autres itinéraires de transports en commun, notamment des TCSP ou en priorisant la circulation des bus, et améliorer la qualité de service des transports collectifs ;
- Optimiser le réaménagement des pôles gares pour y renforcer la multimodalité ;
- Hiérarchiser le réseau des liaisons douces et le rendre plus lisible ;
- Mieux connaître les besoins en liaisons douces pour pouvoir définir les usages selon les secteurs d'intervention prioritaires ;
- Réaménager les axes et carrefours critiques et permettre un meilleur partage de la voirie avec les modes alternatifs à la voiture ;
- Rendre optimal le transport de marchandises sur le territoire.

Les incidences positives

Au sein du PADD de nombreuses orientations ont pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre du territoire ainsi que ses consommations énergétiques. Cela passe par la gestion des déplacements, mais aussi par la réduction des consommations d'énergie et le développement des énergies renouvelables. Ces différentes thématiques sont donc traitées dans le SCoT.

Encadrer les déplacements et développer d'autres modes de transport

- **PADD**



Le PADD propose de limiter les besoins en déplacement et leur amplitude, notamment pour les déplacements individuels motorisés. Ainsi, il proscrit l'étalement urbain incontrôlé et le développement des hameaux pour consolider les pôles urbains desservis par les transports collectifs. L'amplitude des déplacements est par conséquent également contrôlée en évitant l'urbanisation des secteurs éloignés des centres urbains.

Le PADD évoque également le développement des filières courtes. Le rapprochement des lieux de production vers les consommateurs réduit considérablement les émissions de GES, issus des usagers, mais également celles dues au transport de marchandises.

L'axe 2 du PADD démontre la volonté d'améliorer la qualité de vie des habitants grâce au développement des centralités de proximité, notamment en privilégiant la mixité des fonctions urbaines et la logique de quartier durable dans les secteurs d'extension et de renouvellement urbain. La localisation des services, commerces et équipements, nécessaires aux habitants, au plus près des secteurs d'habitat, réduit l'amplitude de leurs déplacements pour s'y rendre. De plus, la proximité ainsi

créée incite les habitants à utiliser les modes doux ou les transports en commun, ce qui réduit d'autant plus les émissions de GES.

Par ailleurs, le PADD souhaite inciter au report des déplacements individuels vers les transports en commun ou vers les modes doux, en renforçant et en améliorant l'offre, ainsi qu'en privilégiant l'accessibilité des zones d'activités par les modes alternatifs à la voiture et en incitant à la réalisation de plans de déplacements entreprises.

L'axe 3 du PADD est entièrement dédié à la structuration sur le territoire d'une mobilité durable. Il affirme la volonté générale de favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux selon 3 objectifs principaux :

- la réduction des ruptures urbaines et naturelles, dans une logique d'organisation de l'espace, d'amélioration du cadre de vie et de la qualité des services aux populations, mais aussi de renforcement du lien social ;
- l'amélioration du réseau de transports collectifs en cohérence avec l'armature urbaine et les besoins futurs en déplacements ;
- le maillage du territoire par un réseau de liaisons douces continu et cohérent, à des fins utilitaires et de loisirs.

Ces différentes orientations permettent de réduire les émissions de GES, mais également la demande en énergie issue des déplacements motorisés (carburant).

Enfin, la volonté de compléter le maillage des liaisons douces de promenade, pour constituer des itinéraires complets et sécurisés de découverte et de loisirs interconnectés avec les territoires extérieurs, peut également renforcer les itinéraires doux utilitaires et augmenter le report modal vers les déplacements actifs.

- ***Transcription dans le DOO***

De nombreuses prescriptions ont pour vocation de réduire les besoins en déplacements, favorisant ainsi la réduction des émissions de GES et le report modal vers les transports collectifs. Ces prescriptions sont les suivantes :

- Permettre de faire évoluer, si cela ne porte pas atteinte à la pérennité de l'exploitation agricole environnante, la vocation des bâtiments agricoles qui ne sont plus en activités et qui présentent un intérêt patrimonial. Les documents d'urbanisme identifient ces bâtiments et définissent les conditions strictes du changement de destination : s'ils sont situés hors de l'enveloppe urbaine principale d'une commune, le changement ne pourra se faire à destination de logements. Cela permet d'éviter des déplacements, notamment pendulaires, qui seraient plus importants.
- Renforcer en priorité les secteurs les plus stratégiques, bien desservis en transports collectifs ou faisant l'objet de nouveaux projets de desserte [...]. Cela permet d'augmenter la compétitivité des transports en commun face à la voiture et donc d'inciter les usagers à davantage les utiliser.
- Justifier du potentiel et des capacités de redensification et de réorganisation des secteurs déjà urbanisés dans les documents d'urbanisme, avant toute ouverture à l'urbanisation. Le fait de privilégier le renouvellement urbain à l'extension limite en effet l'amplitude des déplacements des habitants, et dans les communes desservies par les transports en commun, de proposer une alternative à la voiture.
- Appliquer des règles d'urbanisation optimisées dans les secteurs desservis de façon optimale par les transports collectifs, notamment en termes de densité. Ces secteurs sont les aires d'influence des gares et les secteurs dans lesquels l'accès aux transports en commun est possible en moins de 10 minutes à pieds ;

- Développer la mixité des fonctions urbaines dans les secteurs voués à l'urbanisation dès lors qu'elle contribue à leur animation ou leur revitalisation, en cohérence avec les transports. Cela fait écho à l'orientation citée précédemment dans le PADD qui permet de limiter les besoins en déplacement en rapprochant les services, commerces et équipements nécessaires aux habitants du secteur concerné ;
- Faire de l'aménagement numérique du territoire une des priorités, en développant le Très Haut Débit dans une logique de déploiement, à terme, équivalent à celui des réseaux sanitaires et d'énergie. Le développement de la desserte en réseau numérique peut permettre d'éviter certains déplacements individuels.
- Proposer des services aux salariés (restauration, garde d'enfants...) à l'intérieur de la zone d'activités économiques et limiter en conséquence les déplacements en voiture ;
- Implanter une déchetterie au nord de la Marne pour faciliter la pratique du tri par les habitants des communes du SCoT les plus éloignées des déchetteries existantes. Cela permet aussi réduire l'ampleur des déplacements des usagers des déchetteries.

Les autres prescriptions relatives à cette thématique ont pour objet le renforcement, voire le développement, des réseaux de transports en commun, afin d'offrir à la population une réelle alternative à la voiture particulière, en rendant ces modes de transports plus attractifs et compétitifs. La plupart de ces prescriptions se retrouvent dans la partie relative à l'axe 3 du DOO « structurer une mobilité durable ». Celles-ci ont pour but :

- d'assurer la cohérence entre l'armature urbaine et les transports collectifs. Ce principe est la base de la politique du SCoT en matière de transport. L'ambition qu'elle véhicule est de mettre en cohérence l'amélioration de l'offre en transports collectifs et les projets urbains, dans une logique de solidarité et de compétitivité.
- de développer l'attractivité des modes actifs,
- d'améliorer le maillage du réseau viaire et d'inventer des solutions pour le transport de marchandises.

L'objectif premier étant de générer un report modal de la voiture sur les transports en commun, cette mesure est également l'occasion de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie fossile.

Au sein des autres axes du DOO, de nombreuses prescriptions ont trait à la question du développement des transports collectifs, soulignant la place prépondérante de cette problématique dans les enjeux de planification du territoire de Marne, Brosse et Gondoire :

- Permettre la desserte des pôles en développement et des pôles urbains en transports collectifs depuis l'ensemble des communes du territoire du SCoT. Cette dorsale de transports collectifs permettra l'accès aux équipements et services pour toutes les communes. Et donc pourra se positionner comme réelle alternative à la voiture ;
- Identifier les centralités de proximité existantes, à préserver ou à créer, dans les documents d'urbanisme et permettre leur desserte en liaisons douces vers l'ensemble des secteurs résidentiels sous influence. Cela permet de proposer, à l'échelle du quartier ou du bourg, une alternative à la voiture pour effectuer les trajets de courte durée.
- Etudier les besoins de stationnement automobile pour chaque type de zone et prévoir des règles modulées en fonction de la desserte en transport. En limitant les possibilités de stationnement, l'incitation à utiliser les transports en commun est ainsi plus forte.

- Etudier l'opportunité de réduire les normes « stationnement destination (commerces, équipements, ...) » dans les zones urbaines pour inciter à la fréquentation de ces lieux en modes doux et prévoir des normes de stationnement vélos.
- Maximiser l'accessibilité des ZAE par les transports en commun et leur liaison avec les pôles gare ;
- Conditionner l'ouverture d'un secteur voué à l'urbanisation sous forme d'activités économiques à sa desserte (ou projet de desserte) par les transports collectifs ;

Le développement des énergies renouvelables et la maîtrise de la demande en énergie

- **PADD**

Le SCoT encourage les actions permettant la diminution de la consommation d'énergie et le recours aux énergies renouvelables, et cela à plusieurs reprises dans le document. Il souhaite ainsi encourager le développement des cultures permettant la production d'énergies renouvelables et/ou de matériaux d'éco-construction, en cohérence avec la pérennisation d'une activité agricole sur le territoire.

Les questions énergétiques font l'objet d'une orientation à part entière dans l'axe 1 du document. Cela traduit bien l'importance donnée à cette thématique. L'objectif est de tirer parti de l'importance des espaces naturels et agricoles du territoire ainsi que des espaces verts urbains en innovant en matière de performance énergétique verte, par le développement des filières locales grâce à l'optimisation de ces ressources végétales. La concrétisation de cet objectif passe donc par :

- L'étude des potentialités d'exploitation et de valorisation de la biomasse produite sur le territoire, en vue de produire des énergies renouvelables et/ou des éco-matériaux, alimentant les secteurs urbains ; évaluer et soutenir si besoin les actions déjà engagées dans ce sens ;
- L'étude de l'opportunité de développer la filière bois-énergie et anticiper les conditions de cette activité (desserte des forêts, etc...) afin de tirer parti du potentiel forestier et des déchets des espaces verts, dans la perspective de diminuer, à plus long terme, l'utilisation des énergies fossiles dans les projets urbains ;
- L'optimisation du réseau de géothermie, notamment en bordure de Marne, là où le potentiel thermique est extrêmement élevé.

Le PADD évoque également la réhabilitation des bâtiments existants et la réalisation de constructions respectueuses de l'environnement, notamment au niveau énergétique dans l'objectif d'accroître leur performance et ainsi réduire la demande en énergie du territoire.

- **Transcription dans le DOO**

Le recours aux énergies renouvelables, et leur développement, sont largement abordés dans le DOO, dans le but de réduire les consommations d'énergie fossile du territoire. Les prescriptions suivantes doivent permettre d'agir en ce sens en autorisant la mise en place de dispositifs d'exploitation des énergies renouvelables :

- Dans les espaces naturels et forestiers à préserver, une des exceptions à l'inconstructibilité concerne les installations et constructions nécessaires à l'exploitation énergétique des ressources ;

- Dans les zones de protection adaptée, les constructions et installations nécessaires à l'exploitation de cultures et/ou produits forestiers à vocation énergétique sont acceptées.
- Ne pas interdire l'implantation de dispositifs de production d'énergie photovoltaïque développée sur les façades, sur les toitures de bâtiments d'activité ou d'habitat, y compris en couverture de parcs de stationnement ;
- L'implantation de sites de production d'énergie photovoltaïque au sol est autorisée sur les zones de friches industrielles, les secteurs inondables identifiés par le PPRI et les sites inaptes de façon avérée à la production agricole.

Les autres dispositions ont trait à la réduction des consommations d'énergies des bâtiments existants et à l'augmentation de la performance énergétique des constructions :

- Dans les ZACOM, les bâtiments doivent faire l'objet d'études permettant d'examiner les possibilités d'optimisation énergétique ;
- Dans les zones d'activités économiques, il est demandé de privilégier la performance énergétique des bâtiments ;
- Un bilan des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire et un plan climat sont prescrits sur le territoire du SCoT ;
- Pour réduire les consommations énergétiques du territoire, les dispositifs d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments pourront être réalisés dans les marges de recul et au-delà des limites de hauteur maximale, imposées par les PLU. De plus, l'implantation des constructions nouvelles en limite séparative en secteur pavillonnaire est recommandée afin de limiter les déperditions énergétiques des constructions individuelles ;
- Les projets d'aménagement d'ensemble devront intégrer dès la phase de conception les problématiques d'orientation bioclimatique (orientation solaire notamment) et de performance thermique des formes urbaines ;
- Tous les bâtiments publics neufs devront être de type BEPOS à partir de 2020 et donc consommer moins de 15 kWh/m² d'énergie primaire par an et produire des énergies renouvelables ;
- Tous les bâtiments publics seront engagés dans une rénovation énergétique avant fin 2015 avec pour objectif de réduire, d'ici 2020 leurs consommations énergétiques d'au moins 40% ;
- Le DOO recommande de profiter des opérations de renouvellement urbain sur les centres anciens pour mettre en place des OPAH multi-sites incluant un volet performance énergétique.

Le DOO comporte également une recommandation visant à favoriser la structuration de la filière biomasse. Il propose ainsi d'étudier la faisabilité technique de la création d'un réseau de chaleur alimenté par une chaufferie bois dans les gros projets d'aménagement d'ensemble pour développer le recours à cette énergie à grande échelle. Il propose aussi de créer un réseau de chaleur alimenté par l'usine d'incinération des ordures ménagères de Saint-Thibault-des-Vignes pour la desserte du projet de Cœur Urbain de Marne et Gondoire. Le DOO recommande également de réaliser une étude relative à la valorisation de la biomasse par méthanisation dans le territoire.

Les incidences négatives

Le développement de la filière bois-énergie

L'exploitation des massifs forestiers pour la production d'énergie implique une coupe régulière de bois nécessaire pour répondre à la demande de matière première. Malgré la plantation de nouveaux jeunes arbres, cette coupe induira une réduction des puits de carbone du territoire qui absorbent une partie des émissions de gaz à effet de serre émis et permettent d'améliorer la qualité de l'air, toute proportion gardée.

Le développement urbain

Toutes les nouvelles constructions qu'implique le développement urbain (logements, équipements,...) seront à l'origine d'une augmentation de la consommation d'énergie liée au chauffage et à l'éclairage. De plus, l'augmentation de la population impliquera une hausse des déplacements, notamment motorisés, et par conséquent une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation d'énergies fossiles (carburant).

Les projets générateurs de déplacements

Le SCoT entend renforcer son offre commerciale, attirer de nouvelles entreprises, créer de nouveaux espaces économiques et de nouveaux logements, et développer des équipements dont le rayonnement sera supra-territorial. Ces différents projets vont générer de nouveaux flux de déplacements qui seront potentiellement importants au vu du rayonnement souhaité. Bien que le SCoT s'engage à développer un réseau de transport collectif compétitif et inciter les habitants à les utiliser, une partie de ces déplacements sera effectué en voiture particulière. Une hausse des émissions de gaz à effet de serre est donc à prévoir.

Les mesures compensatoires

- *Recommandations et actions de sensibilisation*

Améliorer la performance énergétique

Les nouvelles constructions devront présenter une performance énergétique importante, guidée notamment par la RT 2012. De plus, la réhabilitation du bâti existant est à rechercher puisqu'il représente la plus grande source d'économie potentielle.

Le développement des énergies renouvelables à une échelle relativement importante permettrait également de réduire la consommation d'énergie fossile du territoire.

Le DOO recommande ainsi de favoriser le recours à la Qualité Environnementale et la prise en compte de la dimension « énergie » dans les opérations d'aménagement. Il propose également de profiter des opérations de renouvellement urbain sur les centres anciens pour mettre en place des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat multi-sites incluant un volet « performance énergétique ».

Les nouveaux projets urbains sont l'occasion de réfléchir à leur alimentation en énergie renouvelable et, pourquoi pas, d'amorcer le développement et la structuration d'une filière particulière, comme celle de la biomasse par exemple, qui nécessite de tels projets pour entamer une dynamique qui permettra de tester sa compétitivité et sa rentabilité, avant d'envisager son développement à grande échelle.

Le SCoT est ainsi en accord avec les objectifs du Grenelle 2 suivants :

- ⇒ Le développement d'infrastructures alternatives à la route
- ⇒ Le développement de transports collectifs urbains et périurbains
- ⇒ L'incitation au développement des énergies renouvelables
- ⇒ La réduction de la consommation énergétique et la prévention des émissions de gaz à effet de serre

Le SCoT est aussi en accord avec les orientations de la Stratégie Nationale de Développement Durable, notamment :

- ⇒ L'adaptation des activités et les territoires au changement climatique
- ⇒ La diversification des sources d'énergie et la réduction du recours aux énergies fossiles
- ⇒ La promotion et l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le bâtiment, l'industrie, le commerce, les transports
- ⇒ L'exemplarité des acteurs publics
- ⇒ La promotion des pratiques de mobilité plus durable pour les personnes et les biens en favorisant la proximité
- ⇒ Le renforcement de l'intermodalité et le développement des alternatives au transport routier et aérien
- ⇒ L'accès aux services et à la mobilité pour tous et sur tout le territoire
- ⇒ Une meilleure intégration dans les choix d'urbanisme des impacts environnementaux, sociaux et économiques
- ⇒ Un fort investissement dans les transports en commun et les transports alternatifs à la voiture individuelle
- ⇒ La cohérence générale des réseaux de transport.

6. La gestion des déchets

Rappel des enjeux

L'organisme compétent pour la collecte et le traitement des déchets sur le territoire du SCoT est le SIETREM. Différents containers sont mis à disposition des habitants permettant la collecte sélective complète et efficace des déchets.

Les ordures ménagères sont ensuite acheminées vers l'usine d'incinération de Saint-Thibault-des-Vignes, exploitée elle aussi par le syndicat. Elle permet une valorisation énergétique des déchets puisqu'elle produit environ la consommation annuelle de 18 000 habitants. L'énergie produite est utilisée pour le fonctionnement de l'usine en partie et le restant est revendu à EDF. La vapeur produite est également réutilisée pour le fonctionnement de l'usine. Les résidus de l'incinération sont eux aussi recyclés à 90%.

Quant à la collecte sélective, elle est effectuée au centre de tri de Chelles. La production de déchets sur le territoire du SCoT est inférieure à la moyenne nationale et la part des déchets recyclés, en augmentation, est supérieure à la moyenne nationale.

Les communes de Lagny-sur-Marne et Guermantes disposent d'un service de collecte des déchets verts en porte à porte. Les autres communes fonctionnent en apport volontaire à la déchetterie, qui se situe à Saint-Thibault-des-Vignes. Celle-ci arrivant à saturation une seconde a été créée à Chanteloup-en-Brie. Leur fréquentation en hausse témoigne bien des besoins de la population. Il est à noter qu'une déchetterie à destination des professionnels et localisée à Lagny-sur-Marne permet le dépôt de déchets et propose la vente de matériaux recyclés ou naturels. Tous les déchets y sont acceptés sauf les déchets radioactifs, explosifs, médicaux et l'amiante libre.

Le syndicat offre également la possibilité de mettre à disposition un composteur individuel sur demande pour les habitants des communes ayant demandé ce service.

Les encombrants sont collectés en porte à porte avec des fréquences variables selon les communes et le nombre d'habitants ; ces fréquences ne sont pas toujours adaptées, notamment pour les logements collectifs qui disposent de peu d'espaces pour stocker leurs encombrants dans l'attente du jour de passage. Des dépôts sauvages sur les voies sont donc observés et conduisent le syndicat à mener une réflexion pour améliorer la situation. Des dépôts sauvages de déchets d'entreprises ont également lieu, et sont parfois pris en charge par la collecte classique, alors que certains déchets s'apparentent à des déchets spéciaux. Une campagne de sensibilisation est donc à développer.

Face à ces constats, les enjeux sont les suivants :

- Mener une réflexion sur une réorganisation du mode de collecte des encombrants, afin de lutter contre les dépôts sauvages de déchets volumineux ;
- Encourager l'utilisation de composteurs individuels pour que les particuliers, disposant d'un jardin, valorisent eux-mêmes leurs déchets verts ;
- Mettre en place des moyens efficaces de lutte contre les dépôts sauvages de déchets industriels banals (communication auprès des entreprises...) : sensibiliser et encourager les professionnels au tri et au recyclage de leurs déchets (notamment du BTP) en lien avec la déchetterie à destination des professionnels de Lagny-sur-Marne ;
- Poursuivre les efforts de sensibilisation au respect des consignes de tri, pour la réduction des taux de refus.

Les incidences positives

- **PADD**

Le PADD affiche clairement son objectif de lutte pour une meilleure gestion des déchets avec l'orientation suivante :

- proscrire les dépôts sauvages de déchets des particuliers et des industriels afin de préserver le cadre de vie.

- **Transcription dans le DOO**

Le DOO incite à mettre en œuvre les conditions nécessaires à la bonne gestion des déchets, afin de réduire au maximum les tentations de dépôts sauvages et prescrit de :

- Améliorer les espaces publics de manière à favoriser la cohabitation des usages, dont la gestion des déchets et dépôts sauvages ;
- Prévoir des systèmes de gestion de déchets le plus en amont possible dans les ZACOM ;
- Imposer aux nouvelles constructions des espaces de stockage des différentes catégories de déchets collectés sur la commune et des objets encombrants. Les locaux doivent être suffisamment dimensionnés pour permettre la manipulation aisée de tous les bacs et être accessibles à tous (notamment PMR) ;
- Implanter une déchetterie au nord de la Marne pour faciliter la pratique du tri par les habitants des communes du SCoT les plus éloignées des déchetteries existantes et concourir ainsi à la lutte contre les dépôts sauvages ;

Le DOO recommande également de :

- Prévoir dans le cadre d'aménagement d'écoquartiers ou opérations d'aménagement type HQE, lorsque la densité l'autorise, la création de colonnes d'apport volontaire enterrées en substitution de la collecte en porte à porte ;
- Promouvoir sur l'ensemble du SCoT le compostage individuel et groupé afin de réduire les gisements de déchets verts collectés avec les ordures ménagères et les dépôts sauvages.
- Promouvoir la conduite de chantiers « verts ». La prise en charge et la gestion satisfaisante des déchets de chantiers par les prestataires devra être demandée dans les cahier des charges des appels d'offres.

Les incidences négatives

La croissance démographique

L'augmentation de la population engendrera naturellement une hausse des déchets à collecter et à traiter. De plus, le développement économique et surtout l'accueil d'entreprises supplémentaires engendreront une production de déchets d'activités supplémentaires, peut-être spéciaux, qu'il faudra gérer. Une partie des dépôts sauvages proviennent actuellement des entreprises, leur augmentation est donc aussi une conséquence éventuelle à attendre.

Les mesures compensatoires

- *Recommandations et actions de sensibilisation*

La sensibilisation et l'information

La sensibilisation des habitants du territoire concernant les règles de tri est nécessaire afin de réduire la production de déchets à la source. De la même manière, pour les entreprises, un rappel des règles de gestion de leurs déchets et une présentation des différents dispositifs auxquels ils peuvent avoir recours, permettrait de clarifier les bonnes pratiques à adopter et donc de réduire les dépôts sauvages.

Le DOO comporte d'ailleurs une recommandation en ce sens, proposant d'engager une démarche forte d'information et de sensibilisation à destination des entreprises du territoire, et en partenariat avec le SIETREM et Epamarne notamment, pour lutter contre les dépôts sauvages.

Le SCoT est ainsi en accord avec les objectifs du Grenelle 2 suivants :

⇒ La mise en place d'une gestion durable des déchets

Le SCoT est aussi en accord avec les orientations de la Stratégie Nationale de Développement Durable, notamment :

⇒ La réduction de la production de déchets et l'amélioration des taux de recyclage.

7. La protection contre les nuisances

Rappel des enjeux

Nuisances sonores

Le territoire du SCoT étant traversé par des infrastructures de transport de grande envergure et très fréquentées, des nuisances sonores plus ou moins importantes sont engendrées et subies par les habitants des zones riveraines. Ces nuisances sonores ont été cartographiées par le Conseil général ; ces cartes du bruit montrent qu'une grande partie du territoire est couvert par ces nuisances.

Les infrastructures de transport font également l'objet d'un classement par arrêté préfectoral en fonction de l'intensité du bruit généré. Des zones affectées par le bruit sont aussi déterminées de part et d'autres des infrastructures au sein desquelles des normes d'isolation acoustiques sont imposées. Les principales voies concernées par ce classement sont l'A4, l'A 104, les voies ferrées, la RD 934, la RD 944, la RD 10p, la RD 86 et la RD 231.

La proximité de l'aérodrome de Lognes-Emerainville expose la commune de Collégien aux nuisances sonores qui lui sont liées. Le Plan d'Exposition au Bruit de cet aérodrome concerne cependant une très faible portion de la commune qui fait partie du zonage réglementaire du document.

Les enjeux relatifs à ce thème sont les suivants :

- Préserver le cadre de vie des habitants face au bruit, en conjuguant « effet écran » et éloignement vis-à-vis de la source bruyante ;
- Concentrer les efforts d'isolation sur les communes situées au nord du territoire (Pomponne, Thorigny-sur-Marne, Dampmart, Saint-Thibault-des-Vignes, Lagny-sur-Marne et Montévrain) ainsi qu'à Collégien ;
- Penser l'urbanisation future du territoire en tenant compte des nuisances sonores aux abords de l'autoroute A4, de la RD 934, de la francilienne et des voies SNCF ;
- Mener une réflexion sur la diminution du bruit à la source (limitation de vitesse sur les axes les plus bruyants, revêtements à faibles émissions sonores, baisse du trafic...).

Qualité de l'air

La station de mesure de qualité de l'air la plus proche du territoire du SCoT est celle de Lognes. C'est une station dite urbaine car elle se situe à proximité de deux infrastructures de transport majeures, l'A4 et la francilienne.

En 2007, les moyennes de dioxyde d'azote et de particules en suspension étaient légèrement inférieures aux mesures des stations voisines et de la moyenne d'Ile-de-France. Cette même année, seules 12 journées ont connu des dépassements des objectifs de qualité pour la santé concernant les concentrations en ozone tandis que sur des stations de même type, ce chiffre s'élève à 19.

On peut donc dire que la qualité de l'air dans le périmètre du SCoT est globalement bonne, même si elle est fortement impactée par la pollution atmosphérique liée aux infrastructures de transport routier, qui sont la principale source de pollution.

Les enjeux liés à la qualité de l'air pour le territoire de Marne, Brosse et Gondoire sont :

- Mener une réflexion spécifique sur les moyens de protection contre la pollution de l'air lors de tout projet d'urbanisation à moins de 200m de l'A4, de l'A104 et de la RD934 ;
- Encadrer l'expansion des déplacements individuels (développement urbain stratégique, promotion des transports collectifs...) afin de conserver, voire améliorer la qualité de l'air.

Les incidences positives

La réduction des nuisances

- ***PADD***

Le PADD affiche clairement la volonté d'agir sur toutes les nuisances possibles, et cela à travers plusieurs orientations :

- Anticiper les besoins futurs en déplacements liés au fort développement urbain à l'œuvre. Cette orientation vise à éviter les effets de congestion qui pourraient s'ajouter à la situation actuelle, et qui peuvent être sources de nuisances multiples ;
- Intégrer les impacts des nuisances sonores liées aux infrastructures de transport en mettant en œuvre des efforts d'isolation et de prévention ;
- Engager la réalisation d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement à l'échelle du SCoT. Cela permettra de définir les actions locales à mettre en œuvre pour prévenir et réduire les nuisances et protéger les « zones calmes ».
- Maîtriser l'implantation d'ICPE soumises à autorisation dans les secteurs stratégiques de développement de l'habitat. En effet, les installations classées pour la protection de l'environnement peuvent être sources de nuisances, notamment de pollutions. En limitant leur installation sur le territoire, le SCoT limite le risque de nuisances.

- ***Transcription dans le DOO***

Concernant les nuisances sonores, le DOO recommande d'encourager la mise en œuvre de dispositifs adaptés de réduction et de protection acoustique lors du développement de zones d'habitat le long des axes routiers et ferrés les plus bruyants. De plus, il propose de prendre en compte les actions proposées dans les PPBE relatifs aux infrastructures de transport, en cours d'élaboration par le département et l'Etat.

La maîtrise des déplacements et le développement des transports collectifs et des modes doux

- ***PADD***

Les mesures du PADD concourant à la maîtrise des déplacements et au report modal vers les transports collectifs et les modes doux, participent également à la réduction des nuisances sonores et à l'amélioration de la qualité de l'air. En effet, l'une des conséquences de ces orientations est la

réduction du trafic routier, notamment des véhicules particuliers. Cela signifie donc une réduction des nuisances sonores qu'ils génèrent et une réduction de la pollution atmosphérique. Les orientations suivantes reflètent bien cette ambition :

- Adapter le réseau routier pour limiter les nuisances [...] ;
- Réaménager les axes routiers inadaptés ou des sections en limite de leur capacité de charge de trafic. En effet, éviter la congestion permet également de limiter les nuisances sonores et environnementales que cela génère ;

De plus, la politique en faveur du développement des transports collectifs, portée par le SCoT, doit permettre de proposer une réelle alternative à la voiture, et aura pour conséquence la réduction des nuisances liées au trafic routier en limitant la place de la voiture dans les déplacements.

- **Transcription dans le DOO**

Les orientations relatives à la mobilité durable de l'axe 3 du PADD, ont pour vocation d'améliorer le trafic routier et de mettre en œuvre le développement des transports alternatifs à la voiture, pour organiser un report modal massif vers les transports collectifs. Ces mesures permettront dans le même temps de réduire les nuisances sonores et environnementales liées au transport routier, notamment individuel.

La carte 6 du DOO fait ainsi état de tous les projets de priorité 1, relatifs au renforcement de l'offre de transports collectifs et de liaisons douces, et à la multimodalité. Elle montre également la cohérence entre les espaces voués à l'urbanisation et la desserte en transports en commun, qui peut favoriser le report modal et ainsi participer à la réduction des nuisances relatives au trafic routier.

