

De Val Bréon 1 à Val Bréon 2

J'aménage, tu aménages, ..., ils aménagent mais ils ne ménagent pas le territoire et le climat!

Ou

Comment une communauté de communes ignore les enjeux du développement durable et passe outre les prescriptions du Schéma Directeur d'Île-de-France (SDRIF) !

La presse locale s'est fait l'écho de l'achat par la communauté de communes du Val Briard de 150 ha de terres agricoles situées sur les communes de Châtres, Les Chapelles-Bourbons et Marles-en-Brie au prix de 17.250.000 €. Il y a de quoi être étonné alors que ces terres ont fait l'objet d'une inscription en pastilles jaunes au SDRIF 2030 voté par le Conseil régional en décembre 2013.

Traduction : l'urbanisation de ces terres est conditionnelle, c'est à dire subordonnée, dans le cas spécifique du Val Bréon, à la réalisation d'une gare RER. Or Celle-ci ne figure pas dans les programmes de la SNCF et d'Île-de-France Mobilités . Autrement dit la communauté de communes semble faire fi du fait que la condition pour que ces terres soient urbanisées n'est pas remplie et achète des terres, au prix fort, ouvrant ainsi la porte à la spéculation sur les terres agricoles avoisinantes.

Nous demandons des réponses publiques sur ces choix coûteux !

L'argument est toujours le développement économique. Oui mais lequel ?

- Celui qui consomme des terres agricoles ? Qui diminue les surfaces cultivées et les forêts ? Qui détruit inexorablement les paysages ?
- Celui qui paie, 115.000 € l'hectare de terre agricole alors que d'après le barème indicatif du Ministère de l'Agriculture, le prix maximum est de ... 14.790 € (<http://agreste.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/venale2018baremebsva.pdf>).
- Celui qui s'appuie sur la présence d'une voie ferrée pour justifier la localisation d'entrepôts, pour que finalement ce potentiel ne soit pas ou soit très peu utilisé ?
- Celui qui fait semblant de découvrir la nécessité d'une gare RER (qui ne sera pas retenue) pour imaginer urbaniser autour et faire une urbanisation continue sans « poumons verts » ?
- Celui qui ignore les enjeux du développement durable en matière d'urbanisation ?

Alors que le rapport du GIEC nous alerte sur les risques du changement climatique, des élu(e)s continuent comme si de rien n'était ! En la matière les collectivités territoriales doivent pourtant être exemplaires !

La communauté de communes du Val Briard doit des réponses publiques sur ses choix !

VAL BREON 1

Genèse de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)

1. 1994

A la demande d'élus locaux, une zone « pyjama » d'urbanisation partielle est inscrite au Schéma Directeur d'Île-de-France (SDRIF), au carrefour des routes nationales 4 et 36.

Cette inscription est dénoncée par FNE 77 (anciennement Nature Environnement 77 et ASMSN²). En effet il y a déjà :

- à l'ouest il y a la zone industrielle de Tournan-en-Brie ;
- à l'est la zone industrielle de Fontenay-Trésigny.

L'amorce d'une urbanisation continue le long de la nationale 4 (phénomène qui, selon le SDRIF, doit être combattu) se profilait.

¹ Nouvelle dénomination, depuis juin 2017, du STIF, syndicat des transports d'Île-de-France

² Association Seine-et-Marnaise pour la Sauvegarde de la Nature

2. 1994 - 2004

L'ASMSN, compte tenu de la présence de boisements sur cette zone :

- engage différentes procédures contre :
 - ✓ le schéma directeur d'Armainvilliers ;
 - ✓ le PLU de la commune de Châtres ;
 - ✓ le premier permis de construire délivré pour la Z.A.C. du Val Bréon) pour incompatibilité avec les règles relatives à la préservation des espaces naturels inscrites dans le SDRIF.
- propose, par exemple pour le PLU de Châtres que, pour éviter de créer une urbanisation tout le long de la R.N. 4, à partir de Tournan jusqu'à Fontenay-Trésigny, les extensions d'activités soient placées dans les espaces proches de Tournan, à l'ouest de la ligne du T.G.V.³

Finalem^{ent}, cela aboutit fin 2004 à la signature « d'une convention » quadripartite entre l'ASMSN, la communauté de communes du Val Bréon, la commune de Châtres et l'aménageur, portant sur la gestion des espaces naturels de la Z.A.C. Val Bréon.



Construction de la ZAC du Val Bréon en 2005, démarrage de l'activité en 2006

LE PROJET VAL BREON 2

3. 2006 - 2011

Un projet de Val Bréon 2 apparaît porté par l'ancien président de la communauté de communes du Val Bréon, maire de Marles-en-Brie de l'époque et par Jean-Jacques Barbaux, maire de Neufmoutiers en Brie, conseiller général de canton de Rozay-en-Brie, président de la communauté de communes du Val Bréon depuis 2008.

