



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le contrat de développement territorial (CDT) de Sénart (77 – 91)**

**n°Ae: 2013-43**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 12 juin 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial de Sénart.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, Steinfeld, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Decocq, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Letourneux, Malerba, Schmit.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient excusés : MM. Boiret, Chevassus-au-Louis, Ullmann.

\*

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la région Ile-de-France, le dossier ayant été reçu complet le 29 mars 2013.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courrier en date du 4 avril 2013 :

- le préfet de département de Seine-et-Marne, dont elle a reçu réponse le 16 mai 2013,
- le préfet du département de l'Essonne,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France
- la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature.
- la direction générale de la prévention des risques
- la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
- la direction générale de l'énergie et du climat

Sur le rapport de Véronique Wormser et Michel Badré, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans et programmes soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.**

(les références au texte du CDT dans le présent avis sont mentionnées dans l'avis par CDT suivi du n° de la page, et les références au rapport d'évaluation environnementale par EE suivi du n° de la page)

---

1 Désignée ci-après par Ae.

## Synthèse de l'avis

Le présent avis de l'Ae porte sur la qualité de l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial (CDT) de Sénart, et la prise en compte des enjeux environnementaux par ce contrat. Les signataires en sont l'Etat, les deux syndicats d'aménagement de la ville nouvelle de Sénart et les communes qui les constituent. Le projet est porté par l'établissement public d'aménagement de Sénart, regroupant les deux syndicats sus-cités.

L'objet d'un CDT, tel qu'il est défini par la réglementation, est de permettre l'atteinte des objectifs de territorialisation de l'offre de logement (TOL, objectifs de création de logements neufs fixés par le préfet de la région Ile-de-France<sup>2</sup>), parallèlement à la restructuration et à la densification des quartiers-gares autour des gares du Grand Paris Express (GPE), et à la bonne prise en compte des enjeux environnementaux.

Le contenu du CDT correspond au prolongement des objectifs et actions de la ville nouvelle depuis 40 ans, plus qu'aux objectifs spécifiquement liés au Grand Paris. En effet, le territoire concerné par le CDT de Sénart et les objectifs des acteurs de ce territoire apparaissent atypiques par rapport aux autres CDT en cours d'élaboration : regroupant 112 000 habitants sur 12 000 ha en deuxième couronne, Sénart est loin du réseau de transport GPE, et les objectifs de la TOL correspondent au scénario tendanciel hors CDT, l'objet des politiques menées depuis la création de la ville nouvelle étant de concentrer sur son territoire des constructions que la « centrifugation » au fil de l'eau du logement en Ile-de-France conduit spontanément en deuxième couronne.

Constatant cette situation particulière, l'Ae estime que les enjeux environnementaux principaux du CDT concernent la densification des constructions (qui ont fait jusqu'ici une très large part à l'habitat individuel) et l'organisation des déplacements dans le territoire, pour limiter la circulation automobile et notamment la pollution qu'elle génère.

La valeur ajoutée du CDT, annoncée dans les documents, porte essentiellement sur une accélération d'actions déjà prévues antérieurement.

Le rapport d'évaluation environnementale est perfectible sur la forme : l'Ae en recommande dans l'avis détaillé des améliorations de présentation.

Sur le fond, la principale question posée par le CDT et son évaluation environnementale porte sur le contenu effectif de l'inflexion vers un « éco-développement », posée en principe par le contrat. L'Ae estime qu'une telle inflexion est parfaitement justifiée, et même indispensable : le modèle de croissance caractérisé par une énergie bon marché et un territoire facilement disponible qui a permis le développement de Sénart depuis 40 ans nécessite, en cohérence avec les orientations affirmées par le schéma directeur de la région Ile-de-France, une révision en profondeur. Celle-ci devra tendre vers une plus grande économie de l'utilisation des territoires et vers une meilleure gestion de l'énergie, dans la mise en œuvre de l'objectif de 200 000 habitants en 2050 annoncé par l'EPA.

Sans mésestimer la difficulté de cette inflexion, qui dépasse le cadre du seul CDT, l'Ae recommande de réfléchir dès à présent aux actions caractéristiques d'un tel modèle de développement nouveau, et au suivi qui pourra en être assuré dès la signature du CDT, dans la perspective de forte croissance annoncée de la population du territoire.

L'Ae a fait dans l'avis détaillé ci-joint des recommandations plus ponctuelles.

---

<sup>2</sup> - conformément à l'article 23 de la loi relative au Grand Paris

## Avis détaillé

Le présent avis de l'Ae porte sur l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial (CDT) de Sénart. Doivent être analysées à ce titre la qualité du rapport d'évaluation environnementale<sup>3</sup> et la prise en compte des enjeux environnementaux par ce projet.

Le dossier est présenté par l'Etat représenté par le préfet de la région Ile-de-France et les deux syndicats d'aménagement de la ville nouvelle (SAN) de Sénart avec leurs communes membres : SAN de Sénart Ville Nouvelle (Seine et Marne) regroupant huit communes (Cesson, Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy-Cramayel, Nandy, Réau, Savigny-le-Temple, Vert-Saint-Denis) et SAN de Sénart en Essonne regroupant quatre communes (Morsang-sur-Seine, Saint-Pierre-du-Perray, Saintry-sur-Seine, Tigery). Le projet de contrat a été élaboré pour leur compte par l'établissement public d'aménagement (EPA) de Sénart, désigné dans le dossier (EE p 11) comme étant le « maître d'œuvre » du CDT.

L'Ae a estimé utile, pour la bonne information du public et pour éclairer certaines de ses recommandations, de faire précéder son analyse par une présentation du territoire et du contexte général d'élaboration de ce CDT : cette présentation est issue de l'ensemble des documents transmis à l'Ae, qui seront soumis à l'enquête publique, et des renseignements recueillis par les rapporteurs.

Un rappel du cadre législatif et réglementaire dans lequel s'inscrit le contrat est également fourni, toujours pour la bonne information du public.

## 1 La préparation du CDT : contexte, situation actuelle du territoire, enjeux du territoire

### 1.1 L'objet des CDT

La loi relative au Grand Paris dans son article 1 dispose :

*« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands 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.*

*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.*

*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. Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France.... ».*

Dans son article 21, le I-4<sup>ème</sup> alinéa et le II-1<sup>er</sup> alinéa précisent que les contrats définissent les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles ainsi que les modalités de mise en œuvre de ces objectifs.

<sup>3</sup> - Etabli en application de l'article R.122-17 I 42<sup>ndu</sup> du code de l'environnement, créé par le décret n°2 012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement, et également de l'article 10 du décret n°2011-724 relatif aux CDT.

Le 2<sup>ème</sup> alinéa du II précise que le CDT « *comporte des engagements permettant d'assurer, dans le respect des objectifs de développement durable et notamment la réduction des gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir des ressources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes et des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, la préservation des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.* »

Le décret n°2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi précédemment citée a été pris pour son application. Il définit les modalités d'élaboration et la structuration d'un CDT, les modalités de consultation du public sur les projets le composant et les modalités de prise en compte de ces projets dans les documents d'urbanisme. Plus particulièrement, ses articles 2 à 6 précisent son contenu quant à la forme et au fond.

En l'absence de CDT, la société du Grand Paris peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction dans un rayon de 400 m autour des gares nouvelles du réseau de transport public du Grand Paris<sup>4</sup>. Sur les communes signataires d'un CDT, la société du Grand Paris ne peut en conduire que si le contrat le prévoit. Ce n'est pas le cas ici.