Le PADD et le DOO énoncent aussi la volonté de réduire les nuisances liées au transport de marchandises, notamment à travers cette prescription :

- Etudier l'opportunité d'implantation d'aires de livraison de marchandises mutualisées ou de plateformes logistiques de livraisons urbaines dans le cœur urbain de Marne et Gondoire afin de limiter la circulation des camions dans le centre-ville, et par conséquent les nuisances atmosphériques et sonores qu'ils génèrent.

Les incidences négatives

De nouvelles entreprises

Bien que l'accueil de nouvelles entreprises soit nécessaire afin de pourvoir en emplois les nouveaux habitants du territoire, cela peut être source de nouvelles nuisances ou de nuisances supplémentaires, sonores ou environnementales, notamment pour les activités qui se situeront en limite ou dans les secteurs d'habitat.

Les infrastructures de transport

La hausse des flux de déplacements évoquée plus haut, notamment sur les axes routiers, risque d'entraîner une augmentation des nuisances sonores autour de ces axes, ainsi qu'une diminution de la qualité de l'air due aux émissions de gaz à effet de serre.

De plus, l'optimisation du réseau routier sur le territoire prévoit de créer de nouvelles voies. Cela signifie que de nouvelles zones risquent d'être impactées. Néanmoins, la plupart des créations de voiries concerne des axes internes de desserte de projets d'ensemble. Les nuisances resteront donc très limitées.

Les mesures compensatoires

- *Recommandations et actions de sensibilisation*

Encadrer le développement économique

Le SCoT prévoit d'ores et déjà de limiter l'implantation des ICPE sur le territoire. Pour aller plus loin, il s'agit de bien étudier l'implantation des autres entreprises, potentiellement sources de nuisances, lorsqu'elles se situent à proximité des zones d'habitat.

Il est donc préférable d'organiser le développement économique, notamment l'accueil d'activités lourdes, en priorité dans les zones dédiées aux activités et industries de ce type, à moins que ces activités soient nécessaires à la vie des habitants et ne garantissent la diversité des fonctions urbaines souhaitée par le SCoT.

Une charte environnementale peut également être signée avec les nouvelles entreprises qui s'installent sur le territoire, dans laquelle elles s'engagent à observer des pratiques respectueuses de l'environnement et de leur voisinage.

Réduire les nuisances à la source

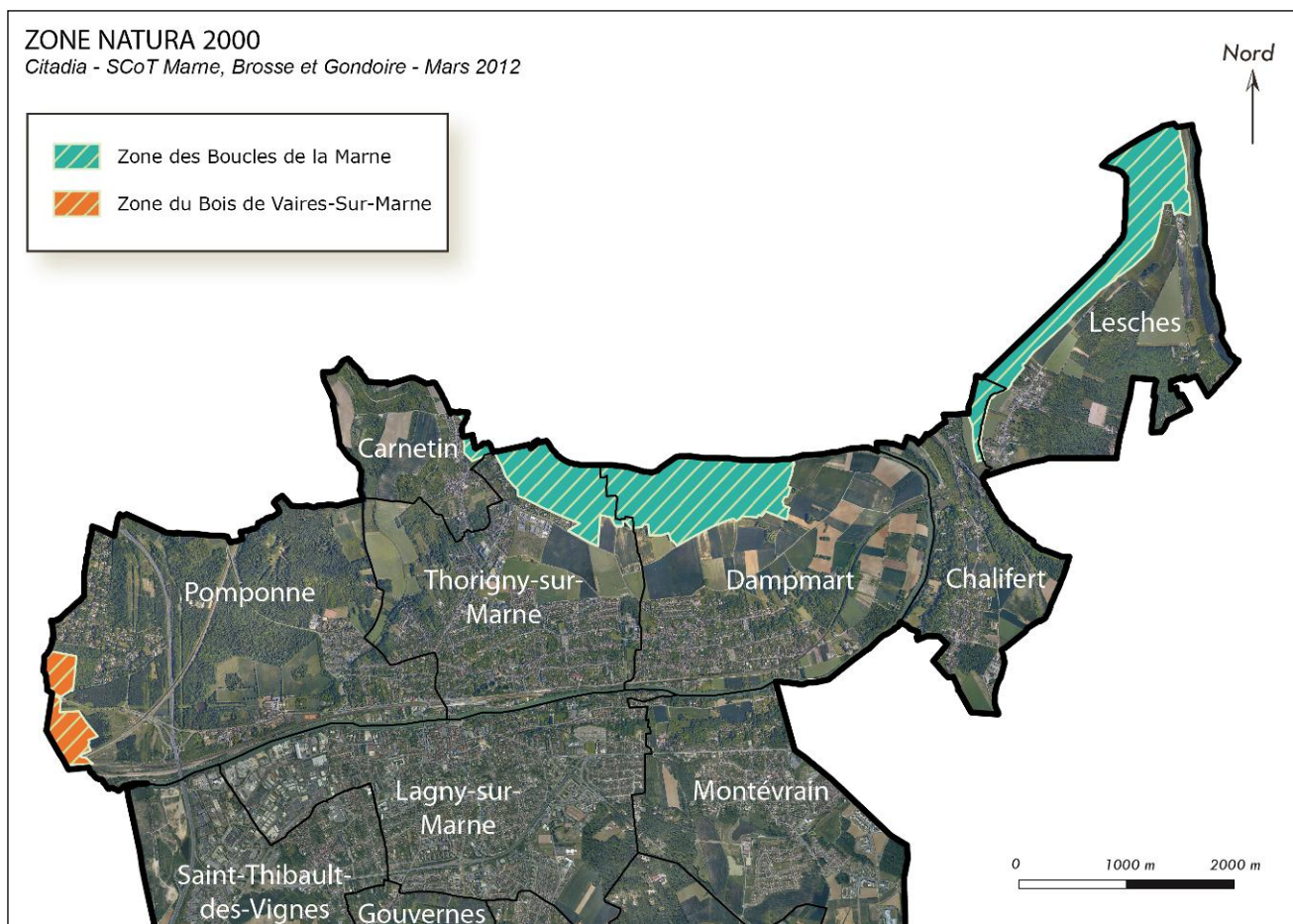
Il est possible de réduire les nuisances sonores à la source en agissant sur la qualité du revêtement des voiries. Certains d'entre eux présentent des caractéristiques permettant de réduire le bruit généré par le roulement.

D'autre part, des aménagements aux abords des voies ou la simple orientation des bâtiments jouxtant les voiries, peuvent faire écran et protéger du bruit les constructions voisines.

Le SCoT est ainsi en accord avec les objectifs du Grenelle 2 suivants :

- ⇒ La lutte contre la pollution de l'air
- ⇒ La lutte contre les nuisances sonores

8. Les impacts sur les sites Natura 2000



Les sites Natura 2000 sur le territoire du SCoT Marne, Brosse et Gondoire

La procédure Natura 2000 a pour but de constituer un réseau de sites naturels protégés à l'échelle européenne, visant à préserver les espèces et les habitats menacés et/ou remarquables, sur le territoire européen.

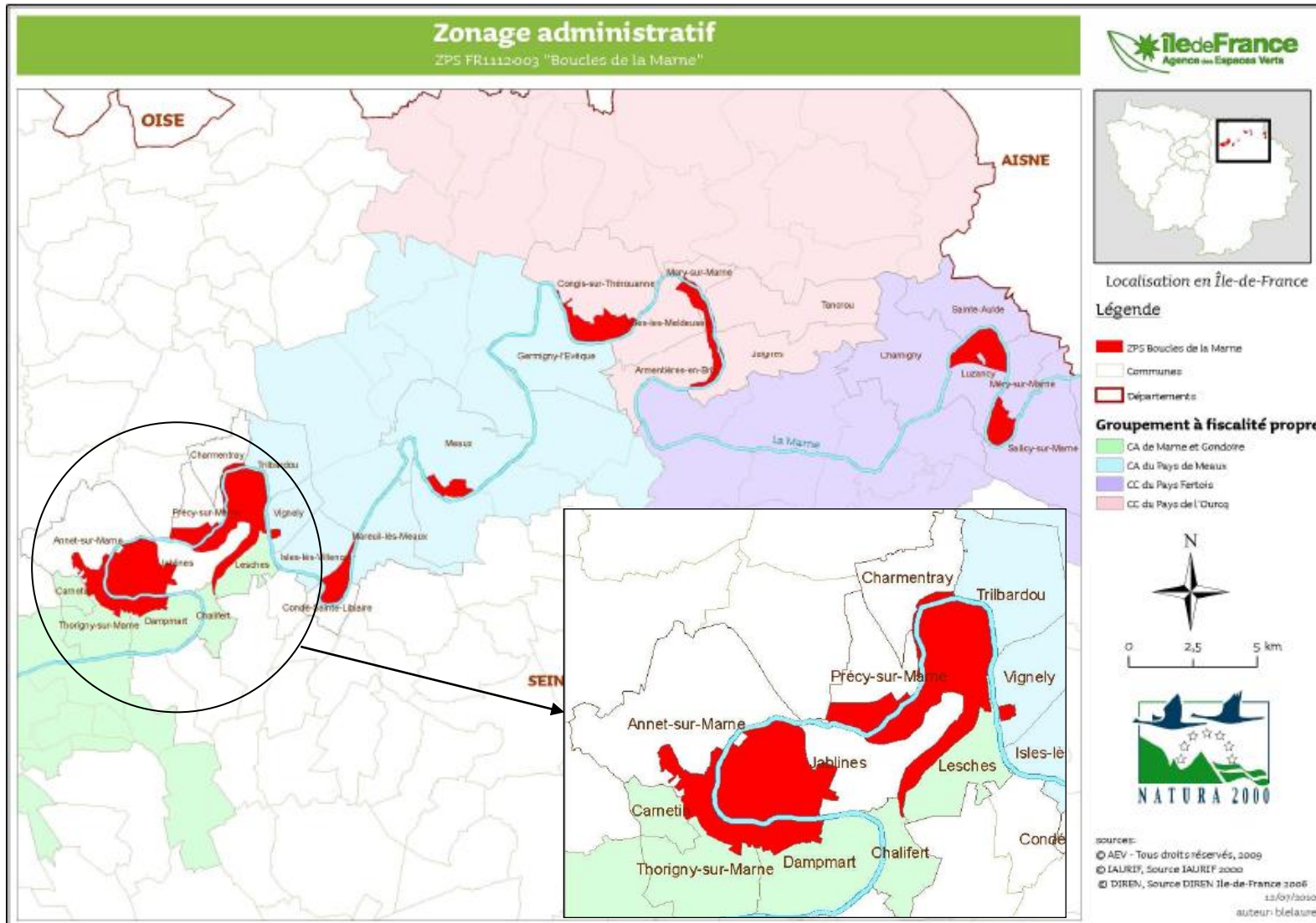
Natura 2000 cherche à concilier activités humaines et protection des milieux naturels afin de répondre aux enjeux environnementaux européens et locaux.

Ce réseau est constitué de deux types de zones :

- Les Zones de Protection Spéciales (ZPS) issues de la directive « Oiseaux »
- Les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) issues de la directive « Habitat, faune, flore ».

Le territoire accueille ainsi 2 zones Natura 2000 identifiées au titre de chacune des directives : la ZPS des Boucles de la Marne et la ZSC du Bois de Vaires-sur-Marne.

Les boucles de la Marne



DESCRIPTION DU SITE

Cette ZPS multisites s'étend au total sur 2 641 ha, le long de la Marne et au creux de ses nombreux méandres. Elle abrite une grande diversité d'habitats, dans les proportions listées dans le tableau suivant.

Description générale du site par classe d'habitat

Eaux douces intérieures (stagnantes ou courantes)	35%
Marais, bas marais, tourbières	4%
Landes, broussailles	4%
Pelouses sèches	4%
Prairies semi-naturelles humides, prairies mésophiles améliorées	1%
Prairies améliorées	2%
Autres terres arables	20%
Forêts caducifoliées	15%
Forêts de résineux	3%
Forêts mixtes	5%
Forêts artificielles en monoculture	2%
Autres	5%

Document d'objectifs Natura 2000 « Boucles de la Marne » ;
Agence des Espaces Verts Ile-de-France

d'anatidés et de laridés d'hiverner d'octobre à mars. Le périmètre ZPS est ainsi une zone d'hivernage d'importance nationale et répond à plusieurs critères issus de la convention RAMSAR, relative aux zones humides d'importance internationale.

Les grands objectifs de gestion de ce site sont les suivants :

- Préservation et gestion des milieux ouverts favorables à certaines espèces,
- Préservation et gestion des zones humides, naturelles et artificielles, favorables à l'avifaune notamment.

Le site accueille tout au long de l'année un cortège d'espèces d'oiseaux (252 recensées à ce jour) qui y trouvent une diversité de milieux répondant à leurs exigences propres. Le réseau de zones humides notamment offre de nombreux sites favorables, interdépendants du point de vue de leur utilisation par l'avifaune nicheuse, hivernante ou migratrice.

10 espèces nicheuses, inscrites à l'Annexe 1 de la directive Oiseaux fréquentent ce site :

- Blongios Nain
- Bondrée apivore
- Milan noir
- Oedicnème criard
- Mouette mélanocéphale
- Sterne Pierregarin
- Martin-pêcheur d'Europe
- Pic noir
- Gorgebleue à miroir
- Pie-grièche écorcheur

La majorité de ces espèces se caractérise par un statut de conservation défavorable au sein de leur aire de répartition.

Le site des Boucles de la Marne constitue un lieu refuge pour une population d'Oedicnèmes criards d'importance régionale qui subsiste malgré la détérioration des milieux. Les secteurs forestiers possèdent encore les caractéristiques nécessaires à la présence d'espèces sensibles comme le Milan noir, la Bondrée apivore ou le Faucon hobereau. Les zones humides, bien qu'anthropisées, attirent le Blongios nain, le Martin-pêcheur, la Mouette mélanocéphale, ou le Rôle d'eau.

L'intérêt du site réside également dans son attractivité hivernale. Les zones humides, largement présentes, permettent notamment à plusieurs espèces

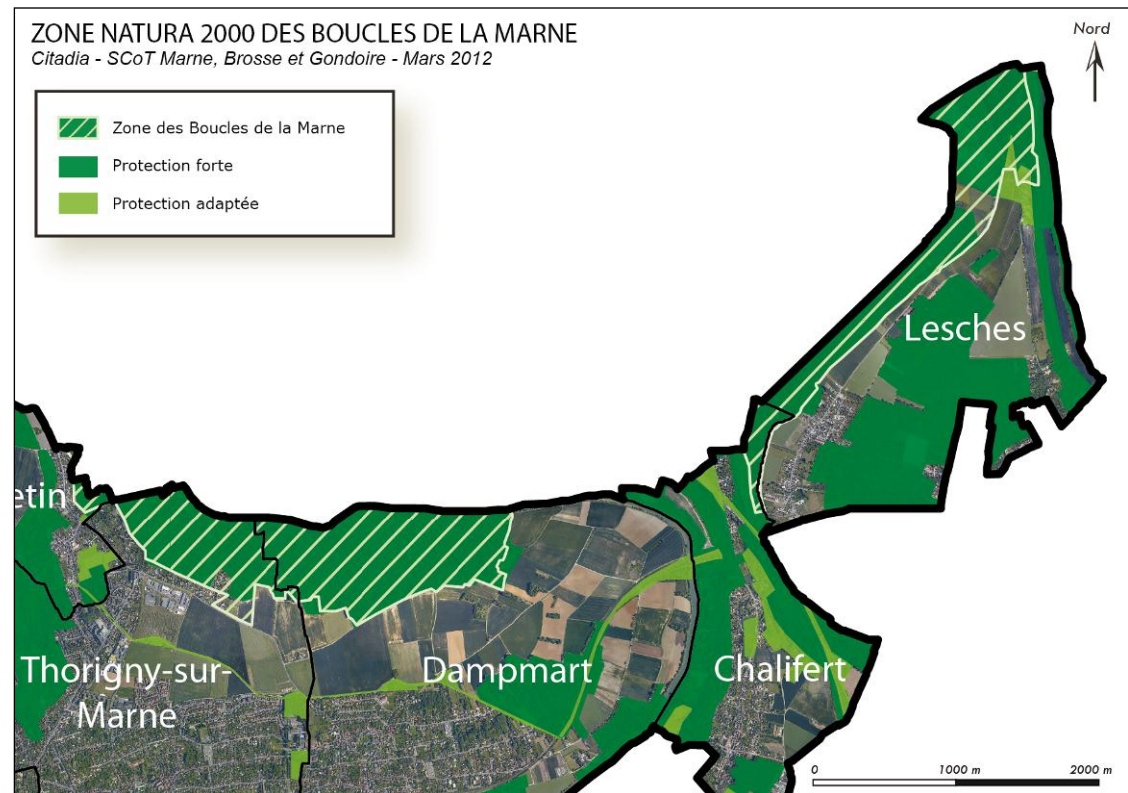
CHOIX DE PROTECTION

Les périmètres des différentes entités appartenant à la ZPS des Boucles de la Marne et présentes sur le territoire du SCoT sont reportés dans la carte de restauration de la trame verte et bleue, et y sont identifiés en tant qu'espaces de protection forte mis à part une toute petite partie au nord est du territoire classée en protection adaptée. Dans les secteurs identifiés comme tel, des règles de constructions contraignantes sont appliquées.

En effet, le DOO édicte les règles suivantes :

- Ces secteurs sont définis comme inconstructibles et doivent faire l'objet d'un classement en zone naturelle stricte dans les PLU.
- Toutefois, certaines constructions à vocation de service public ou d'intérêt collectif y sont autorisées. Cela concerne les ouvrages techniques utilisés dans le cadre de la mise en valeur des corridors écologiques (type pont écologique...). Les installations légères pour la valorisation des éléments naturels sont également autorisées.
- La création de voiries et de parkings imperméabilisés est interdite.

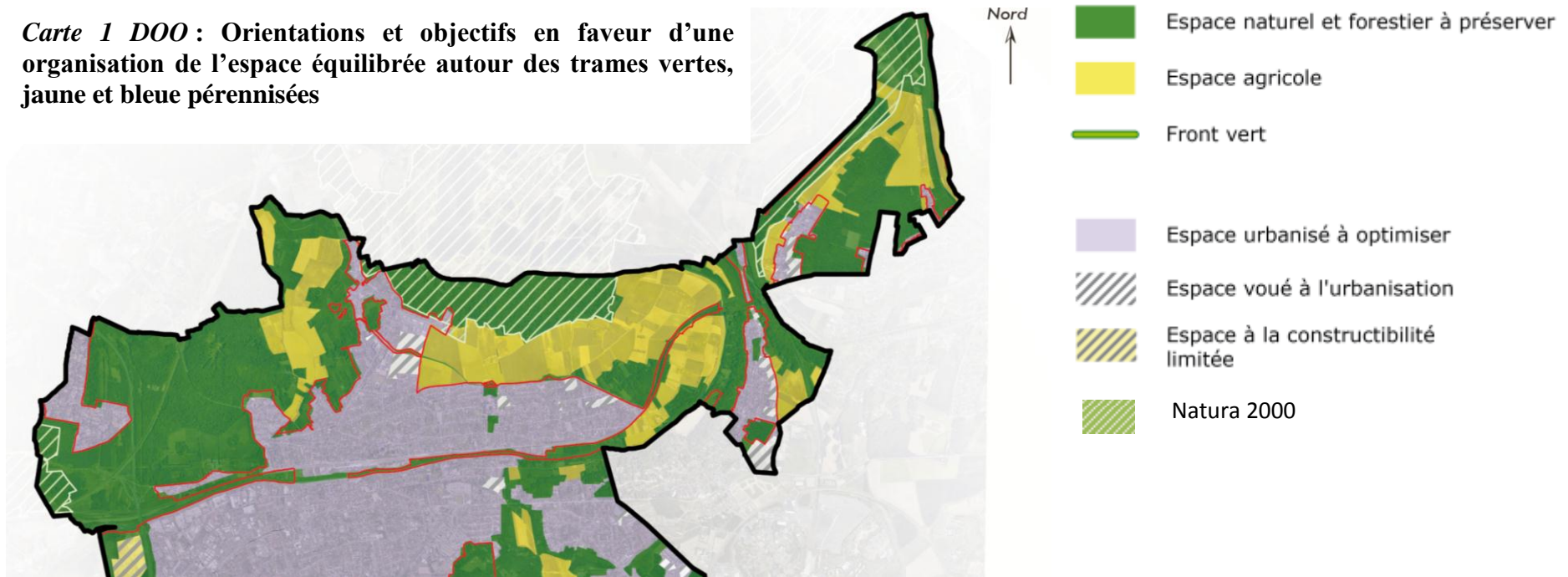
Les impacts directs du projet de territoire sur les milieux du périmètre Natura 2000 seront donc extrêmement limités grâce au dispositif de protection précité et aux règles d'urbanisme très contraignantes qui s'y rattachent.



LES IMPACTS POTENTIELS DES ZONES URBANISEES OU VOUEES A L'URBANISATION JOUXTANT LE SITE

Comme le montre la carte n°1 du DOO, aucun secteur voué à l'urbanisation n'est contigu aux sites de la ZPS des Boucles de la Marne, donc aucun impact supplémentaire n'est à attendre.

Carte 1 DOO : Orientations et objectifs en faveur d'une organisation de l'espace équilibrée autour des trames vertes, jaune et bleue pérennisées



Les sites Natura 2000 concernés sont en effet essentiellement bordés par des espaces agricoles, dont la pérennité est assurée par le SCoT qui prend des orientations fortes en faveur de leur protection, comme par exemple :

- Dans les espaces agricoles à pérenniser, la vocation utilitaire agricole est quasiment la seule vocation possible.
- Protéger strictement les espaces agricoles propres à garantir le maintien d'une activité agricole viable...

Ces derniers constituent ainsi des espaces « tampons » entre les espaces naturels remarquables et les zones urbanisées, et permettent de limiter les impacts négatifs de ces derniers. De plus, le PADD souligne la volonté de favoriser les pratiques respectueuses de l'environnement sur les espaces agricoles, afin de limiter au maximum les impacts négatifs (pollutions) des activités agricoles sur les sites Natura 2000.

Cependant, des secteurs urbanisés ou voués à l'urbanisation (ZAC des Vallières à Thorigny-sur-Marne, les secteurs d'extension de Lesches et Chalifert), sont assez proches des sites des Boucles de la Marne. Le SCoT prend un certain nombre de dispositions pour réduire les impacts potentiels des zones urbaines ou de l'urbanisation sur l'environnement, donc par extension sur les espaces remarquables tels que les sites Natura 2000. Le SCoT garantit en effet la protection des lisières forestières menacées par l'urbanisation. L'objectif est de créer des franges urbaines, qui vont également jouer le rôle de zones « tampons », pour atténuer les effets négatifs de l'urbanisation sur les espaces naturels.

Les secteurs déjà urbanisés à proximité des sites Natura 2000 sont, quant à eux, identifiés comme devant faire l'objet d'une densification ou d'un renouvellement urbain (secteurs urbanisés à optimiser). Cela n'entraînera donc pas de nouvelles incidences sur ces espaces, mais un potentiel accroissement modéré des impacts actuels au vu du renforcement de ces zones urbaines. Cependant, le SCoT comporte des prescriptions visant à réduire tous les impacts sur l'environnement. Ainsi, la 4ème orientation de l'axe 2 du PADD est consacrée à « la réduction des pressions de l'urbanisation sur l'environnement ». Avec le même objectif, le DOO encourage à la réalisation de constructions respectueuses de l'environnement. Enfin, le SCoT invite à un traitement paysager de qualité dans les secteurs de franges entre espaces déjà urbanisés et espaces naturels, afin de réduire autant que possible les effets visuels négatifs et organiser une transition cohérente et apaisée.

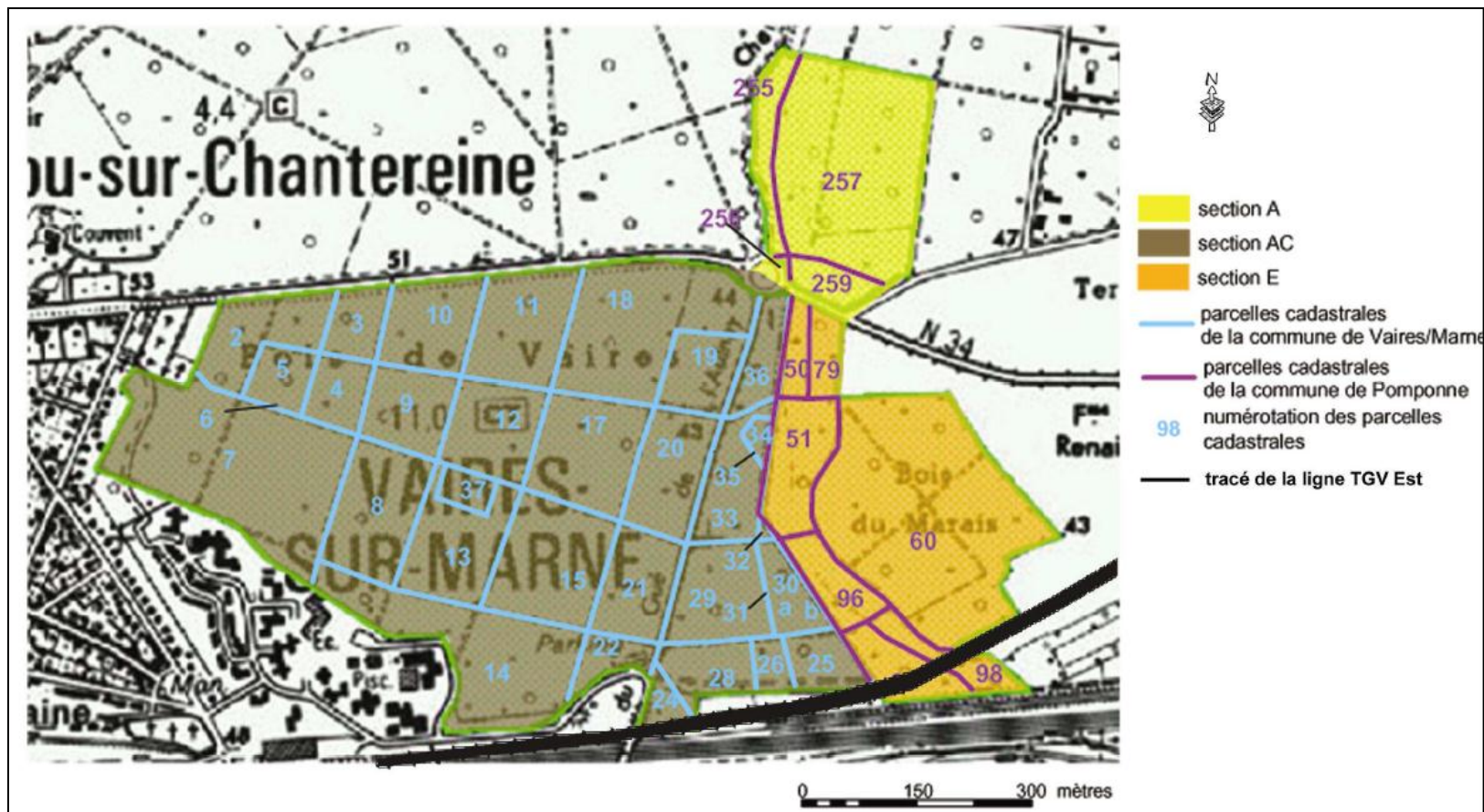
Le document affirme la volonté d'ouvrir les espaces naturels au public, dont ceux liés à la Marne, afin qu'ils participent pleinement au cadre de vie des habitants. Cette mesure peut entraîner une détérioration de certains habitats, ou le dérangement d'une partie de la faune, par une sur-fréquentation des milieux dont certains pourraient présenter une sensibilité incompatible avec une telle gestion. **L'ouverture des sites Natura 2000 au public doit donc faire l'objet d'une réflexion pour dissocier les espaces qui doivent être strictement protégés de ceux pouvant soutenir une fréquentation humaine modérée, et déterminer précisément les usages qui y seront autorisés ou non, pour éviter toute dégradation.**

Enfin, les espèces d'oiseaux, qui fréquentent et trouvent refuge au sein de la ZPS des boucles de la Marne, sont fortement dépendants dans la qualité des milieux aquatiques et donc vulnérables aux pollutions qui pourraient affecter cette rivière. Les objectifs du SCoT en matière des réductions des rejets et pollutions dans le réseau hydrographique sont concordants avec ceux du SDAGE, et poursuivent le même objectif global de reconquête de la qualité de l'eau. Ainsi, bien que le SCoT prévoie un développement démographique non négligeable, ses orientations en faveur d'une densification et d'un renouvellement urbain prépondérants, permettant de limiter la consommation d'espaces naturels et donc l'imperméabilisation des sols, permettent de compenser en grande partie le développement attendu et ainsi d'en limiter les impacts sur les ressources aquatiques.

En conclusion, les impacts directs et indirects du projet de SCoT Marne, Brosse et Gondoire sur les sites Natura 2000 des Boucles de la Marne sont donc globalement très faibles.

Le Bois de Vaires-sur-Marne

Ce site Natura 2000 concerne une petite partie du territoire du SCoT puisqu'il ne s'étend que sur une faible surface de la commune de Pomponne. La carte de localisation ci-dessous situe cette portion du territoire communal, correspondant aux sections A et E du site, soit au Bois du Marais et une extension du bois au nord.



DESCRIPTION DU SITE

D'une superficie équivalente à environ 96 hectares cumulés, le périmètre Natura 2000 : comprend le Bois de Vaires, ouvert au public, d'une superficie d'environ 55ha ; à l'est le Bois du Marais et la zone humide, d'une superficie de 27ha ; et plus au nord, une extension de 13ha.