On commence par demander l'inscription de « pastilles » sur le projet de révision du SDRIF puis ... un projet de gare RER vient s'y greffer !

4. Dès 2008, le refus de NE 77

- ✓ Dans le cadre des travaux préparatoires sur la révision du SDRIF, de l'enquête publique de 2013, Nature Environnement 77 s'exprime.

« Le projet d'aménagement du Val BREON II, entre Fontenay-Trésigny et Tournan, est décrit comme **emblématique** de ce qu'il ne faut pas faire, le projet de gare nouvelle du RER E en particulier est dénoncé comme annonciateur d'une urbanisation nouvelle qui diffusera sur toutes les surfaces voisines, encore agricoles. »

³ Train à Grande Vitesse

Une entourloupe bien programmée, démontage d'un mécanisme bien huilé

Document NE 77 – Jane Buisson – Mars 2013

Un lobbying engagé depuis des années :

La zone logistique devait soi-disant donner du travail à tous les chômeurs du secteur, on découvre tout à coup qu'il faut transporter les personnes qui viennent y travailler de loin parfois (on n'a même pas pensé à mettre dans le cahier des charges des entreprises de prévoir, dès leur installation, des bus de liaison jusqu'à la gare de Tournan-en-Brie).

Alors, pourquoi ne pas amener carrément le RER E sur la zone logistique, tous les arguments sont bons, problème de places de parking à la gare de Tournan-en-Brie (on ne sait pas faire de parkings à plusieurs niveaux ?).

On invite Guillaume Pépy qui « découvre ce projet ». On parle de « pôle d'excellence ». On prévoit d'installer des « services » à côté de la gare : crèche, poste, siège de la communauté de communes.

Tout cela avec la complaisance de la presse qui présente ces projets comme des choses d'ores et déjà acquises et entérinées !

Mireille Ferri (NDLR : chargée de la réalisation du Schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) quant à elle découvre avec stupeur que derrière ces pastilles attribuées se cache une gare RER...

Nous avons aussi notre triangle de Gonesse ! A la différence qu'ici le secteur n'est pas encore complètement cerné par l'urbanisation, qu'il n'est pas pollué par les retombées de l'aéroport de Roissy et que nous sommes en zone agricole.

On crée une gare. Que pensez-vous qu'il se passe ensuite ? On ne pourra pas se plaindre comme par le passé d'installer des lotissements avant d'avoir les transports en commun !

D'ailleurs le SDRIF ne préconise-t-il pas une densification dans un périmètre de 2 km autour des gares ? Les défenseurs de l'environnement et des terres agricoles ne sont-ils pas entièrement d'accord avec cette orientation ?

La boucle est bouclée, dans les communes voisines, on parle déjà d'extension de l'urbanisation vers le Val Bréon.

Monsieur Barbaux de son côté veut accueillir dans sa commune de Neufmoutiers-en-Brie les employés des « Villages Nature ».

Mine de rien on aura créé une urbanisation continue le long de la nationale 4, qui viendra se fondre avec la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. On aura laissé se faire tout ce qui est par ailleurs dénoncé comme ce qu'il faut éviter.

SDRIF 2030 – Extrait de la contribution de NE 77 à l'enquête publique – 14/05/2013

Un projet inacceptable : une gare RER au Val Bréon

Le projet d'implantation d'une gare RER au Val Bréon, au prétexte d'y amener les employés de cette zone logistique dont l'implantation posait déjà question puisque, si elle se situe à un carrefour routier, elle se trouve également entre deux zones industrielles, celles de Tournan-en-Brie et de Fontenay-Trésigny.

Cette zone logistique est également située à proximité de deux gares : celles de Tournan-en-Brie et de Marles-en-Brie. L'implantation d'une gare intermédiaire au Val Bréon ne peut que recouvrir un objectif inavoué d'urbanisation future.

Nous dénonçons vigoureusement le projet de création d'une gare supplémentaire qui conduirait inévitablement à une urbanisation continue le long de la N4. Nous demandons la suppression pure et simple des pastilles d'urbanisation conditionnelles au Val Bréon et à l'instar de notre fédération nationale France Nature Environnement et notre fédération régionale Île-de-France Environnement, nous demandons pour cette zone logistique et toutes les autres zones logistiques :

- leur mutation sur les zones existantes, sans extension de surface,
- comme pour l'habitat, leur densification et donc des extensions en hauteur,
- leur desserte principalement par les transports ferrés (et fluviaux pour celles en bordure de fleuve), les camions devant être limités à leur emport maximum actuel (35 tonnes).

