

# COMPTE RENDU REUNION DU 14 NOVEMBRE 2018 – MAIRIE DE CHEVANNES

## DESSERTTE DU VAL D'ESSONNE (D.V.E.)

### ET RESTITUTION DES ECHANGES

#### **Etaient présents :**

Mesdames Simone LAMOURET, Myriam FANGEAT, Pascale AMIOT (élues de Chevannes), Martine HIVERT, Nathalie MOURLAN (élues de Champcueil), Laurence BUDELLOT (Elue de Vert-le-Petit) – Mesdames Nathalie LEBARON, Patricia BAZIN (CD91) – Mesdames Adeline BOUCHE, Dominique BOUCHE (Agricultrices) – Madame Emmanuelle GUILMAULT (PNRGF) – Mesdames Valérie METZGER, Isabelle MAGRO (ESAT) – Madame Chrystele RUYER (AFUL des Cailles).

Messieurs Georges VALLET, Jacques JOFFROY (élus de Chevannes), Jacques GOMBAULT (élu d'Ormoy), Jean-Luc GOUARIN (Elu de Fontenay le Vicomte) – Monsieur Patrick IMBERT (CD91 + CCVE) – Monsieur Gérard HEBERT (élu Région IdF) Messieurs Jean-Pierre MOULIN, Jean-François POITVIN (ENE) – Monsieur Marc AMIOT (CPE) – Messieurs Christian PAUMIER, Jean FERET (ASEC) – Messieurs Eric GUYOT, Armand GUYOT, Christophe LANNEAU, Christophe PARRO, Eric GUILBERT, Frédéric BOUCHE (Agriculteurs) – Messieurs Didier BELLIOU (AFUL des Cailles), Daniel DAVID (AFUL des Myrtilles), Robert ZWALHEM.

#### **Etaient absents excusés :**

Monsieur Bruno PHILIBERT représenté par Mesdames BAZIN Patricia et LEBARON Nathalie (CD91) - Messieurs Thierry LEBACLE (ESAT représenté par Mme MAGRO Isabelle), Monsieur Jean-Jacques BOUSSAINGAULT (Président PNRGF représenté par Mme GUILMAULT Emmanuelle),

#### **Etaient absents :**

Messieurs Jean-Philippe DUGOIN CLEMENT (élu Mennecy), Wilfrid HLIENGA (élu Auvernaux), Monsieur Jacques MIONE (élu Ballancourt), Monsieur Sébastien LANNEAU (Agriculteur), Madame DEVEZE (Chambre régionale de l'agriculture)

Note liminaire : Monsieur JOFFROY prévient que la réunion est enregistrée afin de restituer un compte rendu fidèle des échanges des différents intervenants et participants.

#### **19h05 Ouverture de la réunion**

**Monsieur Jacques JOFFROY** maire de Chevannes accueille les participants et rappelle l'ordre du jour qui avait été diffusé. Il se réjouit que cette réunion ouvre enfin une concertation avec la commune de Chevannes.

#### Rappel de l'ordre du jour proposé

- 1 – Accueil des participants
- 2 – Objectif de la réunion (état d'avancement du projet DVE)
- 3 – Présentation – Récapitulatif par commune de Chevannes
- 4 – Présentation par le département - Etude de faisabilité
- 5 – Feuille de route (CCVE)
- 6 – PNR
- 7 – La parole aux agriculteurs
- 8 – La parole à l'ESAT
- 9 – Associations Environnement (ENE – CPE – ASEC)

10- La parole aux maires

11- Prochains rendez-vous - Actions

12- Synthèse

Il détaille ensuite le déroulement de la présentation portant sur le schéma de principe de la desserte du Val d'Essonne (phases 1 et 2 dans la 1<sup>ère</sup> tranche et la phase 3 dans le schéma de principe reliant Le Coudray-Montceaux => Mennecey à Ballancourt). (cf. annexe 1 jointe au présent CR.)

**Monsieur Patrick IMBERT** Vice-Président du Conseil Départemental et Président de la CCVE prend la parole et souligne que nous sommes là ce soir, pour apporter des réponses techniques avec le concours de Mesdames BAZIN et LEBARON du CD 91, et de Monsieur Jacques GOMBAULT Vice-Président de la CCVE s'il le souhaite, pour l'aménagement du territoire. Monsieur IMBERT indique que l'aménagement de la DVE est validé sur les deux premières tranches (tronçon 1) et qu'un schéma de principe a été établi pour la 3<sup>ème</sup> tranche (tronçon 2). La 1<sup>ère</sup> tranche qui reliera Le Coudray-Montceaux jusqu'à Mennecey qui a un tracé définitif et financé par la CCVE, puis un deuxième tronçon (qui comprend la phase 3) qui passera par la plaine et sera financé en partie par le Département et la Région. Il dit qu'il n'y a rien de définitif dans le schéma de principe et souligne qu'il y aura une enquête publique qui prendra en compte les enjeux environnementaux et les requêtes formulées sur cette enquête. Le Conseil Départemental prendra ensuite sa décision pour valider le tracé. Le CD91 sera maître d'œuvre du schéma et travaillera avec les associations d'environnement et les professions agricoles. Monsieur IMBERT fait allusion sur les rumeurs relatives au bétonnage de la plaine et de celle coupant l'ESAT en précisant que ces rumeurs sont fausses et rassure les membres présents de l'ESAT. Il précise que les remarques des élus, des associations, des représentants du monde agricole et bien entendu du PNR seront prises en compte.

