

## **Avis du Conseil scientifique de la Réserve de biosphère Contournement de Saint-Fargeau Ponthierry**

**Avon, le 28 novembre 2012**

Le président de l'association Avec l'Union, Amélioration Vigilance Environnement Circulation, fédération des associations de l'agglomération melunaise, administrateur de la Réserve de biosphère de Fontainebleau-Gâtinais et le président de l'association ASSEBO ont saisi par courrier le 2 mars 2012 le président du Conseil d'administration de la Réserve de biosphère de Fontainebleau-Gâtinais concernant un projet d'infrastructure routière pour contourner la commune de Saint-Fargeau Ponthierry.

A partir du diagnostic de territoire de la Réserve de biosphère de Fontainebleau-Gâtinais, la fédération Avec l'Union, a mis en évidence les impacts dommageables que la mise en œuvre d'un tel projet entraînerait.

*« Convaincus que l'envergure de ce projet nécessite ; pour aboutir à une décision consensuelle ; l'implication de tous les acteurs environnementaux des territoires concernés »,* il est demandé à la Réserve de biosphère de Fontainebleau-Gâtinais d'émettre un avis sur le contournement de Saint-Fargeau Ponthierry.

### **Préambule**

Le président du Conseil d'administration de la Réserve de biosphère de Fontainebleau-Gâtinais a saisi le président du Conseil scientifique afin que celui réponde à cette demande en formulant un avis. Le président du Conseil scientifique a répondu favorablement.

Lors d'une première réunion, le 23 mai 2012, le Conseil scientifique a décidé de construire son avis sur la base des instructions suivantes :

- Donner le contexte général (SDRIF 74, 94 et 2008 ; PDU de Melun...)
- Reprendre le diagnostic de territoire de la Réserve de biosphère et faire ressortir les données géographiques et démographiques des villes impactées par le tracé global.
- Réaliser un travail cartographique

Lors d'une deuxième réunion, le 19 novembre dernier, suivant le cadrage défini au Conseil scientifique du 23 mai le Conseil scientifique a analysé les travaux d'étudiants de master 2 Aménagement et urbanisme encadrés par son président.