## **1.2 Le cadre d'élaboration du CDT**

1. Le dossier soumis à l'Ae n'indique pas l'initiateur de la décision de préparer un CDT à Sénart<sup>5</sup>. Il indique seulement qu'un accord cadre a été signé le 23 mars 2012 entre l'Etat représenté par le préfet de région et les deux SAN de Sénart.
2. Le périmètre du CDT, recouvrant celui des deux SAN constitués en Seine-et-Marne et en Essonne, correspond exactement à celui sur lequel est engagé l'élaboration d'un futur SCOT. Il correspond au territoire de l'opération d'intérêt national (OIN) de la ville nouvelle de Sénart, étendu à deux communes de l'Essonne (Morsang-sur-Seine et Saintry-sur-Seine) qui ont rejoint le SAN de Sénart en Essonne après la constitution de l'OIN.
3. Les représentants du territoire et de l'Etat ont organisé la réflexion (comités, groupes de travail, réunions du comité de pilotage) en confiant son organisation pratique à l'EPA de Sénart.
4. Le projet de CDT et son évaluation environnementale ont été produits<sup>6</sup> et validés<sup>7</sup> par le comité de pilotage dans sa réunion du 15 mars 2013.
5. Ces deux documents ont été adressés simultanément pour avis à l'Ae du CGEDD et autres collectivités et organismes mentionnés à l'article 11 - II du décret sus-visé (collectivités régionale, départementale, association des maires de France, syndicat mixte Paris-métropole, Atelier international du Grand Paris).
6. Une enquête publique sera ensuite organisée sur le territoire des communes représentées dans le comité de pilotage (conformément à l'article 12 du décret) ; le dossier mis à l'enquête comportera les avis émis listés ci-dessus et notamment le présent avis.
7. A l'issue de cette enquête, le projet de CDT, éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des observations formulées par le public, sera adopté par le comité de pilotage dans un délai de trois mois suivant la transmission du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur<sup>8</sup>.
8. La signature du CDT par le préfet, les maires et les EPCI<sup>9</sup> représentés au comité de pilotage intervient dans les trois mois suivant cette approbation. Avis en est publié.

La loi n°2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social a modifié certaines dispositions de la loi relative au Grand Paris, notamment ses articles 1er et 21 ; ainsi :

- possibilité est donnée pour le conseil régional d'Ile-de-France et les conseils généraux concernés de siéger au comité de pilotage et d'être signataire du CDT, à leur demande. Selon les indications orales

<sup>4</sup> - cf. article 7 de la Loi relative au Grand Paris

<sup>5</sup> - l'article 7 du décret sus-visé sur les CDT précise que les CDT sont conclus à l' « initiative » des communes, du préfet ou des établissements publics de coopération intercommunale (CDT)

<sup>6</sup> - Conformément à l'article 10 du décret susvisé

<sup>7</sup> - Conformément à l'article 8 du décret susvisé

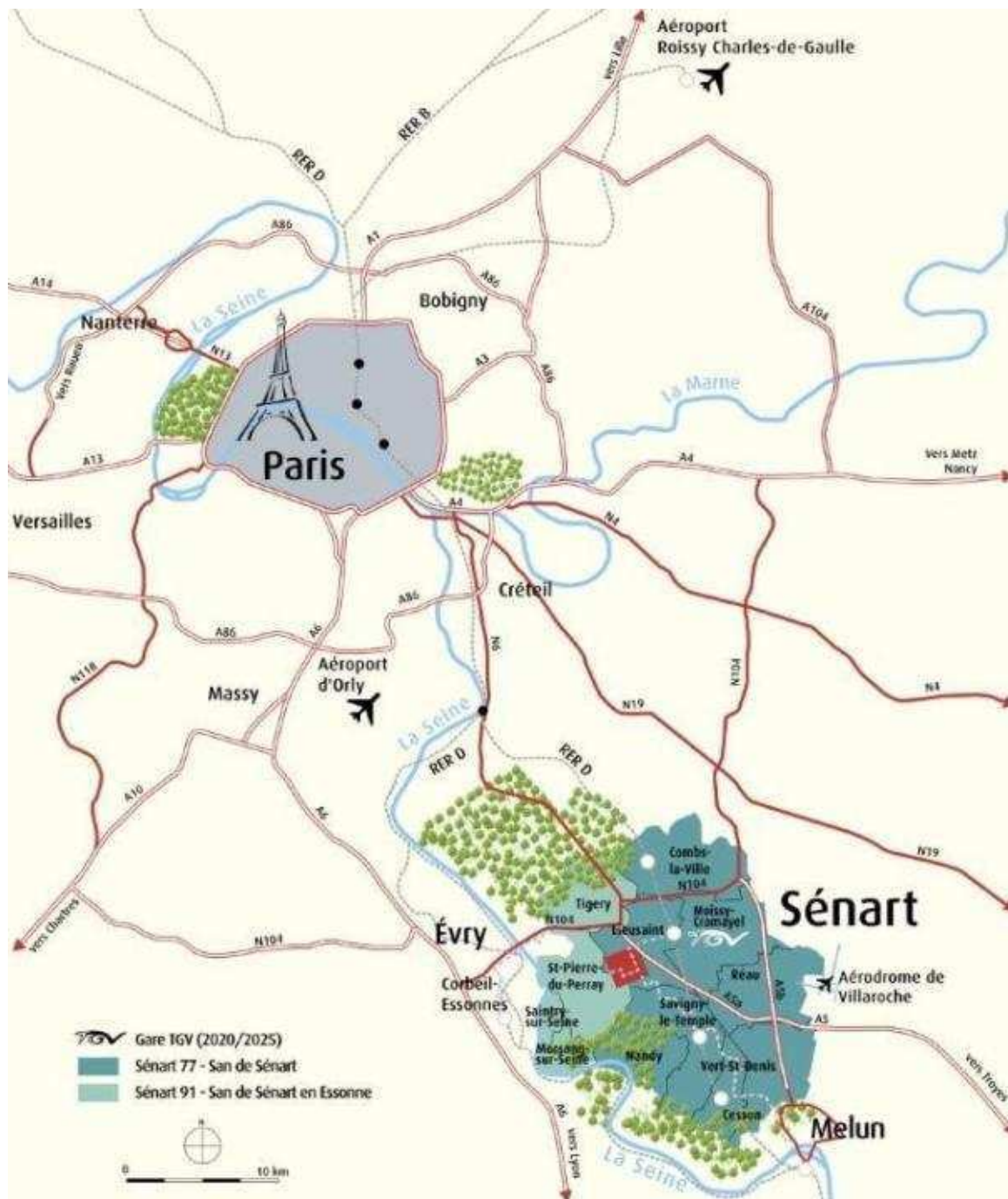
<sup>8</sup> - Conformément à l'article 13 du décret susvisé

<sup>9</sup> - Etablissement public de coopération intercommunale

fournies aux rapporteurs, les deux conseils généraux de l'Essonne et de la Seine-et-Marne auraient manifesté leur intention d'être signataires ;

- les règles de compatibilité entre documents d'urbanisme et schéma et plans sont modifiées :
  - le SDRIF<sup>10</sup> (ou son dernier projet en vigueur<sup>11</sup>) s'impose aux CDT,
  - le CDT s'impose aux SCOT<sup>12</sup> et PLU<sup>13</sup> ; l'enquête publique du CDT inclut la mise en compatibilité de ceux-ci le cas échéant.

### 1.3 Localisation et présentation du territoire



Le territoire de Sénart, situé à 30 kilomètres au sud-est de Paris en bordure de la Seine, correspond à la porte d'entrée sud-est de l'agglomération parisienne, Il bénéficie d'un réseau autoroutier majeur (A6, A5,

<sup>10</sup> - Schéma directeur de la région Ile-de-France

<sup>11</sup> - Conformément à l'article 21 IV 2<sup>ème</sup> alinéa de la loi relative au Grand Paris modifiée le 18 janvier 2013.