**Monsieur JOFFROY** reprend la parole pour insister sur le fait que ce tronçon (3<sup>ème</sup> phase) est bien un schéma de principe non arrêté et qu'il fera l'objet d'une écoute particulière par le CD91. Il remercie Monsieur PHILIBERT représenté par Mesdames BAZIN et LEBARON (CD91) d'être venu le 6 novembre dernier à la CCVE au bureau des maires pour présenter techniquement le schéma. Il pointe le fait que la commune de Chevannes, très impactée par cette DVE, n'a jamais été associée à l'étude de ce schéma et regrette qu'il ait fallu insister pour être reçu durant l'été par M. IMBERT à la CCVE et qu'il faille aujourd'hui tenir cette réunion dans la précipitation tant les choses ont avancé sans que la commune de Chevannes soit avertie.

Il informe qu'à l'issue de la présentation, le CD91 interviendra sur l'aspect technique du Schéma de principe, que la CCVE prendra la parole ainsi que le Parc Naturel Régional, les maires présents, les associations d'environnement, les agriculteurs et les AFUL's présentes.

Monsieur JOFFROY explique aussi l'importance d'avoir toutes et tous, le même niveau d'information afin d'éviter les rumeurs telles qu'elles ont été énoncées par Monsieur IMBERT. Il donne ensuite la parole à Madame AMIOT pour présenter l'état d'avancement du projet de la desserte du Val d'Essonne des deux tronçons (phases 1, 2 et phase 3).

**Madame Pascale AMIOT** Adjointe au maire de Chevannes commente la présentation projetée du point d'avancement du projet de la DVE, phases 1 et 2 (1<sup>er</sup> tronçon) et souligne que des questions pourront être posées à l'issue de cette présentation.

Le déroulé de la présentation tel qu'il est projeté, fait l'objet de l'annexe 1 jointe. Monsieur IMBERT intervient pour éclaircir les termes sur les tronçons et leur composition. Monsieur VALLET indique qu'un correctif sera apporté sur l'annexe 1 pour tenir compte des remarques faites par Monsieur IMBERT. Madame Amiot reprend la parole pour détailler le schéma de principe tel qu'il a été rédigé par l'ancien Conseil Général. Elle dit que le projet a suivi son cours pour le 1<sup>er</sup> tronçon (phases 1 et 2),

soit au niveau de la ZAC de Montvrain 2, de la ZAC de la Plaine Saint Jacques et de la ZAC des Haies Blanches pour rejoindre Le Coudray-Montceaux et l'A6. Monsieur GOMBAULT intervient pour souligner que la commune d'Ormo y n'a pas du tout d'accès direct sur la déviation. Madame Amiot continue en signalant qu'il reste le raccordement de la zone Montvrain 2 Sud Est pour relier la RD74 à Ballancourt (Phase 3). Monsieur IMBERT précise que le but n'est pas d'aller sur Ballancourt mais de relier le Sud Est de Mennecey à Chevannes et de rejoindre la RD74. Monsieur JOFFROY dit que l'objectif est bien d'utiliser la RD74 pour rejoindre Ballancourt, il restera à déterminer où se fera la jonction. Monsieur IMBERT répond qu'effectivement, la jonction sur la RD74 pour aller sur Ballancourt sera réalisée mais ce n'est pas pour aujourd'hui. Madame AMIOT poursuit en rappelant que le 13 novembre 2018 la CCVE adopte la délibération pour autoriser son président à signer une convention tripartite pour le financement des études préliminaires (50% pour le CD91 – 25% pour l'agglomération du Grand Paris Sud et 25% pour la CCVE).

Les résultats de ces études doivent permettre de préciser :

- Une actualisation du trafic
- Un recensement des contraintes
- Un relevé topographique
- Un plan et un état parcellaires
- Des études géométriques d'avant-projet
- Un estimatif financier prévisionnel
- Un calendrier prévisionnel de réalisation

**Madame AMIOT et Monsieur JOFFROY** présentent l'état du trafic routier sur Mennecey, Ormo y et Chevannes (cf. annexe 1). Monsieur JOFFROY dit que le trafic routier sur Chevannes (RD153) est supérieur à 5260 véhicules jours et consiste spécifiquement en petits véhicules utilitaires ou automobiles qui effectuent des trajets locaux. Ces déplacements sont en grande majorité, à destination de l'APHP Clemenceau (visites et consultations externes). Monsieur IMBERT intervient pour demander d'où viennent les sources avancées ce soir (chiffres du trafic etc...). Réponse de Monsieur Joffroy : le document présenté reprend en dernière page toutes les références et sites internet qui ont permis de construire cette présentation (cf. annexe 1).

