



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

routes express

Question orale n° 174

Texte de la question

M. Jean-Claude Mignon appelle l'attention de Mme le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur les problèmes posés à l'agglomération melunaise par le projet de voie rapide dite C 5, difficultés qu'il a déjà évoquées lors d'une question à l'Assemblée nationale, le 4 novembre dernier. Il lui rappelle que le projet a été rejeté majoritairement par les élus du Syndicat intercommunal d'études et de programmation (SIEP) de la région melunaise et n'a pas fait l'objet d'une inscription au schéma directeur de la région melunaise, approuvé le 6 juin 1996 et modifié le 11 février 1997 par le comité syndical. Pour des raisons d'incompatibilité avec le schéma directeur de la région Ile-de-France, le préfet de Seine-et-Marne a rendu exécutoire le schéma directeur de la région melunaise par arrêté du 23 avril 1997 en y inscrivant le tracé de la voie rapide C 5. Il lui rappelle que le projet de la C 5, dont les motivations datent d'avant 1976, peut être considéré comme obsolète et lui indique qu'en tout état de cause son impact sur l'environnement local, composé de zones boisées, des vallées de la Seine et de l'Ecole et de zones d'habitat résidentiel, est incompatible avec la politique de protection de l'environnement, de lutte contre le bruit et des nuisances de toute nature. D'ailleurs, l'opinion publique, exprimée à travers les associations locales de défense de l'environnement, s'est manifestée en majorité contre un tel projet. Compte tenu des importants problèmes de circulation de desserte locale et de transit, notamment dans les centres urbains de Melun et de Saint-Fargeau-Ponthierry, le SIEP a pris l'initiative, le 11 février 1997, de procéder à l'élaboration d'un plan de déplacements urbains de la région melunaise, cela conformément aux objectifs définis dans la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Il lui indique que les objectifs de la loi sont : la diminution du trafic automobile ; le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et moins polluants ; l'aménagement et l'exploitation des réseaux principaux de voirie d'agglomération afin de rendre plus efficace leur usage, notamment en les affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en oeuvre d'actions d'information sur la circulation ; l'organisation du stationnement sur le domaine public ; l'amélioration du transport et de la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts négatifs sur la circulation et l'environnement ; l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport des personnes par l'utilisation des transports en commun ou du covoiturage. Des études, financées par le conseil régional d'Ile-de-France et le conseil général de Seine-et-Marne, conduites avec l'appui technique de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France, sont en cours et devraient permettre, d'ici à mai 1999, de proposer une alternative sérieuse au projet de voie rapide C 5, dans le respect des objectifs ci-dessus énoncés. Le plan de déplacements urbains local devrait, à son sens, pouvoir être pris en considération dans les études concernant l'élaboration du PDU de la région Ile-de-France, récemment engagées par le préfet de région. Toutefois, les prescriptions du PDU de la région devant être compatibles avec les orientations du schéma directeur qui comporte la voie C 5, il y aurait contradiction entre les deux PDU et le problème de la C 5 demeurerait. Par ailleurs, la question de l'incompatibilité de la voie rapide C 5 se pose également entre le schéma directeur de la région Ile-de-France et le projet de charte du parc naturel régional du Gâtinais français, conforté par la délibération du comité syndical du parc naturel du 7 octobre 1996. Il lui rappelle que le Conseil d'Etat, dans sa séance du 21 octobre 1997, a donné un avis sur l'applicabilité du schéma directeur de la région Ile-de-France sur les territoires des parcs naturels régionaux, en précisant que « les documents d'urbanisme tels que le schéma directeur régional, les schémas directeurs locaux et les plans d'occupation des sols (POS) doivent être compatibles avec les orientations et les mesures de la charte ».

L'intérêt d'avoir à faire prévaloir la charte du parc naturel régional du Gâtinais français prend donc toute son importance sachant que dans cette hypothèse la révision du schéma directeur régional devra être engagée afin d'assurer sa compatibilité avec ladite charte. La question de la C 5 devra bien, à cette occasion, être abordée. Compte tenu de ces éléments, il lui demande si elle entend, comme elle l'a affirmé le 4 novembre dernier, privilégier l'émergence de propositions cohérentes pariant sur l'intermodalité et l'utilisation optimale de ce qui existe déjà, comme le proposent les élus locaux, plutôt que la réalisation systématique de la nouvelle voie C 5, qui risque, d'après lui, outre de défigurer l'environnement local de coûter cher aux contribuables.