<sup>12</sup> - Schéma de cohérence territoriale

<sup>13</sup> - Plan local d'urbanisme

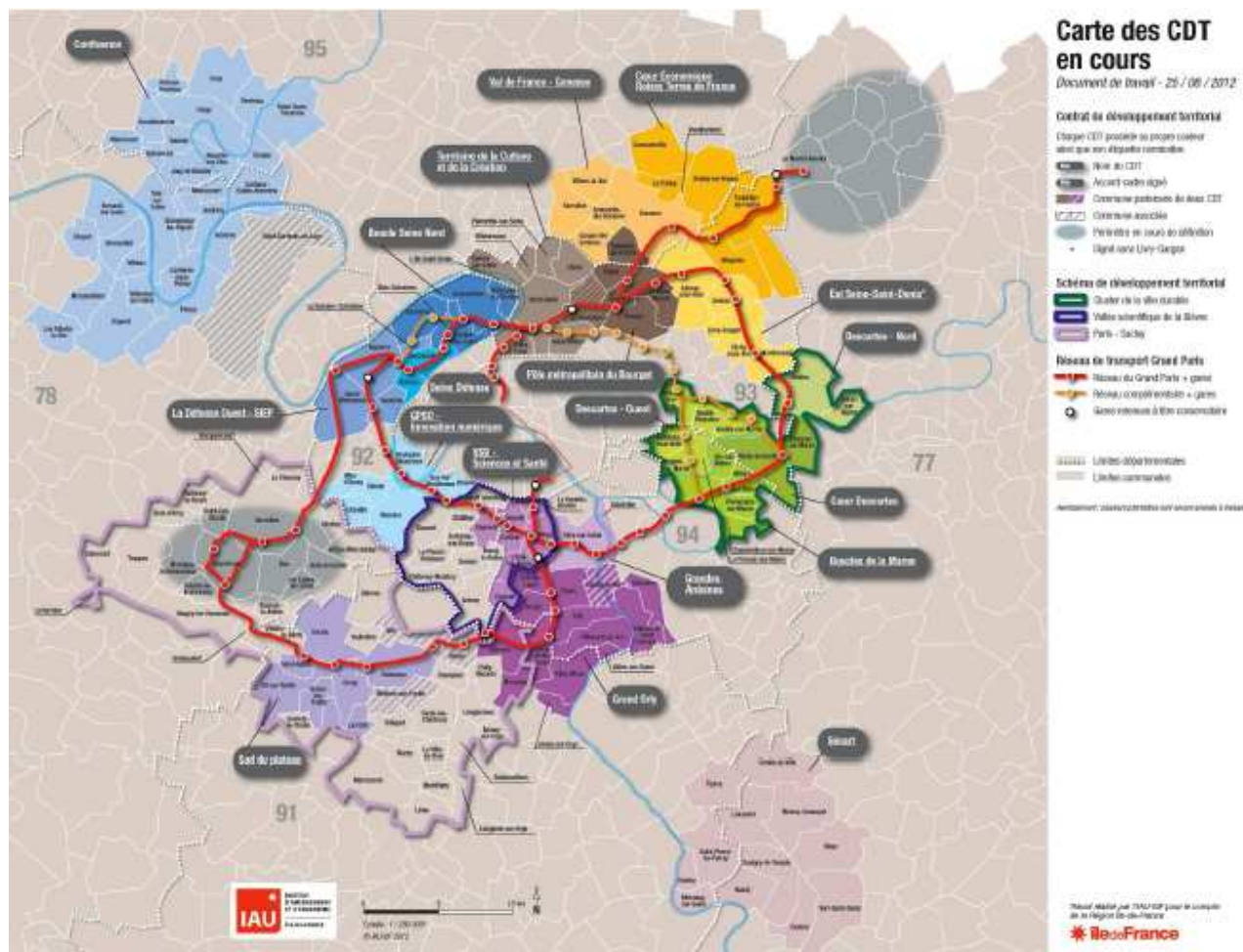
A86), de voies ferrées (LGV Sud est et RER D), de l'aérodrome de Melun Villaroche, et de la proximité de la Seine. Il est situé en outre à l'articulation de pôles franciliens tels qu'Evry-Corbeil et Melun. En conséquence, de grandes entreprises logistiques et des centres commerciaux innovants se sont implantés sur ce territoire.

La ville nouvelle a été créée en zone rurale, à proximité immédiate de la forêt domaniale de Sénart et des forêts régionales de Rougeau et de Bréviande. Elle s'est développée autour de bourgs et villages briards, aujourd'hui centres urbains encore séparés par des zones agricoles. Elle abrite 112 000 habitants dont 2/3 sont logés en maison individuelle, implantés sur 12 000 ha et 10 communes.

Depuis 2000, la ville nouvelle a connu un élan de croissance démographique et économique supérieur à la moyenne régionale<sup>14</sup>. Des équipements sont en projet (notamment un théâtre de plus de 1800 places au sein du Carré Sénart et une école d'ingénieurs, l'ICAM), la ville disposant déjà d'un campus universitaire.

Dans le contexte francilien caractérisé par un déficit d'espace foncier facilement mobilisable, Sénart constitue une exception avec 3 000 ha de terrains publics disponibles pour le développement.

Le territoire est desservi par 4 gares du RER D, le TZEN Melun-Corbeil<sup>15</sup> et 35 lignes de bus.



Le CDT de Sénart, au sud-est (source : dossier)

#### 1.4 Organisation du territoire

##### Organisation :

En 1973, dans le cadre de la création des villes nouvelles en 1965 par Paul Delouvrier, l'EPA de Sénart, aménageur de la ville nouvelle, est créé sur le périmètre de la ville nouvelle de Sénart qui comporte alors 18 communes.

En 1983, 8 communes choisissent de se retirer de la ville nouvelle (dont Melun): par arrêté inter préfectoral du 20 décembre 1983 et suite à la loi du 13 juillet 1983 portant sur la modification du statut des

<sup>14</sup> Une croissance démographique de 16% entre 1999 et 2008 (6,4% pour l'ensemble de l'Ile-de-France), une croissance de sa construction de logements de +7631 logements, soit 24% entre 1999 et 2008 (contre +5,8% en Ile-de-France) ; une augmentation des emplois de 33% quand la région progressait de 11%.

<sup>15</sup> Bus à haut niveau de service

agglomérations nouvelles, le périmètre de la ville nouvelle passe ainsi de 18 à 10 communes (8 en Seine-et-Marne, 2 en Essonne).

En 1984, deux syndicats d'agglomération nouvelle (SAN) sont créés : celui de Sénart Ville Nouvelle (arrêté préfectoral du 17 juin 1984) : Cesson, Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy-Cramayel, Nandy, Réau, Savigny-le-Temple, Vert-Saint-Denis et celui de Sénart en Essonne (arrêté préfectoral du 25 juin 1984) : Saint-Pierre-du-Perray, Tigery.

En 2003, deux communes adhèrent au SAN de Sénart en Essonne : Morsang-sur-Seine et Saintry-sur-Seine. Ces deux communes sont situées en dehors du périmètre de la ville nouvelle ; elles sont incluses dans le périmètre du CDT.

Le CDT est présenté par l'Etat, les deux SAN sus-cités et les communes qui les constituent et en sont les signataires. L'EPA de Sénart est présenté dans le dossier comme le « maître d'œuvre » de son élaboration.