**Madame AMIOT reprend** : L'actuel Schéma de principe de la DVE ne répond pas à l'objectif de diminuer le trafic sur la RD 153. Le schéma actuel ne soulagerait que le trafic venant de l'A6 et se rendant vers Etampes. Les usagers qui travaillent à Paris et qui prennent le RER D (gare de Mennecey, Moulin Galant,...), conservent leur itinéraire actuel, c'est-à-dire la RD153.

Ce même schéma ne modifie en rien les allées et venues des familles des travailleurs de l'ESAT (environ 200 travailleurs/employés).

Madame AMIOT précise qu'une 1<sup>ère</sup> solution alternative existe présentée dans le schéma de principe. Elle consiste à orienter le trafic par la D26, vers Itteville, puis la D31 jusqu'à La Ferté Alais. Cependant, il faut savoir que cet itinéraire est, dans son état actuel, souvent saturé et qu'un réaménagement s'imposerait si son trafic devait augmenter. En particulier, plusieurs ronds-points devraient être totalement reconstruits et plusieurs voies «élargies ». En fait, l'itinéraire RP1 à RP4 (cf. annexe 1) allant de La Ferté Alais en passant par Itteville jusqu'à Villabé serait de 5 kms inférieur à celui allant du Coudray-Montceaux à Villabé en passant par Chevannes/Ballancourt/ La Ferté Alais (Schéma de principe). Madame AMIOT conclut sur cette alternative en signifiant que la déviation d'Itteville mérite une analyse complète.

Sans « rejeter la pierre » sur un autre territoire, Monsieur JOFFROY dit que le projet de la DVE devra s'intégrer dans un Schéma Régional de Cohérence Ecologique (Directive européenne Trame verte/trame bleue, qui se traduit en droit français par le SRCE depuis le 23 septembre 2013 et qui impose le respect des continuités écologiques, des zones humides, les couloirs continus entre la vallée de l'Essonne et la Plaine marécageuse de Chevannes avec son drainage.

En synthèse, l'intérêt de la déviation d'Itteville a son importance pour dévier le trafic de poids lourds provenant du Grand Paris qui passe actuellement en plein cœur de Chevannes à destination des déchetteries de Ballancourt et de Baulne. Monsieur GOMBAULT intervient en disant que ce passage par Itteville est déjà saturé tout comme le sont les « petits ponts » sur l'Essonne à Ormoy. Il pense que la DVE dégage ces « petits ponts ».

Quant au schéma de principe de la DVE, Monsieur JOFFROY poursuit et dit que la commune de Chevannes est très impactée en soulignant la présence de zones humides (prudence à l'égard de l'hydrologie et du drainage de la plaine). Il y aurait lieu d'assurer le passage au-dessus l'aqueduc suffisamment éloigné des terres de culture de l'ESAT.

Il rappelle que cette DVE sera une voie rapide et que les zones sous les vents dominants avec effet « venturi » seront soumises à des pollutions accompagnées de contraintes olfactives et sonores.

Il ajoute que l'impact agricole devra être très limité en utilisant les chemins ruraux existants. Et que cette voie doit être respectueuse de l'édifice patrimonial qu'est l'aqueduc datant de 1860. De plus, le schéma de principe signale un rond-point après le passage de la Vanne avec une bretelle qui arrive sur Chevannes. Cette bretelle est inutile et si elle devait être réalisée, ce serait une catastrophe en termes de sécurité (proximité des ateliers municipaux, du groupe scolaire, du stade, de la salle polyvalente, la mairie, la médiathèque) et deviendrait aussitôt un « aspirateur à voitures ».

Monsieur JOFFROY conclut en présentant une alternative supplémentaire soit un tracé qui, en venant de Mennecey, traverserait la Vanne en amont de l'ESAT de Chevannes pour rejoindre la RD153 à hauteur du chemin rural au droit de la parcelle de Monsieur PARRO (Maraîcher) sans la traverser, puis coupe deux parcelles agricoles (empreinte minimale) pour retrouver un chemin rural qui côtoie le futur centre équestre (ancienne pépinière dite de Mennecey) et arrivant à la RD74 toujours par ce chemin rural, à hauteur de la parcelle de Monsieur BOUCHE (agriculteur à Ballancourt).

Monsieur IMBERT précise que la DVE a sa raison d'être, que chaque partie doit pouvoir apporter sa contribution, qu'il ne faut pas opposer les territoires (plaine de Chevannes et celle de Vert le Petit) et que n'étant pas « ingénieur », ne peut se prononcer sur le coût de la DVE en particulier avec la prise en compte des éventuelles modifications. Monsieur JOFFROY rappelle que cette réunion d'information et de concertation, permet de donner la parole, ce soir, à toutes les parties présentes, c'est pourquoi il invite les services Mobilité/transport du Conseil Départemental à s'exprimer.

