

Le projet de Schéma Directeur d'Ile-de-France pour 2030 appelle de la part des associations co-signataires, les observations suivantes :

- nous adhérons à l'idée forte « de réconcilier aménagement et environnement, en visant une protection accrue des espaces agricoles, boisés, naturels et des espaces en eau qui font toute la richesse de l'Ile-de-France et contribuent à son attractivité »,
 - nous partageons « l'ambition de la région de préserver et de valoriser les grands paysages et grands espaces naturels »,
 - nous approuvons ce qui pourra être fait en matière notamment de réseau de transports pour « améliorer la qualité de vie en réduisant les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques ».
- C'est précisément pourquoi, nous refusons le projet de déviation de Coulommiers (Seine-et-Marne) inscrit dans le projet de SDRIF et qui contrevient aux objectifs précédemment rappelés.**

Le principe de liaison (inscrit page 221 du document « défis, projet spatial, régional et objectifs) au cœur même du Parc Naturel régional de la Brie et Deux Morin ne peut recueillir notre assentiment parce qu'il est l'illustration de la négation de ce que doit être une véritable vision de l'aménagement durable du territoire.

La création *ex nihilo* d'une déviation dans le Territoire d'Intérêt Métropolitain (TIM) Brie et Deux Morin n'est pas compatible avec le projet affiché de faire bénéficier les espaces agricoles, boisés et naturels de mesures de protections fortes « visant à réduire le mitage, la fragmentation, la pression sur les lisières forestières, la disparition des milieux fragiles et la préservation des coteaux (principe énoncé page 34 du fascicule Évaluation Environnementale).

Ce nouvel axe routier s'il devait voir le jour, outre le fait qu'il ne résoudrait qu'éphémèrement les conditions de circulation sur le D934 et routes secondaires connexes, entraînerait l'augmentation de la pollution sonore, visuelle, de l'air, de l'eau dans un secteur épargné jusque là ; il accroîtrait le trafic des poids lourds et conduirait à une urbanisation non maîtrisable et non souhaitée, autour de cet axe.

Enfin, le coût financier et environnemental de ce projet obérerait tous les investissements d'avenir plus féconds pour le développement d'un territoire qui doit concilier «la maîtrise de l'urbanisation, le développement économique et la valorisation des ressources environnementales et paysagères (principe énoncé page 221 du document cité supra.)».

Pour ces raisons, et celles détaillées plus précisément ci-après, nous demandons le retrait de ce projet de déviation du SDRIF.

Signataires : Entente des associations de protection de l'environnement et de défense des riverains des vallées du Grand Morin et de l'Aubetin, constituée par :

- L'ASSOCIATION NATURE ENVIRONNEMENT 77 (Fédération départementale des associations de protection de l'environnement qui regroupe 60 associations)
- L'ASSOCIATION POUR LA DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT DE LA VALLÉE DE L'AUBETIN ET SES ENVIRONS
- L'ASSOCIATION POUR LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS DES MALPERTHUSIENS
- L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA VALLÉE DU MORIN
- L'ASSOCIATION AUBETIN ENVIRONNEMENT
- L'ASSOCIATION LES BRIONAUTES DE CRÉCY LA CHAPELLE
- L'ASSOCIATION NATURE ENVIRONNEMENT MORTCERF
- L'ASSOCIATION SAINT AUGUSTIN AVANT TOUT

LA DEVIATION POUR LE CONTOURNEMENT DE COULOMMIERS (Seine- et-Marne)

Un non-sens économique

Un non-sens écologique

Un non-sens sociétal

CONTRIBUTION de l'entente des associations de défense de
l'environnement et des riverains des vallées de l'Aubetin et du Grand Morin
et la Fédération d'associations Nature Environnement 77

Les implications du projet

Les élus du Scot du bassin de vie de Coulommiers se sont prononcés pour un projet imposant, de déviation routière autour de Coulommiers.

D'une longueur de plus de 10 kms, de 2 voies plus une pour les convois, comprenant un viaduc de 1 km environ d'une hauteur de 20 à 30 m.