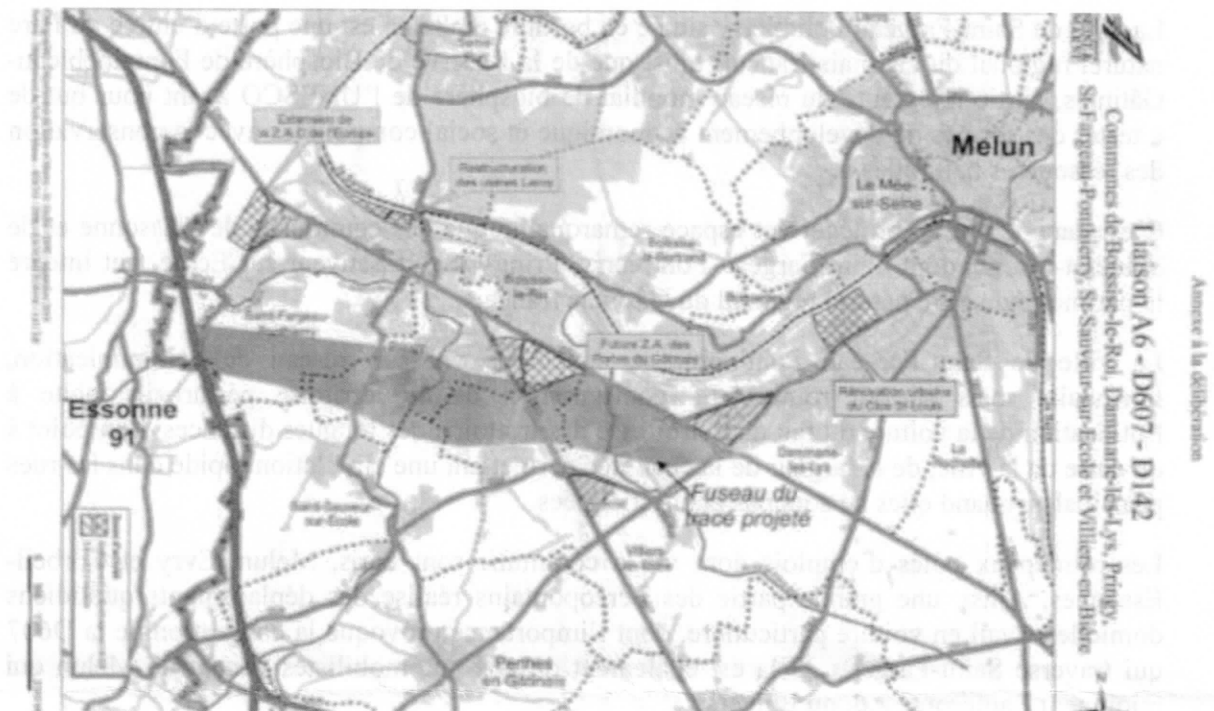




Le président du Conseil scientifique précise que l'avis donné au Conseil d'administration de la Réserve de biosphère portera **sur le contexte du contournement et non sur le contournement lui-même. En effet, le contournement de Saint-Fargeau Ponthierry étant localisé dans le périmètre du Parc naturel régional du Gâtinais français, il n'est pas du ressort de la Réserve de biosphère de Fontainebleau-Gâtinais d'émettre un avis sur ce dossier, mais bien aux communes ayant signé la nouvelle Charte du Parc en 2011. Cependant, le Conseil scientifique, dans son rapport, a mis en perspective tant les enjeux régionaux que locaux liés à ce contournement.**



## Le contexte régional



Ce projet de contournement est indissociable du cadre plus large visant à relier les autoroutes A5 et A6 par le nord de Melun. Ce projet, inscrit dès 1976 dans le SDAURIF, est repris dans les SDRIF de 1994 et de 2008. Ce tracé au nord de Melun a un intérêt fort pour la forêt de Fontainebleau et pour Melun, puisqu'il désengorgerait la ville du trafic des camions. Il subit une forte opposition locale des villes concernées par le tracé, sauf la ville de Melun qui se verrait doté d'un nouveau pont sur la Seine et de la reconversion de sa pénétrante.

Ce projet présente toujours un double intérêt, (i) national (réseau autoroutier interrégional) et (ii) régional (interdépartemental, système radio concentrique de l'agglomération : barreau C5 inhérent au mode de développement de la région parisienne). Il demeure celui d'un maillon d'une quatrième rocade en Ile-de-France, dans le SDRIF 2008, et la révision 2012 pour préparer le projet SDRIF 2030.



## Le contexte local

La ville de Saint-Fargeau Ponthierry située en bordure de Seine est une porte d'entrée du Parc naturel régional du Gâtinais français ainsi que de la Réserve de Biosphère de Fontainebleau-Gâtinais, partie intégrante du réseau mondial de biosphère de l'UNESCO ayant pour but de « tester des formes de développement économique et social compatibles avec la conservation des ressources naturelles ».

C'est dans le but de protéger cet espace remarquable que des communes de l'Essonne et de Seine-et-Marne, dont Saint-Fargeau Ponthierry, Pringy, Saint-Sauveur-sur Ecole, ont intégré le périmètre du Parc naturel régional du Gâtinais français.

La ville de Saint-Fargeau Ponthierry se développe *via* son réseau de communication, ferroviaire mais surtout routier. La configuration de ce territoire périurbain incite à l'utilisation de la voiture du fait de l'étroitesse des trottoirs, des longues distances d'un point à un autre de la ville, de la largeur de la chaussée permettant une circulation rapide dans les rues principales, quand elles ne sont pas congestionnées.

