

Département de l'Essonne

Cœur d'Essonne Agglomération

Objet

Schéma de Cohérence Territoriale.

Enquête publique
du 18 septembre au 17 octobre 2019

Conclusions du commissaire enquêteur

A Maintenon, le 20 novembre 2019

Cœur d'Essonne Agglomération (CDEA), composée de 21 communes, sur un territoire de 132,7 km², a décidé d'élaborer un SCoT. Une première enquête publique a eu lieu en juin mais elle a dû être annulée en raison d'une défaillance du registre électronique.

L'agglomération est composée de 21 communes très différentes les unes des autres. La population des communes varie entre 35 000 habitants et 726 habitants.

Six communes ont plus de 10 000 habitants, 10 communes ont entre 4 000 et 10 000 habitants. La population totale est voisine de 195 000 habitants pour une densité de 1476 h/km².

L'agglomération est traversée par l'Orge et bordée par l'Essonne, cela génère de nombreuses zones humides qui constituent des biotopes fragiles.

Elle est aussi traversée par 4 axes routiers importants : l'A10, la RN 104, la RN 20 et la RD 116 ce qui génère des nuisances sonores et une importante pollution.

Enfin, les transports en commun desservent l'agglomération, en particulier les lignes C et D du RER. Ces 2 lignes déjà très fortement utilisées, au point d'être parfois saturées. Elles ont plusieurs gares dans l'agglomération qui sont les pôles de densification de l'habitat conformément aux prescriptions du SDRIF.

Le réseau routier de desserte interne est saturé lors des migrations journalières, il est aussi fortement utilisé par les poids lourds, en particulier en raison de la présence des plateformes logistiques et des ZAC.

Le projet de SCoT réalisé a été amené à prendre en compte l'intérêt de l'ensemble des communes ce qui a conduit à des prescriptions parfois peu contraignantes.

Le SCoT est articulé autour des 4 axes :

1. vivre dans une agglomération entre ville et campagne ;
2. vivre dans une agglomération relevant des défis des transitions ;
3. vivre dans une agglomération de projet ambitieux actrice des la région Ile de France ;
4. vivre dans une agglomération solidaire.

Chacun de ces axes est décliné en orientations et chaque orientation en objectifs.

Cette articulation se retrouve dans le Document d'Orientation et d'Objectifs.

Un dizaine de communes de l'agglomération demandent des modifications du SCoT.

Les personnes publiques associées ont fait un certain nombre de remarques qui ont fait l'objet de réponses dans les 2 mémoires annexés.

Durant l'enquête publique, les observations ont porté sur les points suivants :

Les observations les plus nombreuses portent sur le Parc Beauséjour et demandent que ce lotissement situé sur la commune de Morsang sur Orge, dont la construction a débuté en 1899

dans la forêt de Séquigny, soit protégé par un classement dans le SCoT. L'objectif est d'obtenir que toute construction soit impossible. Le commissaire enquêteur ne se serait pas saisi du problème sans les nombreuses observations car ce n'est pas du ressort du SCoT.

De nombreuses observations portent sur la protection des terres agricoles qui ne seraient pas assez stricte. Elles sont émises principalement par des associations environnementale, mais aussi par des particuliers.

Les problèmes de transport sont aussi souvent évoqués, tant en ce qui concerne les transports en commun qu'en ce qui concerne les routes. L'inquiétude des contributeurs est accentuée par les prévisions de densification dans le secteur des gares et en l'absence de l'amélioration significative des transports en commun et d'une étude des déplacements qui l'accompagnerait. L'abandon du projet câble, le report sine die du projet de déplacement en site propre sur la RN20, et la durée probable des travaux qui pourront améliorer les lignes de RER, plusieurs années, mais qui les rendront moins efficaces pendant cette période ne permettent pas de lever l'inquiétude de la population.