#### **RESTITUTION DES ECHANGES DES INTERVENANTS**

**Madame Patricia BAZIN** Directrice du pôle Mobilité-Transport au CD91 explique que lors de la réunion des maires à la CCVE du 6 novembre dernier, le CD91 a confirmé que le schéma de principe de la DVE reste ouvert à toutes discussions et concertations et d'ajouter que l'ESAT de Chevannes ne serait pas impacté sur sa parcelle par la DVE – Elle précise que tous les éléments de contrainte seront pris en compte. Elle informe que le petit tracé allant sur Chevannes pour rejoindre la rue du Parc était une demande d'un maire précédent. Monsieur JOFFROY souligne la non utilité de ce petit tracé qui aboutirait dans un secteur trop sensible en termes de sécurité. Madame BAZIN poursuit et dit qu'une étude est menée en concertation entre le Département, la CA du Grand Paris Sud et la CCVE,

sur l'actualisation du trafic dans ce secteur ce qui justifie ce schéma de principe. Elle ajoute - pour expliquer le traçage des croix rouges sur le tracé, qu'il a été réalisé par drones dans le but d'avoir un relevé topographique du secteur en prenant en compte les recherches d'assainissement et de drainage et de faire appel aux services de l'Etat pour avoir des informations sur le développement du trafic pour valider les études et pour préparer les marchés publics. Madame BAZIN passe la parole à Madame Nathalie LEBARON du CD91,

**Madame Nathalie LEBARON** CD91 rappelle la genèse du projet en soulignant le constat de la circulation de la RD191 (liaison pôle à pôle), traversée de Mennecey 14000 véhicules/j et 4 à 5% de PL) et de l'accès à l'A6 par les deux demis échangeurs. Elle dit que les projets urbains sur Ormoy, Mennecey et Le Coudray-Montceaux doivent raccorder le Sud Essonne aux zones d'activités en délestant la RD191 et la RD153 (zone de transit) et de faciliter les accès à l'autoroute. Monsieur JOFFROY souligne que les communes sont passées du POS au PLU et que beaucoup de règles de l'Etat ont évolué en termes d'environnement. Madame LEBARON rappelle que le schéma de principe est issu d'une concertation entre le Département la CA GPS et la CCVE et que l'étude de faisabilité d'alors n'est plus à jour car beaucoup de contraintes n'avaient pas été intégrées. Il convient aujourd'hui (2018) de faire en sorte que l'étude géographique prenne en compte tous les éléments environnementaux, financiers, parcellaire, agricoles liés à la carrière mais aussi une modélisation d'une étude du trafic pour produire une étude de faisabilité à partir des relevés topographiques aussi bien en termes financiers, de programmation et de calendrier. Le pilotage de l'étude est assuré par le Département, pour un montant de 200 K€ réparti comme indiqué ci-avant. (cf. Présentation de Madame AMIOT). La durée de cette étude est estimée à 4 mois mais risque de prendre plus de temps compte tenu des concertations avec les communes. Madame LEBARON informe aussi que la convention tripartite issue des étapes réglementaires (études) passe en commission permanente au Département le 3 décembre prochain. Elle souligne l'importance du projet et tient à rassurer sur la prise en compte des contraintes évoquées. Madame Amiot indique que les croix rouges tracées sur le terrain et qu'elle a personnellement identifiées, amènent directement au tracé de la DVE qui a été présenté ci-avant.

Elle comprend que la réunion de ce jour permettra au maître d'ouvrage de prendre en compte une alternative qui satisfasse la commune, les agriculteurs et l'ESAT.

**Monsieur Eric GUILBERT** propriétaire et Agriculteur, demande en regardant le plan du schéma de principe, la conversion en mètres de l'épaisseur des tracés figurants sur la carte. Madame LEBARON répond que le tracé « une route à deux fois une voie » s'évalue à 35 mètres de largeur avec un autre dispositif d'assainissement.

Monsieur JOFFROY souligne la problématique du ruissellement. La commune de Chevannes est assise sur 2 bassins versants séparés par l'aqueduc de la Vanne, soit, 1/3 sur la rivière Essonne côté Ouest et 2/3 sur la rivière Ecole côté Est. Il ajoute que la Plaine de Chevannes est pourvue de zones argileuses sur des couches géologiques du Jurassique, crétacé et tertiaire, (tel que l'ensemble du bassin parisien) et que le talweg formé entre l'aqueduc et le versant vers la rivière Essonne est une zone humide importante. Il rappelle aussi le constat fait par Madame la Préfète, en juin 2016, des inondations avec formation de lacs, suivies d'une récurrence en février 2018. Il précise également que l'aqueduc est dépourvu de fondations et que donc la solidité de sa structure pourrait être mise à mal quand on connaît la déclivité (1 mm au Km) ce qui justifie sa protection de part et d'autre par la zone non aedificandi. De plus, le passage au-dessus de l'aqueduc nécessite des autorisations de la CLE du SAGE Nappe de Beauce et des Eaux de Paris. Imperméabiliser les sols devient très inquiétant quand on se réfère aux catastrophes récentes dans notre pays. Il dit qu'il n'est pas « ingénieur » lui-même,