Texte de la réponse

M. le président. M. Jean-Claude Mignon a présenté une question, n° 174, ainsi rédigée:

«M. Jean-Claude Mignon appelle l'attention de Mme le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur les problèmes posés à l'agglomération melunaise par le projet de voie rapide dite C 5, difficultés qu'il a déjà évoquées lors d'une question à l'Assemblée nationale le 4 novembre dernier. Il lui rappelle que le projet a été rejeté majoritairement par les élus du Syndicat intercommunal d'études et de programmation (SIEP) de la région melunaise et n'a pas fait l'objet d'une inscription au schéma directeur de la région melunaise, approuvé le 6 juin 1996 et modifié le 11 février 1997 par le comité syndical. Pour des raisons d'incompatibilité avec le schéma directeur de la région Ile-de-France, le préfet de Seine-et-Marne a rendu exécutoire le schéma directeur de la région melunaise par arrêté du 23 avril 1997 en y inscrivant le tracé de la voie rapide C 5. Il lui rappelle que le projet de la C 5, dont les motivations datent d'avant 1976, peut être considéré comme obsolète et lui indique qu'en tout état de cause son impact sur l'environnement local, composé de zones boisées, des vallées de la Seine et de l'Ecole et de zones d'habitat résidentiel, est incompatible avec la politique de protection de l'environnement, de lutte contre le bruit et des nuisances de toutes natures. D'ailleurs, l'opinion publique, exprimée à travers les associations locales de défense de l'environnement, s'est manifestée en majorité contre un tel projet. Compte tenu des importants problèmes de circulation de desserte locale et de transit, notamment dans les centres urbains de Melun et de Saint-Fargeau-Ponthierry, le SIEP a pris l'initiative, le 11 février 1997, de procéder à l'élaboration d'un plan de déplacements urbains de la région melunaise, et ce conformément aux objectifs définis dans la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Il lui indique que les objectifs de la loi sont: la diminution du trafic automobile; le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et moins polluants; l'aménagement et l'exploitation des réseaux principaux de voirie d'agglomération afin de rendre plus efficace leur usage, notamment en les affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en oeuvre d'actions d'information sur la circulation; l'organisation du stationnement sur le domaine public; l'amélioration du transport et de la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts négatifs sur la circulation et l'environnement; l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport des personnes par l'utilisation des transports en commun ou du covoiturage. Des études, financées par le conseil régional d'Ile-de-France et le conseil général de Seine-et-Marne, conduites avec l'appui technique de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (IAURIF), sont en cours et devraient permettre, d'ici à mai 1999, de proposer une alternative sérieuse au projet de voie rapide C 5, dans le respect des objectifs ci-dessus énoncés. Le plan de déplacements urbains (PDU) local devrait, à son sens, pouvoir être pris en considération dans les études concernant l'élaboration du PDU de la région Ile-de-France, récemment engagées par le préfet de région. Toutefois, les prescriptions du PDU de la région devant être compatibles avec les orientations du schéma directeur qui comporte la voie C 5, il y aurait contradiction entre les deux PDU et le problème de la C 5 demeurerait. Par ailleurs, la question de l'incompatibilité de la voie rapide C 5 se pose également entre le schéma directeur de la région Ile-de-France et le projet de charte du parc naturel régional du Gâtinais français, conforté par la délibération du comité syndical du parc naturel du 7 octobre 1996. Il lui rappelle que le Conseil d'Etat, dans sa séance du 21 octobre 1997, a donné un avis sur l'application du schéma directeur de la région Ile-de-France sur les territoires des parcs naturels régionaux, en précisant que «les documents d'urbanisme tels que le schéma directeur régional, les schémas directeurs locaux et les plans d'occupation des sols (POS) doivent être compatibles avec les orientations et les mesures de la charte». L'intérêt d'avoir à faire prévaloir la charte du parc naturel régional du Gâtinais français prend donc toute son importance sachant que, dans cette hypothèse, la révision du schéma directeur régional devra être engagée afin d'assurer sa compatibilité avec ladite charte. La question de la C 5

devra bien, à cette occasion, être abordée. Compte tenu de ces éléments, il lui demande si elle entend, comme elle l'a affirmé le 4 novembre dernier, privilégier l'émergence de propositions cohérentes pariant sur l'intermodalité et l'utilisation optimale de ce qui existe déjà, comme le proposent les élus locaux, plutôt que la réalisation systématique de la nouvelle voie C 5, qui risque, d'après lui, outre de défigurer l'environnement local, de coûter cher aux contribuables.»