Prise de position de NE 77 envoyé à Jean-Paul Huchon et aux conseillers régionaux d'Île-de-France en octobre 2013, juste avant l'approbation du SDRIF 2030

Nous sommes étonnés de voir figurer dans la CDGT* correspondant au projet de SDRIF sur lequel le Conseil régional sera amené à se prononcer ce vendredi 18 octobre 2013 un "**secteur de développement à proximité des gares**" au niveau du "**Val Bréon**".

Personne ne revendique officiellement que ce secteur soit destiné à être urbanisé (logements) et pourtant, sous couvert de favoriser les transports en commun, ce secteur fait l'objet du projet de création d'une gare RER entre deux gares existantes très proches (Tournan-en-Brie et Marles-en-Brie). Ainsi se prépare, en catimini et de façon sournoise, une urbanisation programmée au milieu des champs, cette gare devenant inéluctablement le prétexte à une urbanisation future.

Quid des objectifs

- De densification de la ville **existante**,
- De limitation de la consommation d'espace et de lutte contre l'étalement urbain,
- De préservation des paysages, surfaces cultivées et forêts ?

Pourquoi ne nous dit-on pas franchement que l'on veut créer une nouvelle ville, organiser une urbanisation continue le long de la nationale 4 en reliant entre elles Tournan-en-Brie, Fontenay-Trésigny ainsi que le village de Marles-en-Brie, et finalement, prolonger la ville nouvelle de Marne-la-Vallée vers le sud ?

Si tel n'est pas l'objectif du Conseil régional, alors il doit retirer le projet de gare RER au Val Bréon.

Par ailleurs, nous nous interrogeons sur ce qui a poussé le Conseil général 77 à reprendre à son compte le projet de Monsieur Jean-Jacques Barboux qui, pour "visionnaire" qu'il soit, relève d'une conception très parcellaire des choses.

Nous considérons que c'est le rôle du Conseil régional et de ses membres de se questionner à ce sujet et d'arbitrer en s'élevant au-dessus d'ambitions locales et personnelles. Le projet doit être évalué à l'aune de l'intérêt régional et en prenant en compte toutes ses composantes.

Il suffit de regarder la CDGT pour vérifier que s'il figurait dans le SDRIF approuvé, ce projet reviendrait à créer une nouvelle ville, au milieu des champs, et donc à être en contradiction totale avec les prescriptions générales de ce même document.

En pièce jointe, une note succincte de NE 77 sur ce projet pernicieux.

Dans l'espoir que **vous prendrez en compte cet éclairage au sujet des conséquences et des effets pervers qu'aurait l'implantation d'une gare RER au Val Bréon et que vous en tirerez les conclusions en retirant ce projet pernicieux du SDRIF,**

Nous restons à votre disposition pour vous fournir tout renseignement complémentaire et vous prions d'agréer, Monsieur le président, l'expression de notre respectueuse considération.

* Carte de destination générale des différentes parties du territoire

Jane BUISSON, présidente

Nature Environnement 77

6 rue Platrière

77000 MELUN

tél : 01 64 71 03 78

ne77@orange.fr

SEINE-ET-MARNE

SDRIF 2030

Val Bréon - zone logistique - gare RER

Contexte : Zone pyjama inscrite au SDRIF de 1994. Malgré sa position près du croisement N4 - N36, nous contestons alors sa localisation en espace agricole et naturel, entre les zones industrielles existantes de Tournan-en-Brie et de Fontenay-Trésigny, ce qui ne peut qu'amorcer une urbanisation continue le long de la N4 alors que le SDRIF est censé combattre ce phénomène. Installation des entreprises de logistique à partir de 2005. Aucune obligation ne leur est imposée pour faciliter et aménager le transport des employés.

SDRIF 2030 : Projet de Val Bréon 2, projet de gare RER. Présence sur la carte de pastilles d'urbanisation conditionnelle, apparition d'une « loupe » indiquant une limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation au titre des secteurs de développement à proximité des gares.



Arguments contre :

- On lit page 37 du fascicule « orientations réglementaires » qu'*«il revient également aux collectivités territoriales d'identifier les fronts urbains d'intérêt local. » ... »ces limites suivront les lignes de rupture géographique, naturelle ou artificielle, lorsque celles-ci existent. »*

Ce projet méconnaît ce principe puisqu'il ne respecte pas la limite artificielle constituée par la voie ferrée Tournan-en-Brie - Coulommiers.