Ce tracé enjamberait la Vallée du Grand Morin, le GR14, se trouverait au milieu du PNR de la Brie et Deux Morin en cours d'élaboration, se fauflerait entre 3 Espaces Naturels Sensibles. Ce projet générateur de pollutions (véhicules, camions) et de nuisances pour les riverains, ne trouverait un peu d'utilité que dans son couplage avec la création du « barreau RD36/RD934 » non prévue dans le SDRIF. Ce projet est présenté comme devant réduire les difficultés de circulation de Coulommiers et Mouroux, qui n'ont pas vraiment œuvré pour réduire les points noirs sur ces communes.

Un projet inscrit au SDRIF

- Projet déviation/contournement initié via le Scot
- 02/2013 le conseil général présente les études entre le tracé nord et sud
- 25/03/2013 vote des élus (32 pour, 1 abstention et 1 contre) en faveur d'un tracé sud pour poursuivre les études
- Le projet est inscrit dans le SDRIF soumis à enquête publique jusqu'au 14/05/2013
- Il est mentionné dans le document « défis, projet spatial régional et objectifs » dans le chapitre consacré aux territoires d'intérêt métropolitain (TIM).

Les impératifs locaux

du point de vue des Associations

- Préserver le cadre de vie
- Préserver les ressources (eau) et limiter la pression sur celles-ci
- Préserver l'espace agricole
- Contenir une urbanisation « galopante » potentielle
- Préserver de l'environnement et les écosystèmes
- La nouvelle intercommunalité « pays de Coulommiers » créée le 01/01/2013 ne doit pas servir pas sa fiscalité propre à financer le projet
- Les communes déjà structurellement endettées ne doivent pas être le vecteur de financement des études et du projet

Les enjeux et impacts du projet

du point de vue des Associations

Les enjeux :

- Attractivité du territoire : objectif désenclaver pour le rendre accessible
- Trafic routier : objectif fluidifier
- Intensifier une dynamique d'activités économiques
- Résoudre le problème des goulets d'étranglement
- Répondre aux objectifs de développement de Coulommiers, Boissy le Châtel et Mouroux
- Positionnement dans le cadre du Grand Paris

Les impacts :

- Pollution sonore, visuelle, de l'air
- Création d'un appel d'air avec à très court terme une nouvelle saturation du réseau routier
- Augmentation du trafic des poids lourds
- Destruction d'écosystèmes
- Risque de dégradation de la qualité des eaux de surfaces (rivières) pollution par un nouvel axe sur des endroits non touchés jusqu'à présent
- Emprise sur des terres agricoles et artificialisation des sols
- Partition du territoire local

La déviation et le SDRIF

1/3

Visions et Préconisations du SDRIF	Déviation
Document d'aménagement et d'urbanisme à 2030	Inscrite par le biais d'un amendement de conseillers régionaux lors du débat
Contexte de crise mondiale	Le projet n'est ni un but ni un moyen pour des investissements d'avenir
Contexte de raréfaction de la ressource financière, notamment publique	Devra être alors financée par d'autres canaux qui risquent de porter sur la dette et/ou la fiscalité locale
Contexte du risque systémique d'endettement	Aggrave ce risque de par un endettement inutile
Promouvoir davantage de solidarité	Aucun impact sur cet objectif
Faire face aux mutations de l'environnement	Va à l'encontre de cet objectif
Préparer la transition économique	Inefficience pour cet objectif
Préparer la transition énergétique	Va à l'encontre de cet objectif, pire même va gaspiller des ressources financières pouvant servir à financer des projets utiles
Un nouveau modèle de développement conçu à l'aune du développement durable	Va à l'encontre de cet objectif
Accès pour tous aux équipements et services publics	N'offre pas d'avantages, mais favorise un risque de partition du territoire nord/sud. Est donc en incohérence avec la mise en œuvre de la nouvelle communauté de communes.
Favoriser les transports collectifs	Elle est aux antipodes de cet objectif de par sa nature et son tracé.