De l'étude et l'analyse du projet, ainsi que de l'examen des observations présentées, il ressort que pour les motifs suivants :

1. Que l'interdiction faite en zone A de construire des bâtiments à usage agricole à moins de 50 m des lisières, contrairement à ce qui est écrit dans le SDRIF, pourrait être nuisible à certaines exploitations agricoles et accentue inutilement la pression foncière sur l'agriculture (en ce qui concerne les zones U, le CE n'émet pas d'objection).
2. Les dispositions relatives à la protection des zones humides, pages 32 à 34 du DOO, doivent rester sous forme de prescriptions, la transformation en recommandation reviendrait à supprimer la protection.
3. La priorité d'utilisation des friches industrielles et commerciales et du foncier disponible lors de l'extension des ZAC avant d'artificialiser de nouveaux terrains n'est qu'une recommandation (page 60 du DOO) ce qui peut conduire par facilité à l'artificialisation de nouveaux terrains.
4. Les prescriptions restent trop ouvertes aux dérogations et ne semblent pas imposer d'études de justifications sérieuses et encadrées pour les obtenir ;
5. Que la construction de l'hôpital, conformément à la réponse faite à la MRAE, sera encadrée prescriptions spécifiques au DOO.
6. Les transports, quelle qu'en soit la forme, sont présentés par de nombreux intervenants comme un problème majeur de CDEA.
7. L'incertitude due par l'absence d'étude de circulation dans le SCoT conduit à s'interroger sur la validité de certains choix, dont la densification imposés par des documents d'ordre supérieur, une étude serait en cours et CDEA pourrait subordonner certains projets à la qualité des transports (réponse 50 aux observation du CE), ce qui pourrait repousser de 10 ans les projets autour des gares du RER C.
8. Les cartes se trouvant dans le DOO et dont certaines ont une valeur prescriptives sont presque toutes illisibles en raison de leur échelle.
9. Les services de l'Etat ont notés un certain nombre de points qui pourraient ne pas être compatibles avec le SDRIF.
10. Le terme « coups partis », sans qu'une présentation détaillée de ce qu'il recouvre n'ait été faite dans le SCoT, a généré l'hostilité de plusieurs intervenants durant l'enquête alors qu'il s'agit de projets qui ont été validés par toutes les instances après avoir

rempli toutes les conditions administratives ; les remettre en cause n'aurait conduit qu'à générer une incertitude administrative et économique sur le territoire de CDEA.

11. Le SCoT a pris en compte le SRCE d'Ile de France.
12. Le PCAET est en cours d'élaboration.
13. Le projet prévoit que la consommation de terrains agricoles sera réduite de moitié par rapport aux objectifs du SDRIF ;
14. Le projet augmente le nombre d'espaces de biodiversité sur le territoire en l'étendant aux massifs boisés de 20 ha.
15. Le projet restreint les possibilités d'offre commerciale des ZAC afin de protéger le commerce de centre-ville.
16. Le projet favorise des formes plus compactes de construction afin de limiter l'imperméabilisation des sols.
17. Les réponses du maître d'ouvrage aux remarques de la MRAE et aux questions du commissaire enquêteur contiennent un certain nombre de propositions de modifications susceptibles d'améliorer le projet de SCoT qui représente déjà une avancée importante dans la protection de l'environnement.

Le commissaire enquêteur émet un avis favorable au projet sous réserve :

1. qu'en zone A, lorsque c'est indispensable en raison des règles d'éloignement des habitations ou lorsque le foncier de l'exploitation ne permet pas d'autre option, les bâtiments à usage agricole soient autorisés à moins de 50 m des lisières (conformément au SDRIF) ;
2. que la protection des zones humides de biodiversité reste sous forme de prescription dans le DOO ;
3. que la priorité d'utilisation des friches industrielles et commerciales lors de la création ou l'agrandissement des ZAC soit une prescription au DOO.

D'autre part, le commissaire enquêteur recommande que les modifications proposées par le maître d'ouvrage dans les deux mémoires soient intégrées au projet (à l'exception de la mesure faisant l'objet d'une réserve), en particulier :

1. que les prescriptions soient écrites sans ambiguïté et notamment que les dérogations soient encadrées ;
2. que les incompatibilités éventuelles avec le SDRIF soient levées ;
3. que la construction de l'hôpital fasse l'objet de prescriptions spécifiques ;
4. qu'une étude des transports soit faite sur le territoire afin d'obtenir de la région et du département des correctifs permettant une bonne mise en œuvre du SCoT dans le respect du SDRIF ;
5. que l'offre de transport précède la densification et non l'inverse ;
6. que les cartes, en particulier celles qui ont une valeur prescriptives, soient lisibles et facilement transposables sur le terrain ;
7. qu'une analyse des services écosystémiques rendus par la zone soit imposée avant toute dérogation pour permettre des constructions dans les zones de biodiversité ou dans les corridors.

Jacques Payre
Commissaire enquêteur



