

Diagnostic SCOT Grand Paris Sud – Fiche GPSE risques industriels et tissu économique

1. L'intégration des risques dans les documents d'urbanisme

Les indications de zonage des PLU communaux sont particulièrement vagues sur la question des risques industriels. Dans la plupart des cas le fléchage des parcelles dédiées aux zones d'activités autorise « toutes sortes d'activités, y compris classées ICPE », même quand ces parcelles jouxtent des zones d'habitations. Dans cette situation, les communes ne peuvent plus s'opposer à l'implantation d'activités autorisées SEVESO puisque le règlement des PLU le permet et que le préfet donne son autorisation après instruction administrative de la demande d'exploitation.

Le projet de SCOT de l'agglomération GPS doit anticiper les futures règles en menant dès maintenant une réflexion et une évaluation au niveau de l'agglomération à propos de l'impact des activités économiques sur l'environnement naturel et humain. Ce qui revient à se poser la question des conditions de la coexistence des activités, des populations et du milieu naturel de l'agglomération.

Les risques industriels thermiques, toxiques, explosifs, dangereux pour l'homme et pour le milieu naturel doivent être pris en compte dans le projet de SCOT non pas comme une simple variable d'ajustement qui ne nécessiterait que des correctifs éventuels à postériori, mais bien comme un des éléments constitutifs du bio système territorial que le SCOT se propose de protéger.

C'est pourquoi le SCOT doit produire des principes de référence en matière de protection des milieux, lesquels pourront ensuite être déclinés dans les PLU communaux. Cette responsabilité pèse conjointement sur l'agglomération et les communes, sachant que les risques industriels, quelques soient les prérogatives de chaque institution, ne connaissent pas les frontières administratives.

Le principe de « **densification des habitations** » (ref. la loi SRU), qui sera l'un des principes directeurs dans la réalisation du SCoT, ne **doit pas se faire au détriment de la sécurité des habitants**. Ce principe doit donc conduire à l'existence d'un voisinage suffisamment distancié entre les zones urbaines et les sites SEVESO actuels, et, pour les parcelles des zones d'activité encore disponibles, à éviter l'émergence de nouveaux sites industriels à risque à proximité des zones urbaines en incitant les maires concernés à un ajustement de leur PLU pour la partie portant sur les parcelles destinées à l'activité économique.

2. La prise en compte du risque dans le développement économique

Le projet de SCOT de l'agglomération doit être l'occasion de réviser en profondeur certains choix économiques générateurs de risques.

Qu'il s'agisse d'activités industrielles au sens strict (type Antargaz, Air Liquide) ou de services logistiques, leur coexistence avec l'environnement humain ne va pas de soi. Souvent les habitations sont antérieures à l'implantation du site (Kuhene-Nagel à Savigny), ou bien des habitations ou activités proches se sont installées après avec des permis de construire discutables. Les PPRT peuvent prévoir des mesures de travaux de mise en sécurité, voire de délaissement ou pire, d'expropriation.

- GPSE considère que les riverains n'ont à subir en aucune façon les conséquences des choix économiques initiaux faits par les exploitants, ou de PLU trop « généreux ». Pour résoudre ces dilemmes, la loi Bachelot de 2003 qui régleme les PPRT incite les exploitants à chercher la « réduction du risque à la source », dans la limite de « l'économiquement acceptable ». Nous considérons que ce principe doit s'appliquer localement dans le respect de l'équilibre entre les intérêts des riverains et ceux des exploitants. Les communes et l'agglomération, au nom de leurs administrés, doivent pouvoir si nécessaire obtenir des

préfets l'ouverture d'études technico-économiques ouvrant la voie à un réaménagement, voire déplacement des activités des sites en cause trop proches.

Le tissu économique de la nouvelle agglomération nous apparaît très déséquilibré, marqué plus particulièrement dans la partie sénartaise par la mono activité logistique. Il y a une raison logique à ce développement du fait qu'il se situe à l'intersection de grands axes routiers (Francilienne, A5 et A6...). Mais nous contestons le choix qui a été fait de prioriser la logistique de grande distribution. La logistique XXL qui se développe en particulier sur le territoire du parc A5 est facteur de nuisances :

- **consommation d'espace** : la logistique XXL, par définition, consomme beaucoup d'espace et renforce ainsi la pression foncière sur les parcelles agricoles restantes et les parcelles habitables. Elle participe de la spéculation foncière poussant à la hausse le prix des terrains.

- **mise en danger des équilibres naturels** : l'artificialisation à grande échelle des sols, engendrée par la logistique XXL, détruit les drainages naturels des anciens rus et étouffe la biodiversité du territoire.

- **nuisances urbaines** : Des centaines de camions chaque jour, plusieurs centaines de milliers dans l'année génèrent encombrements et pollution, autant de nuisances directes et quotidiennes pour les riverains.

- la logistique XXL est aussi une source de prolifération de sites Seveso sur le territoire : Kuehne-Nagel, XPO Logistics, Gerilogitics, Prologis, et la liste n'est sans doute pas close. Ce Sevesoland est-il le bon choix ?

Le développement de parcs XXL vanté par les aménageurs et l'agglomération l'entraîne vers une dépendance de plus en plus forte vis-à-vis d'une mono activité dominante, mais instable :

- La logistique de grande distribution est ultra-sensible aux cycles économiques. Elle utilise beaucoup d'intérimaires prisonniers de ces aléas conjoncturels. D'après le diagnostic du SCOT de Sénart, c'est l'activité qui crée le moins d'emplois au m².
- La logistique de grande distribution fonctionne selon un mode « hors-sol ». L'activité elle-même n'a pas de lien fort avec le territoire, elle peut se déplacer sans délai d'un endroit à l'autre, le long des grands axes routiers nationaux et internationaux en fonction de choix économiques externes.

Il n'est donc pas rare de voir des logisticiens arrivés en fanfare et repartir ensuite en catimini vers d'autres cieux, laissant derrière eux des entrepôts vides, nombre de friches industrielles pour lesquelles il n'est pas facile de trouver un repreneur. Combien de m² d'entrepôts vides, combien de friches industrielles actuellement sur le territoire de GPS ?

Le bilan de la grande logistique est donc mauvais au plan environnemental et pas si brillant qu'on le prétend en termes d'emplois durables et de qualité.

Cette situation est le produit de choix effectués 15 ou 20 ans auparavant et elle engage la responsabilité, non seulement des entreprises, de l'Etat (EPA, Préfet), mais aussi des élus locaux. Aux commandes des agglomérations regroupées maintenant dans GPS, ils ont validé ce choix (par défaut assurent certains), sans toujours faire le maximum pour réorienter son développement économique..

En résumé, les risques industriels sont un élément majeur du tissu économique de la nouvelle agglomération et doivent être traités comme tel. L'enjeu principal consiste à tenter d'inverser la tendance qui a conduit jusqu'à présent le territoire de l'agglomération à être une terre d'accueil sans limite de sites industriels à risques majeurs. L'image actuelle du territoire marquée par le « tout logistique » est une faiblesse, perçue par les habitants si l'on en croit les difficultés des exploitants à remplir leurs objectifs de recrutement (cf La République de Seine et Marne du 18 juillet 2016).