La déviation et le SDRIF

2/3

Visions et Préconisations du SDRIF	Déviation
Pilier 1 : relier et structurer	<p>Cet objectif est contredit par la volonté de suppression du tracé de voie ferrée allant de Coulommiers à la Ferté Gaucher demandée par les élus même du Scot de Coulommiers.</p> <p>Source : la lettre du 2 aout 2012 adressée par le Président (M.Dhorbait) du Scot de Coulommiers au Vice-président chargé de l'aménagement du territoire de la région IdF qui demandait : « Supprimer le tracé de voie ferrée allant de Coulommiers à la Ferté Gaucher sur la carte de la logistique à l'échelle régionale. »</p> <p><u>Explication donnée</u> : « Le tracé du réseau ferré allant de Coulommiers vers l'est est à supprimer car les élus du territoire se sont exprimés en faveur de la fermeture définitive de la voie reliant Coulommiers et la Ferté Gaucher. Il n'existe aujourd'hui plus de service commercial de transport ferré sur cet axe dont la voie est désaffectée. Par ailleurs, sur l'ensemble des cartes de vos rapports, ce réseau ferré n'apparaît plus. »</p>
Pilier 2 : polariser et équilibrer	<p>La déviation peut être considérée comme un vecteur d'accessibilité, mais en réalité vu sous l'angle du contournement elle devient contre-productive de cet objectif.</p>
Pilier 3 : préserver et valoriser	<p>Elle est contraire à cet objectif ou n'y apporte aucune valeur ajoutée en termes d'investissement financier.</p>
Construction de 70 000 logements /an	<p>Elle est un vecteur à la réalisation de cet objectif mais avec à moyen terme des conséquences préjudiciables du à l'appel d'air créé par une urbanisation au détriment des terres agricoles, des espaces boisés et des pâtures.</p>

Visions et Préconisations du SDRIF	Déviation
Améliorer l'espace urbain et son environnement naturel	Ne répond pas à cet objectif.
Le portage et la valorisation des équipements et d'un système de transports attractifs	Ne répond que très partiellement à cet objectif.
La gestion durable de l'écosystème naturel visant le renforcement de la robustesse du territoire régional	Elle est contre productive et fait même peser un risque important. Et ce aussi bien tant dans la construction, que l'usage, que l'entretien, que ses conséquences en termes d'appel d'air à une sur-urbanisation par rapport aux contraintes locales
Les grands territoires à enjeux d'aménagement et de développement spécifiques	Coulommiers et son bassin de vie entre dans ce schéma, notamment via le PNR. Mais la déviation n'est en rien un objet structurant, au mieux un petit facteur d'attractivité temporaire.
Regroupe l'ensemble des dispositions normatives s'imposant notamment aux SCoT, et en leur absence aux PLU: le SCOT doit s'adapter au SDRIF	Le projet est inscrit dans le SDRIF mais ne répond pas à son cahier des charges.
Le cadre de vie et l'environnement au cœur du Schéma directeur	Ne répond pas du tout à cet objectif, car va produire le phénomène inverse.
Un des objectifs du SDRIF, partagé avec celui des PNR fait de l'économie d'espaces agricoles, boisés ou naturels une ligne directrice afin d'améliorer l'efficacité environnementale et énergétique de l'aménagement (document Evaluation Environnementale Page 34).	La création <i>ex nihilo</i> d'une déviation dans le TIM Brie et Deux Morin, paraît peu compatible avec le projet affiché de faire bénéficier les espaces agricoles, boisés et naturels de mesures de protection fortes «visant à réduire le mitage, la fragmentation, la pression sur les lisières forestières, la disparition des milieux fragiles (page 34 EE) et la préservation des coteaux (également page 34 EE)