Les principaux pôles d'emplois dont vit la commune sont Paris, Melun, Evry et Corbeil-Essonnes. Ainsi, une grande partie des Féréopontains réalise des déplacements quotidiens domicile/travail en voiture particulière, dont l'importance provoque la congestion de la D607 qui traverse Saint-Fargeau. Cela est également dû aux automobilistes venant de Melun qui rejoignent l'autoroute A6, ou l'inverse.

De plus, il se peut que ce soit les habitants eux-mêmes qui congestionnent la route départementale 607 traversante puisqu'ils utilisent massivement la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail ou rejoindre la gare à Melun.

Le rapport de présentation du PLU de 2006 précise que 82 % des 79 % d'actifs résidents qui travaillent hors de la commune prennent la voiture. En outre, précise le Plan Local de Déplacements de la région melunaise (2006), 52 % des déplacements domicile-travail dans le bassin de Melun et les communes limitrophes sont des flux de distance très réduite et, pour ces déplacements intra-communaux ou bilatéraux, la voiture est très utilisée en raison des lacunes des transports en commun.

De ce fait, 27 % du trafic seulement serait lié à un trafic de transit (*La Gazette* de l'association pour la protection du site de Saint-Sauveur-sur-Ecole, décembre 2009), qui traverse la ville sans s'y arrêter et parcourt une longue distance incluant l'utilisation de l'autoroute A6.

### Premier constat concernant le contexte régional et local

Des données complémentaires sont nécessaires : pour préciser les usages et usagers du réseau routier actuel sur le sud de l'Ile-de-France, pour analyser les nuisances urbaines d'une voie routière complexe comme la D 607 : flux interrégionaux à locaux, flux mixtes personnes et marchandises, voitures et poids lourds, flux sécants et rythmés, matin, soir, jour, week-end...

Par ailleurs, une réflexion plus globale à 20 ans sur les déplacements régionaux et locaux doit être menée compte tenu de l'évolution des modes de déplacement de la population, mais aussi des tendances haussières du prix du pétrole.