Fin 2011, les élus des communautés d'agglomération d'Évry Centre Essonne, de Seine Essonne, du SAN de Sénart Ville Nouvelle, du SAN de Sénart en Essonne et de la communauté d'agglomération de Melun Val de Seine ont officiellement décidé de former une entente intercommunautaire<sup>16</sup>. Ce projet s'est concrétisé depuis. L'objectif est d'inscrire dans les réflexions sur le Grands Paris ce bassin de vie de 400 000 habitants, 120 000 emplois et 7 000 entreprises. Un SCOT est en cours d'élaboration sur son périmètre.

## **1.5 Le CDT de Sénart**

Le CDT sera conclu pour une période courant de sa signature jusqu'au 31 décembre 2027.

### **1.5.1 Le contenu du CDT :**

Sur la forme, le CDT respecte le décret 2011-724 cité plus haut : il comporte en Titre I son projet stratégique de développement durable, en Titre II ses objectifs, en Titre III ses actions et en Titre IV sa gouvernance. Le diagnostic du programme local de l'habitat (PLH) est présenté en annexe.

Sa cartographie s'avère cependant très peu lisible ce qui est un obstacle à la compréhension des thématiques qu'elle est censée éclairer.

Le projet stratégique de développement durable est décliné en 10 points ; l'agglomération « s'oriente aujourd'hui sur la réalisation d'une entité urbaine d'échelle régionale, développant un cœur animé autour du Carré et de la future gare TGV et s'appuyant sur un réseau de transport en commun ». Ce projet « vise à favoriser le mieux vivre ensemble, à offrir une réelle mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle et élever encore son niveau d'exigences en matière d'environnement, à travers des objectifs précis et un suivi rigoureux. ». « Le développement veillera à l'équilibre entre une offre de logements destinée à répondre, à son échelle, aux besoins de l'Île de France et la création d'emplois, et à répondre à la nécessité d'une répartition adéquate des services, des équipements et des transports dans les douze communes et dans le secteur central du Carré en lien avec le développement de son urbanisation ».

### **1.5.2 Les objectifs du CDT :**

Le CDT comporte 4 objectifs :

1. Concevoir une urbanité et une centralité à l'échelle régionale
2. Développer un pôle économique régional
3. Renforcer la mobilité en s'appuyant sur la perspective d'une gare TGV
4. Inscrire Sénart dans une démarche de développement durable.

Chacun d'eux est décliné en respectivement 13, 22, 10 et 12 actions, chacune décrite dans une fiche spécifique précisant potentiellement le pilote, les partenaires, les financements, les délais, les indicateurs et les actions connexes. L'identification de ces dernières facilite pour le lecteur la compréhension des liens existant entre actions. La différence de degré de maturité entre les actions présentées apparaît clairement<sup>17</sup> ; en revanche le périmètre de chacune des actions, entre les actions expérimentales, celles centrées sur un quartier ou une opération, celles s'appliquant à tout le territoire, n'apparaît pas clairement.

Les montants des actions ne sont que rarement<sup>18</sup> indiqués ; pour certaines<sup>19</sup>, notamment relatives au développement de véhicules propres aucun financement n'est annoncé. Il ne répond donc pas aux attendus

<sup>16</sup> Cf. L5221-1 et L5221-2 du code général des collectivités territoriales.

<sup>17</sup> Un pilote n'ayant d'ailleurs pas encore donné son accord pour une des actions présentée : action 4.3.1, comme le CDT l'explique.

<sup>18</sup> Pour 4 actions : 2.6.1 à 2.7.1

<sup>19</sup> Par exemple, pour 7 actions de l'objectif 4 qui en comporte 12.



de l'article 4 du décret cité ci-dessus.

En outre, aucun tableau ne synthétise les engagements des différentes parties du projet.

**L'Ae recommande, pour la bonne information du public, de présenter dans une synthèse les engagements des différentes parties prenantes et leur degré d'implication dans le CDT (pilote, partenaire) et de préciser le périmètre de mise en oeuvre de chacune des actions.**

L'état de l'existant (entreprises, logements, transports et projets en cours, leur localisation, les objectifs recherchés) est décrit très globalement : à titre d'exemple, ne sont pas précisées la population de chacun des centres urbains et la densité des logements par secteur, ni la typologie précise des entreprises présentes sur le territoire, ni le fonctionnement des lignes de transport en commun. Aussi, par rapport à un existant que l'on peine à visualiser, la présentation du CDT n'apparaît pas très concrète.

Le dossier indique que l'essentiel du contenu des actions aurait été réalisé sans CDT mais qu'il en renforce certaines. Pour 23 actions le CDT n'a pas d'effet. Pour 19 il accélère la mise en oeuvre ou l'effet des actions prévues ou en cours (notamment celles concernant les transports, liées à l'augmentation des populations). Pour 7 autres, le CDT ajoute un objectif et un effet spécifique : densification, taux de bâtiments économes en énergie, diminution des gaz à effet de serre, maintien transitoire d'une activité agricole.

L'objectif fixé par la TOL pour ce territoire est de construire 1050 logements neufs par an. Les ZAC<sup>20</sup> créées ou en cours de création permettront d'accueillir les 20 000 emplois supplémentaires projetés et de fournir les logements nécessaires (1050 logements par an), si l'on compte également l'offre venant de la production diffuse, voire même de dépasser cet objectif. En effet, page 34 du projet de CDT, il est indiqué que « *le territoire a une capacité maximale de production d'environ 1 200 logements par an pendant toute la durée du CDT* ». L'objectif de 1050 logements pourra donc être revu à la hausse par le territoire. Le dossier n'indique pas pour quelles raisons le territoire irait au-delà des objectifs assignés par la TOL : l'Ae observe qu'un dépassement éventuel de la TOL à Sénart, alors même que l'atteinte des objectifs de la TOL apparaît difficile dans le centre et dans la première couronne, pourrait aller à l'encontre des objectifs de répartition de l'urbanisation fixés pour l'ensemble de la région et des orientations retenues dans le projet de SDRIF, celles-ci visant notamment à limiter la consommation d'espaces naturels et ruraux et les besoins en nouveaux réseaux de transport.

Le territoire n'est pas directement concerné par le Grand Paris Express ; le CDT présente cependant dans son troisième objectif, l'axe 3-1 : accueillir une gare de TGV, qui mentionne ponctuellement la notion d'« *intensification urbaine pondérée selon les espaces* ». Le positionnement de la future gare n'est pas précisé dans le dossier, ne permettant donc pas d'identifier son inclusion ou non dans un projet objet de densification. A ce jour, la construction de cette gare n'est pas confirmée.

Le CDT ne vaut déclaration de projet pour aucun des projets listés.

## **1.6 Enjeux environnementaux du territoire et du CDT :**

Comme cité dans le § 2.4 ci-après, l'état initial présenté dans le rapport d'évaluation environnementale du CDT analyse les enjeux du territoire et du CDT, mais n'en indique pas de hiérarchisation. A partir des documents fournis et des indications fournies aux rapporteurs, l'Ae a estimé nécessaire d'identifier les enjeux lui paraissant les plus importants, afin de disposer d'une grille d'analyse lui permettant d'établir son avis.