Le Bois du Marais est fermé au public. Auparavant il s'agissait d'un parc animalier clôturé, qui a abrité des mouflons et des chevreuils, sur une surface totale de 23ha, pendant 14 ans. Le parc animalier ayant fermé, cet espace est aujourd'hui géré par l'Association de Gestion et de Valorisation de la Réserve Naturelle de Vaires-sur-Marne.

L'habitat et les espèces justifiant l'appartenance de ce site au réseau Natura 2000 sont :

- La mégaphorbiaie eutrophe figurant à l'Annexe 1 de la Directive Habitat
- Le Triton Crêté figurant à l'Annexe 2 de la Directive Habitat
- Le Grand Capricorne figurant à l'Annexe 2 de la directive Habitat.

Le Bois de Vaires abrite également des espèces d'oiseaux figurant à l'Annexe 1 de la Directive Oiseaux, et pouvant justifier la désignation d'une Zone de Protection Spéciale :

- Le Pic Noir
- Le Martin-pêcheur d'Europe
- La Bondrée apivore.

Ce bois se situe sur un ensemble de dépôts alluviaux. Le substrat est constitué en grande partie de marnes et de gypses, soit des couches imperméables, et des substrats de nature calcaire et sableuse. Ils permettent le développement d'espèces à tendance calcicoles et acidiphiles qui croissent respectivement sur des substrats plutôt basiques ou acides. Les espèces végétales recensées appartiennent en majorité aux forêts mélangées de chênes, de charmes, de hêtres, d'érables et de tilleuls. Ce boisement relativement jeune est constitué par de nombreux taillis, ou par des groupements végétaux de transition. En effet, l'abandon des pratiques pastorales en sous-bois a favorisé l'installation des ligneux qui ont progressivement colonisé les milieux ouverts. Cette évolution récente a abouti à une mosaïque de milieux dont les faciès dépendent de la dynamique végétale et des essences en place.

De même, la nature des substrats, la teneur en eau du sol et les interventions sylvicoles conduisent à des faciès différents au niveau de la végétation herbacée. La tempête de décembre 1999 a modifié plus ou moins fortement certains secteurs du bois.

La hiérarchisation des enjeux du site est fonction de celle de la valeur patrimoniale des habitats et espèces présents. Il apparaît que le Grand Capricorne est l'espèce de première importance pour le Bois de Vaires. Il est donc important d'agir pour la restauration de son habitat (chênes, ou autres feuillus, déficients physiologiquement, exposés à un déficit hydrique). Le triton crêté est la seconde espèce de grande importance dans le périmètre, dont l'enjeu est le maintien d'un habitat de qualité (biotopes aquatiques variés : mares, mares-abreuvoirs, sources, fontaines, fossés, bordures d'étangs ; les mares demeurant toutefois son habitat de prédilection). Enfin, la mégaphorbiaie est un habitat naturel de grand intérêt (quelques espèces rares à l'échelle régionale et espèces prairiales de prairies de fauche ou pâturées) nécessitant d'être conservée.

Pour favoriser la conservation du Grand Capricorne sur le territoire, les objectifs de gestion sont :

- Conserver un boisement dominé par le chêne, en futaie irrégulière mélangée, présentant différentes classes d'âge
- Créer des îlots de vieillissement et de sénescence.

Pour la conservation du triton crêté, les objectifs de gestion sont les suivants :

- Entretenir les dépressions et les mares
- Maintenir les caractéristiques humides du Bois du Marais
- Étendre la zone humide prairiale aux parcelles situées au sud et au nord de la RD 934 (ancienne peupleraie)
- Créer de nouvelles mares et dépressions humides.

Enfin, pour la mégaphorbiaie eutrophe, il est nécessaire de :

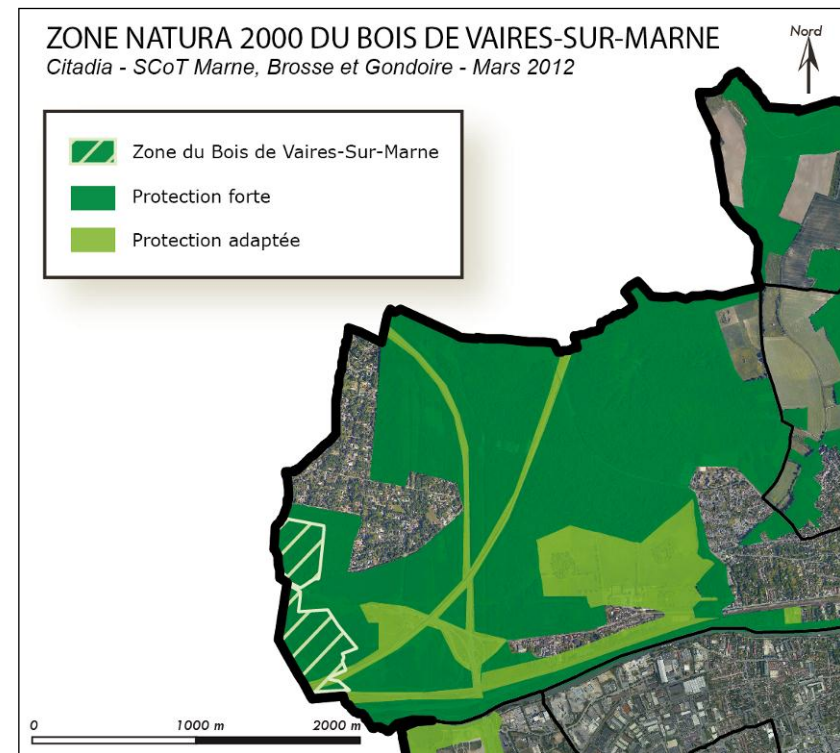
- Restaurer la mégaphorbie autrophe par l'abattage de la peupleraie
- Entretenir et conserver la mégaphorbiaie.

CHOIX DE PROTECTION

Le site Natura 2000 du Bois de Vaires est identifié en espace de protection forte dans la carte de restauration de la trame verte et bleue. Les règles de construction très contraignantes, présentées précédemment au sujet des Boucles de la Marne, sont également appliquées ici :

- Ces secteurs sont définis comme inconstructibles et doivent faire l'objet d'un classement en zone naturelle stricte dans les PLU.
- Toutefois, certaines constructions à vocation de service public ou d'intérêt collectif sont autorisées, cela concerne les ouvrages techniques utilisés dans le cadre de la mise en valeur des corridors écologiques (type pont écologique...). Les installations légères pour la valorisation des éléments naturels sont également autorisées.
- La création de voiries et de parkings imperméabilisés est interdite.

Les impacts directs du projet de territoire sur les milieux appartenant à ce site Natura 2000 seront donc nuls, grâce au dispositif de protection précité qui exclut un développement urbain à l'intérieur du périmètre Natura 2000.



LES IMPACTS POTENTIELS DES ZONES URBANISEES OU VOUEES A L'URBANISATION JOUXTANT LE SITE

Le périmètre Natura 2000 se situe en retrait des limites du Bois du Marais et de l'extension au nord. Cela signifie qu'il n'est pas en contact direct avec des espaces agricoles ou urbanisés, mais que la surface boisée se prolonge tout autour du périmètre. De ce fait, les éventuels secteurs urbains alentours ne peuvent avoir d'impacts négatifs directs sur ce site.

Par ailleurs, aucun site voué à l'urbanisation n'est prévu par le SCoT à proximité de ce boisement. Aucune incidence nouvelle n'est donc pas à prévoir de ce point de vue.

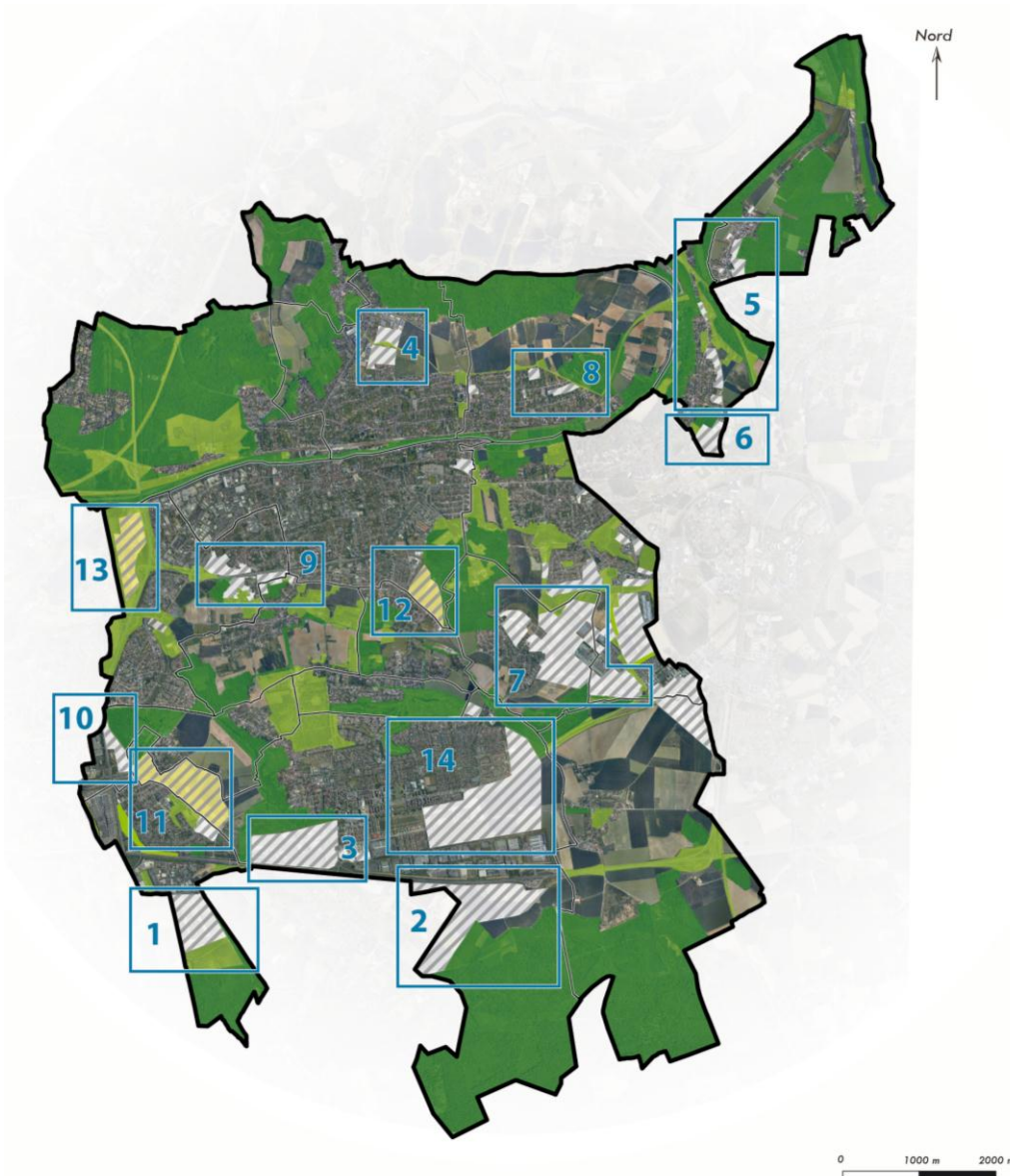
Néanmoins, le site Natura 2000 est proche d'une zone d'ores et déjà urbanisée (La Pomponnette) qui pourrait faire l'objet de quelques évolutions (densification, renouvellement urbain...) générant potentiellement des pressions supplémentaires sur les habitats et espèces occupant le site du Bois de Vaires. Cependant, le SCoT prend un certain nombre de dispositions pour réduire les impacts potentiels des zones urbaines ou de l'urbanisation sur l'environnement, donc par extension sur les espaces remarquables tels que les sites Natura 2000. Le SCoT garantit en effet la protection des lisières forestières menacées par l'urbanisation. L'objectif est de gérer les franges urbaines et les interactions entre ces espaces, notamment les effets négatifs de l'un sur l'autre, dans ces zones de transitions qui peuvent également jouer le rôle de zones « tampons ». La 4^{ème} orientation de l'axe 2 du PADD, quant à elle, est consacrée à « *la réduction des pressions de l'urbanisation sur l'environnement* », et concerne diverses thématiques telles que la performance énergétique, l'assainissement, le paysage, etc... Avec le même objectif, le DOO encourage à la réalisation de constructions respectueuses de l'environnement. Enfin, le SCoT invite à un traitement paysager de qualité dans les secteurs de franges entre espaces urbanisés et espaces naturels, afin de réduire autant que possible les effets visuels négatifs, et organiser une transition cohérente et apaisée.

Le site étant traversé par la RD934, il subit déjà les impacts dus au trafic routier. La hausse potentielle de la fréquentation de cet axe, attendue en réponse à l'augmentation de la population notamment, ainsi qu'au développement d'équipements supraterritoriaux générateurs de déplacements, pourrait induire un accroissement des nuisances environnementales (dérangement sonore, pollution des eaux par les hydrocarbures, pollutions atmosphériques), mais dans des proportions limitées. Le SCoT exprime toutefois la volonté de limiter ces effets en développant des réseaux de transports attractifs et compétitifs pour proposer une réelle alternative aux déplacements individuels automobiles et ainsi réduire leurs incidences sur l'environnement.

Enfin, le DOO affirme la volonté d'ouvrir les espaces naturels au public, afin qu'ils participent pleinement au cadre de vie des habitants. Cette mesure peut entraîner une détérioration de certains habitats, ou le dérangement d'une partie de la faune, par une sur-fréquentation des milieux dont certains pourraient présenter une sensibilité incompatible avec une telle gestion. L'ouverture des sites Natura 2000 au public doit donc faire l'objet d'une réflexion pour dissocier les espaces qui doivent être strictement protégés de ceux pouvant soutenir une fréquentation humaine modérée, et déterminer précisément les usages qui y seront autorisés ou non, pour éviter toute dégradation.

En conclusion, les impacts directs et indirects du SCoT Marne, Brosse et Gondoire sur ce site Natura 2000 sont globalement très faibles.

9. Incidences au regard des zones de grand projet et des sensibilités environnementales



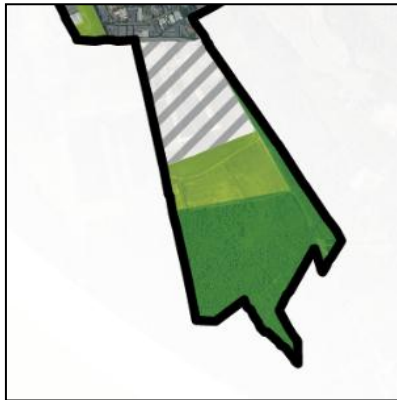
Cette partie vient préciser spatialement l'analyse. Elle permet, au regard des grands axes du projet, de visualiser les pressions additionnelles sur le milieu consécutives à la mise en œuvre du SCoT.

Les incidences « notables » ont été appréciées en fonction de la marge de manœuvre et de la précision du projet du SCoT, et de la sensibilité des milieux concernés. Ainsi, les sites étudiés sont les zones vouées à l'urbanisation se situant à proximité immédiate d'espaces naturels bénéficiant d'une protection forte dans le SCoT, ainsi que les secteurs voués à l'urbanisation dont la vocation pressentie est à dominante économique et qui se situent à proximité d'espaces naturels sensibles.

Cette carte permet de croiser les périmètres de protection avec le projet de territoire et met en exergue les zones susceptibles d'être touchées par le projet de SCoT.

Des zooms détaillent les zones sensibles de façon à mieux appréhender les conditionnalités à apporter aux futurs projets.

ZOOM 1 : ZAE DE LAMIRAULT – COLLEGIEN



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

BIODIVERSITE – MILIEUX :

ZNIEFF II : Forêt régionale de Ferrières.

OCCUPATION DU SOL ET PAYSAGE :

Ancienne terre agricole, aujourd'hui en friche, le couvert est à dominante végétale avec des strates diverses (herbacées, arbustives...). Au sud se trouve la forêt, ainsi que la ferme de Lamirault (inscrite au Monuments Historiques) tandis qu'au nord une zone d'activités économiques d'entrée de territoire (Porte de la Forêt) s'étend au-delà de la départementale. La parcelle apparaît comme un espace tampon entre la ZAE et la forêt régionale de Ferrière. Du côté sud, elle s'inscrit dans un paysage simple mais de qualité, lisible, marqué par la succession des plans visuels. La toile de fond est toujours un motif végétal : haies résiduelles, lisière de bois. Côté nord (ZAE), le motif diffère et entre en rupture franche avec le paysage global : les franges sont peu ou mal traitées. L'alignement et le

chemin d'accès à la ferme de Lamirault est remarquable et sert d'écrin au Monument Historique. L'ensemble sera à préserver.

RISQUES ET NUISANCES :

La présence de la RD 471 au nord et à l'est de la parcelle, entraîne des nuisances sonores à ses abords. Des mesures particulières d'isolation acoustique doivent donc être prévues dans une bande de 100m à partir de la voie. Cet axe est également à l'origine d'une pollution atmosphérique moyenne à élevée, d'après Airparif.

ASSAINISSEMENT :

Les réseaux d'assainissement et d'eau pluviale ont été réalisés en 2011.

PROJET PREVISIBLE

La commune prévoit sur cet espace un projet d'ensemble sous forme de ZAC, à vocation principale d'activités, sur une superficie d'environ 36,4ha. Compte tenu de l'importance des enjeux et de la qualité exceptionnelle du site, les partenaires locaux ont pris la décision d'inscrire ce projet dans une stratégie de développement durable. Pour cela, il fait l'objet d'une charte de qualité environnementale qui traite toutes les thématiques relatives à l'environnement afin que les impacts soient réduits au maximum. Aujourd'hui, la commercialisation des lots est en cours (5/6 ha déjà commercialisés) et deux lots ont déjà été vendus, ce qui devrait entraîner des constructions d'ici peu.

IMPACTS PRESENTIS ET PRISE EN COMPTE DANS LE SCoT

La première incidence est l'artificialisation de cet espace naturel, entraînant de ce fait l'imperméabilisation des sols. Les eaux de ruissellement vont donc augmenter et, seront à prendre en charge soit par les réseaux d'assainissement soit par des dispositifs alternatifs, pour réduire le risque d'inondation pluviale. Le SCoT incite d'ailleurs fortement à une gestion des eaux pluviales à la parcelle, en imposant un débit contrôlé pour les rejets dans le réseau.

Le site doit accueillir des bâtiments d'activité, au sein desquels des produits polluants peuvent potentiellement être manipulés. Les eaux pluviales peuvent se charger de ces substances et les transporter dans le milieu naturel. Le traitement de ces eaux est donc à prévoir.

Les eaux usées supplémentaires générées devront être traitées de manière adéquate. La capacité des réseaux à prendre en charge ces effluents devra être étudiée et adaptée, ainsi que celle de la station d'épuration. Le SCoT précise qu'aucune zone ne sera ouverte à l'urbanisation si les réseaux existants présentent des dysfonctionnements de sorte qu'ils ne pourront prendre en charge convenablement les nouveaux rejets.

Par ailleurs, cet espace aujourd'hui vide, joue le rôle de zone « tampon » entre la zone d'activités au nord et la forêt de Ferrières. Il permet donc de réduire les impacts potentiels de l'urbanisation sur l'espace naturel. Cette zone sera alors considérablement réduite avec l'installation de nouvelles entreprises. Les activités qui s'installeront pourront, selon leur nature faire peser un risque de pollution ou de dégradation aux espaces naturels et agricoles voisins. Toutefois, une zone de transition entre la ZAE et la forêt est préservée puisque le SCoT a classé la partie sud de la parcelle en zone de protection adaptée. Le traitement de cette nouvelle frange à la lisière de la forêt devra faire l'objet de mesures particulières. Le traitement qualitatif des franges urbaines est l'une des orientations du SCoT. L'aménagement de la zone peut aussi être l'occasion de participer activement à la trame verte du territoire au travers d'aménagements paysagers de qualité, permettant de recréer des continuités.

La proximité de la ferme de Lamirault et de la forêt nécessite également que l'insertion paysagère et architecturale des nouvelles constructions soit traitée de manière qualitative. La question du paysage est largement traitée dans l'orientation 5 de l'axe 2 du DOO, notamment ses interactions avec le développement urbain. La question de la préservation des zones tampons ou franges entre les espaces bâtis et les espaces boisés est un enjeu important du focus 2 du DOO. Par ailleurs, dans le cadre de la proximité du projet avec un Monument Historique et une forêt remarquable, une étude d'impact paysager pourra être envisagée.

Le site n'est pas concerné par l'identification de potentielles zones humides par le SDAGE et la DRIEE. Cependant, la forêt de Lamirault est identifiée par le SDAGE en tant que formation forestière humide et/ou marécageuse et par la DRIEE en tant que enveloppe potentielle de zone humide de classe 3 (zone pour laquelle les informations existantes laissent présager une probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser). Une attention particulière devra être portée sur la qualité des eaux avant leur infiltration ou leur rejet dans le milieu afin d'éviter tout risque de pollution de la potentielle zone humide située à proximité.

Les nouveaux déplacements générés par cette zone, notamment les déplacements motorisés, participeront à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique déjà générées par le trafic de la RD 471. Le SCoT incite à penser la gestion des déplacements, dont l'offre alternative à la voiture particulière, lors de la conception des projets. Il prévoit également de desservir en transports en commun les zones d'activités. Celle-ci sera d'ailleurs desservie par un TCSP, ou priorisant la circulation bus (ligne C), qui empruntera la RD471, comme le projette le SCoT.

Le développement de cette zone conduira nécessairement à l'augmentation de la production de déchets, et notamment de déchets d'entreprise, avec la possibilité de devoir gérer des déchets spéciaux. De ce fait, les dépôts sauvages liés aux activités peuvent se développer sur le site, le territoire y étant déjà sensible. Le SCoT souhaite créer toutes les conditions pour permettre une bonne gestion des déchets et enrayer ce phénomène.

La réduction du risque technologique doit également être recherchée en contrôlant l'installation d'ICPE sur la zone.

ZOOM 2 : ZAE DE LA RUCHERIE – BUSSY-SAINT-GEORGES



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

BIODIVERSITE – MILIEUX :

ZNIEFF II : Forêt régionale de Ferrières.

OCCUPATION DU SOL ET PAYSAGE :

La parcelle est composée de terres agricoles et de friches dont le couvert est à dominante végétale. Elle est cernée au sud par la forêt de Ferrières et est limitée au nord par l'autoroute et le parc d'activités Gustave Eiffel juste derrière. A l'ouest, s'étendent des terres agricoles. Le secteur de projet constitue donc un espace de transition entre la forêt et l'espace urbanisé, en prolongement des terres agricoles de l'ouest. Il s'agit d'un paysage simple et lisible avec une profondeur de champs appréciable. Il est à dominante agricole ponctué par les motifs des bosquets et/ou des haies résiduelles ainsi que les fermes. La ZAE Gustave Eiffel est relativement bien intégrée au paysage : recul par rapport à l'autoroute, haies arbustives et arborées irrégulières reprenant les motifs existants dans le paysage global.

RISQUES ET NUISANCES :

La présence de l'A4 au nord entraîne des nuisances sonores relativement importantes à ses abords. Des mesures particulières d'isolation acoustique doivent donc être prévues dans une bande de 300m de large à partir de la voie. Cet axe est également à l'origine d'une pollution atmosphérique élevée d'après Airparif.

La parcelle se situe à proximité du parc d'activités Gustave Eiffel qui accueille de nombreuses ICPE A. Elle peut donc potentiellement être exposée à des risques technologiques et à des nuisances environnementales.

ASSAINISSEMENT ET EAU POTABLE :

Le périmètre de protection du captage de Ferrières-en-Brie, et plus particulièrement le périmètre éloigné, couvre une partie de la parcelle.

La parcelle n'est pas encore desservie par les réseaux divers donc une extension est à prévoir. De même la gestion des eaux pluviales est à organiser.

PROJETS PREVISIBLES

Très peu d'informations sont disponibles sur ce projet. Le périmètre de la future zone d'activités est de 67ha et aura vocation à accueillir des entreprises surtout tournées vers l'industrie et la logistique.

IMPACTS PRESENTIS ET CONDITIONNALITES AUX FUTURS PROJETS

La réalisation de ce projet entraînera une imperméabilisation importante des sols, augmentant d'autant les eaux de ruissellement et les risques d'inondation pluviale. Le SCoT incite fortement à une gestion des eaux pluviales à la parcelle, en imposant un débit contrôlé pour les rejets dans le réseau permettant d'éviter les engorgements. Il incite également au développement de la gestion alternative, favorisant l'infiltration à la rétention. Ce système ne pourra être mis en place dans cette zone qu'à condition de s'assurer de la qualité des eaux infiltrées afin d'éviter toute pollution des nappes. Ces eaux devront donc être traitées avant leur rejet.

Le périmètre de protection de captage qui s'étend sur une partie de la zone implique que les nouvelles constructions présentent le moins d'incidences potentielles sur leur environnement afin de préserver la ressource en eau.

Les eaux usées supplémentaires générées devront être collectées et traitées de façon adéquate. La capacité des réseaux qui prendront en charge ces effluents devra être étudiée et adaptée. De même, il faudra s'assurer de la capacité du système d'assainissement à prendre en charge les flux supplémentaires. Le SCoT précise également qu'aucune zone ne sera ouverte à l'urbanisation si les réseaux existants présentent des dysfonctionnements de sorte qu'ils ne pourront prendre en charge convenablement les nouveaux rejets.

Par ailleurs, cet espace ouvert, joue le rôle de zone « tampon » entre la zone d'activités au nord et la forêt de Ferrières. Il permet donc de réduire les impacts potentiels de l'urbanisation sur l'espace boisé. Cette zone sera en partie conservée puisque le SCoT a classé la partie sud de la parcelle en zone de protection adaptée. Il subsistera donc des terres agricoles entre la forêt et la ZAE qui permettront de réduire les possibilités de nuisances de la zone d'activités sur la forêt de Ferrières. Cette nouvelle frange, à la lisière de la forêt, devra faire l'objet d'un traitement qualitatif particulier, et l'insertion paysagère des bâtiments devra être sérieusement étudiée. Le traitement des franges urbaines et la protection des lisières forestières sont des orientations fortes du SCoT, pour préserver le patrimoine naturel du territoire. La maîtrise des interactions entre le paysage et le développement est traitée dans l'orientation 5 de l'axe 2 du DOO.

Le site n'est pas concerné par l'identification de potentielles zones humides par le SDAGE et la DRIEE .

Les nouveaux déplacements générés par cette zone, notamment les déplacements motorisés, participeront à l'augmentation des émissions de GES et de la pollution atmosphérique déjà issues du trafic de l'A4. La création de l'échangeur du Génitoy permettra cependant une bonne desserte multimodale et donc de favoriser les déplacements en modes alternatifs à la voiture. Le SCoT incite également à penser la gestion des déplacements lors de la conception des projets, et en particulier l'offre alternative à la voiture particulière (transports en commun, modes doux...).

Il est également nécessaire de contrôler l'installation d'ICPE sur la zone, compte tenu de la qualité du patrimoine naturel voisin, et ce conformément aux objectifs du SCoT. D'autant plus, que le parc Gustave Eiffel situé juste au nord, en comporte déjà beaucoup.

L'installation de nouvelles entreprises sur le territoire entraînera la production de déchets supplémentaires, et peut être de déchets spéciaux. Le risque de voir des dépôts sauvages se développer sur la zone est également plus grand, puisque le territoire connaît déjà de tels phénomènes notamment liés aux entreprises locales. Le SCoT a pour objectif de réduire ces dépôts en mettant en place tous les moyens permettant une bonne gestion des déchets (aménagement des espaces publics, sensibilisation...).

ZOOM 3 : PARC TECHNOLOGIQUE LEONARD DE VINCI – BUSSY-SAINT-GEORGES



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

BIODIVERSITE – MILIEUX :

Site classé : Vallée des rus de la Brosse et de la Gondoire,

Site inscrit : Vallée de la Gondoire.

OCCUPATION DU SOL ET PAYSAGE :

La parcelle accueille déjà des bâtiments d'activités récents. Le reste de la surface se compose donc de terrains en friches qui apparaissent comme des espaces de délaissés, en attente de projet. Le site est délimité au sud par l'A4, par le Parc d'activités à l'est, et par des terres agricoles et des boisements à l'ouest. L'étang de la Broce est également à proximité au nord. La zone s'inscrit dans un paysage vallonné, où les vues sont fortement bornées par la densité de la végétation (haies, bosquets...).

Le diagnostic du SCoT identifie sur cet espace un enjeu relatif à la préservation d'un point de vue remarquable vers la vallée de la Brosse.

RISQUES ET NUISANCES :

La présence de l'A4 au sud entraîne des nuisances sonores relativement importantes à ses abords. Des mesures particulières d'isolation acoustique doivent donc être prévues dans une bande de 300m à partir de la voie. Cet axe est également à l'origine d'une pollution atmosphérique élevée d'après Airparif.

La parcelle se situe à proximité du parc d'activités Gustave Eiffel qui accueille de nombreuses ICPE A. Elle est donc potentiellement exposée à des risques technologiques et des nuisances environnementales.

ASSAINISSEMENT ET EAU POTABLE :

Des bâtiments existent déjà sur le site, donc les réseaux divers sont à proximité. Il suffira de réaliser le raccordement, ou d'effectuer une extension. La gestion des eaux pluviales sera à mettre en place également.

PROJETS PREVISIBLES

Le site fait l'objet d'un projet d'ensemble sous la forme d'une ZAC. Les travaux ont débuté en 2007 et devraient s'achever en 2015. La zone accueillera donc des activités et des bureaux sur 15,4ha en regroupant des sites de production et des activités tertiaires. Elle était remplie à 25% en 2009 et 25% faisaient l'objet de promesses de vente. A terme elle devrait accueillir 1 700 emplois.