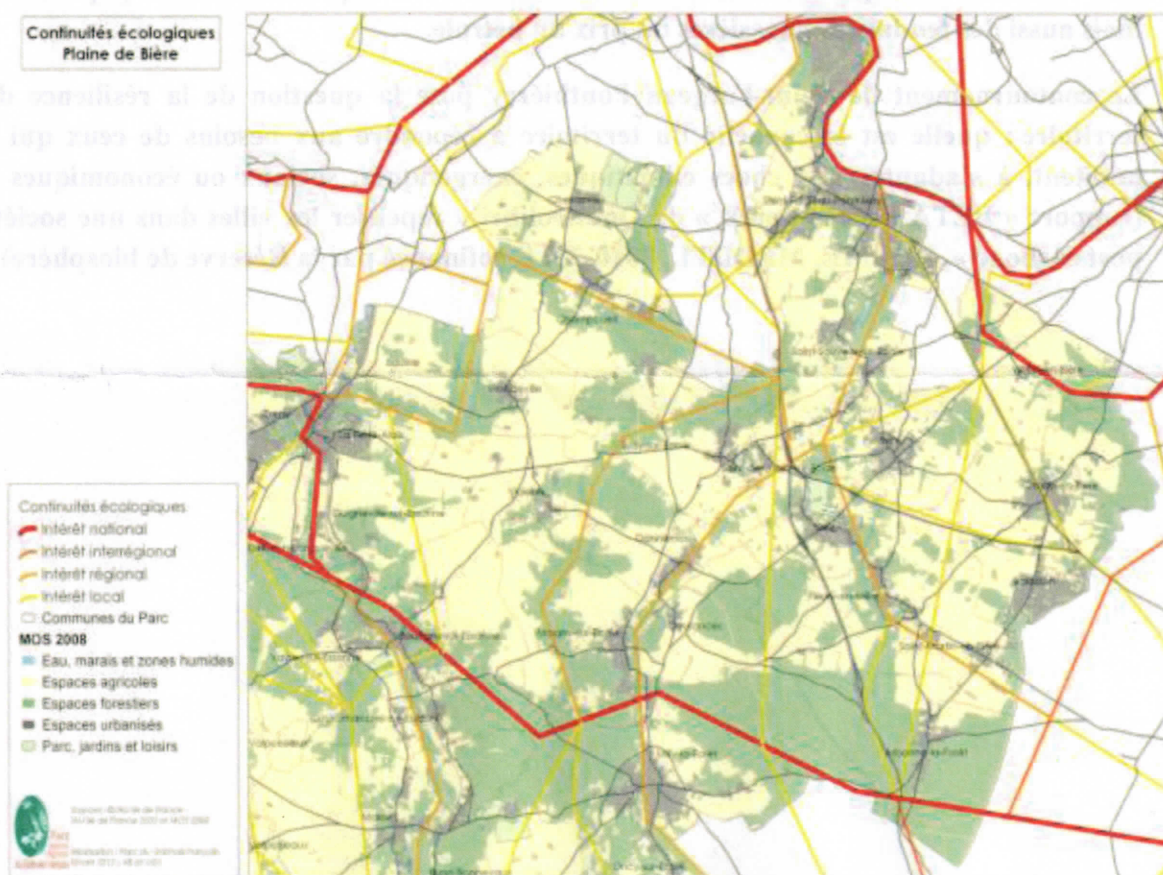
Le contournement de Saint-Fargeau Ponthierry pose la question de la résilience du territoire : quelle est la capacité du territoire à répondre aux besoins de ceux qui y habitent, à s'adapter aux chocs climatiques, énergétiques, sociaux ou économiques ? (rapport « BETA Programme® » de Quattrolibri « repenser les villes dans une société post carbone », ADEME, MEDDTL, 2010-2011, cofinancé par la Réserve de biosphère)



## Le contexte environnemental régional

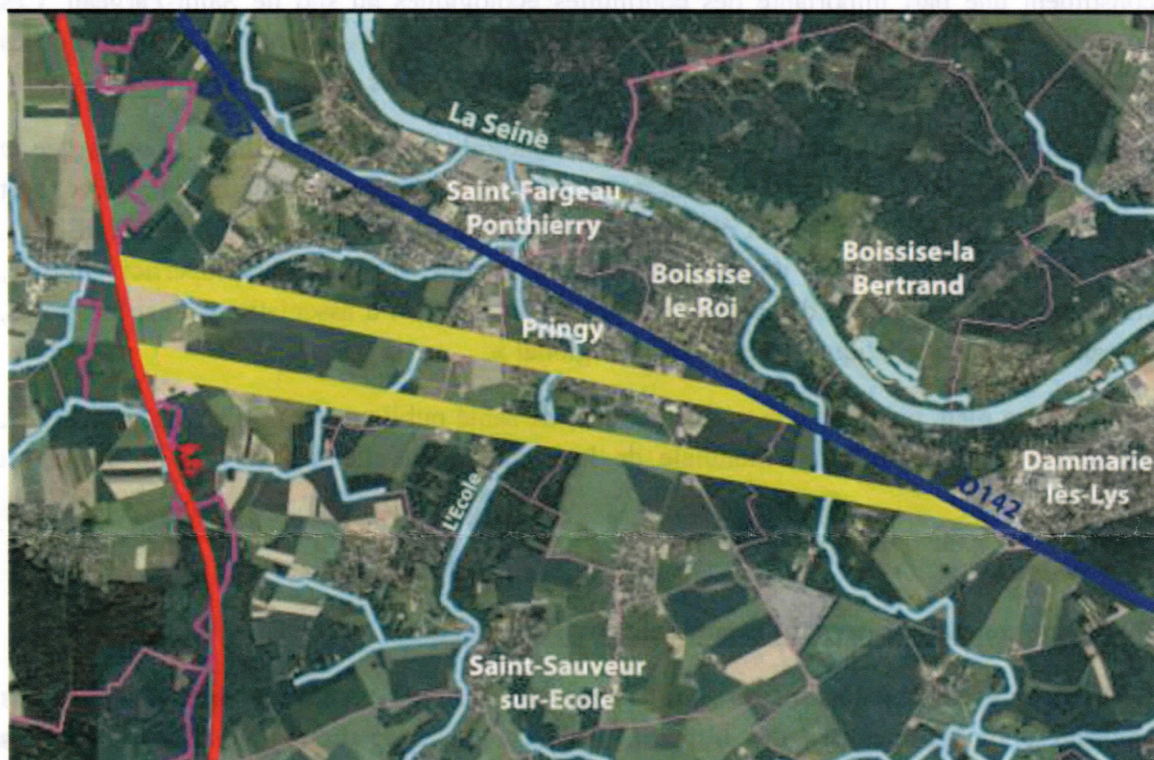
Bien qu'inscrit dans le SDRIF 2012, le projet suscite des remarques concernant la politique nationale environnementale exprimée par le Grenelle 2, qui pousse à limiter le transport routier et l'augmentation du trafic routier, réduire les émissions de CO2, favoriser les investissements dans le fret et le transport collectif de personnes.