Le territoire du CDT de Sénart est, avec celui de Cergy Pontoise, le plus excentré par rapport au centre de l'agglomération parisienne et au nouveau réseau de transport du Grand Paris Express. Il est directement concerné par deux enjeux environnementaux majeurs, propres à toute la deuxième couronne :

- le rythme de consommation des espaces ruraux et naturels nécessaires aux constructions : la tendance à l'étalement urbain et donc à une consommation d'espaces ruraux et naturels élevée au regard du nombre de logement et de locaux d'entreprise construits en 2<sup>ème</sup> couronne est l'un des principaux enjeux soulignés par le projet de SDRIF de 2013 : celui-ci relève en effet que l'effet structurel de migration de la population du centre vers la périphérie de l'Île de France fait plus que compenser, en matière de consommation d'espaces ruraux et naturels pour les constructions, l'effort de densification propre à chaque zone : Paris intra-muros, première et deuxième couronnes. Si le principe même de construction des villes nouvelles en deuxième couronne visait à polariser et concentrer les constructions nouvelles dans des secteurs déterminés, les données de densité de construction relatives à Sénart évoquées au § 2.4.1 ci-après montrent que la densification et la maîtrise des formes urbaines constituent ici un enjeu important ;

<sup>20</sup> Zone d'aménagement concerté

- l'organisation des réseaux de transport en commun, qui doit permettre de réduire l'usage actuellement prépondérant des véhicules individuels, source principale de pollutions et de nuisances dues au transport. En l'absence de toute implantation de lignes nouvelles du réseau du Grand Paris-Express sur le territoire, les questions à examiner concernent ici l'amélioration ou l'évolution des réseaux ferrés existants (RER D, LGV nouvelle et gare d'interconnexion), les réseaux de proximité (bus, TZen 1 et 2), les réseaux cyclables et piétonniers.

Dans la plupart des autres CDT, les deux enjeux essentiels correspondent (conformément à ce que laisse prévoir la rédaction du décret n° 2011-724 sur les CDT) à l'atteinte des objectifs quantifiés de la TOL et à la maîtrise de l'urbanisation nouvelle à proximité des gares. Le premier de ces enjeux est ici a priori simple, et le deuxième sans objet. Ce sont en revanche la densification des constructions et l'amélioration des transports de proximité qui constituent ici des priorités.

Le sous-titre « éco-développement » ajouté à « Innovation logistique » dans le sous-titre du CDT souligne par ailleurs le poids à donner aux autres enjeux environnementaux (notamment traitement des eaux et des déchets) dans tous les projets d'aménagement du CDT. La préservation de la qualité des espaces naturels et des continuités écologiques est directement liée à la question de la maîtrise des formes urbaines, évoquée plus haut.

Les objectifs de développement propres à la démarche de ville nouvelle donnent un poids particulier à ces enjeux : il a en effet été indiqué oralement à plusieurs reprises aux rapporteurs que la perspective de porter à environ 200 000 habitants la population de Sénart, actuellement de l'ordre de 120 000, était considérée comme raisonnable à l'échéance de 2050.

## 2 Analyse du rapport d'évaluation environnementale

### 2.1 Méthodologie de l'évaluation environnementale du CDT

L'évaluation environnementale du CDT, comme toute évaluation de plan ou programme, nécessite dans son principe :

- la description d'un état initial avec ses évolutions tendancielle,
- la définition d'un « scénario de référence hors CDT », intégrant l'évolution tendancielle du territoire et les effets des projets, plans ou programmes dont on estime qu'ils se réaliseront en l'absence de CDT,
- l'identification des mesures du CDT conduisant à infléchir certaines des évolutions tendancielle identifiées dans le scénario de référence, et donc de leurs effets environnementaux : c'est cette variation qui devra être prise en compte pour définir les impacts environnementaux positifs ou négatifs du CDT, sans préjuger des évaluations environnementales spécifiques à chaque action particulière, à mener ultérieurement : le CDT est en effet construit à partir de projets partenariaux dont certains relèvent d'évaluations environnementales propres. Les dispositions de la directive 2001/42/CE « plans et programmes » prévoient que dans un tel cas « d'ensemble hiérarchisé » d'opérations soumises à évaluation, il n'y a pas lieu de répéter l'évaluation mais d'évaluer chaque aspect au stade du processus le plus pertinent.

Les principaux impacts environnementaux que l'Ae a analysés correspondent aux enjeux identifiés comme prioritaires au § 1.6 ci-dessus : densification des constructions et formes urbaines, amélioration des réseaux de transport de proximité, et bonne gestion environnementale des projets locaux.

L'approche méthodologique consistant à comparer les conséquences environnementales du CDT à une situation de référence sans CDT doit prendre en compte le fait, signalé à plusieurs reprises et notamment dans la conclusion du rapport d'évaluation, que la différence entre ces deux scénarios est « très faible et peu significative », et que le CDT conduit essentiellement à accélérer et coordonner des actions prévues avant lui.

### 2.2 Remarques générales sur l'évaluation environnementale

Sur la forme, le rapport d'évaluation environnementale présente d'assez nombreuses imperfections d'apparence mineure mais qui en rendent la lecture et la compréhension parfois difficiles : **L'Ae recommande de procéder à une relecture attentive de l'ensemble du document, et d'améliorer les illustrations cartographiques, souvent illisibles faute d'un format adapté.**

La démarche de l'évaluation, notamment la description d'un scénario de référence et sa comparaison avec

le scénario CDT apparaît bien maîtrisée et clairement décrite.

L'Ae rappelle par ailleurs que le rapport d'évaluation environnementale présenté avec le CDT constitue l'évaluation par le pétitionnaire lui-même des conséquences des orientations qu'il envisage de retenir. Le document soumis à l'Ae est présenté comme une évaluation externe du CDT faite par un sous-traitant, sans qu'on puisse toujours apprécier si le pétitionnaire reprend à son compte les préconisations faites<sup>21</sup>.

**L'Ae recommande d'apporter au rapport d'évaluation les améliorations de forme qui résulteront d'une relecture attentive, et de lever ainsi toute ambiguïté quant aux engagements du pétitionnaire.**

Le rapport appelle de la part de l'Ae différentes remarques plus précises, développées ci-après.

### **2.3 L'articulation du contrat avec d'autres plans ou programmes**

L'évaluation environnementale traite de l'articulation du CDT avec les plans programmes en vigueur sur le territoire. Elle conclut dans tous les cas, sauf celui du SDAGE (du bassin de la Seine et des ruisseaux normands)<sup>22</sup>, à une cohérence ou une compatibilité entre eux.

L'annexe 3 du CDT consiste en une analyse spécifique de la compatibilité du CDT avec le SDRIF dans sa version délibérée par le conseil régional d'Île-de-France le 25 octobre 2012. L'EE conclut à la compatibilité des deux documents. Sans contester cette conclusion, l'Ae rappelle son observation faite au § 1.5 ci-dessus sur un éventuel dépassement des objectifs de la TOL.

Le SCOT est en cours d'élaboration depuis 2013 pour une approbation prévue en 2015 ; le dossier indique qu'il devra être cohérent avec le CDT. Le dossier indique en outre que les PLU ne nécessitent pas d'être mis en compatibilité avec le CDT ; il ne précise pas si les actions inscrites au CDT sont compatibles ou non avec les documents en vigueur, notamment les PLU, et si des révisions seront à prévoir. Concernant le PLH, le CDT reprend les objectifs du PLH de Sénart, incluant la production effective de logements de l'Essonne.

Le SRCAE (schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie) a été arrêté le 14 décembre 2012. Il prévoit notamment<sup>23</sup> le triplement de la réhabilitation dans l'habitat résidentiel, le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables ou de récupération avec une augmentation de 40% du nombre d'équivalents logements raccordés d'ici 2020, et la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions. L'évaluation environnementale conclut que le CDT « s'inscrit dans la démarche du SRCAE ».