La déviation et le PNR Brie et 2 Morin

Les + du PNR	Déviation
65% terres agricoles 20% bois & forêts	Emprise, pression sur les écosystèmes, pollutions, partition des terres
1000km de cours d'eau : 3 sont classés européen Natura 2000	Impact par ruissellement de chaussée et transport des particules jusqu'au cours d'eau
Le bocage (exception francilienne): 8 sites paysagers remarquables protégés	Risque de dégradation pouvant entraîner conséquences locales du au rôle joué pas les bocages
La biodiversité	Conséquence directe de par les différentes formes de pollution aussi en phase construction, qu'en phase usage
74 monuments historiques : 5 secteurs protégés (ZPPAUP)	antagonisme
36 bourgs typiques	Risque d'appel d'air et pression immobilière
Préservation des ressources naturelles et adaptation au changement climatique	antagonisme
Aménagement équilibré et durable du territoire	Pas de notion de durabilité
Développement économique s'appuyant sur les ressources et les filières locales	Ne servira en rien ce développement
Mise en valeur du patrimoine et de l'identité	Pas de lien direct mais peut de loin servir à conditions de prévoir des supports de communication (signalétique) sur le réseau
Amélioration des conditions de vie et renforcement cohésion sociale	Peut potentiellement servir à améliorer la qualité de circulation à très court terme, mais n'a aucun impact sur le global

Autres points en contradiction avec le projet

Les points	Déviations
Avis du Conseil Environnemental d'IDF	Des réserves ont été émises
La création d'un axe routier a pour corollaire la création de zones urbanisées et/ou de zones d'activités, ce qui induit une augmentations des pollutions et des nuisances	Générateur d'externalités négatives
Le PADD du SCOT prévoit « le soutien à la valorisation de la voie ferrée entre Coulommiers et Ferté Gaucher »	La déviation doit donc devenir un projet caduque ou au moins secondaire
L'axe de liaison entre la Ferté s/s Jouarre et Montereau avec la protection des continuités paysagères	La déviation sans nœud de liaison apparent, revêt un risque de non respect sur l'aspect des continuités paysagères
Sur la consommation des espaces agricoles et naturels : Réduire par 2 le rythme de la consommation d'espaces (objectif inscrit dans la loi de modernisation de l'agriculture).	La déviation ne répond pas à cet objectif
Objectif de densification autour des gares : on peut s'interroger sur la pertinence de l'application de ce principe dès lors qu'il concerne des <u>gares en milieu rural, situées près des espaces naturels ou agricoles</u> (tels que Guérard, Mouroux). Le risque est d'ouvrir un appel d'air à urbanisation systématique avec pour conséquence la destruction de ces espaces, par définition non renouvelables, et aussi l'ouverture de parkings appelés à drainer les véhicules.	Ne répond pas aux enjeux locaux
Extrait délibération du CM de Coulommiers du 15/04/13 : Cette infrastructure viendra répondre à la congestion régulière de la RD 934 et réduire la pollution atmosphérique quotidiennement enregistrée aux abords de la voie actuelle.	Cet argument montre bien les limites du projet, car il s'agit bien d'un report de pollution bien plus impactant en cas de réalisation. Mais surtout, cela démontre que c'est une solution de facilité et un aménagement non structurant, la congestion aux heures de pointe étant reportée plus en aval, aux abords de l'A4.

Un poids financier non soutenable

- Coût entre 60 et 90 M d'€
- Quel est le montage financier ?
- Qui va payer? Le conseil général de Seine-et-Marne dit ne pas avoir les capacités financières pour aller plus avant.
 - Les **études complémentaires** suite au vote pour le principe du tracé sud, sont susceptibles d'engager financièrement les communes qui pourraient être mises à contribution.
 - Les maires ont voté pour les projets de conception, la construction d'une nouvelle infrastructure et d'ouvrages d'art, la maintenance et l'entretien, alors que le **réseau actuel est déjà souvent dans un état déplorable.**
- Qui va payer pour le mauvais bilan carbone?
- Quelle efficacité du modèle économique? Alors que le marché des ventes de voitures neuves est totalement sclérosé.
- Compte tenu de la crise, ce projet est-il une priorité? Pour qui, pour quoi?

Qui se surajoute aux non-sens du projet

- Un litre d'essence en quasi constante augmentation
- Pas d'infrastructures pour des énergies alternatives
- Peu d'infrastructures pour des mobilités alternatives
- Un raisonnement non structurant et de très court terme
- La continuation de la promotion d'un modèle économique révolu (la pétrole appartiendra dans très peu de temps au passé) et écologiquement non viable
- Un projet qui obère les investissements d'avenir comme la mise en œuvre de projets liés aux éco-activités, le soutien d'une agriculture de proximité, aux nouvelles chaînes de valeur.