Comme l'indique la carte ci-dessous, le territoire concerné de la plaine de la Bière abrite plusieurs continuités écologiques d'intérêt national, interrégional, régional et local.



### Le contexte environnemental local

Le contournement a pour objectif de décongestionner la ville de Saint-Fargeau Ponthierry et de permettre notamment aux populations de rejoindre directement l'A6 de Melun sans transiter par la ville.



PNRGF 2012 – Représentation des 2 tracés envisagés

Deux tracés ont été retenus pour le contournement. Le premier passe près de Pringy : il traverse la Vallée de l'École (continuité écologique) par un viaduc surplombant de 300 m de longueur, et un périmètre de protection d'un monument protégé (Temple de l'Amour à Jonville, classé « patrimoine culturel à protéger en priorité » par le Parc naturel régional du Gâtinais français).

Le deuxième tracé, à l'inverse, s'éloigne de Pringy.

Dans les deux cas, la route créée traverserait des « cœurs de nature », noyaux de biodiversité comprenant des bois et prairies, des zones humides et agricoles et couperait des continuités écologiques d'intérêt régional et local ainsi que des trames forestières fonctionnelles et d'autres déjà fragiles que le Parc naturel régional du Gâtinais français souhaiterait restaurer.

## Conclusion

L'analyse du Conseil scientifique apporte bien évidemment plus de questions que de réponses. Cet avis n'est pas destiné à trancher ou cautionner la démarche d'un administrateur mais à enrichir le débat. Par ailleurs, le dossier qui a été remis par la fédération Avec l'Union à la Réserve de biosphère est très complet et le Parc naturel régional du Gâtinais français dispose des éléments environnementaux complémentaires.

Outre celle des espaces classés, la question de la résilience des territoires est au cœur du débat sur le contournement routier de Saint-Fargeau Ponthierry.

Le mouvement des villes en transition (transition towns) évalue la capacité d'un territoire à absorber des chocs et à maintenir son niveau de fonctionnement ; autrement dit, elle mesure la capacité à assurer de manière pérenne les besoins de la population qui habite le territoire. Cela suppose une capacité à nourrir, éduquer, employer, abriter, équiper des habitants, dans un scénario où le carbone est contraint, l'énergie, chère et les ressources, limitées. Les solutions prônées s'orientent alors vers la maximisation de l'utilisation (emploi local, réemploi et allongement du cycle de vie) des ressources de proximité conduisant notamment à la réduction de l'utilisation de la voiture.