mais ne voudrait pas entendre dans quelques années, que les études n'avaient pas prévu un scénario catastrophe en spéculant sur les probabilités d'occurrence. Loin des accointances politiques du moment, il s'agit de transmettre à nos enfants un territoire dignement maîtrisé dans le respect des dispositions réglementaires sur l'EAU et de conclure qu'il est important que l'on soit conscient de l'impact que nous allons créer. Faut-il réaliser un « Seine St Denis » ou un « Melun Sénart » en Sud Essonne pour satisfaire une économie précaire ? Posons-nous les bonnes questions et soyons vigilants à ne pas détruire ce que la nature reprendra naturellement.

**Monsieur Christophe PARRO** maraîcher, intervient pour dire « si vous inondez la Plaine il faut nous prévenir quelques années avant pour changer de type de culture afin de modifier les terres en rizière et de changer notre matériel ! » Madame LEBARON répond que nous avons encore quelques années pour changer un projet d'agriculture.

**Monsieur Jean FERET**, Association ASEC, dit que la Plaine a été drainée dans les années 1830 et les années 1840, tous les documents sont aux archives départementales et méritent d'être connus dans vos évaluations parce que les drains sont là et fonctionnent encore aujourd'hui d'où la nécessité d'en prendre connaissance pour évaluer l'impact du projet sur ces terres. Souligne que l'entretien des fossés sous la responsabilité du syndicat des vidanges est passé au SIARCE qui a normalement reçu l'entretien de ce patrimoine. Monsieur JOFFROY rebondit sur les propos de Monsieur FERET pour préciser que la commune de Chevannes a réalisé un lotissement à l'Est en 2006 de 70 pavillons sur une parcelle drainée naturellement, qui a été comblé et compensée par un exutoire de 260 m<sup>3</sup> avec une pompe de relevage. En 2009, les pluies d'orages ont inondé les rues desservant ce lotissement et la commune a dû installer 2 pompes de relevage pour garantir un meilleur transfert des pluviales dans le réseau. En 2012, de nouveau inondé, le SIARCE est intervenu pour changer ces pompes bouchées par le contenu des sacs en papier délités de la CCVE remplis de végétaux, de bouteilles plastiques etc... La Sté BOUYGUES est intervenue pour recréer des drains enherbés chez certains propriétaires. Enfin en 2016, le SIARCE est encore intervenu pour créer un réseau « trop plein ». Voilà un exemple frappant sur les conséquences négatives découlant de la méconnaissance, de l'ignorance ou du non-respect des drains naturels ou anciens et éprouvés. Monsieur JOFFROY continue en prenant l'exemple du cimetière : lors d'une inhumation, le personnel des pompes funèbres a fait sortir les familles lors de « l'immersion » du cercueil. Enfin, 3<sup>ème</sup> exemple sur le projet de la CCVE d'agrandir la zone artisanale (à proximité du cimetière). Ce projet a été abandonné grâce à l'intervention du PNR qui avait procédé à des sondages de sol et indiqué que l'eau de la nappe était à 60 cm. En 2016, ces parcelles étaient des lacs ...

**Monsieur Jean-François POITVIN** (ENE), intervient pour signaler que la Plaine de Mennecey, Ormoy, Chevannes a toujours été une plaine marécageuse et les agriculteurs qui voulaient la cultiver l'ont drainée. Les maisons s'implantent d'une manière un peu bizarre et mal contrôlée : elles ont été construites un peu comme les « Shadocks » (car les propriétaires pompent !). Monsieur JOFFROY reprend la parole pour signaler que les inondations constatées dans les jardins des maisons Levitt à proximité de la parcelle de Monsieur PARRO (maraîcher) ne relèvent pas du mode de culture pratiqué par Monsieur PARRO contrairement aux rumeurs, mais compte tenu de la topographie du terrain, relèvent de la simple remontée de nappe.

Monsieur Patrick IMBERT précise qu'un service d'assainissement existe au sein du Département.

Monsieur JOFFROY donne la parole au PNRGF

**Madame Emmanuelle GUILMAULT** directrice du Parc Naturel Régional du Gâtinais Français. (PNRGF) La commune de Chevannes est entrée dans le Parc en mai 2011 ; c'est une commune située à la porte d'entrée nord du territoire du Parc. Elle souligne son importance pour le PNRGF.