IMPACTS PRESENTIS ET CONDITIONNALITES AUX FUTURS PROJETS

Le premier impact relatif à l'urbanisation de cette zone est l'augmentation de la surface imperméabilisée, donc du ruissellement et des risques d'inondations pluviales. Une gestion des eaux pluviales est donc à mettre en place, en se dirigeant soit vers les rejets en débits limités dans le réseau soit vers une gestion par infiltration.

Dans les deux cas, une attention particulière devra être portée au traitement des eaux et à leur qualité lors du rejet dans le milieu. La proximité du site avec les sites classés et inscrits que sont les vallées de la Brosse et la Gondoire en font un enjeu majeur. Le développement d'une gestion des eaux pluviales efficace est un objectif affirmé par le SCoT.

Le site jouxtant des espaces naturels remarquables et des terres agricoles à préserver, le traitement des franges et l'insertion paysagère des bâtiments devront être optimaux. D'autant plus que le diagnostic du SCoT a identifié ici un enjeu fort quant à la préservation d'un point de vue sur la vallée, au nord. Le document comporte d'ailleurs une orientation à part entière sur la question des franges urbaines et une autre sur celle des paysages. Il est important que des aménagements paysagers soient intégrés au site dans l'objectif de maintenir les coupures d'urbanisation et les continuités écologiques, conformément aux orientations du SDRIF 2008 (flèche verte).



Une partie du site est concernée par une enveloppe potentielle de zone humide de classe 3, identifiée par la DRIEE. Celle-ci n'est cependant pas identifiée dans la cartographie des zones à dominante humide du SDAGE. Les zones de classe 3 sont des zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser. Les zones de classe 3 concernent plus majoritairement des zones d'extensions autour des plans d'eau et cours d'eau existants (en incluant parfois des zones urbaines) ; la présence réelle d'une zone humide n'y est alors pas toujours vérifiée. Une constatation sur le terrain devra donc être réalisée afin de vérifier l'existence de la zone humide ; dans un premier temps, il s'agira d'un simple constat sur le terrain afin de vérifier la présence ou non de sols engorgés en eau et d'une flore caractéristique. En cas de présence soupçonnée de zone humide, il s'agira de préciser son occupation du sol réelle. Celle-ci devra être préservée et ne connaître aucune dégradation.

Il serait opportun de limiter l'installation d'ICPE afin de réduire les risques et les incidences sur l'environnement autant que possible, au vu de la proximité des sites naturels remarquables. Le Parc Gustave Eiffel, situé juste à l'est, en concentre déjà beaucoup. Le développement de ce secteur génèrera de nouveaux déplacements, notamment des déplacements motorisés, qui auront pour conséquence la hausse des émissions de gaz à effet de serre et la réduction de la qualité de l'air sur la zone. L'augmentation des nuisances sonores est également à prévoir. L'axe 3 du PADD consacré au développement sur le territoire d'une mobilité durable, évoque l'objectif de développer les dessertes en transport en commun vers les zones d'activités, et que leur conception intègre dès le départ leur accessibilité par des modes de transports autres que la voiture.

Les nouvelles activités implantées produiront des déchets supplémentaires qu'il faudra prendre en charge et qu'il faudra traiter, avec peut être, selon la nature des activités, des déchets spéciaux. De plus, le territoire connaît de nombreux dépôts sauvages issus des activités économiques. Cette zone leur

étant dédiée, il est possible qu'elle devienne sensible à ces phénomènes. Il est donc nécessaire de prévoir sur le site toutes les dispositions nécessaires et adaptées à la bonne gestion des déchets d'entreprise, avec une sensibilisation de ces dernières en parallèle. Le SCoT va d'ailleurs dans ce sens à l'aide de plusieurs prescriptions.

ZOOM 4 : ZAC DES VALLIERES – THORIGNY-SUR-MARNE



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

BIODIVERSITE – MILIEUX :

ZNIEFF I et II et site Natura 2000 : Forêt des Vallières

OCCUPATION DU SOL ET PAYSAGE :

La zone s'inscrit dans un paysage de plateau ouvert marqué par les grandes cultures en surplomb de la vallée de la Marne. Le terrain est séparé en deux par l'aqueduc de la Dhuis ; au nord un terrain en friche et au sud des terres agricoles. La zone est cernée par l'urbanisation puisque seule sa limite est se compose de terres agricoles, qui sont d'ailleurs protégées dans le SCoT. Le traitement des franges entre le secteur de projet et les terres agricoles devra donc être réfléchi en accord avec les prescriptions du focus 2 du DOO. Les secteurs urbanisés autour de la parcelle accueillent de l'habitat pavillonnaire et des zones d'activités.

Le diagnostic du SCoT identifie sur cet espace un enjeu paysager fort au travers de la préservation de points de vue remarquables depuis le plateau sur la vallée de la Marne et également la préservation de la Dhuis et de son aqueduc qui fait l'objet d'un PRIF. Il s'agit donc d'une zone paysagère sensible puisque son aménagement entraînera une modification de la lecture paysagère de ce secteur.

RISQUES ET NUISANCES :

Cette portion du territoire n'est pas concernée par le zonage réglementaire du PPR mouvement de terrain relatif aux carrières souterraines, qui s'impose à la commune.

ASSAINISSEMENT ET EAU POTABLE :

Le site n'est pas desservi par les réseaux divers. Une extension sera donc indispensable. De plus, une réflexion sur la gestion des eaux pluviales est à mener.

PROJETS PREVISIBLES

Au nord (tranche 2 de la ZAC) est prévue une zone à vocation commerciale, dont la SHON s'élève à 16 830 m² et la surface de vente totale à 8 425 m². Une attention particulière sera portée sur l'insertion paysagère et environnementale (eaux pluviales, performance énergétique, ...) et sur le traitement paysager de la ZAC en elle-même, notamment en lien avec la proximité de l'aqueduc de la Dhuis.

Au sud (tranche 3) le projet est moins défini. Il devrait être composé pour partie d'activités économiques et pour partie de logements. L'urbanisation se ferait donc en continuité du tissu urbain en limitant autant que possible les impacts sur l'environnement. La question du paysage est également prioritaire.

IMPACTS PRESENTIS ET CONDITIONNALITES AUX FUTURS PROJETS

Une zone humide ayant été identifiée sur la partie nord du site, le projet risque de porter atteinte à l'intégrité de celle-ci. Il s'agit donc de tenter de préserver au maximum ce milieu, en réfléchissant à un aménagement intégré. Dans le cas inverse, des mesures compensatoires devront être mises en place, notamment la recréation d'une zone humide équivalente en termes de fonctionnalité et de qualité écologique.

Suivant le projet pour lequel opétera la commune, les constructions dont la hauteur serait trop importante risquent de conduire à une déstructuration de l'effet de butte. L'intégration paysagère des bâtiments doit également intégrer la préservation des points de vue remarquables et des rapports de covisibilités entre la vallée de la Marne et le plateau comme ceci est indiqué dans le diagnostic du SCoT. De plus un véritable travail sur les franges transitoires, entre les espaces urbanisés et les espaces agricoles à l'est, doit être mené (cf ; focus 2 du DOO).

L'urbanisation du site entraînera une importante imperméabilisation des sols induisant une augmentation du ruissellement et par conséquent du risque d'inondation pluviale. Une gestion efficace des eaux pluviales est donc à mettre en place, comme le prescrit le SCoT, en s'assurant que les réseaux auront la capacité de prendre en charge les effluents supplémentaires sans créer de dysfonctionnements, ou en s'assurant de l'efficacité des systèmes d'infiltration. La question de la qualité des eaux pluviales est également à traiter puisqu'après avoir lessivé les sols, les eaux se chargent en polluants. Elles ne peuvent donc pas être rejetées dans le milieu naturel ou s'infiltrer sans être traitées au préalable. Un dispositif de traitement doit donc être mis en place.

Des eaux usées supplémentaires seront à traiter avec l'arrivée de nouveaux habitants et de nouvelles entreprises. Il est donc nécessaire de s'assurer qu'elles pourront être prises en charge par les réseaux et les systèmes de traitement, afin d'éviter tout dysfonctionnement.

La proximité d'un site Natura 2000, et de l'aqueduc de la Dhuis, qui représente une liaison verte d'importance régionale, nécessite de mener une réflexion poussée dès la conception du projet, pour que les impacts sur l'environnement et le paysage soient les plus faibles possibles. Ce projet doit s'inscrire au mieux dans la trame verte du territoire, voire y participer. Une attention particulière sera portée sur le morcellement potentiel des habitats des espèces présentes sur l'aqueduc lors de la création de nouvelles voiries.

Une partie du site est concernée par une enveloppe potentielle de zone humide de classe 3, identifiée par la DRIEE. Celle-ci n'est cependant pas identifiée dans la cartographie des zones à dominante humide du SDAGE. Les zones de classe 3 sont des zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser. Les zones de classe 3 concernent plus majoritairement des zones d'extensions autour des plans d'eau et cours d'eau existants (en incluant parfois des zones urbaines) ; la présence réelle d'une zone humide n'y est alors pas toujours vérifiée. Une constatation sur le terrain devra donc être réalisée afin de vérifier l'existence de la zone humide ; dans un premier temps, il s'agira d'un simple constat sur le terrain afin de vérifier la présence ou non de sols engorgés en eau et d'une flore caractéristique. En cas de présence soupçonnée de zone humide, il s'agira de préciser son occupation du sol réelle. Celle-ci devra être préservée et ne connaître aucune dégradation.

Des déchets supplémentaires seront générés par les nouvelles entreprises et nouveaux habitants. Les conditions nécessaires à leur gestion et à leur collecte devront donc être mises en œuvre. Les activités produisant des déchets plus volumineux, la capacité des containers devront être adaptés afin de réduire les risques de dépôts sauvages.

La construction de nouveaux logements et d'établissements commerciaux sur la zone sera à l'origine de nouveaux déplacements. Afin de réduire les déplacements individuels motorisés, qui sont très émetteurs de gaz à effet de serre, il est nécessaire de mener une réflexion sur la desserte de la zone en transports en commun et en modes doux. Le SCoT prévoit d'ailleurs de doter le site d'un TCSP, ou priorisant la circulation bus à proximité, ainsi que d'une liaison douce reliant le pôle gare. Le projet pourrait alors s'inscrire dans cette dynamique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances sonores que les nouveaux flux de déplacements génèreront.

La proximité des secteurs d'habitat et de sites naturels sensibles doit mener à une recherche de la réduction du risque technologique en contrôlant l'installation d'ICPE sur la zone.

ZOOM 5 : LES SECTEURS D'EXTENSION URBAINE DE LESCHES ET CHALIFERT



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

BIODIVERSITE – MILIEUX :

ZNIEFF I et II : Vallée de la Marne et Prés humides de Coupvray
Natura 2000 : Boucles de la Marne
ENS : Marais de Lesches et Coteaux de Saint-Jacques
Projet d'ENS : Coteaux et bois de Chalifert

OCCUPATION DU SOL ET PAYSAGE :

Le site de Chalifert se situe sur le rebord du plateau bordant la vallée de la Marne. Les vues sont sur la vallée ainsi que sur le canal de Meaux à Chalifert, et sont de qualité, cadrées par les masses végétales (haies résiduelles, boisements...). C'est donc un site sensible d'un point de vue paysager, comme souligné dans le SCoT. La couverture végétale est essentiellement du registre agricole.

Le site de Lesches se compose d'un terrain de sport engazonné, d'espaces boisés et de clairières. De plus, le projet de SDRIF de 2008, actuellement en révision, définit à cet endroit une continuité verte d'envergure à protéger.

En limite de secteurs urbanisés, ces espaces représentent des franges entre urbanisation et espaces de nature, boisés ou agricoles. Ils doivent donc faire l'objet d'un traitement qualitatif et permettre de préserver des zones « tampon ». Dans ces espaces la prise en compte des « franges » sera un enjeu important (Cf. focus 2 du DOO).

RISQUES ET NUISANCES :

Les deux parcelles sont concernées par les nuisances sonores liées aux lignes TGV et Transilien qui sont à proximité. Elles sont relativement importantes puisque la première induit une bande de 300m dans laquelle des mesures d'isolation acoustique particulières s'appliquent, et la seconde une bande de 100m.

Ces axes sont également à l'origine d'un risque de transport de matières dangereuses.

La commune de Chalifert s'est vue prescrire l'élaboration d'un PPR mouvement de terrain relatif au retrait-gonflement des argiles. Des études de sol devront donc être conduites au préalable de toute nouvelle construction pour évaluer les risques d'endommagement des bâtiments, et le cas échéant, définir les mesures de confortement.

ASSAINISSEMENT ET EAU POTABLE :

Le périmètre de protection du captage de Lesches recouvre une partie de la parcelle vouée à l'urbanisation.

Les 2 zones ne sont pas desservies par les divers réseaux, mais sont situées en bordure de secteur urbanisé, et donc pourront être facilement raccordées. La gestion des eaux pluviales devra également être mise en place.

PROJETS PREVISIBLES

Nous ne disposons que de peu d'informations sur les projets que peuvent accueillir ces zones. Cependant, elles sont à vocation d'habitat. Celles de Lesches s'étend sur 75 558 m² et pourrait accueillir 125 logements. Les données du projet dont nous disposons actuellement fait apparaître la préservation du parc du château en zone naturelle de 31 876 m², et démontrent que les terrains urbanisés se situent en continu du tissu bâti actuel, ce qui réduit les risques de mitage des espaces naturels. Une bande inconstructible de 20m est également envisagée le long des boisements afin de renforcer leur protection. Un passage, ou une liaison douce, est prévu, reliant le parc du château à la zone urbaine actuelle et semble traverser la parcelle concernée par le projet. Cette commune appartient à "l'espace rural" (voir carte dans le rapport du SDRIF 2008) et bénéficie donc de possibilités d'extensions limitées à 10% du tissu urbain existant. Il s'agit de "secteurs de développement modérés" du SDRIF.

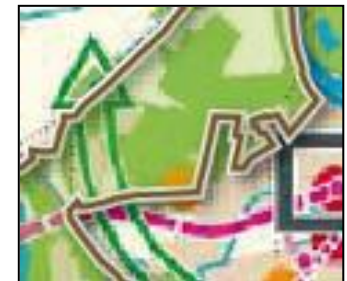
Sur la commune de Chalifert, au regard des orientations du SDRIF on peut penser que l'urbanisation sera effectuée également en continuité du bâti existant.

IMPACTS PRESENTIS ET CONDITIONNALITES AUX FUTURS PROJETS

Ces extensions urbaines vont entraîner, de par l'imperméabilisation des sols, une augmentation du ruissellement et du risque d'inondation pluviale. Une gestion efficace des eaux pluviales pourra éviter cela. Si elles sont rejetées dans les réseaux, la capacité de ceux-ci doit être assurée pour supprimer tout risque d'engorgement. Cependant, le SCoT préconise la gestion par infiltration. Dans ce cas, c'est la nature du sol qui doit être vérifiée pour définir la faisabilité technique du projet, d'autant que la commune semble présenter un profil argileux.

Les eaux usées supplémentaires, qui seront également générées, devront être traitées. L'enjeu est de s'assurer de la capacité du système d'assainissement à prendre en charge des effluents supplémentaires et de les traiter de manière convenable. Cela devra être étudié avant toute urbanisation. La capacité des réseaux devra également être étudiée et adaptée, conformément au SCoT.

La proximité d'espaces naturels sensibles et remarquables nécessite une attention particulière quant à la réduction des impacts des nouvelles constructions sur leur environnement proche et lointain. Ainsi, les projets devront participer à la trame verte, ou du moins, ne pas l'entraver en créant une perméabilité des nouveaux quartiers par rapports aux éléments de nature qui les entourent. Des aménagements paysagers devront constituer de nouveaux habitats, de nouvelles zones de repos, ou de nouveaux corridors qui favoriseront la biodiversité locale. Cet objectif est d'autant plus important à respecter que le site de Lesches est identifié dans le projet de SDRIF 2008 (actuellement en révision) comme un espace devant maintenir une continuité écologique ou une coupure d'urbanisation (flèche verte).



Le traitement des franges urbaines entre les nouvelles constructions et les lisières forestières devra être qualitatif. De plus, le projet de la commune de Chalifert devra se conformer aux prescriptions du SCoT imposant la préservation des fronts verts. Cela renforcera la protection des espaces naturels et agricoles environnants, et limitera les conflits entre ces espaces.

Une attention particulière devra être portée aux relations de covisibilités entre les projets et les vallées, et les vues sur le grand paysage valorisées et/ou préservées.

Les projets devront respecter les densités imposées par le SCoT, ce qui réduira la consommation d'espace potentielle. De plus, le projet de Lesches prévoyant une urbanisation en continuité du bâti existant permet de préserver les espaces naturels et agricoles périphériques et réduit les risques de fragmentation de la trame verte et des continuités écologiques. La préservation du parc du Château est aussi un point positif puisqu'il présente un rôle important du point de vue écologique comme espace relais pour la biodiversité, ainsi que du point de vue social comme espace de respiration pour les habitants.

Les nouveaux habitants produiront des quantités de déchets supplémentaires à collecter et traiter. L'aménagement des espaces publics devra permettre de faciliter la collecte. Si des dispositifs d'apports volontaires sont à disposition des habitants, leur capacité de stockage devra être évaluée pour s'assurer qu'ils pourront prendre en charge sans problème ces volumes. Dans le cas contraire, de nouveaux équipements adaptés à la quantité produite devront être mis en place.

Les déplacements des nouveaux habitants viendront s'ajouter aux déplacements actuels, déjà relativement importants du fait du manque de desserte par des transports en commun, et augmenteront les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les nuisances sonores aux abords des voies de circulation. D'autant que ces zones sont déjà exposées aux nuisances sonores. En effet, les nouvelles constructions devront faire l'objet de mesures d'isolation acoustique particulière au vu de leur proximité d'axes bruyants. La desserte de la zone par des modes de transports alternatifs à la voiture (amélioration des lignes de bus correspondantes) permettra de réduire ces incidences négatives, comme le prévoit le SCoT. Le projet de la commune de Lesches, tel qu'il est défini aujourd'hui, prévoit d'ailleurs une liaison douce traversant la parcelle et reliant le bâti actuel au parc du château. Elle pourra se positionner comme une alternative à la voiture pour certains déplacements, notamment liés aux loisirs, et ainsi participer à la limitation des nuisances environnementales qui y sont associées.

ZOOM 6 : ZAE DE CHALIFERT



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

BIODIVERSITE – MILIEUX :

Projet d'ENS : Coteaux et bois de Chalifert

La zone s'inscrit dans un paysage agricole plus ou moins ouvert, où les profondeurs de champs varient selon le couvert végétal. En arrière-plan se dessinent le plus souvent des motifs bâtis (silhouette de bourgs, lisières habitées, lisières de zones d'activités...), accompagnés de motifs végétaux (bois, bosquets, haies résiduelles...). La partie est de la parcelle est en friche et faire l'objet de dépôts divers, de matériaux agricoles et de gravats. Des bâtiments agricoles et un centre équestre au nord de la zone occupent également cet espace. Le reste de la zone est composé de terres agricoles.

La parcelle se situe entre le bois de Chalifert au nord, de l'habitat individuel et des activités à l'ouest, et des terres agricoles à l'est et au sud. La proximité de la vallée de la Marne sera à prendre en compte dans le projet d'aménagement.

RISQUES ET NUISANCES :

Le sud de la parcelle est concerné par des nuisances sonores liées à la proximité de la RD 934. Ces nuisances sont cependant limitées puisque cette voie est de catégorie 3 et impose des mesures d'isolations acoustiques dans une bande de 100m par rapport à la voie. Cet axe est également à l'origine d'une pollution atmosphérique moyenne à élevée selon Airparif. De plus, la RD 934 est identifiée comme pouvant présenter un risque lié au transport de matières dangereuses.

La commune de Chalifert s'est vu prescrire l'élaboration d'un PPR mouvement de terrain relatif au retrait-gonflement des argiles. Des études de sol devront donc être conduites au préalable de toute nouvelle construction pour évaluer les risques d'endommagement des bâtiments et, le cas échéant, définir des mesures de réduction de ce risque.

ASSAINISSEMENT ET EAU POTABLE :

La zone n'est pas desservie par les divers réseaux. Leur extension sera donc nécessaire pour la réalisation du projet. De plus, la gestion des eaux pluviales est à mettre en place.

PROJETS PREVISIBLES

C'est une opération d'ensemble qui devrait voir le jour sur ce site sous la forme d'une ZAC à vocation économique dont le dossier de réalisation est en cours. Elle fait l'objet d'une véritable volonté municipale de réaliser une opération d'aménagement exemplaire en matière de qualité environnementale et urbanistique, avec notamment un réel travail sur la participation du projet à la trame verte et paysagère, et sur la gestion des eaux pluviales.

IMPACTS PRESENTIS ET CONDITIONNALITES AUX FUTURS PROJETS

L'urbanisation de ce site aura pour conséquence une imperméabilisation importante du sol, ce qui génèrera une augmentation du ruissellement et donc du risque d'inondation pluviale.

Il est, par conséquent, nécessaire de mettre en place une gestion des eaux pluviales efficace, en s'orientant, comme le préconise le SCoT, vers une gestion à la parcelle et en favorisant l'infiltration lorsque cela est possible. La commune présentant un substrat potentiellement argileux, des études de sol permettront d'identifier les sites au sein desquels une telle technique est possible.

Si cette gestion n'est pas possible sur le site, les eaux pluviales devront être rejetées dans le réseau qui leur est dédié avec un débit contrôlé comme l'indique le SCoT. La qualité des eaux pluviales doit être assurée avant leur rejet.

Des eaux usées supplémentaires devront également être traitées avec l'aménagement de nouvelles constructions sur la zone. La capacité des réseaux d'assainissement et de la station d'épuration devra être évaluée afin de s'assurer que les effluents pourront bien être pris en charge et que leur traitement pourra être effectué de manière satisfaisante.

Compte tenu de la vocation économique de la zone, suivant les activités qui s'installeront, la collectivité compétente devra s'assurer qu'aucun rejet potentiellement polluant dans l'environnement n'est possible, et que les eaux industrielles font l'objet d'un traitement adapté.

Le site se situe à proximité d'un espace naturel remarquable (le bois de Chalifert) qui est concerné par un projet de classement en Espace Naturel Sensible. De ce fait, les projets qui s'inscriront dans cet espace devront faire l'objet d'un traitement architectural et paysager particulier, pour garantir leur insertion dans l'environnement. Pour aller plus loin, les nouveaux aménagements sur le site peuvent être l'occasion de participer activement au renforcement de la trame verte en insérant divers éléments naturels au projet, qui offriront des zones de repos ou des supports permettant la circulation de la faune par exemple. Une attention particulière devra être portée sur la lisière de la forêt ainsi que sur les covisibilités avec la vallée qui constituent des enjeux forts, comme indiqué dans le SCoT.

Une partie du site est concernée par une enveloppe potentielle de zone humide de classe 3, identifiée par la DRIEE. Celle-ci n'est cependant pas identifiée dans la cartographie des zones à dominante humide du SDAGE. Les zones de classe 3 sont des zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser. Les zones de classe 3 concernent plus majoritairement des zones d'extensions autour des plans d'eau et cours d'eau existants (en incluant parfois des zones urbaines) ; la présence réelle d'une zone humide n'y est alors pas toujours vérifiée. Une constatation sur le terrain devra donc être réalisée afin de vérifier l'existence de la zone humide ; dans un premier temps, il s'agira d'un simple constat sur le terrain afin de vérifier la présence ou non de sols engorgés en eau et d'une flore caractéristique. En cas de présence soupçonnée de zone humide, il s'agira de préciser son occupation du sol réelle. Celle-ci devra être préservée et ne connaître aucune dégradation.

Les activités qui s'implanteront dans le secteur produiront des déchets supplémentaires, parfois spécifiques suivant le type d'activité, ou volumineux. Ces déchets étant d'ores et déjà à l'origine de nombreux dépôts sauvages sur le territoire, ce site pourrait devenir sensible à ces désordres. C'est pourquoi les dispositifs mis en place sur le site devront être adaptés (capacité, accessibilité...) aux déchets que pourront produire les entreprises afin de permettre leur gestion de façon optimisée

Une campagne d'information permettra aussi de mettre au clair les règles de gestion des déchets et de sensibiliser les acteurs.

Cette zone sera à l'origine de nouveaux déplacements, et aura donc un impact sur les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle locale, réduisant ainsi la qualité de l'air. De plus ce nouveau trafic augmentera d'autant les nuisances sonores du secteur qui subit déjà celles émanant de la RD 406. Outre les

dispositifs de réduction du bruit à la source, le développement de la desserte des zones d'activités par un réseau de transport en commun efficace tel que le prévoit le SCoT sera l'occasion de réduire dans le même temps ces nuisances.

Par ailleurs, la desserte logistique de la zone d'activités pourrait augmenter le risque lié au transport de matières dangereuses dans le secteur, qui concerne déjà la RD 406. Il s'agit également de réduire le risque technologique lié aux ICPE en contrôlant leur installation conformément aux prescriptions du SCoT.

La commune s'est vu prescrire un PPR relatif aux mouvements de terrain lié au retrait-gonflement des argiles, ce qui signifie que les nouvelles constructions peuvent subir des dommages à cause de l'instabilité du sol. Des études de sol préalables à toute nouvelle construction devront être menées afin de réduire, voire supprimer, les possibilités d'endommagement des bâtiments.

ZOOM 7 : MONTEVRAIN SUD ET CHANTELOUP-EN-BRIE



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

BIODIVERSITE – MILIEUX :

PRIF : Brosse et Gondoire. Il a vocation à faire la jonction entre la forêt de Ferrière et la vallée de la Marne, et assure la continuité de la ceinture verte de l'est francilien. Ce territoire représente un véritable capital pour la région pour sa richesse et sa diversité écologique et paysagère, dans un secteur soumis à de fortes pressions d'urbanisation.

OCCUPATION DU SOL ET PAYSAGE :

Les sites s'inscrivent dans d'anciens paysages agricoles en cours de mutation, présentant pour la plupart des profils de friches non entretenues. Sur Montevrain, des constructions occupent déjà le site, notamment des bâtiments d'activités. Le reste du site est composé de friches et de terres agricoles. Au sud, on trouve l'espace naturel de la Fontenelle et le ru des Gassets qui font l'objet d'une protection forte dans le SCoT. A l'est et au nord, s'étendent les bâtiments d'activités déjà construits, et de l'habitat mixte borde l'ouest du site sur Chanteloup-en-Brie. Le nord du site de Chanteloup-en-Brie est bordé par le bois de Chigny qui présente un intérêt à la fois patrimonial et paysager. La présence de sites naturels à proximité des sites (bois de Chigny, espace naturel de la Fontenelle et ru des Gassets) implique la mise en place de mesures pour l'intégration paysagère et le traitement des franges tel que souhaité dans le SCoT.

RISQUES ET NUISANCES :

La partie est du site de Montevrain est soumise aux nuisances sonores de la voie du RER A. Les sites sont également traversés par la RD 231 et soumis aux nuisances sonores associées. Ces deux axes sont de catégorie 3 au regard du classement des voies bruyantes, ce qui impose des mesures d'isolation acoustique sur les bâtiments se situant dans une bande de 100m à partir de la voie. La pollution atmosphérique générée par cette voie est faible à moyenne selon Airparif.

Les deux communes se sont vu prescrire des PPR mouvement de terrain relatif au retrait-gonflement des argiles. Des études de sol devront donc être réalisées avant toute construction pour évaluer les risques pour les bâtiments, et le cas échéant, définir les mesures nécessaires pour le supprimer.

Une canalisation de transport de matières dangereuses sous pression (DN250, PMS 67,7 bar) est présente sous le site de la ZAC du Chêne Saint-Fiacre, sous la RD231 puis traverse Montevrain. La présence de cette canalisation entraîne des risques d'accidents et de nuisances environnementales sur les biens et les personnes.

ASSAINISSEMENT ET EAU POTABLE :

La zone est en partie desservie par les réseaux puisque des bâtiments d'activité sont déjà aménagés sur la partie est. Le reste du site devra faire l'objet d'une extension pour accueillir de nouveaux bâtiments.

PROJETS PREVISIBLES

La commune de Montévrain a un véritable projet d'écoquartier, qui promeut la nature en ville et la biodiversité et qui fait l'objet d'une charte de développement durable. Ce programme mixte, accueille des activités économiques, des logements individuels, mixtes et collectifs, et des espaces verts. Cet écoquartier est découpé en quatre ZAC dont la ZAC du Clos Rose qui s'étend au sud de la commune sur une superficie de 29,7ha. Elle doit accueillir des activités économiques comme c'est déjà, en partie, le cas. La charte de développement durable qui s'applique à tout l'écoquartier fait part de la volonté d'accompagner les entreprises pour réduire leurs impacts sur l'environnement.

La ZAC du Chêne Saint-Fiacre de Chanteloup se situe dans le prolongement de l'écoquartier de Montévrain. Elle comportera des activités économiques (activités tertiaires, commerces, ...) à l'est et dans la direction du bourg, à l'ouest de la ZAC, elle accueillera des logements mixtes (petits collectifs, collectifs) et des logements individuels.

IMPACTS PRESENTIS ET CONDITIONNALITES AUX FUTURS PROJETS

Une zone humide ayant été identifiée sur la partie nord de la parcelle, le projet risque de porter atteinte à l'intégrité de celle-ci. Il s'agit donc de tenter de préserver au maximum ce milieu, en réfléchissant à un aménagement intégré. Dans le cas inverse, des mesures compensatoires devront être mises en place.

L'imperméabilisation des sols induite par l'urbanisation de la parcelle augmentera le ruissellement et donc le risque d'inondation pluviale si aucun système de gestion adapté n'est mis en place. Pour ce faire, le SCoT privilégie la gestion à la parcelle, avec une préférence pour l'infiltration plutôt que pour la rétention. Le profil argileux des sols peut rendre difficile ou impossible cette infiltration.