La lecture des fiches action ne permet pas aux rapporteurs de qualifier précisément le degré de contribution concrète du CDT à chacun de ces objectifs<sup>24</sup>. L'évaluation environnementale indique (paragraphe 4.1.5) le chiffre de 4000 équivalents logement supplémentaires qui seront connectés à un réseau de chaleur et celui de 1275 qui seront connectés à des énergies renouvelables. Ne connaissant pas l'état des lieux du territoire dans ce domaine, il n'est pas possible de qualifier cette progression.

Concernant le PRQA (plan régional pour la qualité de l'Air), l'évaluation environnementale conclut également rapidement que « par ses actions en faveur du report modal aussi bien pour les trajets domicile-travail que pour les flux de marchandises, le CDT de Sénart a l'ambition d'améliorer la qualité de l'air. Il est donc compatible avec le PRQA ». L'analyse et la conclusion apparaissent un peu hâtives, là encore, au vu des éléments repris dans les paragraphes 2.6 et 2.7 du présent avis.

L'existence d'un plan climat énergie territorial (PCET) est mentionnée dans l'action 1.6.1. Ses objectifs et son articulation avec le CDT ne sont cependant pas décrits dans l'évaluation environnementale.

La compatibilité avec le SAGE (du bassin de l'Yerres, approuvé en 2011) n'est pas étudiée.

<sup>21</sup> Cf. notamment la conclusion du rapport, p 171 ; « il convient de veiller à ce que ...les actions soient réellement mises en place, ..., quelques mesures supplémentaires pourraient utilement compléter les actions du CDT, ... »

<sup>22</sup> Cf. paragraphe 2.6 dans la partie consacrée à l'assainissement

<sup>23</sup> Cf. EE pages 136 et 137

<sup>24</sup> - action 1.2.2, 3 à 5 communes sur les 10 concernées mèneraient à bien des projets de restructuration urbaine des centres villes, action 1.6.2 : réalisation de logements, à titre expérimental, répondant aux critères énergétiques plus stricts que ceux de la RT2012, action 1.6.1, action de sensibilisation des ménages aux économies d'énergie ;  
- aucune action ne concerne le chauffage urbain même si l'action 2.5.4 vise à produire une unité de méthanisation agricole, et l'action 2.5.3 à favoriser l'expérimentation de technologies innovantes en matières d'efficacité énergétique et d'écoconstruction.  
- concernant la limitation des GES, l'action 4.3.2, « il est envisagé d'étudier la faisabilité d'un réseau de véhicules industriels propres ».

**L'Ae recommande de préciser l'articulation du CDT avec les différents plans et programmes en vigueur sur le territoire en indiquant par quels moyens le CDT contribue à l'atteinte de leurs objectifs.**

## **2.4 Analyse de l'état initial et de ses perspectives d'évolution**

### **2.4.1 Etat initial de l'environnement**

Le chapitre 2 de l'évaluation environnementale fournit une description de l'état initial, selon 12 thématiques (sous-sol, eau, occupation du sol, biodiversité, patrimoine et paysage, risques, air, climat et énergie, bruit, santé humaine, transports et déplacements, déchets). Pour chaque thématique sont présentés la problématique, l'état initial et les enjeux, ce qui paraît de bonne méthode. Malheureusement le chapitre ne comprend aucune synthèse permettant de dégager des priorités et de faire le lien avec les choix retenus dans le CDT. Il se termine par une carte (figure 53, p 85) intitulée « synthèse des enjeux du territoire », très peu lisible<sup>25</sup>, et qui ne mentionne que les sites et monuments classés ou inscrits, les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) et sites Natura 2000, et les zones de risques naturels. **L'Ae recommande de conclure le chapitre relatif à l'état initial par une synthèse hiérarchisant les enjeux des différentes thématiques étudiées, tels qu'ils résultent des analyses conduites.**

Au vu de son analyse présentée au § 1.6 ci-dessus, l'Ae a examiné les thèmes lui paraissant les plus importants :

- **Occupation du sol** : la carte de l'occupation du sol en 2008 et le tableau de son évolution de 1982 à 2008 (EE p 26 et 27) montrent<sup>26</sup> que les cultures ont régressé d'environ un tiers de leur surface en moins de trente ans, au profit essentiellement de l'habitat individuel (qui a augmenté de plus de 60%), de l'« urbain ouvert » et de la voirie de transport, l'habitat collectif restant marginal. Les données fournies ne permettent pas d'évaluer les évolutions éventuelles de tendances récentes (notamment le développement de l'habitat collectif, d'après les indications orales fournies aux rapporteurs), ni la densité moyenne de construction et son évolution dans le temps. **L'Ae recommande de compléter l'état initial par les données permettant d'évaluer les enjeux actuels d'optimisation de l'utilisation de l'espace.**
- **Déplacements** : l'analyse de l'état initial conduit pour le thème « déplacement » (EE p 69) à estimer que « l'organisation actuelle des déplacements (est) plutôt satisfaisante », et que « aucun dysfonctionnement majeur n'est à souligner ». Celles des thèmes pollution de l'air, énergie-climat (dont émissions de gaz à effet de serre) et bruit<sup>27</sup> soulignent pourtant sans ambiguïté l'importance absolue, et la part relative très élevée, des déplacements routiers dans les nuisances de toute nature du territoire. L'Ae s'interroge sur ces constats apparemment contradictoires, et **recommande de préciser si les appréciations positives portées sur l'organisation actuelle des déplacements internes au territoire, essentiellement routiers, s'appliquent uniquement à leur efficacité immédiate, hors toute prise en compte de leurs externalités, ou si elles relèvent de la démarche d'écodéveloppement du contrat : dans ce dernier cas, elles devraient être justifiées.**
- **Eau** : la problématique posée (EE p 20) et l'affirmation reprise dans la conclusion générale (EE p 171) selon laquelle l'eau est « le domaine le plus sensible sur ce territoire » n'est pas réellement prise en compte dans la description de l'état initial, qui repose sur des données anciennes (liste des captages en 2005), mentionne la tension sous laquelle est placée cette ressource (en quantité et qualité) et ne comporte aucune indication sur la localisation des zones humides, dont l'importance pour la fonctionnalité écologique des cours d'eau est pourtant soulignée à juste titre. **L'Ae recommande de préciser les données d'état des lieux relatives à l'eau.**
- **Biodiversité, sites et paysages** : les analyses présentées sont complètes, et n'appellent de la part de l'Ae que des remarques de forme ou de mise en cohérence : pour les continuités écologiques, les cartes des p 37 et 39 (trame verte et trame bleue) mériteraient quelques explications, d'autant plus que la caractérisation de l'Allée Royale entre les forêts de Rougeau et de Sénart comme continuité écologique

<sup>25</sup> Tout le territoire du CDT y est inscrit dans un rectangle de 9 cm sur 11

<sup>26</sup> sous réserve d'une lisibilité assez difficile, qui a pu induire l'Ae en erreur, faute de tout commentaire explicatif fourni dans les documents sur ces points sensibles.

<sup>27</sup> Cf. notamment, pour le bruit, la mention, p 65, selon laquelle « l'ensemble des communes est potentiellement impacté par des dépassements potentiels des valeurs limites, pour le bruit routier », et pour les émissions de polluants et de gaz à effet de serre les tableaux des p 53 et 57.

est mise en doute par le rapport d'évaluation lui-même (EE p 92). Pour les sites et paysages, un vocabulaire plus accessible au public serait parfois bienvenu<sup>28</sup>. Enfin pour Natura 2000, l'évaluation des incidences nécessite formellement un traitement distinct (cf. § 2.8 ci-après). **L'Ae recommande des ajustements de forme dans la présentation des analyses relatives à la biodiversité, aux sites et aux paysages.**

Les autres analyses thématiques de l'état initial n'appellent pas de commentaire de l'Ae.