Elle constate que cette réunion est très positive et qu'elle permet à tous les acteurs présents de pouvoir s'exprimer. Elle prend acte que ce projet en est à son début et que les conditions sont très favorables pour travailler ensemble. Elle rappelle que les engagements de la charte dont nous sommes tous signataires (Département, Région, Communauté de Communes), reposent sur la réalisation de projets qui soient positifs pour tous. Par conséquent, le PNR veillera à ce que l'objectif de ce projet soit réalisé dans la politique économique agricole, car les agriculteurs sont des acteurs économiques, de la politique de l'eau et bien sûr, de l'intégration dans le paysage, car il est vrai que l'impact est important. Ajoute qu'on en est au début de la procédure, que l'on va construire ensemble et que tout le monde est appelé à participer pour aboutir à un projet acceptable. Elle note l'avis favorable de la commune sur le « principe » proposé par le Département dès lors qu'il aura été validé par tous les acteurs.

Monsieur JOFFROY donne à présent la parole aux agriculteurs :

**Monsieur Eric GUILBERT** agriculteur, dit qu'il s'est interrogé sur la raison pour laquelle la route passe au milieu d'un champ au lieu de longer la Vanne et ne voit pas l'intérêt de couper un champ.

Monsieur IMBERT, répond en rappelant que c'est un schéma de principe d'un point A à un point B et qu'il en a fait état lors d'une réunion à la CCVE à un maire agriculteur qui a répondu qu'il était dommageable de couper un champ ; dit et rappelle que c'est un schéma de principe.

**Monsieur Marc AMIOT** (Président CPE) souligne que l'aqueduc de la Vanne est réglementé par une zone non-aedificandi de 13 mètres de part et d'autre et d'une protection supplémentaire de 40 mètres. Monsieur GUILBERT reprend et demande pourquoi on propose de passer par-dessus l'aqueduc et constate que l'on casse les angles droits par des ronds-points.

**Monsieur Eric GUYOT** agriculteur, demande si la Chambre d'agriculture a été invitée. Monsieur JOFFROY répond que Madame DEVEZE de la Chambre de Région de l'agriculture a été invitée.

Monsieur JOFFROY donne la parole à l'ESAT de Chevannes.

**Madame Isabelle MAGRO** directrice adjointe de l'ESAT, précise qu'elle remplace Monsieur Thierry LEBACLE directeur de l'ESAT, empêché. Elle fait part de sa préoccupation au sujet de l'espace de travail entre la ligne et les bâtiments et l'espace de production et de vie qui risque de faire tomber le chiffre d'affaires et de production en raison du passage immédiat de la DVE. C'est le salaire de 137 handicapés qui est impacté. L'espace de vie au quotidien, c'est 5 jours par semaines toute l'année. En termes de sécurité l'association relève du code de l'Action Sociale et des Familles et l'ESAT doit des comptes par rapport à ça. Elle dit qu'elle imagine que l'Association sera invitée par la suite pour ce partage d'idées. Monsieur IMBERT répond qu'il s'agit d'un travail partenarial et que tout le monde sera consulté.

**Monsieur Frédéric BOUCHE** agriculteur, intervient pour manifester son doute quant aux consultations futures. Monsieur IMBERT répond qu'il y a un engagement qui sera tenu. Monsieur JOFFROY ajoute que lors du Bureau des maires à la CCVE, il a retenu les propos rassurants du Conseil Départemental sur l'ouverture au dialogue de ce schéma de principe et que les décideurs tiendront compte des irritants évoqués. Monsieur BOUCHE d'ajouter qu'il est sur le terrain tous les jours et n'est pas certain d'être informé sauf tardivement. Monsieur IMBERT dit qu'il peut compter sur lui.

Monsieur JOFFROY donne la parole à ENE.

**Monsieur Jean-Pierre MOULIN** Président de ENE, découvre ce projet ce soir et apprécie qu'on le partage ensemble ; il trouve la démarche très intéressante. Il est vrai que chacun d'entre nous a des intérêts particuliers qui peuvent être divergents ou concordants. Il faut impérativement trouver un

