

Sénart, une ville de demain

Un thème revient de façon récurrente dans le débat selon lequel le développement de Sénart favoriserait l'étalement urbain, hors de tout espace urbanisé, et correspondrait à des formes d'urbanisation désuètes, héritées du passé.

Il est nécessaire de combattre cette vision réductrice des réalités du terrain.

Sénart est au cœur d'un bassin de vie de 450.000 habitants regroupant les agglomérations de Corbeil, Evry et Melun, ce dont attestent toutes les études réalisées sur les migrations alternantes, les déplacements liés à l'enseignement et ceux liés aux loisirs. L'étude réalisée sur l'ensemble de la région par l'IAURIF en 2004 sur le fondement de l'exploitation faite par la DRE Ile-de-France de l'Enquête générale transports de 2001 est la plus démonstrative de cette situation : elle marque nettement l'existence de ce bassin de vie de fait qui associe dans un même ensemble deux villes historiques, Corbeil et Melun, et deux villes nouvelles, Evry et Sénart et leurs aires d'influence.

Sénart concentre les capacités de développement urbain parmi les plus importantes d'Ile-de-France, contribuant ainsi fortement à concentrer la croissance de la grande couronne et réduire la tendance à la dispersion de l'urbanisation. Comme l'exprime le cahier d'acteurs du Conseil régional d'Ile-de-France, « situé à l'interface entre l'agglomération centrale et les territoires hors agglomération centrale, Sénart doit privilégier la densification et l'intensification urbaine autour des pôles gare. C'est pourquoi ce site a été retenu au SDRIF comme un des sites à même d'accueillir une gare TGV ».

Telle sont bien les orientations qui prévalent aux développements actuels de Sénart. En effet, dans la logique du « Grenelle de l'environnement », six nouvelles opérations sont en cours de finalisation, et deux opérations déjà engagées, en cours de réorientation. L'ensemble de ces opérations propose la programmation d'environ 13.000 logements d'ici 2025. La perspective de la mise en service du transport en commun TZen reliant Sénart à Corbeil en juillet 2011 a largement favorisé cette densification des projets qui atteignent des densités de 70 à 150 logements par hectare, très au delà des préconisations du SDRIF hors zone centrale, conciliant urbanité et préservation de l'ambiance verte des réalisations de Sénart. A l'horizon 2025, la population de Sénart devrait ainsi atteindre 150.000 habitants. Rares sont actuellement les sites d'une semblable ambition en Ile-de-France.

Le domaine du développement économique fait également l'objet de la plus grande attention et concentre les efforts des collectivités et de l'aménageur public qu'est l'EPA. Le taux d'emploi (rapport entre population active (actifs occupés et chômeurs à la recherche d'un emploi) et emploi), de 0,6 au recensement de 1999 est estimé à environ 0,72 actuellement, à définition constante, avec l'objectif d'atteindre 0,8 avant 2020, et progressivement 1 à terme. Plusieurs nouveaux programmes sont en cours de lancement avec notamment l'Ecopole de Sénart, dédiée aux activités du domaine de l'énergétique, et le parc de l'A5, embranché fer, favorisant ainsi le développement du ferroutage. Ces deux programmes majeurs complètent les programmes d'activité des nouvelles opérations d'aménagement conçues dans une perspective de mixité fonctionnelle et d'animation des parties

résidentielles, et ceux actuellement en cours de commercialisation qui permettent d'offrir des espaces d'accueil dédiés adaptés à un large spectre d'entreprises.

Sénart réalise ainsi l'objectif fondateur des villes nouvelles de réaliser des ensembles urbains équilibrés mêlant habitat et activités, équipements et services, espaces construits et espaces ouverts.

Ces réflexions et actions d'aménagement intègrent l'effet levier du TZen, première expression du tram-bus en couronne d'Ile-de-France. Ce bus innovant à haut niveau de service qui relie les deux branches du RER D et a vocation à être prolongé jusqu'à Evry, va être mis en service en juillet 2011. Un équipement analogue reliant le Carré Sénart à Melun va être soumis au Conseil d'administration du STIF fin 2011 et devrait permettre d'ici 2020 d'offrir une charpente de transports en commun en site propre, structurant ainsi le grand bassin de vie et reliant les deux préfectures d'Evry et Melun.

Enfin, l'EPA a initié une étude sur les impacts économiques et urbains d'une gare LGV, à différentes échelles, des bords de la gare au grand territoire, pour anticiper les effets potentiels et se préparer à organiser l'espace tenant compte de cet équipement majeur qui viendra conforter le développement urbain de Sénart et ancrer son positionnement au cœur du quadrant Sud-Est de l'Ile-de-France.

On voit donc au travers de ces propos que, tout au contraire d'un facteur de dispersion de l'urbanisation et d'étalement urbain, Sénart constitue bien un pôle de fixation et de structuration du développement du Sud-Est de l'Ile-de-France dans le cadre d'une agglomération en cours de consolidation, selon des modalités qui en feront la ville de demain, où l'on travaille et où l'on habite, la ville des circuits courts, la ville de la proximité et de la mobilité maîtrisée, la ville durable en un mot.

Jacques Stevenin

Secrétaire général

EPA Sénart