#### **2.4.2 Les perspectives d'évolution du territoire sans contrat : le « scénario de référence » 2030**

La description de ce scénario et de ses impacts, contenue dans le chapitre 3 du rapport d'évaluation, traduit une bonne compréhension de l'objet même de l'évaluation environnementale du CDT : celle-ci consiste à comparer la situation « avec CDT » à cette situation de référence.

Faisant le point (tableau 21 p 88) des projets engagés sans CDT, le rapport conclut à la création en 15 ans de 15 750 logements sur 200ha occupés, soit près de 80 logements à l'hectare, niveau de densité élevé et correspondant donc à une inversion de tendance très marquée par rapport à la prédominance passée de l'habitat diffus. **L'Ae recommande d'expliquer les mécanismes de cette inversion de tendance entre le passé et le scénario de référence hors CDT.**

L'Ae observe aussi que le niveau de 15 750 logements en 15 ans dans ce scénario hors CDT correspond exactement au niveau de la TOL (1 050 logements par an), confirmant ainsi que le respect des objectifs minimaux de la TOL ne représente pas ici un enjeu.

L'Ae observe également que la description du scénario de référence conduit à constater (EE p 90) qu'une augmentation des capacités d'épuration actuelles est indispensable, et que les améliorations apportées aux transports (y compris les liaisons cyclables ou piétonnes) devraient à peine compenser l'augmentation de la population et des activités, maintenant un niveau de nuisances élevées dues aux transports<sup>29</sup>.

### **2.5 Exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu, au regard des objectifs fixés, et raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées**

L'Ae a bien noté que ce contrat, contrairement à d'autres portant sur des territoires plus proches de la ville de Paris ou directement traversés par le futur réseau Grand Paris Express (GPE), ne peut s'analyser selon la grille de lecture du décret sur les CDT : la prise en compte des gares du réseau GPE y est sans objet ici, et son aptitude à respecter les objectifs de la TOL n'est pas un enjeu, puisque la tendance naturelle à la « centrifugation » de l'urbanisation en Ile-de-France conduirait plutôt à les dépasser.

Décrivant les choix faits, le rapport d'évaluation environnementale confirme que l'essentiel de ces choix figure dans le scénario de référence, les effets attendus du CDT étant (EE p 113) « essentiellement une accélération de la mise en œuvre des différents projets existants ».

Le rapport confirme cependant des options correspondant aux enjeux relevés plus haut dans le présent avis par l'Ae comme prioritaires, notamment le coup de frein à l'urbanisation « en tache d'huile » et la préservation de la qualité de l'eau.

### **2.6 Analyse des effets probables du contrat**

L'évaluation des effets du CDT lui-même ne doit pas être confondue avec l'évaluation des effets de chacune des actions qu'il réunit. Il s'agit pour l'Ae d'avoir une approche globale à l'échelle du territoire de Sénart permettant notamment de caractériser les impacts d'ensemble des différentes dispositions prévues par le CDT et de comprendre comment l'articulation de ces différents projets entre eux permet une meilleure prise en compte de l'environnement.

#### *Logement*

L'effet du CDT par rapport au scénario de référence (qui respecterait lui-même la TOL) est d'une part une augmentation de 2250 logements neufs en 15 ans, consommant 26 ha de plus, et d'autre part une

<sup>28</sup> Par exemple : « le plateau de Melun Sénart ... est un territoire scarifié, endigué, colmaté », les « vibrants plateaux de grande culture », la « loi de 1906 plus connue sous l'appellation de loi de 1930 », etc.

<sup>29</sup> Parmi les assez nombreuses erreurs à corriger à la relecture, il y a lieu de rectifier la définition de la politique du « facteur 4 » donnée ici (EE p 96) : il s'agit de diviser les émissions de gaz à effet de serre par 4 en 2050 par rapport à 1990 et non par rapport à 2005, ce qui est plus exigeant, les émissions ayant augmenté entre 1990 et 2005. (CITEPA)

densification des projets d'écoquartiers de 99 à 130 logements par hectare, permettant d'éviter de consommer 21 ha. **L'Ae recommande d'expliquer pourquoi la démarche de densification s'accompagne d'un objectif de dépassement de la TOL, dans le contexte du projet de SDRIF.**

*Consommation d'espaces naturels et artificialisation des sols.*

Les logements et les activités, équipements compris, consommeront 15 ha de plus que les 200 ha prévus par le scénario de référence.

Une densification notable des « activités » est prévue. Une hausse de 28% des emplois est attendue dans le cadre du CDT, nécessitant une hausse de 5 à 6% de surface consommée.

La localisation de ces espaces n'est pas identifiable dans le dossier ; la qualité des espaces consommés n'est pas décrite. L'information fournie est qu'ils sont propriétés de l'Etat et en partie objets d'une activité agricole (baux annuels). Les corridors biologiques seront pris en compte (via l'action 4.5.1 notamment).

**L'Ae recommande de localiser précisément les espaces qui seront consommés, de préciser leur usage actuel et futur ainsi que leur nature (zone humide ou non, présence d'espèces protégées etc) et d'en identifier les impacts, notamment paysagers et écologiques, sur le territoire dans son ensemble.,**

*Déplacements et transports - qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre*

Le maître d'ouvrage qualifie l'augmentation des trafics de véhicules sur le réseau de transport d'« obligatoire ». Le CDT prévoit cependant le développement du réseau de transport en commun et de liaisons douces pour les réduire. Le report modal devrait donc être augmenté.

L'évaluation environnementale conclut cependant très prudemment sur la question des transports, tout comme sur celle du gaz à effet de serre (GES) et des consommations énergétiques, indiquant qu'il n'est pas possible de définir dans quelles proportions le report modal limitera les modifications de la qualité de l'air, qu'une stagnation voire une légère baisse des émissions de GES et des consommations d'énergie serait possible, grâce aux mesures mises en œuvre dans le CDT.

*Gestion des déchets et pollution - Alimentation en eau potable et assainissement*

L'augmentation de population et d'activités va induire une augmentation des déchets produits, notamment ménagers. Le CDT s'il mentionne une expérimentation (action 2.5.2) concernant des déchets industriels ne traite pas de la question de la collecte et du traitement des autres déchets. Aucune solution à la hauteur des 1225 tonnes de déchets ménagers supplémentaires par an (à échéance du CDT) ne semble proposée dans le CDT; aucune mention n'est faite non plus d'actions en cours ou en projet, hors du cadre du CDT, permettant de remédier à cet impact.

La même croissance de population va conduire à augmenter le volume des eaux à traiter. Le CDT indique que, le système existant n'étant pas suffisant pour traiter les volumes supplémentaires annoncés, une solution a été actée<sup>30</sup> et consiste en l'augmentation du débit du siphon passant sous la Seine permettant ainsi de raccorder les logements nouveaux à la station d'Evry, suffisamment dimensionnée pour les accueillir.

Les ressources en eau potable, si elles apparaissent actuellement suffisantes, semblent cependant fragiles et leur bon état dépendant du maintien de la qualité et de la quantité de son alimentation.

## **2.7 Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts, et suivi du CDT**

Pour chacune des thématiques, l'évaluation environnementale conclut l'analyse par les mesures susceptibles d'être mises en œuvre. Comme déjà indiqué dans cet avis, le dossier n'indique pas clairement, sauf pour la question de l'assainissement reprise dans le CDT lui-même, quels sont les choix et les engagements du maître d'ouvrage en matière de mesures mises en œuvre.