compromis pour que tout un chacun participe à ce projet. Il se déclare, néanmoins, surpris par un projet qui semble très ancien bien avant l'an 2000. Monsieur JOFFROY reprend et dit qu'avant on appelait ce projet « l'arlésienne du barreau Sud ». Monsieur MOULIN continue et souligne que nous sommes en 2018, qu'il y a un bouleversement général sur la région IdF et que l'Essonne en subit les affres, ne serait-ce que par la constitution des nouveaux territoires au 1<sup>er</sup> janvier 2016. Il rapporte qu'étant urbaniste de formation, il est très étonné de voir ce projet-là, traité dans le cadre d'un schéma de cohérence territoriale et pense que c'est absolument nécessaire qu'il y ait un diagnostic partagé. Après avoir entendu que le Grand Paris Sud intervenait à concurrence de 25% au financement, il s'interroge sur la façon dont les choses vont se mettre en place à partir du moment où il n'y a pas de cohérence générale d'aménagement du territoire avec les transports notamment pour joindre la ligne du RER D, laquelle est frappée par des modifications structurelles sur l'exploitation du réseau qui amèneront un désengagement des personnes à utiliser ces transports. Il précise que la Métropole du Grand Paris est en train d'avancer au quotidien alors que l'Essonne, avec ses territoires, balbutie et n'arrive pas à structurer ses aménagements futurs. Il ajoute qu'il reste en attente de données plus précises et croit que, sur le plan technique, il faut aller vers une étude environnementale très pointue et prendre en considération la trame bleue et sa problématique de l'eau qui est un vrai sujet. Il rappelle que le samedi 24 novembre, il organise une réunion des présidents sur le thème de l'eau toute la journée à la maison Départementale en présence de Madame VERMILLET vice-présidente du Conseil Départemental chargée de l'environnement, avec toutes les associations d'environnement de l'Essonne. Il se déclare ravi de partager cette réunion et souhaite continuer à suivre ce travail dans la concertation.

Monsieur IMBERT réagit en partageant les propos de Monsieur MOULIN et dit que c'est un projet co-construit et co-partagé avec les différents partenaires. Il rappelle l'existence du Scot élaboré par les communautés de communes et notamment par Monsieur Jacques GOMBAULT qui est VP à l'aménagement du territoire à la CCVE. Il souligne qu'il a élaboré le 2<sup>ème</sup> Scot de l'Essonne en 2007 en y intégrant dès l'origine ce projet de desserte reconnu par l'Etat, la Région et le Département. Par ailleurs il faut savoir que, avec le GPS, la CCVE est en passe de révision du Scot. Comme le dit Monsieur GOMBAULT, le Scot avait été porté au SDRIF. Monsieur IMBERT souligne que le SDRIF est juste en-dessous de la Charte du PNR en faisant référence à Madame la Directrice du PNR. Monsieur JOFFROY dit qu'il a bien compris et c'est pourquoi, dès 2014, en l'absence de la révision validée du Scot de la CCVE, il a délibéré à l'unanimité avec son conseil municipal, pour l'application du Scot du SDRIF sur le territoire de Chevannes. Il ajoute que le Scot de 2007, demandait à la commune de Chevannes d'urbaniser 10 hectares supplémentaires alors que la zone urbaine actuelle est de 9,5 ha.

Monsieur IMBERT propose de libérer les services du Département que l'assistance remercie pour leur intervention.

Monsieur MOULIN revient sur le sujet des espaces agricoles qui sont totalement protégés remettant en cause les futurs lotissements. Monsieur IMBERT indique que Pierre MARCILLE élu de Vert-le-Grand et président de la SAFER Essonne est au fait de cette remarque. Monsieur IMBERT précise qu'il connaît parfaitement ce discours et le partage.

Monsieur JOFFROY annonce que s'il n'y a pas d'autre intervention par les associations d'environnement, il donne la parole aux maires présents.

**Monsieur Jean-Luc GOUARIN** maire de Fontenay-le-Vicomte dit que c'est un projet qui est dans les cartons depuis de nombreuses années ; en 1992 Jacques GOMBAULT avait sorti des plans au 200<sup>ème</sup> et souligne qu'il y eu des réunions à ce sujet en 2001 à la mairie de Chevannes pour commencer à élaborer ce schéma et qu'il reste persuadé et convaincu de son utilité. Il précise qu'il est très attaché

au monde agricole et qu'il sera nécessaire d'être vigilant notamment pour satisfaire ces personnes qui vivent dans ce bassin, lequel bassin présente une importance primordiale pour le développement pour notre région.

**Monsieur Eric GUYOT** agriculteur réagit (son intervention n'est pas audible sur l'enregistrement. Au reçu de ce compte rendu, il pourra communiquer au maire de Chevannes ses remarques qui seront ensuite réacheminées aux participants).

**Madame Martine HIVERT** maire de Champceuil, est là pour écouter parce que la ville de Champceuil est elle aussi, très impactée par ce projet et comme pour l'instant c'est une ébauche de travail, elle reste vigilante et suivra de très près son évolution.

**Monsieur GOMBAULT** maire d'Ormoy, dit que ce schéma de principe est quelque chose qui doit bouger. Il rappelle qu'il faudra bien prendre en compte la circulation qui se rabat toujours sur Ormoy, des gens qui viennent de Fontenay et de Ballancourt. Il souligne aussi, en ce qui concerne les terres agricoles, qu'en 2001/2002 pour l'élaboration du Scot, on a mis 6 ans pour mettre tout le monde d'accord et boucler la quadrature du cercle : c'est-à-dire qu'il fallait faire des maisons pour les gens qui arrivaient, installer des entreprises et il ne fallait surtout pas consommer de terres agricoles... Il espère qu'avec la révision du Scot, il n'aura pas le même souci.