Les solutions alternatives 1/2

- Procéder à des études qualitatives des flux et des déplacements
- Aménager le réseau routier existant
- Aménager ou généraliser les ronds-points sur l'axe RD934 de Crécy, jusqu'au-delà de Chailly en Brie, et/ou alors prévoir de petites rocades sur le territoire des communes.

- Déplacer la barrière de péage de Coutevroult, nonobstant le fait que celle-ci ne doive en rien engendrer un phénomène d'urbanisation intensif
- Mettre en place des centres de télétravail
- Promouvoir les plateformes de covoiturage et d'auto-partage et les services de transport à la demande
- Améliorer la desserte Coulommiers/Meaux, en fréquence de bus

- Développer le réseau ferré : fréquence des trains, interconnexion Coulommiers avec la ligne RER A, améliorer la fiabilité
- Développer et soutenir les projets de mobilité douce et autres modalités innovantes avec des plans de déplacement urbain et interurbains « circulations douces » : des itinéraires cyclables sécurisés de toutes parts pour les **collégiens** et les **lycéens**, équipés de vélos électriques ou non, subventionnés en partie ; des équipements de stationnements des vélos sécurisés (ex Melun Sénart), etc...
- Construire un lycée à l'Est de Coulommiers, à La Ferté Gaucher ou à Rebais où actuellement, les élèves habitant dans ces secteurs, passent plus de 2 heures/jour dans les bus, qui de surcroît, engorgent la circulation columérienne. Rappelons que les 2 lycées de Coulommiers concentrent environ 4 000 élèves et quelques centaines de professeurs.

Les solutions alternatives 2/2

- Remettre en route la ligne SNCF Coulommiers / Ferté Gaucher: en effet, après examen de la carte page 5, on constate que le tracé ferré s'arrête à Coulommiers alors qu'il existe en réalité jusqu'à La Ferté Gaucher. Ce tronçon Coulommiers/La Ferté Gaucher est actuellement désaffecté, le transport des personnes habitant entre les deux et à La Ferté Gaucher se fait soit par car omnibus, soit par voiture. Beaucoup de ces habitants souhaitent la réouverture de la voie ferrée, qui leur ferait gagner du temps, environ 40 mn de transport par jour. Nonobstant ce fait, une autre lecture de la carte montre qu'il s'agit là d'une originalité unique car tous les tracés ferrés d'Ile de France atteignent, la frontière de la Région, voire la dépassent. Coulommiers est la seule ville à être un terminus, qui s'arrête au milieu du département, en ne répondant pas aux besoins des populations.
- Promouvoir et densifier le réseau Seine & Marne express, notamment les lignes en direction des gares menant à Paris (exemple le direct Touquin / Gare RER A de Chessy)
- Ralentir la pression immobilière avec la mise en place d'un aménagement cohérent du territoire et le développement de filières locales

CONCLUSIONS

- Le projet de déviation présente beaucoup d'externalités négatives et peu de positives
- Il est en inadéquation avec les objectifs du SDRIF notamment en matière de limitation de la consommation d'espaces
- Il n'apporte aucune valeur ajoutée au Projet de PNR et est même un frein
- Il est non finançable sauf par la dette et/ou le relèvement de la fiscalité locale
- Il présente un bilan carbone plus que défavorable
- Dire non aux nouveaux axes routiers, c'est aussi dire non à l'alourdissement de la facture énergétique nationale, c'est contribuer à réduire l'indépendance énergétique de la France, c'est se positionner contre le débat sous-jacent de l'opportunité de l'exploitation des huiles de schiste, c'est dire stop à la consommation de 1/3 de l'énergie, c'est lutter contre les dépenses inutiles, c'est lutter contre l'émission d'un 1/3 des gaz à effet de serre, c'est avoir une démarche responsable vis-à-vis du présent et de l'avenir.