Une étude de sol déterminera si c'est le cas sur la parcelle. Dans ce cas, un rejet dans le réseau d'assainissement sera nécessaire, avec un débit contrôlé pour éviter tout engorgement des réseaux qui conduirait à des inondations. La qualité des eaux pluviales avant leur rejet doit être assurée.

L'aménagement de nouveaux bâtiments sur le site sera à l'origine d'une production supplémentaire d'eaux usées. Il sera donc nécessaire d'évaluer la capacité des réseaux, et de les adapter aux besoins de la zone afin d'éviter tout dysfonctionnement. La capacité relative à la charge entrante de la station d'épuration devra également être étudiée pour garantir la prise en charge et le traitement de ces effluents.

Le site jouxte un espace identifié en protection forte dans le SCoT, qui fait également l'objet d'un Périmètre Régional d'Intervention Foncière, et qui correspond aux vallées de la Brosse et de la Gondoire. Le bois de Chigny, à fort intérêt patrimonial et paysager, jouxte également le nord du site de la ZAC de Chanteloup-en-Brie. Un traitement architectural et paysager permettant l'intégration des nouvelles constructions à ces espaces remarquables et sensibles est donc nécessaire. Une attention particulière devra être portée sur les espaces de transition entre les espaces urbanisés et les espaces naturels pour assurer les fonctions de ces zones « tampons ». Ainsi la question des franges, abordée dans le focus 2 du DOO devra être prise en compte. Des recommandations spécifiques devront être émises pour le traitement de l'urbanisation projetée le long de la RD 231, afin d'améliorer l'insertion paysagère et architecturale de l'entrée de ville. Ce traitement paysager peut également avoir pour objectif en parallèle, le renforcement de la trame verte, notamment la relation entre la trame verte supra-territoriale et la trame verte urbaine, ainsi que la pénétration de la trame verte dans la ville.

La gestion des déchets devra être assurée sur la zone, qui doit accueillir des bâtiments d'activité. Les aménagements permettant la gestion des déchets devront être adaptés en termes de capacité, d'accessibilité et de typologie de déchets, pour faciliter une bonne gestion et réduire les risques de dépôts sauvages qui concernent notamment les zones d'activités.

L'aménagement de cette zone génèrera de nouveaux déplacements qui augmenteront les émissions de gaz à effet de serre et donc réduiront la qualité de l'air. La volonté du SCoT, d'améliorer la desserte en transports en commun et en mode de déplacements alternatifs, sur les zones d'activité devrait contribuer à réduire les impacts de l'augmentation du trafic sur la zone. En parallèle, une augmentation des nuisances sonores est également à prévoir.

La prescription d'un PPR mouvements de terrain relatifs au retrait gonflement des argiles, fait apparaître un risque d'endommagement des nouveaux bâtiments sur la zone. Une étude de sol préalable aux nouvelles constructions définira si la zone est effectivement concernée par le risque et le cas échéant les mesures permettant de le réduire voire le supprimer.

Il est également opportun de rechercher la réduction du risque technologique en contrôlant l'installation d'ICPE sur la zone.

La présence d'une canalisation de transport de matières dangereuses implique la prise en compte de contraintes constructives limitant le risque. Toute nouvelle construction ou extension d'établissements recevant du public (ERP) et d'immeubles de grande hauteur (IGH) susceptibles de recevoir plus de 100 personnes sera interdite sur 5m de part et d'autre de l'ensemble des canalisations. Des restrictions de construction ou d'extension d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes seront appliquées sur 75 m de part et d'autre de la canalisation.

ZOOM 8 : DAMPMART



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

BIODIVERSITE – MILIEUX :

Zone Natura 2000 des Boucles de la Marne

PRIF de l'aqueduc de la Dhuis

OCCUPATION DU SOL ET PAYSAGE :

Actuellement espace naturel boisé ou agricole, la zone de développement se situe à l'intérieur des zones déjà urbanisées. La présence de l'aqueduc de la Dhuis sur la commune de Dampmart a en effet créé une limite naturelle de l'urbanisation du fait des protections relatives à l'ouvrage. L'urbanisation s'est ainsi concentrée au sud-ouest de la commune, loin des milieux les plus fragiles tels que la Marne et la forêt des Vallières.

Le projet vise aujourd'hui les espaces libres, encore à l'état naturel, de la zone urbaine. Le projet se situera à proximité de sites naturels (bois, aqueduc de la Dhuis...), ce qui implique la mise en place de mesures pour l'intégration paysagère et le traitement des franges tel que souhaité dans le SCoT.

Une Maison de Maître est également située dans le quartier des Perrières ; les nouvelles constructions ne devront donc pas porter atteinte à la cohérence du paysage urbain lié à ce patrimoine.

RISQUES ET NUISANCES :

La voie ferrée, principale cause de nuisances sonores du territoire, délimite l'urbanisation au sud de la commune. Elle affecte les habitations sur une largeur de 300m et impose ainsi une insonorisation du bâti adéquate. Les zones de projet ne se situent pas dans cette bande et les aménagements qui seront réalisés ne subiront donc pas ces nuisances.

Bien que n'étant pas concernée par la prescription du plan de prévention du risque (PPR) « mouvement de terrain » relatif au retrait-gonflement des argiles, ce risque est présent sur la quasi-totalité du territoire. En effet, des aléas forts ont été relevés sur certaines zones de la commune. Des études de sol, préalables à toute construction, permettront de préciser le risque sur les parcelles.

Ces dernières ne sont pas concernés par le PPR inondation de la vallée de la Marne.

ASSAINISSEMENT ET EAU POTABLE :

Actuellement à l'état naturel, les secteurs de projet ne présentent aucun réseau disponible. En revanche, ces secteurs sont localisés à proximité immédiate de l'urbanisation, ce qui devrait permettre une extension plus aisée des réseaux existants.

Un réseau séparatif est progressivement mis en place sur le territoire de Dampmart et permettra la mise en œuvre de la gestion des eaux pluviales.

PROJET PREVISIBLE

La commune de Dampmart a concentré son urbanisation à l'intérieur du périmètre défini par l'aqueduc de la Dhuis. Le projet prévoit ainsi un développement urbain dans ce périmètre, à travers la création de logements, dans les zones encore libres. Pour faciliter la circulation à l'intérieur des futurs quartiers et entre eux, les voiries créées seront doublées par une voie de circulation douce. Le nouveau cimetière pourrait également être installé dans l'un de ces espaces.

L'évolution de ce secteur fait partie intégrante du projet de ville inscrit au PLU de la commune.

IMPACTS PRESENTIS ET PRISE EN COMPTE DANS LE SCoT

Le développement d'habitations sur une zone naturelle entrainera l'imperméabilisation des sols et de fait l'augmentation des eaux ruissellement, et du risque d'inondation pluviale. La dynamique de développement du réseau séparatif dans laquelle s'est inscrite la commune permettra de réduire en partie ce risque en évitant l'engorgement des réseaux. Néanmoins, une politique volontariste de gestion des eaux pluviales est à rechercher, favorisant la gestion à la parcelle et donnant la priorité aux techniques alternatives qui privilégient l'infiltration lorsque la nature du sol le permet. Si les choix s'orientent vers la rétention, un débit limité des rejets dans le réseau sera imposé pour réduire encore les risques d'engorgement. Le SCoT encourage par ailleurs l'utilisation de ces méthodes. Une attention particulière devra être portée sur la qualité des eaux avant leur infiltration ou leur rejet dans le milieu afin d'éviter tout risque de pollution des ressources.

La seconde conséquence de l'urbanisation de ces nouveaux secteurs concernera les eaux usées, dont les quantités augmenteront avec la population. La commune devra ainsi anticiper cette évolution qui nécessitera d'une part l'installation de nouveaux réseaux voire leur redimensionnement, ainsi qu'une analyse des capacités de traitement de la station d'épuration.

Une augmentation des consommations d'eau potable est également à attendre, qui pourra être atténuée ou compensée par l'équipement des nouvelles constructions par des systèmes d'économie d'eau, voire de récupération des eaux pluviales.

En urbanisant une zone située à proximité immédiate d'espaces naturels, dont le PRIF de l'aqueduc de la Dhuis, la commune devra veiller à la préservation de l'environnement, notamment en créant de nouvelles franges urbaines végétalisées en périphérie des espaces urbanisés qui protégeront les milieux naturels des nuisances liées à l'urbanisation. La création de ces « zones tampons » devra d'autre part participer à la trame verte et bleue et à l'intégration paysagère du projet. En outre, la présence d'une maison de maître dans le secteur de projet situé au nord de la commune impliquera également une intégration architecturale et paysagère des constructions avec un objectif de respect et de la mise en valeur de ce patrimoine.

L'aqueduc de la Dhuis, quant à lui, bénéficie d'un périmètre de protection qui s'imposera à l'urbanisation du secteur. Ce patrimoine, en limite de commune, est un atout incontournable pour la commune, tant d'un point de vue du traitement des franges paysagères, de la qualité du cadre de vie que de la mise en place de circulation douce. L'aménagement des limites d'urbanisation devra ainsi viser une mise en valeur de ce patrimoine. Cette coulée verte devra également être préservée de tout impact des projets à venir au regard de l'importance de cet espace en tant que continuité écologique d'envergure supra-communale.

De plus, le site est concerné sur une partie de son périmètre par une enveloppe potentielle de zone humide de classe 3 identifiée par la DRIEE.

Celle-ci n'est cependant pas identifiée dans la cartographie des zones à dominante humide du SDAGE. Les zones de classe 3 sont des zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser. Les zones de classe 3 concernent plus majoritairement des zones d'extensions autour des plans d'eau et cours d'eau existants (en incluant

parfois des zones urbaines) ; la présence réelle d'une zone humide n'y est alors pas toujours vérifiée. Une constatation sur le terrain devra donc être réalisée afin de vérifier l'existence de la zone humide ; dans un premier temps, il s'agira d'un simple constat sur le terrain afin de vérifier la présence ou non de sols engorgés en eau et d'une flore caractéristique. En cas de présence soupçonnée de zone humide, il s'agira de préciser son occupation du sol réelle. Celle-ci devra être préservée et ne connaître aucune dégradation.

L'installation de nouveaux habitants sur la commune entrainera également une augmentation des déplacements motorisés donc des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques. La création de voies de circulation douce dans les nouveaux quartiers, reliées au reste de la commune, participera à la limitation de ces effets néfastes. Le SCoT incite en effet à anticiper une gestion durable des déplacements sur le territoire.

L'augmentation de la population aura également un impact sur les déchets en termes de quantité collectée comme d'organisation de la collecte. En effet, l'augmentation de la population induit une hausse de la production de déchets qui devront être collectés par les services compétents, soit davantage de kilomètres parcourus par « tournée » et des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires. Mais c'est également la capacité des équipements de traitement des déchets qui doit être évaluée afin de s'assurer de la bonne prise en charge de ces déchets supplémentaires.

De plus, la commune de Dampmart possède un terrain sensible sur ce sujet, puisque plusieurs sites de dépôts sauvages sur son territoire ont d'ores et déjà été identifiés. L'anticipation de la collecte sur les nouveaux secteurs est ainsi primordiale afin de se donner les moyens d'une gestion optimisée n'aggravant pas ce phénomène.

Le développement urbain prévu sur la commune entraînera une augmentation des consommations d'énergie du territoire. Ces impacts pourront être limités en optant pour des constructions présentant une performance énergétique accrue, se rapprochant des objectifs de la réglementation thermique 2012, voire aller plus loin avec des bâtiments à énergie positive.

ZOOM 9 : ZAC DU CENTRE BOURG DE SAINT-THIBAULT-DES-VIGNES



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

BIODIVERSITE – MILIEUX :

PRIF Brosse et Gondoire à proximité, avec extension possible sur le site.

OCCUPATION DU SOL ET PAYSAGE :

Le site de la ZAC est dominé par des zones boisées ou agricoles ; quelques zones urbaines sont tout de même présentes et caractérisées par une faible densité. Le paysage se voit aujourd'hui dévalorisé par un mitage du milieu naturel lié notamment à la présence d'habitats précaires voire illégaux, et de friches. Située sur un territoire vallonné, la ZAC sera visible depuis les environs notamment au niveau de la Butte des Glases. L'urbanisation de cette zone revêt ainsi un enjeu d'intégration paysagère fort.

RISQUES ET NUISANCES :

La présence de la RD 934 au centre du projet soumettra à des nuisances sonores relativement importantes les constructions de la future ZAC. Des mesures d'isolation acoustique particulières devront être mises en œuvre dans une bande de 100 m de large, de part et d'autre de la voie. Ce même axe fait partie des principales sources de pollution atmosphérique du territoire désignées par AIRPARIF, et induira donc des nuisances pour les habitants de la ZAC.

Le secteur est également concerné par des risques naturels et technologiques. En effet, les transports de matières dangereuses dont la RD 934 est le support et la présence de nombreuses ICPE dans la ZAE de Lagny-sur-Marne, donc à proximité du secteur de la ZAC, entraînent des risques d'accidents et de nuisances environnementales sur les biens et les personnes.

Par ailleurs, la commune étant sujette au risque de mouvement de terrain relatif au retrait –gonflement des argiles, et faisant, de ce fait, l'objet d'une prescription de plan de prévention à ce titre, il est fortement possible que le périmètre de la ZAC soit concerné par cet aléa. Une étude de sol préalable à l'aménagement de la zone permettra de préciser la nature et l'importance du risque de mouvement de terrain et de prévoir les mesures de confortement des fondations des futures constructions afin d'éviter tout dommage.

ASSAINISSEMENT ET EAU POTABLE :

La zone étant en partie urbanisée, un réseau est disponible sur la zone, cependant des extensions seront à prévoir pour couvrir l'ensemble des parcelles. Les quartiers de Claye et de la Butte, au sud de la RD 934 doivent par ailleurs bénéficier d'un réseau séparatif permettant de mettre en œuvre la gestion des eaux pluviales.

PROJET PREVISIBLE

Sur ce secteur, la commune prévoit une extension du centre bourg, à l'aide d'une ZAC, dans le but de répondre à la demande de logements et de freiner les dévalorisations observées. Le projet prévoit ainsi le développement d'habitats mixtes, ainsi que de quelques activités tertiaires ou commerciales permettant une mixité fonctionnelle du quartier. Des équipements publics complémentaires de ceux d'ores et déjà existants pourraient également s'implanter dans la zone.

IMPACTS PRESENTIS ET PRISE EN COMPTE DANS LE SCoT

L'imperméabilisation de la zone suite à l'urbanisation du secteur entrainera une augmentation du ruissellement, et donc du risque d'inondation pluviale consécutive à l'engorgement possible des réseaux lors de fortes précipitations. Le développement du réseau séparatif sur la commune est l'occasion de réduire en partie ce risque en évitant l'engorgement des réseaux. Néanmoins, une politique volontariste de gestion des eaux pluviales est à rechercher, favorisant la gestion à la parcelle et donnant la priorité aux techniques alternatives qui privilégient l'infiltration lorsque la nature du sol le permet. Si les choix s'orientent vers la rétention, un débit limité des rejets dans le réseau sera imposé pour réduire encore les risques d'engorgement. Le SCoT encourage par ailleurs l'utilisation de ces techniques de gestion. Une attention particulière devra être portée sur la qualité des eaux avant leur infiltration ou leur rejet dans le milieu afin d'éviter tout risque de pollution des ressources.

De la même manière, le développement urbain impliquera une augmentation des eaux usées à gérer. La capacité des réseaux qui desserviront la zone devra être en adéquation avec les volumes d'effluents que rejetteront les ménages et les activités de la zone. Il s'agira également de s'assurer que la station d'épuration pourra prendre en charge, et traiter de manière efficace, les volumes d'eaux usées supplémentaires. L'objectif est d'éviter tout rejet polluant dans le milieu.

Une augmentation des consommations d'eau potable est également à attendre, qui pourra être atténuée ou compensée par l'équipement des nouvelles constructions par des systèmes d'économie d'eau, voire de récupération des eaux pluviales.

L'aménagement des secteurs induit une consommation d'espaces aujourd'hui encore naturels. La présence de sites naturels à proximité, dont des espaces remarquables comme le PRIF, rend l'urbanisation de la zone d'autant plus sensible. Les projets devront donc prendre en compte cette sensibilité et préserver autant que possible les espaces naturels connexes en conservant des « zones tampons » qui limiteront les impacts de l'urbanisation sur ces espaces. L'intégration paysagère des nouvelles constructions devra être étudiée afin de réduire autant que possible les pollutions visuelles. Cet enjeu est d'autant plus important que le relief induit une visibilité forte des parcelles.

Des aménagements paysagers devront renforcer la trame verte communale et conduire à la réduction de la fragmentation de celle-ci en préservant des continuités écologiques sur le site. La zone étant aujourd'hui à dominante naturelle, il serait intéressant de conserver autant que possible les éléments naturels existants et de réaliser un aménagement totalement intégré.

Une partie du site est concernée par une enveloppe potentielle de zone humide de classe 3, identifiée par la DRIEE. Celle-ci n'est cependant pas identifiée dans la cartographie des zones à dominante humide du SDAGE. Les zones de classe 3 sont des zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser. Les zones de classe 3 concernent plus majoritairement des zones d'extensions autour des plans d'eau et cours d'eau existants (en incluant parfois des zones urbaines) ; la présence réelle d'une zone humide n'y est alors pas toujours vérifiée. Une constatation sur le terrain devra donc être réalisée afin de vérifier l'existence de la zone humide ; dans un premier temps, il s'agira d'un simple constat sur le terrain afin de vérifier la présence ou non de sols engorgés en eau et

d'une flore caractéristique. En cas de présence soupçonnée de zone humide, il s'agira de préciser son occupation du sol réelle. Celle-ci devra être préservée et ne connaître aucune dégradation.

L'arrivée de nouveaux habitants sur la zone génèrera une augmentation des déplacements, et plus particulièrement des déplacements motorisés, dont l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques est important. Le SCoT projète la création d'un TCSP ou la priorisation de la circulation des bus à l'ouest de la ZAC. Cette alternative à la voiture pourra participer au report modal et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre et conduire à une amélioration de la qualité de l'air. La création de voies de circulation douce reliant les quartiers entre eux et au centre-bourg, ou encore à l'intérieur de la ZAC est également un outil intéressant pour atteindre cet objectif. Il est à noter que le projet dans sa forme actuelle présente une certaine mixité fonctionnelle en prévoyant l'implantation de commerces et activités tertiaires. Cette mixité fonctionnelle induit une proximité activités/habitants qui réduit les besoins de déplacements, et/ou rend plus attractif des modes de déplacements alternatifs aux déplacements individuels motorisés. Ce choix d'aménagement permet de limiter les émissions de gaz à effet de serre et les pollutions atmosphériques. Il est à préciser que le SCoT encourage fortement cette mixité fonctionnelle.

L'augmentation de la population aura également un impact sur la production de déchets en termes de quantité collectée comme d'organisation de la collecte. Davantage de kilomètres seront donc parcourus par « tournée » pour la collecte, soit des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires. Les espaces publics devront prendre en compte les contraintes de la collecte des déchets afin qu'elle se déroule le mieux possible. Selon les besoins identifiés, et les densités appliquées, l'implantation de conteneurs enterrés pourrait être une solution plus adaptée pour une collecte performante.

Mais c'est également la capacité des équipements de stockage qui est à étudiée afin qu'elle soit adaptée aux besoins de la population et des activités, dont les déchets sont plus importants en nombres et en taille, afin d'éviter les éventuels dépôts sauvages. Il faudra également s'assurer que ces déchets seront bien pris en charge par les unités de traitement en évaluant bien leur capacité au préalable.

La présence de la RD 934 constitue la source principale de risque et de nuisances : risque lié au transport de matières dangereuses et nuisances sonores. Le projet prévoit d'ores et déjà des aménagements limitant les nuisances sonores, conformément au code de l'urbanisme. Les constructions situées à proximité (moins de 100 m) de la voie devront ainsi bénéficier d'une insonorisation adéquate des locaux.

Compte tenu du risque potentiel de mouvement de terrain lié au retrait-gonflement des argiles, des études de sol devront définir l'importance de ce risque sur les parcelles du projet, et les moyens de limiter les dégâts qu'il pourrait engendrer sur les constructions.

Le développement urbain prévu sur la commune entraînera une augmentation des consommations d'énergie du territoire. Ces impacts pourront être limités en optant pour des constructions présentant une performance énergétique accrue, se rapprochant des objectifs de la réglementation thermique 2012, voire de manière plus « extrême » des bâtiments à énergie positive.

ZOOM 10 : ZAE DU GUÉ LANGLOIS DE BUSSY-SAINT-MARTIN



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

BIODIVERSITE - MILIEUX :

Sont situés à proximité du site :

Site classé : Vallée des rus de la Brosse et de la Gondoire,

Site inscrit : Vallée de la Gondoire,

PRIF Brosse et Gondoire.

Sur le plan naturaliste, l'ensemble du site possède une valeur écologique globale faible.

OCCUPATION DU SOL ET PAYSAGE :

Le site de la zone d'activités économiques est constitué d'une zone purement agricole : la totalité du site est cultivée (céréales).

Le site concerné par le projet de ZAE est localisé à l'ouest de Bussy-Saint-Martin. Il présente des ambiances contrastées principalement marquées par :

- à l'est, l'identité rurale du milieu de la vallée du ru de la Brosse constituée par l'espace ouvert des terrains cultivés, le tissu du hameau et du bourg accompagné des jardins, des vergers et des pâtures et par l'empreinte du parc de Rentilly.

- à l'ouest, les grands tracés de l'A 104 et l'urbanisation dense de la ville nouvelle, - au sud, l'avenue de l'Europe puis la ligne A du RER.

Dans l'environnement immédiat se trouve le parc de Rentilly. La partie est de ce parc, donnant sur le site de la future ZAE, présente un front végétal continu marqué.

La situation de la zone, à la fois à proximité du parc de Rentilly et de la zone d'activités ouest, implique des enjeux importants d'intégration paysagère et de traitement des franges.

RISQUES ET NUISANCES :

La présence de l'autoroute A104 à proximité du projet soumettra à des nuisances sonores relativement importantes les entreprises de la future ZAE. Des mesures d'isolation acoustique particulières devront être mises en œuvre dans une bande de 300m de large, de part et d'autre de la voie. Ce même axe fait partie des principales sources de pollution atmosphérique du territoire désignées par AIRPARIF, et induira donc des nuisances pour les salariés de la ZAE.

Le secteur est également concerné par des risques technologiques. En effet, les transports de matières dangereuses dont l'autoroute A104 est le support, et la présence de canalisations de transport de matières dangereuses sous pression le long de l'autoroute (DN 900 PMS 67,7 bar), donc à proximité du secteur de la ZAE, entraînent des risques d'accidents et de nuisances environnementales sur les biens et les personnes.

ASSAINISSEMENT ET EAU POTABLE :

Le site est déjà en partie réalisé, les réseaux sont donc également réalisés sur cette partie. Des extensions du réseau seront à prévoir pour couvrir l'ensemble des parcelles. La gestion des eaux pluviales sera à mettre en place également.

PROJET PREVISIBLE

La ZAE s'inscrit dans le cadre du développement urbain continu et maîtrisé de la commune et de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée dont le territoire est divisé en 4 secteurs, rassemblant un total de 26 communes. La commune de Bussy-Saint-Martin appartient au secteur III de la Ville Nouvelle, nommé « Marne et Gondoire - Val de Bussy ». L'urbanisation du secteur III est relativement récente et se poursuit aujourd'hui.

La création et la gestion des ZAE sont de la compétence de la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire (CAMG). La gestion des espaces publics aménagés sera assurée dans un premier temps par l'Epamarne, puis par la CAMG après remise en gestion.

Il s'agit de la création d'une ZAE sur une superficie d'environ 7,9 hectares, avec réalisation d'un ensemble de programmes d'activités d'une surface de 45000 m² SHON environ.

IMPACTS PRESENTIS ET PRISE EN COMPTE DANS LE SCoT

Le projet est déjà en partie réalisé. Il fait l'objet d'une charte de qualité environnementale, répondant à plusieurs enjeux :

Enjeu 1 : le paysage et le milieu naturel

Des aménagements paysagers devront renforcer la trame verte communale et conduire à la réduction de la fragmentation de celle-ci en préservant des continuités écologiques sur le site.

La charte prévoit de nombreuses mesures en faveur de l'environnement et du paysage. Les objectifs de la charte pour ces thématiques sont notamment de maintenir des continuités écologiques, de construire une image « verte » de la ZAE, de tenir compte de la proximité de Rentilly, de donner une ambiance homogène à l'ensemble de la zone d'activités, de minimiser l'entretien végétalisation de l'espace, etc.

La haie de tilleuls en frange ouest sera préservée. L'intégration paysagère des nouvelles constructions devra être étudiée afin de réduire autant que possible les pollutions visuelles (travail sur les formes architecturales, les matériaux, les couleurs...) et un traitement des franges sera réalisé.

Les plantations de haies et d'arbres feront le lien avec les masses boisées périphériques qui constituent le parc de Rentilly. Le bassin de rétention des eaux pluviales situé à l'est de la ZAE le long de la RD 418 sera un lieu de promenade que desserviront les chemins piétons et cyclistes qui longeront la RD 418 en vis-à-vis du parc de Rentilly.

Des obligations sont soumises à l'aménageur et aux entreprises : utilisation d'essences locales, diversification du traitement de la strate herbacée, traitement des parkings de manière différenciée selon leur fréquentation, obligation de plantation de haies bocagères en limites séparatives, préconisation de gestion différenciée, etc.

Enjeu 2 : l'eau

L'imperméabilisation de la zone suite à l'urbanisation du secteur entrainera une augmentation du ruissellement, et donc du risque d'inondation pluviale consécutive à l'engorgement possible des réseaux lors de fortes précipitations. Le développement du réseau séparatif sur la commune est l'occasion de réduire en partie ce risque en évitant l'engorgement des réseaux.

La charte de qualité environnementale prévoit de réguler les eaux pluviales et de ne rejeter vers l'aval qu'un débit correspondant au ruissellement naturel : la valeur de 2 l/s/ha. Ce débit de rejet doit être garanti jusqu'à l'occurrence centennale.

Un bassin de retenue des eaux pluviales sera créé pour stocker les volumes d'eau excédentaires jusqu'à occurrence centennale pour les surfaces telles que voiries, parkings et rejets des parcelles au-delà de la fréquence décennale (voir l'obligations des entreprises ci-dessous). Ils seront gérés sous la responsabilité de la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire.

Le bassin sera constitué :

- d'un plan d'eau permanent destiné à l'amélioration des eaux de ruissellement par décantation et biodégradation des éléments polluants, et délimité par des berges naturelles plantées de végétaux aquatiques,
- d'une plage engazonnée et plantée servant à l'expansion du plan d'eau lors de la montée de niveau pendant le stockage. Cette zone est submergée quelques jours par an.

Une attention particulière devra être portée sur la qualité des eaux avant leur infiltration ou leur rejet dans le milieu afin d'éviter tout risque de pollution des ressources.

La charte prévoit également des obligations destinées aux entreprises et à la CAMG pour la prévention des pollutions accidentelles.

De la même manière, le développement urbain impliquera une augmentation des eaux usées à gérer. La capacité des réseaux qui desserviront la zone devra être en adéquation avec les volumes d'effluents que rejetteront les activités de la zone. La commune est raccordée à la station d'épuration de Saint-Thibault-des-Vignes. Cette station d'épuration est dimensionnée pour 70 000 m³ en temps sec et 80 000 m³ en temps de pluie.

Il s'agira de s'assurer que la station d'épuration pourra prendre en charge, et traiter de manière efficace, les volumes d'eaux usées supplémentaires. Des objectifs visant à assurer la dépollution la mieux adaptée aux types de flux générés et à limiter les risques de pollution de la nappe phréatique et des cours d'eau sont retenus dans la charte.

Une augmentation des consommations d'eau potable est également à attendre Celle-ci sera atténuée ou compensée par des mesures prises dans la charte : il est par exemple préconisé aux entreprises de réutiliser les eaux de toiture pour, l'arrosage des espaces verts, le lavage des véhicules, etc.

Enjeu 3 : les déplacements et les transports

L'arrivée de nouvelles entreprises sur la zone générera une augmentation des déplacements, et plus particulièrement des déplacements motorisés, dont l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques est important. La création de voies de circulation douce est prévue à l'intérieur de la ZAE, et constitue un outil intéressant pour atteindre cet objectif. La ZAE sera desservie par les transports en commun (bus) lorsqu'elle sera opérationnelle. Les tracés définitifs des lignes seront arrêtés à ce moment.

Enjeu 4 : l'énergie

Le développement urbain prévu sur la commune entrainera une augmentation des consommations d'énergie du territoire. Ces impacts seront limités : la charte prévoit pour les bâtiments au minimum de respecter la réglementation thermique 2005, voire de s'inspirer de la démarche HQE dans la construction des bâtiments, de faire le choix d'équipements économes, de privilégier l'éclairage naturel, etc.

Enjeu 5 : les déchets

L'arrivée de nouvelles entreprises aura également un impact sur la production de déchets en termes de quantité collectée comme d'organisation de la collecte. La charte prévoit diverses mesures en cette faveur, comme par exemple : respecter la convention "chantiers propres" qui garantira que toutes les entreprises intervenant sur leurs chantiers trieront leurs déchets dans un but de valorisation, sensibilisation des entreprises à trier leurs déchets.

Enjeu 6 : thèmes transversaux :

- la Haute Qualité Environnementale des bâtiments : une réflexion globale sur la démarche type haute qualité environnementale des bâtiments devra être menée pour tout bâtiment créé sur le territoire de la zone d'activités.
- la gestion de la période de chantiers : Les entreprises intervenant sur la ZAE s'engagent à respecter la convention "chantiers propres" annexée qui reprend l'ensemble de ces termes.
- le système de management environnemental : les dispositifs mis en place permettent en effet de répondre aux différents enjeux environnementaux rencontrés sur la ZAE. A charge pour chaque entreprise de les intégrer et de les faire vivre en interne.