Monsieur JOFFROY dit que tous les maires se sont exprimés ; répond que **Madame Laurence BUDELOT** attendue par ailleurs a quitté la séance juste après l'intervention de Monsieur MOULIN.

Monsieur JOFFROY donne la parole aux AFUL's

**Monsieur X** (Monsieur Robert ZWALHEM ??) intervient pour demander pourquoi la Ville de Mennecey n'est pas représentée par un élu ce soir. Monsieur JOFFROY répond que Monsieur Jean-Philippe DUGOIN CLEMENT a été invité. Monsieur X demande si, il ne se sentait pas concerné. Monsieur IMBERT lui répond : je peux vous dire que le Maire de Mennecey se sent réellement concerné par la desserte. Monsieur JOFFROY ajoute qu'il appartient à l'AFUL d'aller chercher la réponse auprès des élus à la mairie de Mennecey.

**Monsieur X**, en 2<sup>ème</sup> question, en s'adressant à Monsieur IMBERT demande que sur le tracé d'Itteville, s'il ne fallait pas tenir compte de la 1<sup>ère</sup> alternative. Monsieur IMBERT répond que dans la proposition faite dans la présentation de Monsieur JOFFROY il y avait une question portant sur la prolongation de la déviation d'Itteville à la place du barreau sud du Val d'Essonne, de dire également qu'on ne peut pas repousser sur un autre territoire des problèmes de circulation. Aujourd'hui il a une solution pour soulager l'engorgement de la RD191 qui est un autre sujet et juge préférable de ne pas mêler les deux problèmes de circulation distincts. Il dit que les études envisagées devront prendre ce problème en compte et apporteront des réponses. Monsieur GOMBAULT précise que la déviation d'Itteville est un petit tronçon pour rejoindre plus facilement le plateau sur la RD26.

**Monsieur Didier BELLIOU** Président de l'AFUL des Cailles à Mennecey dit qu'il a entendu parler ce soir de « l'arlésienne » (terme employé depuis 2 décennies au sein de la commune de Chevannes), et notamment un sursaut en 2006 de ce fameux barreau Sud et demande quand sont prévus les travaux de cette desserte. Monsieur IMBERT répond que c'est prévu fin 2021 et que le vote des crédits est inscrit sur le budget 2019. Il souligne également que depuis 2 ans il y a une nouvelle majorité au Département et que son Président est sollicité avec insistance pour mandater les crédits nécessaires. Il ajoute que l'ancienne majorité nous « baladait » d'année en année et que rien ne se faisait. Il rappelle que maintenant les études sont lancées et que le 1<sup>er</sup> jalon a été financé par la CCVE. Le second tronçon sera financé par le Département sur le budget inscrit fin 2020.

Monsieur POITVIN intervient pour rappeler qu'il ne faut pas oublier que c'était un problème au départ, de franchissement de l'Essonne sans feu rouge, sans rien et sans problème de passage à niveau ; c'est pour cela qu'a été fait le PN19 (passage à niveau de la gare de Mennecey). Ce tracé est devenu un bel aspirateur à voitures et il a fallu déplacer le trafic sur la RD153 qui a ensuite ramené du trafic sur la RD191 ; il s'ensuit que beaucoup de personnes, qui avant ne passaient pas par Mennecey, à présent passent par Mennecey.

Messieurs IMBERT et GOUARIN demandent à être excusés et quittent la séance vers 20h25. En partant, Monsieur IMBERT propose que l'on réunisse des petits groupes de travail pour avancer et qu'il ne sert à rien de se voir avant les résultats de l'étude. D'ici à 4 mois nous envisageons de nous rencontrer.

**Monsieur JOFFROY remercie tous les participants et clôt la séance à 20h35.** Il indique qu'il ne souhaite pas rester 4 mois sans que l'on se rencontre pour se tenir informé. Il propose de se rencontrer dès le début d'année afin de rester dans le contexte et de faire un point d'avancement dès que l'étude de trafic sera terminée (normalement avant 4 mois). Il adressera à chacun sur son adresse électronique, la présentation qui a été projetée (annexe 1) et le compte-rendu de cette réunion ainsi que la restitution de nos échanges enregistrés. Il prévoit de réitérer une demande de rendez-vous rapide avec M. Durovray, Président du CD91, afin de recueillir ses impressions et la façon dont il approche le problème avant la prochaine réunion.

## GLOSSAIRE

CA GPS : Communauté d'Agglomération du Grand Paris Sud

CCVE : Communauté de Communes du Val d'Essonne

CD 91 : Conseil Départemental de l'Essonne

CPE : Chevannes Patrimoine Environnement

DVE : Desserte du Val d'Essonne

ENE : Essonne Nature Environnement

ESAT : Etablissement et Services d'Aide par le Travail

SCOT : Schéma de Cohérence et d'Orientation Territoriale

SRCE : Schéma Régional de Cohérence Environnemental