Un projet inacceptable : Une gare RER au Val Bréon

- Cette zone logistique est située à proximité immédiate de deux gares : celles de Tournan-en-Brie et de Marles-en-Brie, on ne comprend pas l'intérêt de l'implantation d'une gare intermédiaire au Val Bréon.
- Le SDRIF préconisant le développement de l'urbanisation et la densification autour des gares, ce projet ne peut que recouvrir un objectif encore inavoué d'urbanisation future.
- Nous dénonçons vigoureusement le projet de création d'une gare supplémentaire qui conduirait inévitablement à une urbanisation continue le long de la N4.
- Pire encore, cette gare, par la suite, servira inévitablement de prétexte à ce que petit à petit ce secteur ne fasse plus qu'un avec la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et que l'espace entre les deux villes nouvelles de Marne-la-Vallée et Melun-Sénart se referme progressivement.

Propositions :

- Suppression pure et simple des pastilles d'urbanisation conditionnelles au Val Bréon,
- Les pastilles d'urbanisation, qui ne peuvent respecter les fronts urbains d'intérêt local, doivent être retirées de la carte C.D.G.T.,
- Aménagements corrects des parkings à Tournan-en-Brie et Marles-en-Brie, stimulation du covoiturage, amélioration de la desserte des gares par les transports collectifs,
- Aménagement d'une piste cyclable entre La Houssaye-en-Brie - Marles-en-en-Brie - Fontenay-Trésigny,
- Transports collectifs adaptés aux horaires des employés de la zone logistique.

5. 27 décembre 2013 - Décret 2013-1241 portant approbation du SDRIF "Île-de-France 2030"

5 pastilles jaunes d'urbanisation conditionnelle (125 ha) figurent au Val Bréon, mais le Conseil régional en a fortement limité la portée en conditionnant l'urbanisation potentielle de ce secteur à la réalisation, peu probable, d'une gare RER.

6. 2015 (Blog de Nature Environnement 77)

La carte (ci-dessus) parle d'elle-même, la création d'une gare au Val Bréon ouvre la porte, par le biais du principe de "densification autour des gares" à une urbanisation continue le long de la Nationale 4, à l'étalement urbain, à la consommation de terres agricoles, phénomènes pourtant soi-disant combattus par le SDRIF.

A terme, c'est l'urbanisation continue entre Marne-la-Vallée et Melun-Sénart que l'on enclenche. On peut se demander ce qui motive les élus qui militent pour la création de cette gare et de deux choses l'une :

- Soit ils sont inconséquents et inconscients des conséquences du projet,
- Soit ils sont tous complices et partisans, sans vouloir le dire ouvertement, de la création d'un nouveau secteur d'urbanisation, en trouvant ce moyen pour le faire passer en catimini de façon à ce que toute velléité de vouloir s'y opposer devienne impossible, une fois la gare créée.

Aucune de ces deux options n'est rassurante et nous dénonçons ce projet et ses conséquences irréversibles : ceux qui auront laissé faire ne pourront pas dire qu'on ne les avait pas prévenus !

7. 13 novembre 2015 (Site FNE Île-de-France, relayé par FNE)

Le projet de gare au Val Bréon fait partie des points noirs environnementaux figurant sur la carte des espaces à enjeux métropolitains élaborée par France Nature Environnement.

Cette carte évolutive avait été présentée lors de la COP 21 se tenant au Bourget. [Y figuraient pour l'Île-de-France une cinquantaine de projets ayant un impact environnemental, différenciés en «points noirs» et «points verts» selon leurs effets sur notre environnement.](#)

Ces projets étaient appréhendés du point de vue du changement climatique notamment. Pour le projet de gare au Val Bréon, c'est la menace d'artificialisation des terres agricoles et d'étalement urbain qui étaient mis en avant :

La création d'une gare au Val Bréon, en zone agricole et à proximité de deux gares existantes, ouvrirait la porte, par le biais du principe de "densification autour des gares" à une urbanisation continue le long de la Nationale 4, à l'étalement urbain, à la consommation de terres agricoles, phénomènes pourtant soi-disant combattus par le SDRIF. A terme c'est l'urbanisation continue entre Marne-la-Vallée et Sénart que l'on enclencherait.

8. 16 avril 2016

Le comité de ligne SNCF ne retient pas le scénario de gare RER au Val Bréon.

9. 13 juin 2018

La communauté de communes du Val Briard vote l'acquisition de 150 ha de terres au prix de 17.250.000 € (soit 115.000 €/ha).

Jane Buisson, administratrice de FNE Seine-et-Marne

Extrait de « REGARDS 77 », la Lettre de France Nature Environnement Seine-et-Marne, n°11 - octobre 2018