Autre enjeu : prise en compte des risques

La présence de l'A104 constitue la source principale de risque et de nuisances : risque lié au transport de matières dangereuses et nuisances sonores. Les constructions situées à proximité (moins de 300 m) de la voie devront ainsi bénéficier d'une insonorisation adéquate des locaux.

La présence d'une canalisation de transport de matières dangereuses implique la prise en compte de contraintes constructives limitant le risque. Toute nouvelle construction ou extension d'établissements recevant du public (ERP) et d'immeubles de grande hauteur (IGH) susceptibles de recevoir plus de 100 personnes sera interdite sur 5m de part et d'autre de l'ensemble des canalisations. Des restrictions de construction ou d'extension d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes seront appliquées sur 415 m de part et d'autre de la canalisation.

ZOOM 11 : LA CROIX BLANCHE A BUSSY-SAINT-GEORGES



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

BIODIVERSITE – MILIEUX :

Site classé : Vallée des rus de la Brosse et de la Gondoire,

Site inscrit : Vallée de la Gondoire,

Proximité du PRIF Brosse et Gondoire.

OCCUPATION DU SOL ET PAYSAGE :

Le site est dominé par des zones boisées ou agricoles. La ligne RER est située en limite de site, et isole le site de la zone urbanisée de Collégien. Le projet vise aujourd'hui des espaces agricoles et encore à l'état naturel. Le projet se situera à proximité d'espaces ouverts et jouxtera le parc de Rentilly, qui présente un intérêt patrimonial et paysager, ce qui implique la mise en place de mesures pour l'intégration paysagère et le traitement des franges tel que souhaité dans le SCoT.

RISQUES ET NUISANCES :

La présence de la ligne RER A en limite de site soumettra à des nuisances sonores relativement importantes les constructions du site. Des mesures d'isolation acoustique particulières devront être mises en oeuvre dans une bande de 100 m de large, de part et d'autre de la voie.

Le secteur est également n'est pas concerné par des risques naturels et technologiques.

Une canalisation de transport de matières dangereuses sous pression (DN250, PMS 67,7 bar) passe à proximité du site. La présence de cette canalisation entraîne des risques d'accidents et de nuisances environnementales sur les biens et les personnes.

ASSAINISSEMENT ET EAU POTABLE :

Des extensions de réseau seront à prévoir pour couvrir l'ensemble des parcelles. La gestion des eaux pluviales sera à mettre en place également.

PROJET PREVISIBLE

L'urbanisation de ce secteur ne peut se faire que dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble.

Ce secteur pourra accueillir :

- des équipements intercommunaux de services publics ou d'intérêt collectif,
- des activités économiques artisanales, dans la continuité de la ZAE du Gué Langlois et des Marchais, y compris des constructions liées à l'exploitation agricole en lien avec l'agriculture développée sur le secteur et/ou de production d'énergie renouvelable.

IMPACTS PRESENTIS ET PRISE EN COMPTE DANS LE SCoT

L'imperméabilisation de la zone suite à l'urbanisation du secteur entrainera une augmentation du ruissellement, et donc du risque d'inondation pluviale consécutive à l'engorgement possible des réseaux lors de fortes précipitations. Le développement du réseau séparatif sur la commune est l'occasion de réduire en partie ce risque en évitant l'engorgement des réseaux. Néanmoins, une politique volontariste de gestion des eaux pluviales est à rechercher, favorisant la gestion à la parcelle et donnant la priorité aux techniques alternatives qui privilégient l'infiltration lorsque la nature du sol le permet. Si les choix s'orientent vers la rétention, un débit limité des rejets dans le réseau sera imposé pour réduire encore les risques d'engorgement. Le SCoT encourage par ailleurs l'utilisation de ces techniques de gestion. Une attention particulière devra être portée sur la qualité des eaux avant leur infiltration ou leur rejet dans le milieu afin d'éviter tout risque de pollution des ressources.

De la même manière, le développement urbain impliquera une augmentation des eaux usées à gérer. La capacité des réseaux qui desserviront la zone devra être en adéquation avec les volumes d'effluents que rejetteront les ménages et les activités de la zone. Il s'agira également de s'assurer que la station d'épuration pourra prendre en charge, et traiter de manière efficace, les volumes d'eaux usées supplémentaires. L'objectif est d'éviter tout rejet polluant dans le milieu.

Une augmentation des consommations d'eau potable est également à attendre, qui pourra être atténuée ou compensée par l'équipement des nouvelles constructions par des systèmes d'économie d'eau, voire de récupération des eaux pluviales.

L'aménagement du secteur induit une consommation d'espaces aujourd'hui encore naturels. La présence de sites naturels à proximité, dont des espaces remarquables comme le site inscrit et le parc de Rentilly, rend l'urbanisation de la zone d'autant plus sensible. Dans le cadre de la constructibilité limitée, une partie des terres agricoles existantes devra donc être préservée, afin de conserver la viabilité économique de l'agriculture en place et de préserver la continuité agricole de la vallée de la Brosse. L'intégration paysagère des nouvelles constructions devra être étudiée afin de réduire autant que possible les pollutions visuelles (travail sur les formes architecturales, les matériaux, les couleurs...). Il s'agira de tenir compte des vues sur le site depuis les environs, avec prise en compte et création de belvédères pour assurer les covisibilités. Cet enjeu est d'autant plus important que le relief induit une visibilité forte des parcelles.

Des aménagements paysagers devront renforcer la trame verte communale et conduire à la réduction de la fragmentation de celle-ci en préservant des continuités écologiques sur le site. La zone étant aujourd'hui à dominante naturelle, les éléments naturels existants seront conservés autant que possible. L'aménagement d'espaces verts permettra de préserver et de créer des continuités paysagères et piétonnières entre vallon et coteaux et entre espaces urbanisés et espaces ouverts. Un travail devra être mené finement sur l'interpénétration ville/campagne, avec une qualification des franges.

Une partie du site est concernée par une enveloppe potentielle de zone humide de classe 3, identifiée par la DRIEE. Celle-ci n'est cependant pas identifiée dans la cartographie des zones à dominante humide du SDAGE. Les zones de classe 3 sont des zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser. Les zones de classe 3 concernent plus majoritairement des zones d'extensions autour des plans d'eau et cours d'eau existants (en incluant parfois des zones urbaines) ; la présence réelle d'une zone humide n'y est alors pas toujours vérifiée. Une constatation sur le terrain devra donc être réalisée afin de vérifier l'existence de la zone humide ; dans un premier temps, il s'agira d'un simple constat sur le terrain afin de vérifier la présence ou non de sols engorgés en eau et d'une flore caractéristique. En cas de présence soupçonnée de zone humide, il s'agira de préciser son occupation du sol réelle. Celle-ci devra être préservée et ne connaître aucune dégradation.

L'arrivée d'une urbanisation, fût-elle limitée génèrera une augmentation des déplacements, et plus particulièrement des déplacements motorisés, dont l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques est important. Le prolongement de lignes de transport en commun (bus) en vue d'une desserte du site pourra être étudiée en tant qu'alternative à la voiture afin de participer au report modal et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre et conduire à une amélioration de la qualité de l'air. La création de voies de circulation douce reliant les quartiers entre eux et au

centre-bourg, ou encore à l'intérieur du site est un outil intéressant pour atteindre cet objectif. Le projet dans sa forme actuelle présente une certaine mixité fonctionnelle en prévoyant l'implantation activités économiques artisanales, d'équipements intercommunaux et de logements. Cette mixité fonctionnelle induit une proximité activités/habitants qui réduit les besoins de déplacements, et/ou rend plus attractif des modes de déplacements alternatifs aux déplacements individuels motorisés. Ce choix d'aménagement permet de limiter les émissions de gaz à effet de serre et les pollutions atmosphériques. Il est à préciser que le SCoT encourage fortement cette mixité fonctionnelle.

L'urbanisation de ce site aura également un impact sur les déchets en termes de quantité collectée comme d'organisation de la collecte. En effet, l'augmentation de la population induit une hausse de la production de déchets qui devront être collectés par les services compétents, soit davantage de kilomètres parcourus par « tournée » et des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires.

Mais c'est également la capacité des équipements de stockage qui est à étudiée afin qu'elle soit adaptée aux besoins de la population et des activités, dont les déchets sont plus importants en nombres et en taille, afin d'éviter les éventuels dépôts sauvages. Il faudra également s'assurer que ces déchets seront bien pris en charge par les unités de traitement en évaluant bien leur capacité au préalable. Il est nécessaire de prévoir sur le site toutes les dispositions nécessaires et adaptées à la bonne gestion des déchets d'entreprise, avec une sensibilisation de ces dernières en parallèle. La prise en charge et la gestion satisfaisante des déchets de chantiers par les prestataires devra être demandée dans les cahiers des charges des appels d'offres. La mise en place de chantiers verts est une recommandation du DOO du SCOT.

La présence de la ligne RER A constitue la source principale de nuisances : nuisances sonores. Les constructions situées à proximité (moins de 100 m) de la voie devront ainsi bénéficier d'une insonorisation adéquate des locaux.

La présence d'une canalisation de transport de matières dangereuses implique la prise en compte de contraintes constructives limitant le risque. Toute nouvelle construction ou extension d'établissements recevant du public (ERP) et d'immeubles de grande hauteur (IGH) susceptibles de recevoir plus de 100 personnes sera interdite sur 5m de part et d'autre de l'ensemble des canalisations. Des restrictions de construction ou d'extension d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes seront appliquées sur 75 m de part et d'autre de la canalisation.

Le développement urbain prévu sur la commune entraînera une augmentation des consommations d'énergie du territoire. Ces impacts pourront être limités en optant pour des constructions présentant une performance énergétique accrue, se rapprochant des objectifs de la réglementation thermique 2012, voire aller plus loin avec des bâtiments à énergie positive.

ZOOM 12 : LA POINTE DE CONCHES A LAGNY-SUR-MARNE



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

BIODIVERSITE – MILIEUX :

Proximité du PRIF Brosse et Gondoire.

OCCUPATION DU SOL ET PAYSAGE :

Le site est constitué de terres cultivées. Situé en limite de l'urbanisation actuelle et encadré à l'est par le bois de Chigny qui présente un intérêt à la fois patrimonial et paysager, le site revêt des enjeux forts en termes d'intégration paysagère et de traitement des franges.

RISQUES ET NUISANCES :

Cette portion du territoire n'est pas concernée par le risque de mouvement de terrain relatif au retrait –gonflement des argiles, le site étant situé en aléa faible.

ASSAINISSEMENT ET EAU POTABLE :

Des extensions de réseau seront à prévoir pour couvrir l'ensemble des parcelles. La gestion des eaux pluviales sera à mettre en place également.

PROJET PREVISIBLE

Il s'agit d'un espace à constructibilité limitée identifié dans le SCOT. L'urbanisation sera limitée à 1/3 de la superficie du secteur et réservée pour des constructions à vocation dominante d'habitat.

IMPACTS PRESENTIS ET PRISE EN COMPTE DANS LE SCoT

L'imperméabilisation de la zone suite à l'urbanisation du secteur entrainera une augmentation du ruissellement, et donc du risque d'inondation pluviale consécutive à l'engorgement possible des réseaux lors de fortes précipitations. Le développement du réseau séparatif sur la commune est l'occasion de réduire en partie ce risque en évitant l'engorgement des réseaux. Néanmoins, une politique volontariste de gestion des eaux pluviales est à rechercher, favorisant la gestion à la parcelle et donnant la priorité aux techniques alternatives qui privilégient l'infiltration lorsque la nature du sol le permet. Si les choix s'orientent vers la rétention, un débit limité des rejets dans le réseau sera imposé pour réduire encore les risques d'engorgement. Le SCoT encourage par ailleurs l'utilisation de ces techniques de gestion. Une attention particulière devra être portée sur la qualité des eaux avant leur infiltration ou leur rejet dans le milieu afin d'éviter tout risque de pollution des ressources.

De la même manière, le développement urbain impliquera une augmentation des eaux usées à gérer. La capacité des réseaux qui desserviront la zone devra être en adéquation avec les volumes d'effluents que rejetteront les ménages et les activités de la zone. Il s'agira également de s'assurer que la station d'épuration pourra prendre en charge, et traiter de manière efficace, les volumes d'eaux usées supplémentaires. L'objectif est d'éviter tout rejet polluant dans le milieu.

Une augmentation des consommations d'eau potable est également à attendre, qui pourra être atténuée ou compensée par l'équipement des nouvelles constructions par des systèmes d'économie d'eau, voire de récupération des eaux pluviales.

L'aménagement des secteurs induit une consommation d'espaces aujourd'hui encore naturels. La présence de sites naturels à proximité, dont des espaces remarquables comme le PRIF et le bois de Chigny, rend l'urbanisation de la zone d'autant plus sensible. L'urbanisation sera limitée à 1/3 de la superficie du secteur et réservée pour des constructions à vocation dominante d'habitat afin de garder le caractère agricole du lieu et de protéger la frange qualitative du bois de Chigny. L'intégration paysagère des nouvelles constructions devra être étudiée afin de réduire autant que possible les pollutions visuelles.

Des aménagements paysagers devront renforcer la trame verte communale et conduire à la réduction de la fragmentation de celle-ci en préservant des continuités écologiques sur le site. La zone étant aujourd'hui à dominante naturelle et agricole, il serait intéressant de conserver autant que possible les éléments naturels existants et de réaliser un aménagement totalement intégré.

L'arrivée de nouveaux habitants sur la zone générera une augmentation des déplacements, et plus particulièrement des déplacements motorisés, dont l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques est important. Le prolongement de lignes de transport en commun (bus) en vue d'une desserte du site pourra être étudiée en tant qu'alternative à la voiture afin de participer au report modal et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre et conduire à une amélioration de la qualité de l'air. La création de voies de circulation douce reliant les quartiers entre eux et au centre-bourg, ou encore à l'intérieur du site est également un outil intéressant pour atteindre cet objectif.

L'augmentation de la population aura également un impact sur la production de déchets en termes de quantité collectée comme d'organisation de la collecte. Davantage de kilomètres seront donc parcourus par « tournée » pour la collecte, soit des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires. Les espaces publics devront prendre en compte les contraintes de la collecte des déchets afin qu'elle se déroule le mieux possible. Selon les besoins identifiés, et les densités appliquées, l'implantation de conteneurs enterrés pourrait être une solution plus adaptée pour une collecte performante.

Mais c'est également la capacité des équipements de stockage qui est à étudiée afin qu'elle soit adaptée aux besoins de la population, afin d'éviter les éventuels dépôts sauvages. Il faudra également s'assurer que ces déchets seront bien pris en charge par les unités de traitement en évaluant bien leur capacité au préalable.

Le développement urbain prévu sur la commune entraînera une augmentation des consommations d'énergie du territoire. Ces impacts pourront être limités en optant pour des constructions présentant une performance énergétique accrue, se rapprochant des objectifs de la réglementation thermique 2012, voire de manière plus « extrême » des bâtiments à énergie positive.

ZOOM 13 : L'OUEST DE L'A104 A SAINT-THIBAUT-DES-VIGNES



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

BIODIVERSITE – MILIEUX :

ZNIEFF de type I « Plan d'eau et milieux associés à Torcy »

ZNIEFF de type II « Vallée de la Marne de Gournay-sur-Marne à Vaires-sur-Marne »

OCCUPATION DU SOL ET PAYSAGE :

Le site est constitué de terrains en friche. Le couvert est à dominante végétale avec des strates diverses (herbacées, arbustives...). Le site est encadré par l'autoroute A104 à l'est, qui sépare le site de la Zone d'activités de la Courtilière et par la base de loisirs de Torcy, associée à la Marne, à l'ouest.

Le site apparaît comme un espace tampon/de transition entre la Zone d'activités et la base loisirs de Torcy. Du côté ouest, elle s'inscrit dans un paysage de qualité, à dominante naturelle, marqué par la présence de l'eau (plan d'eau, Marne) et de la végétation. Côté est (Zone d'activités), le motif diffère mais reste bien intégré dans l'ensemble : une trame végétale importante est associée aux bâtiments d'activités et permet une bonne intégration paysagère.

Situé à proximité de la base de loisirs de Torcy, de la vallée de la Marne et de l'autoroute A 104, le site revêt des enjeux forts en termes d'intégration paysagère et de traitement des franges.

RISQUES ET NUISANCES :

La présence de l'autoroute A104 à proximité du projet soumettra à des nuisances sonores relativement importantes les constructions du site. Des mesures d'isolation acoustique particulières devront être mises en œuvre dans une bande de 300 m de large, de part et d'autre de la voie. Ce même axe fait partie des principales sources de pollution atmosphérique du territoire désignées par AIRPARIF, et induira donc des nuisances pour les habitants et/ou salariés du site.

Cette portion du territoire n'est pas concernée par le risque de mouvement de terrain relatif au retrait –gonflement des argiles, le site étant situé en aléa faible.

Le secteur est également concerné par des risques technologiques. En effet, les transports de matières dangereuses dont l'A104 est le support et la présence de nombreuses ICPE dans la ZAE de Lagny-sur-Marne, donc à proximité du site, entraînent des risques d'accidents et de nuisances environnementales sur les biens et les personnes. Un autre risque d'accidents et de nuisances environnementales sur les biens et les personnes est identifié : il s'agit de la présence d'une canalisation de transport de matière dangereuse sous pression (DN500 PMS 67,7 bar)

Concernant les risques naturels, le site est situé en zone violette « ZAC de Saint-Thibaut-des-Vignes » du PPRI « Vallée de la Marne d'Isles-les-Villenoy à Saint-Thibault-des-Vignes ». Toute nouvelle construction et tout nouvel aménagement y sont a priori admis sous réserve toutefois de respecter les règles visant à diminuer la vulnérabilité des biens, inscrites dans le dossier de création de ZAC.

ASSAINISSEMENT ET EAU POTABLE :

Des extensions de réseau seront à prévoir pour couvrir l'ensemble des parcelles. La gestion des eaux pluviales sera à mettre en place également.

PROJET PREVISIBLE

Il s'agit d'un espace à constructibilité limitée identifié dans le SCOT. L'urbanisation sera limitée à 1/3 de la superficie du secteur et réservée pour des constructions à vocation économique ou de services publics ou d'intérêt collectif (non génératrices de flux de déplacements importants et impactant peu l'environnement). Une aire d'accueil des gens du voyage ou encore une ferme solaire entrent également dans cette catégorie de constructions.

IMPACTS PRESENTIS ET PRISE EN COMPTE DANS LE SCoT

L'imperméabilisation de la zone suite à l'urbanisation du secteur entrainera une augmentation du ruissellement, et donc du risque d'inondation pluviale consécutive à l'engorgement possible des réseaux lors de fortes précipitations. Le développement du réseau séparatif sur la commune est l'occasion de réduire en partie ce risque en évitant l'engorgement des réseaux. Néanmoins, une politique volontariste de gestion des eaux pluviales est à rechercher, favorisant la gestion à la parcelle et donnant la priorité aux techniques alternatives qui privilégient l'infiltration lorsque la nature du sol le permet. Si les choix s'orientent vers la rétention, un débit limité des rejets dans le réseau sera imposé pour réduire encore les risques d'engorgement. Le SCoT encourage par ailleurs l'utilisation de ces techniques de gestion. Une attention particulière devra être portée sur la qualité des eaux avant leur infiltration ou leur rejet dans le milieu afin d'éviter tout risque de pollution des ressources.

De la même manière, le développement urbain impliquera une augmentation des eaux usées à gérer. La capacité des réseaux qui desserviront la zone devra être en adéquation avec les volumes d'effluents que rejetteront les activités de la zone. Il s'agira également de s'assurer que la station d'épuration pourra prendre en charge, et traiter de manière efficace, les volumes d'eaux usées supplémentaires. L'objectif est d'éviter tout rejet polluant dans le milieu.

Une augmentation des consommations d'eau potable est également à attendre, qui pourra être atténuée ou compensée par l'équipement des nouvelles constructions par des systèmes d'économie d'eau, voire de récupération des eaux pluviales.

L'aménagement des secteurs induit une consommation d'espaces aujourd'hui encore naturels. La présence de sites naturels à proximité, dont des espaces remarquables comme les ZNIEFF, rend l'urbanisation de la zone d'autant plus sensible. L'urbanisation sera limitée à 1/3 de la superficie du secteur. Les seules constructions autorisées doivent faire l'objet d'une intégration paysagère particulièrement renforcée (végétalisation, choix des matériaux etc.).

Des aménagements paysagers devront renforcer la trame verte communale et conduire à la réduction de la fragmentation de celle-ci en préservant des continuités écologiques sur le site. La zone étant aujourd'hui à dominante naturelle, il serait intéressant de conserver autant que possible les éléments naturels existants et de réaliser un aménagement totalement intégré.

L'ensemble du site est concerné par une enveloppe potentielle de zone humide de classe 3 et une partie du site par une enveloppe potentielle de classe 2, identifiées par la DRIEE. Celles-ci ne sont cependant pas identifiées dans la cartographie des zones à dominante humide du SDAGE. Ces données ne sont donc pas avérées. En effet, les zones de classe 3 sont des zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser. L'enveloppe de classe 2 correspond à des zones dont le caractère humide ne présente pas de doute mais dont la méthode de délimitation diffère de celle de l'arrêté :

- zones identifiées selon les critères de l'arrêté mais dont les limites n'ont pas été calées par des diagnostics de terrain (photo-interprétation)
- zones identifiées par des diagnostics terrain mais à l'aide de critères ou d'une méthodologie qui diffère de celle de l'arrêté

Les zones de classe 3 concernent de plus majoritairement des zones d'extensions autour des plans d'eau et cours d'eau existants (en incluant parfois des zones urbaines) ; la présence réelle d'une zone humide n'y est alors pas toujours vérifiée. Une constatation sur le terrain devra donc être réalisée afin de vérifier l'existence de la zone humide ; dans un premier temps, il s'agira d'un simple constat sur le terrain afin de vérifier la présence ou non de sols engorgés en eau et d'une flore caractéristique. En cas de présence soupçonnée de zone humide, il s'agira de préciser son occupation du sol réelle. Celle-ci devra être préservée et ne connaître aucune dégradation.

L'arrivée de nouvelles entreprises et/ou équipements sur la zone générera une augmentation des déplacements, et plus particulièrement des déplacements motorisés, dont l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques est important. Le prolongement de lignes de transport en commun (bus) en vue d'une desserte du site pourra être étudiée en tant qu'alternative à la voiture afin de participer au report modal et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre et conduire à une amélioration de la qualité de l'air. La création de voies de circulation douce à l'intérieur du site ou menant par exemple à la base loisirs est également un outil intéressant pour atteindre cet objectif.

Un impact sur la production de déchets en termes de quantité collectée comme d'organisation de la collecte sera généré par l'urbanisation de ce site. Davantage de kilomètres seront donc parcourus par « tournée » pour la collecte, soit des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires. Les espaces publics devront prendre en compte les contraintes de la collecte des déchets afin qu'elle se déroule le mieux possible. Selon les besoins identifiés, et les densités appliquées, l'implantation de conteneurs enterrés pourrait être une solution plus adaptée pour une collecte performante.

Mais c'est également la capacité des équipements de stockage qui est à étudier afin qu'elle soit adaptée aux besoins des entreprises et/ou équipements, afin d'éviter les éventuels dépôts sauvages. Il faudra également s'assurer que ces déchets seront bien pris en charge par les unités de traitement en évaluant bien leur capacité au préalable.

La présence d'une canalisation de transport de matières dangereuses implique la prise en compte de contraintes constructives limitant le risque. Toute nouvelle construction ou extension d'établissements recevant du public (ERP) et d'immeubles de grande hauteur (IGH) susceptibles de recevoir plus de 100 personnes sera interdite sur 5m de part et d'autre de l'ensemble des canalisations. Des restrictions de construction ou d'extension d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes seront appliquées sur 195 m de part et d'autre de la canalisation.

Le développement urbain prévu sur la commune entraînera une augmentation des consommations d'énergie du territoire. Ces impacts pourront être limités en optant pour des constructions présentant une performance énergétique accrue, se rapprochant des objectifs de la réglementation thermique 2012, voire de manière plus « extrême » des bâtiments à énergie positive.

ZOOM 14 : ZAC DU SYCOMORE – BUSSY-SAINT-GEORGES



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES ET SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES

BIODIVERSITE – MILIEUX :

Au cœur du site : site inscrit du Domaine du Génitoy.

A proximité : PRIF « Brosse et Gondoire ».

OCCUPATION DU SOL ET PAYSAGE :

Le site accueille des terres agricoles. Il constitue un espace de transition entre la plaine agricole de Jossigny et les quartiers existants de Bussy Saint- Georges. Il est délimité par des zones d'habitat au nord et à l'ouest, par le parc d'activités Gustave Eiffel au sud et par le ru de Sainte Geneviève intégré au PRIF « Brosse et Gondoire » à l'ouest. Le site se situe donc au sein du périmètre modifié des monuments historiques.

La ligne RER A traverse le site en sa limite nord. La zone s'inscrit dans un paysage sans relief, où les vues sont larges et lointaines.

La présence du site inscrit de la ferme du Génitoy et du ru de Sainte-Geneviève, intégré au PRIF de Brosse et Gondoire, implique la prise en compte d'enjeux forts en termes d'intégration paysagère et de traitement des franges.

RISQUES ET NUISANCES :

La présence de la ligne RERA au nord du site entraîne des nuisances sonores relativement importantes à ses abords. Des mesures particulières d'isolation acoustique doivent donc être prévues dans une bande de 100m à partir de la voie.

Le site se situe à proximité du parc d'activités Gustave Eiffel qui accueille de nombreuses ICPE A. Il est donc potentiellement exposé à des risques technologiques et des nuisances environnementales.

ASSAINISSEMENT ET EAU POTABLE :

Des extensions de réseau seront à prévoir pour couvrir l'ensemble des parcelles. La gestion des eaux pluviales sera à mettre en place également.

PROJETS PREVISIBLES

Le site fait l'objet d'un projet d'ensemble sous la forme d'une ZAC. Il s'agira d'un écoquartier. La zone accueillera principalement des logements, mais également des commerces et équipements publics.

IMPACTS PRESENTIS ET CONDITIONNALITES AUX FUTURS PROJETS

- Le quartier du Sycomore aura un impact environnemental limité en veillant à son intégration dans son environnement local et à limiter son impact Carbone. Le projet portera des objectifs importants en termes d'efficacité énergétique et de gestion de la ressource en eau. L'ambition est de recourir à des modes de construction innovante en matière de développement durable : avec des objectifs en termes de performance énergétique, d'utilisation d'énergies renouvelables et de choix des matériaux et des modes constructifs.

Le premier impact relatif à l'urbanisation de cette zone est l'augmentation de la surface imperméabilisée, donc du ruissellement et des risques d'inondations pluviales. Une gestion des eaux pluviales est donc à mettre en place. La collecte, l'acheminement et le stockage des eaux pluviales vers les ouvrages de régulation des débits s'orienteront préférentiellement vers un réseau à ciel ouvert intégré à la trame urbaine et à la trame paysagère (Système de noues, bassin de rétention....).

Une attention particulière devra être portée au traitement des eaux et à leur qualité lors du rejet dans le milieu. Le développement d'une gestion des eaux pluviales efficace est un objectif affirmé par le SCoT.

De la même manière, le développement urbain impliquera une augmentation des eaux usées à gérer. La capacité des réseaux qui desserviront la zone devra être en adéquation avec les volumes d'effluents que rejetteront les activités de la zone. Il s'agira également de s'assurer que la station d'épuration pourra prendre en charge, et traiter de manière efficace, les volumes d'eaux usées supplémentaires. L'objectif est d'éviter tout rejet polluant dans le milieu.

Des systèmes permettant d'économiser l'eau potable seront mis en place. Des opérations intégreront une récupération et une utilisation des eaux de pluie.

L'arrivée de nouveaux ménages et les nouveaux commerces et équipements implantés produiront des déchets supplémentaires qu'il faudra prendre en charge et qu'il faudra traiter. Un système de traitement alternatif des déchets sera mis en place dans le futur écoquartier.

- Le développement de ce secteur générera de nouveaux déplacements, notamment des déplacements motorisés, qui auront pour conséquence la hausse des émissions de gaz à effet de serre et la réduction de la qualité de l'air sur la zone. L'augmentation des nuisances sonores est également à prévoir. L'axe 3 du PADD consacré au développement sur le territoire d'une mobilité durable, évoque l'objectif de développer les dessertes en transport en commun vers les zones d'activités, et que leur conception intègre dès le départ leur accessibilité par des modes de transports autres que la voiture.

Le quartier du Sycomore intègre deux projets structurants de transport en commun : la future gare de RER qui est un objectif à un horizon de moyen-long terme et une ligne de bus à haut niveau de service qui traversera le cœur du quartier à un horizon court-moyen terme.

Les déplacements doux seront favorisés à l'échelle du quartier grâce aux aménagements des espaces publics. L'objectif est de réaliser un quartier des courtes distances qui permettra de diminuer le recours à la voiture et de privilégier les déplacements doux. Pour y parvenir une réflexion est menée sur la conception urbaine du futur écoquartier, ce qui se traduit notamment par la réduction des distances entre les logements, les équipements publics, les commerces et services utilisés au quotidien et les transports en commun. Un travail fin a ainsi été réalisé sur le positionnement des arrêts des transports en commun et la location des équipements publics et d'intérêts collectif. Ces aménagements favoriseront le déplacement piétonnier et une bonne irrigation du quartier. Les nouveaux cheminements doux du quartier se connecteront sur les chemins existants dans les quartiers alentours afin de créer des continuités. Un nombre de stationnement vélo suffisant et bien localisé est prévu sur les espaces publics.