La parole est à M. Jean-Claude Mignon, pour exposer sa question.

M. Jean-Claude Mignon. J'appelle une nouvelle fois l'attention de Mme le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur les problèmes posés à l'agglomération melunaise par le projet de voie rapide dite C 5, que j'ai déjà évoqué ici même le 4 novembre dernier lors de l'examen du budget du ministère de l'environnement.

Rappelons que le projet a été rejeté majoritairement par les élus du syndicat intercommunal d'études et de programmation de la région melunaise et n'a pas fait l'objet d'une inscription au schéma directeur de la région melunaise, approuvé le 6 juin 1996 et modifié le 11 février 1997 par le comité syndical.

Pour des raisons d'incompatibilité avec le schéma directeur de la région Ile-de-France, le préfet de Seine-et-Marne a rendu exécutoire le schéma directeur de la région melunaise par arrêté du 23 avril 1997, en y inscrivant le tracé de la voie rapide C 5.

Je rappelle à Mme le ministre que le projet de la C 5, dont les motivations datent d'avant 1976, peut être considéré comme obsolète. En tout état de cause, son impact sur l'environnement local, composé de zones boisées, des vallées de la Seine et de l'Ecole et de zones d'habitat résidentiel, est incompatible avec la politique de protection de l'environnement, de lutte contre le bruit et les nuisances de toute nature. D'ailleurs, l'opinion publique, qui s'est exprimée au travers des associations locales de défense de l'environnement, a majoritairement manifesté son refus d'un tel projet.

Compte tenu des importants problèmes de circulation de desserte locale et de transit, notamment dans les centres urbains de Melun et de Saint-Fargeau-Ponthierry, le SIEP a pris l'initiative, le 11 février 1997, de procéder à l'élaboration d'un plan de déplacements urbains de la région melunaise, conformément aux objectifs définis dans la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Des études, financées par le conseil régional d'Ile-de-France et le conseil général de Seine-et-Marne, conduites avec l'appui technique de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France sont en cours et devraient permettre, d'ici à mai 1999, de proposer une solution alternative sérieuse au projet de voie rapide C 5, dans le respect des objectifs de la loi. Le plan de déplacements urbains local devrait, selon l'IAURIF, pouvoir être pris en considération dans les études concernant l'élaboration du PDU de la région Ile-de-France, récemment engagées par le préfet de région. Toutefois, les prescriptions du plan de déplacements urbains de la région devant être compatibles avec les orientations du schéma directeur qui comporte la voie C 5, il y aurait contradiction entre les deux plans de déplacements urbains et le problème de la C5 demeurerait.

Par ailleurs, une question d'incompatibilité se pose également entre le schéma directeur de la région Ile-de-France et le projet de charte du parc naturel régional du Gâtinais français, conforté par la délibération du comité syndical du parc naturel du 7 octobre 1996.

Je rappelle que le Conseil d'Etat, dans sa séance du 21 octobre 1997, a donné un avis sur l'applicabilité du schéma directeur de la région Ile-de-France sur les territoires des parcs naturels régionaux, en précisant que «les documents d'urbanisme tels que le schéma directeur régional, les schémas directeurs locaux et les plans d'occupation des sols doivent être compatibles avec les orientations et les mesures de la charte». L'intérêt de faire prévaloir la charte du parc naturel régional du Gâtinais français prend donc toute son importance si l'on sait que, dans cette hypothèse, la révision du schéma directeur régional devra être engagée afin d'assurer sa compatibilité avec ladite charte. La question de la C 5 devra bien, à cette occasion, être abordée.

Compte tenu de ces éléments, Mme le ministre de l'aménagement du territoire et des transports entend-elle, comme elle l'a affirmé le 4 novembre dernier, privilégier l'émergence de propositions cohérentes pariant sur l'intermodalité et l'utilisation optimale de ce qui existe déjà, comme le proposent les élus locaux, plutôt que la réalisation de la nouvelle voie C 5, qui risque non seulement de défigurer l'environnement local, mais aussi de coûter très cher aux contribuables ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

M. Louis Le Penec, ministre de l'agriculture et de la pêche. Monsieur le député, Mme Voynet regrette de ne pouvoir vous répondre en personne et m'a prié de vous transmettre sa réponse.