**L'Ae recommande aux pétitionnaires d'indiquer dans le dossier quels sont les engagements pris pour éviter, réduire ou compenser les impacts du CDT, qu'ils soient l'objet du CDT ou qu'ils soient mis en œuvre dans un autre cadre que celui-ci, et ceci notamment en matière de déchets, de préservation de la ressource en eau potable et de transport.**

<sup>30</sup> Cf. page 54 du CDT ; décision du SYMSEVAS par délibération du 13 décembre 2012.

Le dossier indique que les deux SAN mettront en place une commission chargée du suivi général des objectifs et actions du CDT. Cette commission présentera une évaluation du CDT aux deux SAN. L'évaluation du CDT est annoncée tous les trois ans.

Le pilotage des actions présentées, leur revue éventuelle, des bilans intermédiaires pourraient s'avérer nécessaires à une fréquence plus élevée mais ne semblent pas envisagés. En outre, la définition précise, les modalités de suivi et les valeurs objectifs des indicateurs présentés ne sont pas indiqués. Les modalités de diffusion des résultats du suivi effectué ne sont pas décrites.

***L'Ae recommande aux pétitionnaires de préciser le dispositif de pilotage et de suivi du CDT, instances, indicateurs et diffusion des résultats du suivi compris et de s'engager à le mettre en œuvre.***

## **2.8 Evaluation des incidences Natura 2000**

L'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000 d'un CDT est un exercice dont la portée doit être ici relativisée : réunissant autour d'objectifs précisés au contrat des actions dont une bonne partie, sinon ici la quasi-totalité, figurent dans le scénario de référence et feront de toute façon l'objet, le cas échéant, d'évaluations propres en tant que projet, il aura probablement comme l'indique le rapport d'évaluation (EE p 120) des impacts « globalement identiques à ceux engendrés par l'évolution tendancielle du territoire. Ces impacts seront faibles ».

L'Ae souscrit à cette conclusion, au vu du contenu proposé du CDT. Elle observe cependant que la forme du document présenté n'est pas conforme à la réglementation en matière d'évaluation des incidences Natura 2000 : l'évaluation est en effet répartie entre l'état des lieux (description, assez détaillée, des 3 sites susceptibles d'être concernés par l'évaluation, p 31 à 36), l'appréciation assez rapide des incidences sur ces sites du scénario de référence (évolution tendancielle, EE p 93), et l'appréciation des incidences du CDT limitée à constater la similitude entre CDT et scénario de référence (EE p 120).

***L'Ae recommande, pour la bonne forme, de présenter en une notice d'évaluation unique et argumentée l'analyse des incidences sur le réseau Natura 2000.*** Elle observe par ailleurs que le seul indicateur proposé, à savoir le suivi de la fréquentation en forêt de Fontainebleau, lui apparaît à la fois très peu opérationnel (quant à la possibilité d'analyser ce qui est imputable aux actions menées à Sénart) et sans lien suffisamment objectif avec d'éventuels impacts significatifs dommageables dus aux actions du CDT sur le site Natura 2000 en cause. Il paraît donc sans grande utilité ici.

## **2.9 Résumé non technique**

Le résumé non technique reprend les têtes de chapitre de l'évaluation environnementale et des passages entiers de sa rédaction. D'autres éléments de raisonnement parfois importants pour la compréhension sont cependant supprimés sans faire l'objet d'aucune mention : ainsi, la présentation des incidences du scénario de référence n'est précédée d'aucune définition de ce scénario, rendant le texte difficile à comprendre.

Le résumé présente par ailleurs la même ambiguïté de positionnement que l'évaluation environnementale, entre les préconisations du bureau d'étude et les engagements réels pris par les signataires<sup>31</sup>. Il se termine par une conclusion (§ 8.7 p 171) qui n'a pas d'équivalent direct dans l'évaluation environnementale détaillée, et apparaît ainsi comme la conclusion d'ensemble du document : il serait plus clair de la présenter comme la conclusion du rapport, et non du seul résumé non technique.

***L'Ae recommande de revoir la forme du résumé non technique, pour en faire un document de synthèse autonome permettant une compréhension d'ensemble de la démarche d'évaluation environnementale du CDT et de ses résultats. Elle recommande par ailleurs d'y apporter les modifications résultant de l'intégration des suites réservées aux recommandations de l'Ae sur le rapport d'évaluation.***

## **3 Prise en compte de l'environnement par le CDT**

L'introduction du CDT (p 3) comme la conclusion de l'évaluation environnementale (EE p 171) mettent en exergue la « politique ambitieuse de développement », à « accélérer » et « coordonner », d'un « territoire en

<sup>31</sup> Cf. p 166 à 169 : « certaines mesures pourraient être envisagées... », « les mesures suivantes seraient intéressantes... », « il convient de continuer à respecter... », etc.

pleine croissance » depuis quatre décennies. Le terme « éco-développement » ajouté à « innovation logistique » dans le sous-titre du CDT traduit pourtant une volonté d'inflexion par rapport au modèle de croissance et de développement qui était à la base des objectifs initiaux de la ville nouvelle, et des actions menées depuis.

Afin d'apprécier la réalité de cette inflexion, l'Ae a cherché à analyser en quoi le CDT s'attachait à répondre aux enjeux environnementaux identifiés au § 1.6 ci-dessus, et comment chacun pourrait apprécier à l'avenir ses effets en la matière.

Le tableau des mesures envisagées (EE p 128) et le tableau des indicateurs de suivi du CDT (EE p 130) évoqués plus haut donnent sur ce point une image synthétique contrastée :

- la prise en compte des caractéristiques environnementales des projets locaux (consommation énergétique, déchets, bruit, pollutions, ...) fait l'objet d'une grande attention, de mesures et d'indicateurs multiples ;
- l'amélioration des transports publics (hormis le transport de marchandises, et le projet de gare TGV, dont la réalisation éventuelle n'aurait probablement d'effets qu'au-delà de l'échéance du CDT) est concernée dans le tableau des actions par l'amélioration du RER D, la mise en place du T Zen-2, et le développement des liaisons dites douces. Sans méconnaître la difficulté ni le coût de ces opérations, l'Ae observe au vu de l'extension géographique du territoire que ces actions y laisseront inévitablement une place très prépondérante aux déplacements en véhicule particulier ;
- la densification des constructions et l'amélioration des formes urbaines ne font l'objet d'aucune action spécifique ni d'aucun indicateur<sup>32</sup>, bien qu'il s'agisse pour l'Ae d'un enjeu essentiel.

L'Ae est bien consciente que le CDT n'est pas le seul ni sans doute même le principal outil pour intégrer des caractéristiques relevant réellement de l'« éco-développement » dans les politiques d'aménagement d'une ville nouvelle dont la croissance annoncée pourrait la faire passer à 200 000 habitants en 2050, soit près de 70% en moins de 40 ans.

***Elle recommande cependant d'indiquer plus clairement quelles orientations de moyen et long terme permettront d'une part de maîtriser la consommation d'espaces ruraux et naturels par l'extension urbaine, et d'autre part de limiter l'usage des véhicules individuels dans une agglomération de cette importance.***

***Plus généralement, elle recommande d'indiquer sur quels critères et avec quels indicateurs précis pourra être appréciée, à l'échéance du contrat, la réalité de ce nouveau modèle de développement, alliant dynamisme économique et prise en compte des enjeux environnementaux.***

-----

---

<sup>32</sup> Hormis un indicateur : « surface libre (m<sup>2</sup>) de construction consommée par les projets d'activités ou de logements », et un indicateur de « superficie d'espaces agricoles », dont il est difficile de savoir comment leurs évolutions pourront être interprétées.