Afin d'assurer une bonne desserte de l'ensemble de la zone, le quartier sera connecté au reste de la ville et aux communes limitrophes via plusieurs accès principaux pour les véhicules. Ceci étant, dans un objectif de mobilité durable et en articulation avec la priorité donnée aux modes doux et transport en commun, il sera mis en place sur le quartier un schéma de circulation avec un cœur de quartier apaisé. Ce principe répond à des objectifs environnementaux (bilan carbone...) et des objectifs de confort, sécurité et qualité de vie des habitants.

- Le site jouxtant le PRIF « Brosse et Gondoire » et des terres agricoles à préserver, et incluant le domaine inscrit du Génitoy, le traitement des franges et l'insertion paysagère des bâtiments devront être optimaux. Il est important que des aménagements paysagers soient intégrés au site dans l'objectif de maintenir les coupures d'urbanisation et les continuités écologiques, conformément aux orientations du projet de SDRIF 2008 (flèche verte).

L'aménagement de l'écoquartier devra permettre de constituer des continuités écologiques à différentes échelles, en s'appuyant sur la qualité de traitement du paysage.

L'objectif est de renforcer le rôle écologique des espaces naturels en diversifiant les essences et les strates afin d'enrichir le milieu et amener une richesse écologique sur le secteur. Cette richesse écologique sera à favoriser à toutes les échelles du quartier : dans le parc et dans les respirations au sein du tissu bâti. L'ensemble de ces aménagements participera à la création de connections écologiques au coeur du quartier et ainsi au renforcement de la biodiversité sur le secteur. L'ambition est de traiter les franges urbaines en assurant une transition harmonieuse dans le traitement des limites de l'urbanisation et la plaine agricole de Jossigny. Ces espaces de franges présentent un réel potentiel de développement d'usages agri-urbains et de supports de corridors écologiques.

La trame verte (parc paysager, accompagnement paysager des voiries et autres espaces naturels urbains) qui irriguera le quartier sera développée en complémentarité de la trame bleue de gestion des eaux pluviales. La transition avec la plaine agricole et les transitions entre les espaces au sein du quartier s'appuieront sur ces deux systèmes complémentaires des trames vertes et bleues tout en renforçant les liaisons douces.

Le secteur entourant le cône de vue entre le château du Génitoy et de Jossigny sera traité comme un espace paysager à dominante végétale ce qui permet de préserver les vues entre les deux châteaux et de gérer la transition entre l'espace urbanisé et la zone agricole.

Le cône de vue entre le château du Génitoy et le château de Jossigny est au coeur de la conception du futur écoquartier et constitue une ligne directrice de l'aménagement. L'enjeu est double, préserver la covisibilité entre les deux châteaux et mettre en valeur cet espace pour une meilleure appropriation par les habitants.

En accord avec les attentes de l'ABF et inspecteur des sites, les deux grands principes d'aménagement spécifique à ce secteur sont :

- Une bande en partie nord de cet espace paysagé sera l'espace privilégié pour accueillir de petites constructions à usage des programmes agri-urbain du parc.
- Des dégagements visuels depuis l'avenue Marie Curie, axe historique menant à la ferme, seront préservés afin de mettre en valeur le domaine du Génitoy.

Le projet intègre de plus un objectif de réhabilitation et de mise en valeur du Domaine du Génitoy, actuellement dans un état de dégradation avancé. Le projet de réhabilitation devra prendre en compte les éléments suivants :

- La connexion du Domaine au réseau de liaisons douces du futur écoquartier
- La prise en compte de la présence de zones humides situées au nord-ouest du Domaine, dont les douves (En conformité avec le SDAGE).
- La présence de la faune et la flore protégée sur le site.

Une partie du site est concernée par une enveloppe potentielle de zone humide de classe 3, identifiée par la DRIEE. Celle-ci n'est cependant pas identifiée dans la cartographie des zones à dominante humide du SDAGE. Les zones de classe 3 sont des zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser. Les zones de classe 3 concernent plus majoritairement des zones d'extensions autour des plans d'eau et cours d'eau existants (en incluant parfois des zones urbaines) ; la présence réelle d'une zone humide n'y est alors pas toujours vérifiée. Une constatation sur le terrain devra donc être réalisée afin de vérifier l'existence de la zone humide ; dans un premier temps, il s'agira d'un simple constat sur le terrain afin de vérifier la présence ou non de sols engorgés en eau et d'une flore caractéristique. En cas de présence soupçonnée de zone humide, il s'agira de préciser son occupation du sol réelle. Celle-ci devra être préservée et ne connaître aucune dégradation.

4. INDICATEURS A OBSERVER DANS LE CADRE DU SUIVI DE L'APPLICATION DU SCOT

Les indicateurs permettant le suivi et l'évaluation de l'application du SCoT sur **l'environnement** sont présentés au chapitre 4.

Transport

Objectif poursuivi dans le PADD : STRUCTURER UNE MOBILITE DURABLE

Orientation du DOO : *assurer la cohérence entre armature urbaine et transports collectifs, développer l'attractivité des modes actifs, améliorer le maillage du réseau viaire et inventer des solutions pour le transport de marchandises.*

Objectif	Indicateur	Sources, organismes	Périodicité de suivi
Cohérence entre armature urbaine et déplacements	Répartition modale des déplacements domicile – travail Fréquentation des pôles gares Accessibilité en transports en commun des projets : <ul style="list-style-type: none"> part des logements située dans les aires d'influence gare part des logements situés dans le périmètre de 5 min à pieds d'un arrêt de TCSP ou priorisant la circulation bus Avancement des projets de TCSP ou priorisant la circulation bus	Insee STIF Etudes / projets / permis de construire	Annuel 2 ans Suivi des projets d'envergure – bilan annuel
Attractivité des modes doux	Part des nouveaux linéaires modes doux dans les linéaires totaux (confrontation des cartographies à différentes dates) Emplacements réservés et schéma d'orientations d'aménagement et de programmation dans les documents d'urbanisme	Suivi des projets, SIT, CAMG Suivi des PLU des communes	Annuel Suivi – bilan annuel
Amélioration du maillage viaire	Trafic automobile sur portions de voies types RD934, RD231...	CG / Préfecture	2 ans

Habitat

Objectif poursuivi dans le PADD : MAITRISER UNE URBANISATION ACTIVE ET SOLIDAIRE

Orientation du DOO : *La mise en oeuvre d'une politique de l'habitat diversifiée, plus solidaire*

Objectif	Indicateur	Sources, organismes	Périodicité de suivi
Participation à l'effort régional de développement du logement	Nombre de logements neufs produits par commune et par pôle	SITADEL	Annuel
Développement du logement économe	Réalisation de diagnostic foncier dans les documents d'urbanisme des communes Evolution des zones à urbaniser dans les documents d'urbanisme des communes Règles d'urbanisme dans les aires d'influence des gares Densités de logements dans les projets	PLU des communes PLU des communes PLU des communes Permis de construire	Suivi de tous les PLU – Bilan annuel Observatoire du foncier SCoT / observatoire de l'immobilier d'entreprise
Diversification de l'offre de logements	Part du logement social dans le parc total de logements Part du logement social dans les projets de logements ou mixtes Création de secteurs de mixité sociale dans les documents d'urbanisme Nombre de logements sociaux financés	Inventaire SRU Permis de construire PLU des communes Décisions de financement (DDT)	Annuel Suivi des projets d'envergure Suivi de tous les PLU – Bilan annuel Bilan annuel
Réponse aux besoins des publics spécifiques	Nombre de places pour l'accueil des gens du voyage par habitant du territoire du SCoT (indicateur du Schéma Départemental) Part des jeunes (moins de 30 ans) dans l'attribution des logements sociaux Part des logements accessibles aux personnes âgées ou handicapées dans les projets	Suivi DDT / suivi CAMG (compétente) Décisions de financement (DDT) Permis de construire	Annuel Observatoire de l'habitat (en lien avec PLH) Suivi des projets d'envergure - bilan annuel

Economie

Objectif poursuivi dans le PADD : PROFITER DES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES QUI S'OFFRENT AU TERRITOIRE POUR RENFORCER L'EQUILIBRE HABITAT / ECONOMIE

Orientation du DOO : *Un développement économique innovant*

Objectif	Indicateur	Sources, organismes	Périodicité de suivi
	Evolution du nombre d'emplois et du taux d'emplois	INSEE	Annuel
Gestion du foncier économique existant	Part des ZAE existantes ayant connu un projet de réhabilitation (incluant un diagnostic des disponibilités foncières en renouvellement urbain) Règles d'urbanisme dans les zones urbaines à vocation dominante d'activités économiques (documents d'urbanisme, ZA)	Observatoire économique de Marne-etGondoire (compétent), observatoire EPA	Suivi des projets d'envergure, bilan annuel
Développement durable des projets économiques (foncier nouveau)	Densité d'emploi par hectare dans les projets Evolution des zones à urbaniser et suivi des orientations d'aménagement et de programmation dans les documents d'urbanisme Règles d'urbanisme dans les zones à urbaniser à vocation dominante d'activités économiques (documents d'urbanisme, ZA)	Permis de construire, observatoire CCI PLU des communes	Suivi des projets, bilan annuel / observatoire du foncier et de l'immobilier d'entreprise Suivi des PLU – bilan annuel
Organisation de l'occupation des sols dans les ZAE	Vocation des zones d'activités et des secteurs de projets	PLU des communes	Suivi des PLU – bilan annuel

Commerce

Objectif poursuivi dans le PADD : AMELIORER LA QUALITE DE VIE GRACE A LA MISE EN OEUVRE D'UNE VERITABLE POLITIQUE D'AMENAGEMENT COMMERCIAL DURABLE A L'ECHELLE DU SCOT

Objectif	Indicateur	Sources, organismes	Périodicité de suivi
Une véritable politique d'aménagement commercial durable	Localisation des équipements commerciaux majeurs dans le SCoT (plus de 1 000m ² de surface utile) – indicateur cartographique	Suivi des projets / Observatoire économique CAMG / CCI	Annuel
	Part de l'évasion commerciale et source	CCI	
	Densité commerciale en m ² de surface / habitant par pôle (équilibre commercial)	CCI / Insee	
	Part des ensembles commerciaux accessibles en transports collectifs (fréquence suffisante)	Suivi des projets / Observatoire économique CAMG / CCI	
	Part des ensembles commerciaux accessibles en liaisons douces	Suivi des projets / reportage photographique	
	Insertion paysagère des ZACOM périphériques		

La préservation des espaces naturels et de la biodiversité

Objectifs poursuivis dans le PADD :

- CULTIVER UN DEVELOPPEMENT URBAIN PEU CONSOMMATEUR ET RESPECTUEUX DES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS
- FAIRE DE LA VALORISATION DES PAYSAGES DE LA TRAME VERTE ET BLEUE LE VECTEUR DE L'IMAGE DU TERRITOIRE
- VALORISER UN MAILLON FORT DE LA CEINTURE VERTE REGIONALE

Indicateurs	Données	Sources, organismes	Périodicité de suivi
Occupation du sol	Superficies et part en pourcentage des espaces agricoles et naturels Surfaces imperméabilisées	Observatoire du foncier de Marne, Brosse et Gondoire Photos aériennes Etudes occasionnelles	1 an
Surfaces concernées par des mesures d'inventaire	Surfaces couvertes par des mesures d'inventaire : ZNIEFF, sites éligibles Natura 2000, ZICO, etc.	DRIEE Associations naturalistes	6 ans
Surfaces concernées par des mesures de protection	Surfaces couvertes et nombre de sites classés, sites inscrits, Sites d'Importance Communautaires (SIC), Zones de Protection Spéciale, Espaces Naturels Sensibles (ENS), Réserves naturelles Surfaces d'espaces boisés classés	DRIEE Communauté d'agglomération Communes Associations naturalistes	6 ans
Biodiversité	Nombre d'espèces ou habitats remarquables inventoriés (protection au niveau régional, national ou communautaire)	DRIEE Associations naturalistes	6 ans

La valorisation des paysages et du patrimoine

Objectifs poursuivis dans le PADD :

- FAIRE DE LA VALORISATION DES PAYSAGES DE LA TRAME VERTE ET BLEUE LE VECTEUR DE L'IMAGE DU TERRITOIRE
- FAIRE DE L'AMENAGEMENT DURABLE DES FRANGES PAYSAGERES ET DES AUTRES ESPACES DE TRANSITION UN AXE PRIORITAIRE DU PROJET DE TERRITOIRE

Indicateurs	Données	Sources, organismes	Périodicité de suivi
Evolution des paysages	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution et répartition de l'occupation du sol (urbaine, agricole, naturelle) • Rythme de la consommation foncière • Observatoire photographique 	<ul style="list-style-type: none"> • Cadastre • Observatoire du foncier de Marne, Brosse et Gondoire • Communauté d'agglomération Marne et Gondoire • Communes 	6 ans
Mesures de protection paysagère	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre et surface de sites classés et inscrits • Nombre et surface de ZPPAUP • Nombre de Monuments Historiques inscrits et classés 	<ul style="list-style-type: none"> • DREAL • DDT • SDAP • DRAC 	6 ans
Actions visant à l'amélioration de la qualité paysagère	<ul style="list-style-type: none"> • Entrées de ville (nombre de PLU comprenant un règlement de publicité et nombre d'études d'entrées de ville menées, nombre d'opération de traitement paysager des entrées de ville et villages réalisées) 	<ul style="list-style-type: none"> • CAUE • Communauté d'agglomération Marne et Gondoire • Communes associées 	3 ans
Identification du petit patrimoine et éléments significatifs du paysage	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'inventaires du petit patrimoine et éléments remarquables du paysage menés au titre de la loi paysage (L.123.1-7°) 	<ul style="list-style-type: none"> • CAUE • Communauté d'agglomération Marne et Gondoire • Communes associées 	Révision des PLU

La gestion de l'eau et de l'assainissement

Objectifs poursuivis dans le PADD :

- FAIRE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE ET DE LA VALORISATION DES PAYSAGES LES VECTEURS DE L'IMAGE DU TERRITOIRE
- BATIR UN DEVELOPPEMENT URBAIN RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PERSONNES QUI FREQUENTENT LE TERRITOIRE

Indicateurs	Données	Sources, organismes	Périodicité de suivi
Eau ressource	Etat des masses d'eau, qualité des cours d'eau Consommation d'eau potable par habitant et par an (évolution) Niveau relatif des nappes Superficie des zones humides	Agence de l'eau DRIEE Gestionnaires de l'eau potable	annuel
Assainissement	% des habitants raccordés au réseau collectif Capacité et efficacité des unités de traitement des eaux usées % de communes couvertes par un SPANC Prix de l'assainissement par habitant et par an (évolution) Modalité de gestion et destination des boues d'épuration	Gestionnaire de la station d'épuration Communauté d'agglomération Communes	annuel
Traitement des eaux pluviales	Evolution des surfaces imperméabilisées Capacité des structures de stockage des eaux pluviales Volumes rejetés dans le milieu naturel	Observatoire du foncier de Marne, Brosse et Gondoire Photos aériennes Etudes occasionnelles Communauté d'agglomération Communes	annuel

La maîtrise des risques naturels et technologiques

Objectif poursuivi dans le PADD :

- BATIR UN DEVELOPPEMENT URBAIN RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PERSONNES QUI FREQUENTENT LE TERRITOIRE

Indicateurs	Données	Sources, organismes	Périodicité de suivi
Risques naturels (inondation, mouvement terrain)	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de PPR approuvés ou en cours d'élaboration Superficie du territoire concerné et nombre d'habitations situées en zone de risque fort ou moyen Superficie des zones humides (champs d'expansion des crues) Evolution des surfaces imperméabilisées Evolution de la trame verte (couverture boisée, bosquets, linéaire de haies) 	<ul style="list-style-type: none"> Observatoire foncier du SCoT DRIEE DDT Communauté d'agglomération Communes Photos aériennes 	6 ans
Risques industriels (Transports de Matières Dangereuses (TMD), SEVESO, etc....)	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de sites soumis à autorisation au titre des ICPE ou classés SEVESO 2 Surfaces couvertes par des périmètres SEVESO Evènements industriels vécus Nombre de plans de secours spécialisés Etendue des zones d'aléas et nombre d'habitations concernées 	<ul style="list-style-type: none"> DRIEE Agences Régionales de Santé Communauté d'agglomération Communes 	6 ans
Information, sensibilisation de la population	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de campagnes d'information de la population Nombre de Documents d'Informations Communales sur les Risques Majeurs (DICRIM) réalisés 	<ul style="list-style-type: none"> DDT Communauté d'agglomération Communes 	6 ans

La maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques

Objectifs poursuivis dans le PADD :

- INNOVER EN MATIERE DE PERFORMANCE ENERGETIQUE VERTE EN DEVELOPPANT DES FILIERES LOCALES GRACE A L'OPTIMISATION DES RESSOURCES NATURELLES
- ACCOMPAGNER LA PERENNISATION D'UNE AGRICULTURE VIABLE ET DIVERSIFIEE

Indicateurs	Données	Sources, organismes	Périodicité de suivi
Emissions de gaz à effet de serre	<p>Nombre de "bilans Carbone" effectués par les collectivités ou entreprises</p> <p>Pourcentage des nouvelles zones à urbaniser et d'habitants desservis par des transports en commun efficaces</p> <p>Répartition modale des déplacements</p> <p>Fréquentation des lignes de transport en commun et des itinéraires doux</p> <p>Réflexion en lien avec la future Agence de mobilité de Marne, Brosse et Gondoire</p>	<p>ADEME</p> <p>Syndicats de transport</p> <p>Communauté d'agglomération</p> <p>Communes</p>	6 ans
Limitation des consommations (Efficacité énergétique du bâti)	<p>Nombre de bâtiments publics à faible empreinte environnementale (HQE, ou autre démarche définissant des cibles environnementales)</p> <p>Suivi des consommations dans les bâtiments et équipements publics</p> <p>Suivi des comptages routiers</p>	<p>ADEME</p> <p>DDT</p> <p>Communauté d'agglomération</p> <p>Communes</p>	6 ans
Développement des énergies alternatives renouvelables	<p>Pourcentage de nouveaux logements avec chauffage utilisant des ressources alternatives</p> <p>Nombre/surface de bâtiments nouveaux et existants desservis par un réseau de chaleur alimenté par la géothermie</p> <p>Nombre de chaudières bois (et puissance) installées dans les bâtiments publics et les programmes d'aménagement d'ensemble</p> <p>Nombre d'installations et surfaces de capteurs solaires thermiques ou photovoltaïques installés (public et privé)</p> <p>Tonnage de déchets organiques orientés vers une filière de valorisation énergétique</p>	<p>ADEME</p> <p>Conseil général</p> <p>Point Info Energie</p> <p>Communauté d'agglomération</p> <p>Communes</p>	6 ans

La gestion des déchets

Objectifs poursuivis dans le PADD :

- INNOVER EN MATIERE DE PERFORMANCE ENERGETIQUE VERTE EN DEVELOPPANT DES FILIERES LOCALES GRACE A L'OPTIMISATION DES RESSOURCES NATURELLES
- ACCOMPAGNER LA PERENNISATION D'UNE AGRICULTURE VIABLE ET DIVERSIFIEE

Indicateurs	Données	Sources, organismes	Périodicité de suivi
Production de déchets et collecte	Evolution du tonnage par type de déchets, par habitant et par an Nombre de déchetteries sur le territoire Nombre de déchetteries ouvertes aux professionnels Taux de refus	SIETREM Communauté d'agglomération Communes	Annuel
Valorisation des déchets	Coût du traitement des déchets par habitant, par an et par flux de déchets Capacité des centres de traitement % déchets valorisés / total collecté Taux de recyclage matière Taux de valorisation énergétique Tonnages, par type de déchets, exportés pour recyclage Tonnages de déchets ménagers et assimilés enfouis	SIETREM	Annuel

La protection contre les nuisances

Objectif poursuivi dans le PADD :

- BATIR UN DEVELOPPEMENT URBAIN RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PERSONNES QUI FREQUENTENT LE TERRITOIRE

Indicateurs	Données	Sources, organismes	Périodicité de suivi
Bruit	Evolution des mesures de bruit suite à la mise en œuvre du plan de prévention du bruit dans l'environnement Population exposée à un niveau de bruit en LDEN supérieur à 62 dB(A) Population concernée par les points noirs de bruit Linéaire de routes faisant l'objet d'un arrêté de voies bruyantes (par classe) Nombre de points noirs liés aux transports routiers recensés et/ou traités Nombre de PC accordés dans les zones affectées par les nuisances sonores	Communes Communauté d'agglomération DDT Conseil général	6 ans
Qualité de l'air	Evolution de l'indice de pollution par station (réaliser une moyenne ou un profil annuel) Suivi des mesures de polluants atmosphériques (réaliser une moyenne annuelle)	Airparif	6 ans

5. RESUME NON TECHNIQUE

LE CHOIX D'UN MODELE DE DEVELOPPEMENT OPTIMISE

La situation géographique stratégique du territoire de Marne, Brosse et Gondoire induit d'importants besoins en matière de construction de logements. Dans le cadre de la Territorialisation des Objectifs de Logements (TOL) de la loi du Grand Paris, le seuil de 1 335 logements par an a été défini. Ainsi, le SCoT fixe comme minimum ce seuil de 1 335 logements à construire par an et démontre ainsi sa volonté de participer à l'effort régional mais également de répondre à l'importante demande endogène. Le SCoT précise que cette politique s'inscrira dans une démarche active, solidaire et durable du territoire. Les objectifs de construction se déclinent comme suit :

- Pour la période 2011-2017 : +535 logements/an en moyenne sur le territoire de la Communauté d'agglomération de Marne-et-Gondoire, +550 logements/an en moyenne à Bussy-Saint-Georges et +250 logements/an en moyenne à Montévrain.
- Pour la période 2018-2023 : +1 335 logements/an en moyenne répartis sur l'ensemble du territoire.

La territorialisation d'une partie de ces objectifs du SCoT permet de conforter le pôle urbain, qui présente un fort potentiel, en y réalisant 67% de la construction neuve soit 875 logements/an en moyenne. Ensuite, 30% de la construction neuve seront réalisés dans le pôle urbanisé et seulement 3% dans le pôle rural de respiration afin de préserver cet environnement. Ainsi, le SCoT vise à répondre à la fois aux phénomènes de renouvellement du parc, de desserrement des ménages et de variation du nombre de logements vacants afin de maintenir la population actuelle mais également à la volonté d'accueillir un grand nombre de nouveaux habitants et passer de 94 319 habitants en 2011 à 122 928 habitants en 2023.

Le SCoT préconise le développement d'une offre en logements diversifiée, qui permette un parcours résidentiel complet et qui réponde aux besoins de l'ensemble de la population (mixité sociale, hébergement des publics spécifiques...).

LES BESOINS EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le territoire présente un tissu économique diversifié (industrie, tertiaire, commerces, agriculture, tourisme) mais qu'il convient de préserver et de conforter car il se situe dans un contexte concurrentiel d'échelle régionale. Pour cela, le SCoT préconise notamment le développement de la filière des éco-activités. De plus, le SCoT a révélé que le maintien de l'agriculture était un enjeu important, permettant notamment de préserver le patrimoine du territoire, ses espaces naturels, et présentant un potentiel de développement économique intéressant grâce à la valorisation des circuits courts. De plus, les élus affichent leur volonté de mettre en œuvre un projet agricole partagé par tous et de développer des outils de communication autour de l'agriculture.

A l'horizon 2023, le nombre d'emplois à créer est de 17 014, soit une croissance 48,5%. Le développement économique du territoire doit se faire en adéquation avec la croissance démographique prévue pour les années à venir. En effet, l'objectif est de maintenir un cadre de vie de qualité dans une optique de développement durable et notamment de mixité fonctionnelle. Ainsi, afin d'optimiser et de limiter la consommation d'espace induite par le développement des activités économiques, le SCoT privilégie également la limitation de l'étalement urbain pour préserver les espaces naturels ainsi que la densification et le renouvellement du tissu urbain.

Le maintien d'un niveau d'emplois important sur l'ensemble du territoire est un enjeu majeur pour le SCoT. Et le territoire veut se donner les moyens de préserver son activité industrielle historique tout en permettant son évolution malgré la concurrence et les pressions exercées sur le foncier. Le développement du secteur touristique constitue également un atout important car il doit permettre la création de nombreux nouveaux emplois, s'appuyer sur le potentiel du territoire et fédérer l'attractivité du territoire autour de ce développement culturel et touristique.

En matière de commerces, l'offre du territoire est hétérogène mais structurée. L'évolution du commerce doit se faire en cohérence avec le développement urbain retenu et en conservant l'équilibre territorial actuel. L'objectif est de s'appuyer sur la structuration multipolaire existante tout en renforçant la mixité des fonctions urbaines afin de minimiser les déplacements longs. Pour cela, le SCoT propose un renforcement des pôles urbains structurants du territoire par le développement du commerce et les conditions d'accessibilité par les transports collectifs et les modes actifs (marche et vélo). Le SCoT définit des orientations très précises concernant l'urbanisme commercial. En effet, le SCoT propose une classification commerciale en 3 niveaux selon l'accessibilité, l'insertion urbaine, le potentiel de mixité fonctionnelle, le rôle d'animation de l'espace public, la livraison des marchandises et le stationnement :

- Niveau 1 : les commerces de moins de 400 m² de surface utile (ou surface de vente), souvent des commerces de proximité
- Niveau 2 : les commerces ou ensembles commerciaux ayant une surface utile comprise entre 400 et 1 000 m²
- Niveau 3 : les ZACom d'entrée de territoire, situées le long des axes de transport structurants et sur les franges urbaines ; les ZACom agglomérées, situées au sein de l'enveloppe urbaine ; et les ZACom agglomérées de centralité, situées dans le centre urbain

LES BESOINS EN MATIERE DE TRANSPORT

Au regard des importantes mutations en cours et projetées en termes de population, de logements et d'activités économiques, l'adaptation du système de transports à l'échelle du territoire apparaît également comme un enjeu majeur pour le SCoT afin d'assurer une cohérence avec l'armature urbaine et économique. Le poids de l'automobile est particulièrement prépondérant sur le territoire : 85,7% des ménages possédaient au moins une voiture en 2008 et 81% des déplacements pendulaires (domicile-travail) à Marne-la-Vallée sont réalisés en voiture.

Le SCoT souhaite néanmoins répondre aux objectifs définis dans le cadre du projet de PDUIF approuvé par le STIF en février 2011 :

- Réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre et de 2% les déplacements en voiture et en deux-roues motorisés
- Augmenter de 20% les déplacements en transports collectifs et de 10% les déplacements en modes actifs (marche et vélo)

Aussi, le réseau de transports collectifs du territoire doit être renforcé afin de diminuer l'usage de la voiture et en particulier dans le cadre des déplacements pendulaires. Pour cela, le territoire met en place un projet de création ou d'optimisation de 5 lignes de transport collectif en site propre (TCSP) ou priorisant la circulation des bus. L'objectif est notamment de rendre accessibles les zones d'activités économiques.

En parallèle, le SCoT prévoit une amélioration du réseau routier pour répondre malgré tout à une augmentation inévitable du trafic et aux problématiques de congestion. Il s'agira de renforcer la structuration du réseau (plus lisible et hiérarchisé) et de prévoir des aménagements capacitaires de certaines routes départementales.

Enfin, le SCoT souhaite favoriser le développement de la multimodalité (voiture, bus, tramway, RER, tram-train, modes doux, transport fluvial) au sein de son territoire afin de structurer une mobilité efficace et durable.

LA PRESERVATION DES ESPACES NATURELS ET DE LA BIODIVERSITE

Le territoire est recouvert à 66% de bois, de parcs, d'espaces naturels ou agricoles. La couverture végétale, très diversifiée, offre une mosaïque d'habitats qui le sont tout autant, permettant l'accueil d'un grand nombre d'espèces animales ou végétales, rares voire protégées. Tout cela fait du territoire de Marne, Brosse et Gondoire, l'un des principaux réservoirs de biodiversité de la région Ile-de-France. Cette richesse naturelle subit de nombreuses pressions liées à l'urbanisation rapide du territoire. Il s'avère donc nécessaire de maîtriser la pression foncière et ses effets, de réaffirmer et valoriser les espaces naturels de qualité, et de renforcer les continuités écologiques.

Le SCoT agit de manière positive sur ces enjeux en organisant un développement urbain économe en espace et protecteur vis-à-vis des espaces naturels et agricoles. Pour cela, il intervient directement sur les contraintes de constructibilité des espaces, puisqu'il identifie des zones de protections fortes inconstructibles, et des zones de protection adaptée, au sein desquelles les contraintes sont très fortes. Le choix de formes urbaines moins consommatrices, en donnant plus d'importance aux collectifs, permet également de réduire la consommation d'espace.

Par ailleurs, le SCoT protège et souhaite restaurer la trame verte, qui représente une condition essentielle pour protéger la biodiversité du territoire. Ainsi, les espaces naturels qui constituent les réservoirs de biodiversité sont préservés, ainsi que les zones de contact entre les espaces naturels et les espaces urbanisés, ou autrement dit les franges urbaines. Il assure aussi la protection des continuités écologiques qui permettent la circulation des espèces entre les différents noyaux de biodiversité.

Enfin, le document incite à des pratiques plus respectueuses de l'environnement, notamment dans le secteur agricole et dans les projets urbains.

Pour autant, le SCoT présente aussi des impacts négatifs liés au développement urbain. En effet, bien que le SCoT tente de la limiter, la consommation de l'espace est inévitable dans un contexte de croissance (ville nouvelle notamment), et cela signifie que d'importantes surfaces seront imperméabilisées.

Le SCoT prévoit en parallèle l'optimisation de son réseau routier, qui peut être à l'origine d'une fragmentation des espaces naturels et nuire à la continuité de la trame verte. Cependant, la création de nouvelles voies restera marginale.