Le projet de liaison C 5 figure au schéma directeur de la région Ile-de-France approuvé en 1994. Le préfet de

Seine-et-Marne ne pouvait donc que faire inscrire ce projet dans le schéma directeur de la région melunaise, ce qu'il a fait au mois d'avril 1997. Toutefois, cette inscription ne signifiait nullement que cette liaison se réaliserait prochainement. L'intérêt d'une telle infrastructure sera éclairé par les études du plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France, menées actuellement par les services de l'Etat.

Dans les instructions que ma collègue a adressées, conjointement avec le ministre de l'équipement, des transports et du logement, au préfet de la région Ile-de-France, au mois de novembre dernier, elle a tenu à ce qu'une attention particulière soit portée à l'articulation des dispositions d'intérêt régional et des dispositions de niveau local.

La mise au point de ces dernières résultera d'un processus «ascendant» de prise en compte d'orientations arrêtées en association étroite avec les collectivités territoriales concernées et le mouvement associatif, et reprenant toutes les itérations nécessaires, en particulier pour la délimitation et les orientations de sous-secteurs de PDU.

Le syndicat intercommunal que vous présidez a engagé une démarche d'étude visant à élaborer un PDU de la région melunaise. Cette démarche intercommunale s'inscrit parfaitement dans le partenariat souhaité par l'Etat, pour peu que soient visés les objectifs définis par la loi sur l'air, que vous venez de rappeler.

Vous soulignez à juste titre que le PDU d'Ile-de-France devra être compatible avec le schéma directeur régional. Vous craignez que cette exigence de compatibilité ne joue de la même façon que pour le schéma directeur de l'agglomération melunaise et qu'il ne conduise à une nouvelle confirmation sans débat du projet C 5.

Cette règle de compatibilité est potentiellement source de difficultés dans la mesure où le schéma directeur régional risque de s'avérer contradictoire avec les objectifs de la loi sur l'air. Dans cet esprit, M. Gayssot et Mme Voynet ont demandé au préfet de région d'établir un diagnostic de ces difficultés dans la première phase des études du PDU.

On ne peut douter de leur volonté de faire prévaloir les objectifs fixés par la loi sur les dispositions contraires qui pourraient figurer au schéma directeur.

Si le résultat des études menées au niveau de l'agglomération de Melun, d'une part, et au niveau régional, d'autre part, convergent sur la conclusion que le projet C 5 ne correspond ni aux objectifs des pouvoirs publics ni aux besoins des populations, vous pouvez compter sur ma collègue pour presser le Gouvernement d'en tirer les conclusions.

Le projet C 5 est un projet autoroutier auquel sont attribuées des fonctions régionales et locales en matière de déplacements. Autant sa remise en question est envisageable dans le cadre de la démarche du PDU, autant elle ne peut intervenir à l'occasion de l'approbation de la charte du parc naturel régional du Gâtinais français.

En effet, ce projet d'infrastructure n'intéresse pas uniquement le parc naturel régional, dont le territoire ne l'englobe pas totalement. Seule la partie ouest du projet C 5 écorne à la marge le parc naturel régional.

Prenons le temps de traiter la question de manière approfondie dans le cadre de la démarche du PDU et selon les modalités que j'ai exposées.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Mignon.

M. Jean-Claude Mignon. Je vous remercie de cette réponse, monsieur le ministre. J'espère simplement, en tant que président du syndicat intercommunal, que la réflexion menée au sein du syndicat sera prise en compte, contrairement à ce qui s'est passé lorsqu'on nous a demandé de réviser le schéma directeur de l'agglomération melunaise alors qu'au plus haut niveau on était en train de réviser le schéma directeur de la région Ile-de-France. Les élus locaux se sont souvent demandé à quelle fin ils travaillaient puisque, manifestement, tout était déjà bouclé en amont. J'espère que, cette fois-ci, on nous entendra.

M. le ministre de l'agriculture et de la pêche. Je ferai part de votre souhait à Mme Voynet.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Mignon](#)

Circonscription : Seine-et-Marne (1^{re} circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 174

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 4 février 1998, page 1025

Réponse publiée le : 11 février 1998, page 1364

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 4 février 1998