Le SCoT souhaite également ouvrir les espaces naturels au public, afin qu'ils participent de manière accrue au cadre de vie des habitants. Cette orientation, bien que légitime, peut entraîner une dégradation de certains milieux, et de la biodiversité qu'ils abritent, en cas de sur-fréquentation.

Afin de réduire ces impacts, il est nécessaire que les nouveaux projets urbains prennent en compte l'environnement dans leur conception : réduction de l'imperméabilisation, insertion paysagère et participation à la trame verte, maîtrise des rejets divers... De plus, la création de nouvelles voies devra être étudiée de manière à n'entraver aucun corridor écologique.

L'ouverture des espaces naturels au public devra être maîtrisée et guidée. Les secteurs les plus sensibles ne devront pas être ouverts, les autres devront être jalonnés afin de contenir les flux.

Pour aller plus loin, il est possible de mener des actions en faveur de la biodiversité en mettant en œuvre, dans les espaces publics, une gestion différenciée et en bannissant les produits phytosanitaires.

De plus, il est nécessaire d'observer les pratiques de gestion conseillées dans les documents d'objectifs des sites Natura 2000 du territoire afin de préserver la qualité écologique des espaces naturels concernés.

LA PRESERVATION ET LA VALORISATION DES PAYSAGES

Le paysage est une thématique transversale du SCoT, en interrelation avec la problématique agricole, les questions de maintien du patrimoine naturel ou encore l'étalement urbain. Le territoire du SCoT Marne, Brosse et Gondoire, est marqué par une pluralité d'entités paysagères remarquables : vallées, bourgs, boisements, coteaux, plateaux... qui participent à la qualité du cadre de vie ainsi qu'à l'image du territoire. L'enjeu global majeur réside d'une part, dans le maintien de ces composantes paysagères, et d'autre part, dans l'accompagnement des mutations, dans un souci de ne pas figer (ou sanctuariser) le paysage mais bien d'en encadrer les évolutions.

Dans cette optique, le SCoT propose différentes orientations qui auront pour incidence positive le maintien de la diversité et de la lisibilité des paysages, ainsi que la sauvegarde et la valorisation des spécificités patrimoniales et/ou architecturales. Cette démarche passe par la préservation des espaces ouverts et des grandes perspectives sur le paysage, de même que par la gestion des dynamiques de franges entre milieux naturels et/ou agricoles et milieux urbanisés. La question de des franges, ou des limites, est une donnée primordiale dans le SCoT, car ces motifs participent à la cohérence paysagère globale, permettent de cadrer les vues et/ou de les renforcer, ainsi que de créer des transitions douces entres différents espaces et fonctions. Par ailleurs, elles renforcent la richesse de l'offre en biodiversité et la palette végétale existante.

Dans la même logique de préservation d'une identité et d'une lisibilité globale des paysages, le SCoT préconise la création de cahiers de recommandations architecturales, paysagères et environnementales pour tout nouveau projet d'aménagement ainsi que la réalisation d'études d'impact paysagères (prise en compte des covisibilités, création de palettes chromatiques de référence, recommandations quant à l'utilisation de matériaux et d'essences végétales locales...).

La question des entrées de ville, ainsi que de l'intégration paysagère des zones d'activités et de commerces, fait l'objet d'une attention toute particulière dans le SCoT, puisque ces espaces, en constituant de véritables « portes d'entrées », participent à l'image que l'on se fait d'un territoire au premier abord. Leur aménagement ou leur réaménagement devra faire l'objet d'études d'impact visuel et répondre à un cahier des charges plus précis.

Par ailleurs, le SCoT met en avant la nécessité de révéler la proximité des espaces de nature et de les rendre accessibles au plus grand nombre, en incitant à développer le réseau des connections douces et les liaisons (physiques ou visuelles) entre les espaces bâtis et les espaces de nature qu'ils soient agricoles ou boisés. Cette interaction passe également par la valorisation du patrimoine architectural et bâti, et notamment le patrimoine agricole, jusqu'alors peu valorisé. Des circuits de découverte pourront être mis en place à ces fins. Cependant, une attention particulière devra être portée à l'insertion paysagère de ces circuits et/ou des aménagements périphériques qui leur seront nécessaires, sous peine d'engendrer un impact visuel négatif sur le paysage global (affichage, stationnement, balisage...).

LA GESTION DE L'EAU ET DE L'ASSAINISSEMENT

Tout comme la trame verte, la trame bleue, connectant l'ensemble des milieux humides d'un territoire, permet de préserver la biodiversité dont elle est le support. Elle est également importante pour la qualité de l'eau des entités hydrographiques concernées. La Marne, dont la qualité de l'eau est plutôt bonne, doit cependant améliorer celle de ses habitats, qui sont en partie à l'origine d'un déclassement sur les critères biologiques. Dans l'ensemble, la qualité des cours d'eau du territoire est à améliorer.

La Marne est la ressource utilisée pour l'alimentation en eau potable de la majorité des communes du SCoT. Seule la commune de Lesches dispose d'un captage d'eau souterraine, dont la protection est en cours de finalisation. L'eau distribuée sur le territoire du SCoT est de bonne qualité et disponible en quantité suffisante pour prévoir la croissance démographique.

Concernant l'assainissement, la majorité des communes est en assainissement collectif, la seule exception devant être raccordée très rapidement. Depuis 2009, c'est la station d'épuration du SIAM à Saint-Thibault-des-Vignes, qui gère les effluents. Sa capacité est de 350 000 EH (Equivalent Habitants), son taux de rendement de 90% et son taux de conformité de 99,9%. La proximité de son exutoire avec le captage d'une usine de production d'eau, l'oblige à un traitement plus fin des effluents. Les boues générées sont totalement valorisées par épandage ou compostage. Les services publics d'assainissement non collectif (SPANC) sont en cours d'étude ou d'élaboration, sauf sur Bussy-Saint-Georges qui n'a pas encore entamé d'actions en ce sens.

Les eaux pluviales du territoire transitent par les fossés, les rus ou la Marne, en passant parfois par des bassins de rétention qui permettent un prétraitement des rejets. Mais cela n'est pas systématique, et de nombreux dysfonctionnements ont été observés sur les réseaux. Le communauté d'agglomération a donc le projet de passer tout son réseau en séparatif, de réaliser un schéma des eaux pluviales et de rédiger un règlement de leur gestion.

Le SCoT comporte de nombreuses orientations à ce sujet, dont la revalorisation de la trame bleue en favorisant la connexion des différentes entités hydrographiques et en renforçant leur caractère naturel. L'anthropisation progressive des cours d'eau étant à l'origine de la fragmentation des milieux.

Il s'agit également d'améliorer la performance de l'assainissement, et notamment de la desserte par les réseaux, pour améliorer la qualité de l'eau. Mais le SCoT préconise également la mise en œuvre effective des SPANC le plus tôt possible afin d'assurer le contrôle des systèmes autonomes d'assainissement. L'objectif étant d'atteindre le bon état écologique des masses d'eau, conformément aux objectifs du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine Normandie.

Le SCoT préconise également la mise en place d'une gestion intégrée des eaux pluviales. En commençant par la limitation des surfaces imperméabilisées pour réduire le ruissellement et les flux d'eaux pluviales trop importants à gérer, qui mènent à l'engorgement des réseaux. Ensuite cette gestion devra être davantage orientée vers l'infiltration plutôt que la rétention lorsque cela est possible. Dans le cas contraire, les rejets se feront dans le réseau mais suivant un débit contrôlé.

Malgré les prescriptions précédentes, le SCoT aura aussi des impacts négatifs sur la gestion de l'eau à l'échelle du territoire. En effet, il autorise une imperméabilisation de surfaces supplémentaires qui conduira à l'augmentation inévitable du ruissellement et du volume des eaux pluviales à gérer.

La croissance démographique entraînera également un accroissement des eaux usées à gérer et de la consommation d'eau potable. Cela génèrera des pressions supplémentaires sur les ressources et les milieux.

Le développement du réseau routier prévu dans le SCoT augmente les surfaces potentielles sur lesquelles les eaux pluviales vont ruisseler et se charger en polluants. Cela accroît d'autant les possibilités de pollution et de détérioration des habitats naturels, si la gestion des eaux pluviales ne prévoit pas de traitement avant leur rejet dans le milieu.

Le SCoT souhaite également développer le transport fluvial et les activités de loisirs connexes à l'eau, notamment sur la Marne. Cela peut exposer le cours à des risques de pollution et de détérioration des milieux.

Afin de réduire l'ensemble de ces effets négatifs, il est nécessaire, dans les projets urbains et les documents d'urbanisme, de limiter les surfaces imperméabilisées autant que possible pour réduire le ruissellement.

Pour réduire la pression sur la ressource en eau, des systèmes d'économies d'eau peuvent être proposés dans les nouveaux projets.

Il est également indispensable de mettre en place un traitement systématique des eaux pluviales avant leur rejet dans le milieu naturel ou avant leur infiltration pour éviter toute pollution des masses d'eau superficielles ou souterraines.

Enfin, toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour réduire les risques de pollution de la Marne relatifs au transport fluvial. Il est possible d'envisager des véhicules propres par exemple (électricité...). Quant aux bases de loisirs, les aménagements devront être étudiés de façon à ce que les projets soient adaptés à la sensibilité du site (matériaux, usages...). Le site d'implantation devra également être choisi en évitant les zones les plus sensibles.

LA MAITRISE DES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

Le territoire est concerné par de nombreux risques naturels, le premier étant le risque d'inondation lié aux crues de la Marne. Cependant, celui-ci est couvert par un PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) approuvé le 27 novembre 2009, permettant sa gestion sur les communes concernées par l'application de règles d'urbanisme contraignantes qui limitent l'exposition de la population.

Le second est le risque de mouvement de terrain lié aux cavités souterraines ou anciennes carrières. Il est localisé sur les communes de Carnetin et Thorigny-sur-Marne, dont les PPR (Plan de Prévention des Risques) ont respectivement été approuvés le 9 janvier 2004 et le 19 septembre 1997 (en cours de révision). La commune de Lagny-sur-Marne présente également de nombreuses cavités mais ne fait l'objet d'aucun PPR. Un risque de mouvement de terrain relatif au retrait-gonflement des argiles touche 15 des 17 communes du territoire du SCoT avec des zones d'aléa fort, mais aucun PPR n'a été élaboré.

Le risque technologique est faible sur le territoire. 35 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) soumises à autorisation ont été recensées mais aucune ne relève du dispositif SEVESO. 5 sites et sols pollués sont également localisés sur le territoire, mais 4 d'entre eux ont été traités et sont sous surveillance, ou sont libres de restriction.

Par ailleurs, en raison des grandes infrastructures qui traversent le territoire, les communes du SCoT sont soumises au risque lié au transport de matières dangereuses, mais celui-ci est également faible.

9 canalisations de transport de matières dangereuses traversent le territoire et impliquent un risque d'exposition des populations dans le territoire du SCOT.

Le SCoT prend bien en compte ces risques dans le PADD et le DOO, en préconisant d'intégrer les règles issues des PPR Naturels, ainsi que les contraintes constructives liés à la géomorphologie des terrains, lors de la conception des projets, pour assurer la sécurité des biens et des personnes.

Par ailleurs, de nombreuses orientations, dont le but est de réduire le ruissellement, permettent de réduire le risque d'inondation lié aux eaux pluviales.

De plus, le SCoT préconise de limiter l'installation des ICPE sur le territoire afin de réduire le risque technologique.

L'impact négatif du SCoT sur les risques est lié à l'imperméabilisation des sols qu'il entraîne et qui est à l'origine de l'augmentation du ruissellement et donc du risque d'inondation pluviale. Cependant, le document comprend des mesures qui réduiront ces effets puisqu'il préconise la mise en place d'une gestion des eaux pluviales efficace, en privilégiant les systèmes alternatifs lorsque cela est possible. Si les rejets sont effectués dans le réseau, un débit contrôlé doit être imposé. Ces prescriptions permettent de réduire les possibilités d'engorgement de réseaux et donc d'inondation.

Les projets urbains autorisés dans les zones concernées par la présence de canalisations de transport de matières dangereuses feront l'objet de mesures constructives limitant le risque. Il est également rappelé qu'une zone permanente d'interdiction de toute nouvelle construction ou d'extension d'établissements recevant du public (ERP) et d'immeubles de grande hauteur (IGH) susceptibles de recevoir plus de 100 personnes de 5m est appliquée de part et d'autre de l'ensemble des canalisations et qu'une zone intermédiaire où des restrictions de construction ou d'extension d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes existe pour toutes les canalisations (variant de 10 m à 415 m selon le type de canalisation).

Enfin, certains secteurs de projets se situent dans des zones concernées par le PPRI. Cela induit donc une exposition au risque plus importante des personnes et des biens. Néanmoins, cela sera fortement atténué par le respect des règles imposées par le PPRI, qui constitue une servitude d'utilité publique.

LA MAITRISE DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE ET DES CONSOMMATIONS D'ENERGIE

De nombreuses initiatives locales de réduction des consommations énergétiques ont été recensées sur le territoire : écoquartiers avec bâtiments BBC (Bâtiment Basse Consommation), installations de panneaux solaires, contraintes énergétiques dans les PLU, réduction des consommations du patrimoine public, bilan carbone communaux... De plus, un plan climat territorial à l'échelle du département doit être réalisé.

Le territoire présente différentes opportunités d'exploitation d'énergie renouvelable. Cependant, pour une exploitation à grande échelle, c'est la géothermie qui semble constituer le potentiel le plus intéressant. Cette énergie est déjà exploitée sur les territoires voisins. La biomasse est une possibilité à envisager également, bien que la filière ne soit pas encore aujourd'hui assez structurée sur le territoire pour être compétitive.

Concernant les transports, le territoire est bien desservi par les transports en commun avec une desserte ferroviaire importante, dont les gares ont ou vont faire l'objet de réaménagement en vue de favoriser la multimodalité. Deux réseaux de bus viennent compléter l'offre en transport collectif. Ils organisent notamment le rabattement vers les gares ; mais la desserte, le niveau de service et les correspondances entre les différents réseaux manquent d'efficacité et par conséquent limitent leur rôle d'alternative à la voiture. La desserte interne par le réseau est, quant à elle, insuffisante et la fréquence rend le réseau peu attractif, donc peu compétitif pour générer un report modal vers les transports en commun.

Le territoire dispose d'un schéma directeur des liaisons douces dont le réseau maille l'ensemble du territoire du SCoT, malgré un manque de hiérarchisation. Des projets sont à l'étude pour renforcer le réseau, sa cohérence et sa fonctionnalité.

La proximité de la Marne fait du transport fluvial un mode de déplacement intéressant à développer, qui se positionnera comme alternative au transport routier, notamment pour le fret.

Le transport routier est très important sur le territoire, et la voiture garde une place prédominante dans les déplacements. Cette situation pourrait s'intensifier avec la réalisation de nombreux projets de grande ampleur qui seront générateurs de déplacements importants en termes de distance et de flux.

Le SCoT entend agir dans ce domaine en encadrant les déplacements et en développant d'autres modes de transports. Ainsi, il prévoit davantage de cohérence entre les zones urbaines et leur desserte en transport, notamment en conditionnant l'ouverture à l'urbanisation, ou les opérations de densification, à leur desserte en transports collectifs.

Ensuite, il préconise un développement urbain compact en consolidant les centres urbains, qui permet de réduire les besoins en déplacements et leur amplitude. De la même manière, de nombreuses prescriptions ont pour but de créer des centralités de proximité en favorisant la mixité fonctionnelle des espaces. En rapprochant les services et équipements des secteurs d'habitat, les besoins de déplacements sont réduits et l'incitation à utiliser les transports collectifs et les modes doux est plus forte.

Enfin, le SCoT fait apparaître une volonté forte de développer des réseaux de transports en commun attractifs et compétitifs, ainsi qu'un maillage de liaisons douces utilitaires, sur l'ensemble du territoire, afin de générer un report modal de la voiture vers les transports en commun ou les modes doux.

En parallèle, le SCoT comporte de nombreuses mesures favorisant le développement des énergies renouvelables et la maîtrise de la demande en énergie. Il est notamment question de s'appuyer sur les ressources locales pour développer une filière d'énergie renouvelable et d'éco-matériaux. Le recours à la filière bois-énergie doit donc être étudié. L'optimisation du réseau de géothermie est également une opportunité mise en avant dans le document.

A cela s'ajoute de nombreuses orientations dont l'objectif est de permettre la réhabilitation et la réalisation de constructions présentant une performance énergétique optimale.

Les incidences négatives du SCoT sont liées au développement urbain et à ses conséquences. En effet, les nouvelles constructions seront à l'origine d'une augmentation de la consommation d'énergie relative au chauffage et à l'éclairage. De plus, l'augmentation de la population résidente induit une hausse des déplacements motorisés qui émettent d'importantes quantités de gaz à effet de serre et consomment plus d'énergie fossile (carburant).

De plus, le SCoT prévoit la réalisation sur son territoire de plusieurs équipements dont le rayonnement sera supraterritorial. Ces projets généreront donc d'importants déplacements, en distance et en nombre. Une hausse des émissions de gaz à effet de serre est donc à prévoir.

LA GESTION DES DECHETS

Sur le territoire du SCoT, c'est le SIETREM (Syndicat mixte pour l'Enlèvement et le Traitement des REsidus Ménagers) qui est compétent pour la collecte et le traitement des déchets ménagers. Les quantités collectées sur le territoire sont inférieures à la moyenne nationale.

La collecte sélective mise en place est complète et efficace. Elle s'effectue au centre de tri de Chelles. La part des déchets recyclés est supérieure à la moyenne nationale, et est en augmentation.

Les ordures ménagères sont acheminées vers l'usine d'incinération de Saint-Thibault-des-Vignes, exploitée elle aussi par le syndicat. La valorisation énergétique réalisée est utilisée en partie pour le fonctionnement de l'équipement, le reste étant revendu à EDF. La vapeur produite est également réutilisée par l'usine.

Les déchets verts sont collectés en porte à porte sur Lagny-sur-Marne et Guermantes, ou en apport volontaire à la déchetterie de Saint-Thibault-des-Vignes. Une seconde déchetterie vient d'ouvrir à Chanteloup-en-Brie pour répondre aux besoins croissants de la population. Une déchetterie à destination des professionnels à Lagny-sur-Marne complète le dispositif.

Le syndicat propose également la possibilité de mettre à disposition un composteur individuel sur demande pour les habitants des communes le souhaitant.

Les encombrants sont collectés en porte à porte selon des fréquences qui ne sont pas toujours adaptées aux besoins des habitants. Cela donne donc lieu à des dépôts sauvages sur la voie publique. Les déchets d'entreprises font également l'objet de dépôts sauvages sur le territoire.

Le SCoT affiche clairement l'ambition de supprimer ces dépôts sauvages à travers plusieurs prescriptions permettant d'organiser une gestion des déchets plus efficace encore. Ces orientations visent à améliorer les espaces publics pour favoriser la gestion des déchets, à prévoir la gestion des déchets le plus en amont possible dans les projets, à implanter une nouvelle déchetterie au nord du territoire pour desservir les habitants les plus éloignés de celles existantes, et enfin, à prévoir éventuellement la création de containers enterrés lorsque cela est possible et adapté.

Les effets négatifs du SCoT sur la gestion des déchets tiennent surtout à l'augmentation de la population, qui entraînera une hausse de la production de déchets.

De plus, les nombreux projets de développement économique, qui aboutiront à l'accueil de nouvelles entreprises sur le territoire, seront à l'origine de l'augmentation de la production de déchets d'entreprises, qui sont à l'origine de nombreux dépôts sauvages aujourd'hui. Ces dépôts risquent donc de se développer sur le territoire.

En dehors des mesures définies par le SCoT pour réduire ces dépôts, une campagne d'information et de sensibilisation clarifiant les règles de gestion des déchets pour les entreprises notamment permettrait de réduire ces dysfonctionnements.

LA PROTECTION CONTRE LES NUISANCES

Le territoire du SCoT est traversé par de nombreuses infrastructures de transport de grande envergure et très fréquentées. Elles sont donc à l'origine de nuisances sonores, plus ou moins importantes dans les zones riveraines, et recouvrent une partie importante du territoire, ne laissant que peu de zones de calme.

Les voies les plus bruyantes classées par arrêté préfectoral sont l'A4, l'A104, les voies ferrées, la RD 934, la RD 944, la RD 10p, la RD 86 et la RD 231. Des normes d'isolation acoustiques sont imposées dans les zones les plus proches de ces voies.

La proximité de l'aérodrome de Lognes-Emerainville expose une très faible portion de la commune de Collégien aux nuisances sonores liées au transport aérien.

Concernant la qualité de l'air, la station de mesure la plus proche, située à Lognes, est une station urbaine car elle est localisée à proximité de deux infrastructures de transport majeures. Les analyses qui en ressortent révèlent une qualité de l'air globalement bonne, mais fortement impactée par la pollution atmosphérique liée aux axes de transport routier.

Le SCoT présente de nombreuses orientations ayant pour objectif la réduction des nuisances, auxquelles sont exposés les habitants. Pour ce faire, le SCoT entend limiter l'implantation des ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) afin de réduire les possibilités de nuisances

environnementales sur les secteurs d'habitat. Il affiche également la volonté de renforcer les dispositifs d'isolation acoustique des bâtiments situés à proximité des voies bruyantes.

Par ailleurs, les mesures du SCoT visant à maîtriser les déplacements et à développer les modes alternatifs à la voiture sont des orientations permettant de réduire les nuisances sonores et les émissions de gaz à effet de serre.

Malgré ces dispositions, le SCoT présente aussi des mesures qui peuvent participer à l'amplification des nuisances. D'une part, l'accueil de nouvelles activités économiques peut engendrer des nuisances environnementales et sonores lorsqu'elles se situent près de secteurs d'habitat. D'autre part, la hausse des flux de déplacement qui est à prévoir induit une hausse des nuisances liées au trafic routier.

L'implantation des entreprises est à étudier afin qu'elles engendrent le moins de nuisances possibles sur les secteurs résidentiels. Il est nécessaire d'organiser le développement des activités lourdes de préférence à l'intérieur des zones d'activités prévues à cet effet. Une charte environnementale peut également être signée avec les entreprises, pour qu'elles s'engagent à observer des pratiques respectueuses de l'environnement et à mettre en place les mesures nécessaires pour réduire les éventuelles nuisances engendrées.

Pour réduire les nuisances sonores, des mesures peuvent être mises en place pour réduire le bruit à la source, notamment au niveau du revêtement des voiries qui absorbent une partie du bruit de roulement.

D'autre part, dans les nouveaux projets, l'orientation des bâtiments en bordure de voie ou des aménagements spécifiques peuvent faire écran aux nuisances sonores et protéger du bruit les constructions se situant juste derrière.

LES IMPACTS SUR LES SITES NATURA 2000

Le territoire du SCoT est concerné par deux périmètres Natura 2000 : la Zone de Protection Spéciale (ZPS) des Boucles de la Marne et la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) du Bois de Vaires-sur-Marne, toutes deux localisées au nord.

Les sites appartenant au Boucles de la Marne se composent d'habitats liés au cours d'eau et des milieux connexes. Ils abritent de nombreuses espèces d'oiseaux rares ou menacés, qui justifient le classement de ces zones en Natura 2000. Ces espèces sont les suivantes : Blongios Nain, Bondrée apivore, Milan noir, Oedicnème criard, Mouette mélanocéphale, Sterne Pierregarin, Martin-pêcheur d'Europe, Pic noir, Gorgebleue à miroir, Pie-grièche écorcheur. Ces sites d'importance nationale constituent donc des lieux refuges pour ces populations, notamment l'hiver en période d'hibernation. Ils répondent également à plusieurs critères issus de la convention Ramsar, relative aux zones humides d'importance internationale.

Le site du bois de Vaires comprend le bois du Marais et une zone humide. C'est l'habitat spécifique et deux espèces animales qui ont justifié le classement en zone Natura 2000 : une mégaphorbiaie eutrophe, le triton crêté et le grand capricorne. Cependant, le site abrite également des espèces d'oiseaux figurant à l'Annexe I de la directive « Oiseaux » qui pourrait justifier son classement en ZPS : le pic noir, le martin-pêcheur d'Europe, la bondrée apivore.

Le SCoT protège ces sites par leur identification en espaces de protection forte au sein desquels les règles de constructibilité sont très contraignantes. En effet, ils sont définis comme inconstructibles et doivent faire l'objet d'un classement en zone naturelle stricte dans les PLU. Aucun projet ne pourra donc être conçu à l'intérieur des périmètres Natura 2000.

De plus, aucune zone urbanisée ou vouée à l'urbanisation ne jouxte directement le périmètre. Des zones « tampon » naturelles (forêt, terres agricoles...) permettent de conserver une distance entre les espaces urbanisés et les espaces naturels et de réduire les possibilités de nuisances et d'impacts sur les zones Natura 2000.

Néanmoins, le SCoT comporte diverses mesures pour réduire les incidences potentielles de l'urbanisation sur les espaces naturels, dont la préservation des lisières forestières qui constituent une zone de transition supplémentaire entre les espaces naturels et urbanisés. D'une manière générale, le SCoT affiche la volonté d'orienter la politique d'urbanisme vers des pratiques plus respectueuses de l'environnement concernant toutes les thématiques pouvant être à l'origine de pressions. Enfin, l'intégration paysagère des projets fait l'objet d'une orientation à part entière dans l'objectif de réduire les impacts visuels négatifs du développement urbain.

Les impacts du SCoT Marne, Brosse et Gondoire sur les zones Natura 2000 sont donc très faibles.

6. METHODOLOGIE D'ELABORATION DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'évaluation environnementale, rendue obligatoire par le décret du 27 mai 2005, relatif à l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement, permet d'intégrer, dès le début de l'élaboration du SCoT, une réflexion poussée sur l'environnement, qui doit également se révéler force de propositions en termes de projet et de suivi des principes actés.

Une échelle d'analyse globale

L'évaluation environnementale d'un SCoT n'est pas une simple étude d'impact à vocation opérationnelle. L'objectif de la démarche a été d'évaluer un cadre global : la stratégie de développement du territoire, et pas simplement une action (ou un ouvrage) unique et figée.

L'évaluation environnementale s'apparente à une analyse non technique permettant d'identifier la compatibilité entre des éléments déjà étudiés et connus, à savoir les enjeux environnementaux du territoire, et les orientations fixées pour son développement. Les outils ont donc eux aussi été adaptés : plus que des investigations techniques ciblées, la mission a requis une démarche de réflexion, d'analyse et de synthèse.

L'état initial de l'environnement

Il s'agit dans un premier temps de dresser un état initial de l'environnement stratégique, c'est-à-dire non encyclopédique mais visant les problèmes principaux pouvant se poser sur le territoire.

Rôle de l'évaluation environnementale : Présentation des tendances observées constituant un « état zéro » de l'environnement, synthèse et hiérarchisation des enjeux constituant une base à l'élaboration du projet de SCoT.

L'analyse des incidences

Dans un deuxième temps, l'objectif est de préciser les pressions additionnelles sur le milieu, consécutives à la mise en œuvre du document d'urbanisme. Cependant, le SCoT étant un document de planification et non un projet opérationnel, toutes les incidences sur l'environnement ne sont pas connues précisément à ce stade, et seules les études d'impact propres à chaque projet traiteront dans le détail des effets sur l'environnement. L'objectif est donc ici de cibler les secteurs à fort enjeu que les futures études d'impact devront particulièrement prendre en compte, en fonction des grands équilibres du territoire et des exigences de leur préservation.

L'analyse des incidences du SCoT est effectuée en confrontant les différents types de dispositions du document (objectifs du PADD, orientations du DOO) à chacun des thèmes analysés dans la présentation de l'état initial de l'environnement. Une réflexion critique est menée sur les impacts positifs et négatifs que l'on peut attendre du SCoT.

Les mesures dites "compensatoires" sont présentées, s'il y a lieu, dans le cadre de chacun des thèmes environnementaux. Des indicateurs sont proposés pour permettre le suivi puis l'évaluation environnementale de la mise en œuvre du SCoT dans le temps.

Afin de simplifier la présentation, les incidences, les mesures compensatoires et les modalités d'évaluation ont été regroupées pour chaque thématique environnementale.

Ainsi chaque thème (milieux naturels et biodiversité, paysage, ressources naturelles, risques et nuisances) est abordé de la façon suivante :

- rappel des enjeux,
- incidences positives,
- incidences négatives,
- mesures compensatoires,
- indicateurs de suivi.

Rôle de l'évaluation environnementale: Formalisation des incidences positives et négatives au regard de la précision du projet, proposition de mesures compensatoires à envisager dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT.

Une grande importance a été accordée à la phase de collecte et de mise à jour des données tout au long du processus de SCoT.

La précision et la pertinence de l'étude sont directement liées au volume et à la qualité des informations qui ont pu être recueillies. Aussi la phase de collecte de données a-t-elle été traitée avec la plus grande attention.

Un travail de synthèse et d'analyse a, dans un premier temps, porté sur les caractéristiques du territoire, identifiées à travers les différentes données à disposition du maître d'ouvrage (biodiversité, transports, assainissement, déchets...). Des réunions de travail et d'échanges de données, ainsi que des commissions thématiques, ont regroupé le maître d'ouvrage, les personnes ressources concernées et les représentants des bureaux d'études chargés de l'élaboration du SCoT et de l'évaluation environnementale.

Ces éléments ont été complétés et enrichis par l'analyse de diverses études et rapports. Ces informations ont été obtenues :

- par la consultation de nombreux sites Internet spécialisés : DRIEE, DDT, ARS, BRGM, ADEME, Conseils général et Régional, Airparif, ...
- au cours d'entretiens réalisés avec divers organismes et personnes ressources.

IL est rappelé que le suivi des incidences du plan sur l'environnement doit être réalisé au plus tard à l'expiration d'un délai de 10 ans à compter de son l'approbation du SCoT.