



# **Point d'avancement du projet de Desserte du Val d'Essonne (DVE)**

**Commune de CHEVANNES**

**Mercredi 14 novembre 2018**



# ORDRE DU JOUR PROPOSE

- 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 – La vision du PNR**
- 7 – Le point de vue des exploitants agricoles**
- 8 – Le point de vue de l'ESAT**
- 9 – Les préconisations des "Associations Environnement" (ENE – CPE – ASEC)**
- 10- La parole aux Maires**
- 11- Prochains rendez-vous - Actions - Jalons**
- 12- Synthèse**

**RECAPITULATIF**

**LES GRANDES LIGNES**

## Rappels

- Le projet de "Desserte du Val d'Essonne" (DVE) répond au besoin de créer une liaison routière, entre l'autoroute A6 et les territoires du Sud Essonne, adaptée au trafic en augmentation dans ce secteur.
- Il consiste à développer, en 3 phases successives, un itinéraire entre l'échangeur sur l'A6 au Coudray-Montceaux et Ballancourt (rond point de la ferme photovoltaïque) en desservant, au passage, les ZAC de Montvrain 2 à Mennecy, de la plaine Saint-Jacques à Ormoy et des Haies Blanches au Coudray-Montceaux.
- Il est représenté dans un schéma de principe (cf dia n° 7)

# Bref historique

- **Le principe de cet itinéraire ( tronçon n°1) a été ébauché par la CCVE qui l'a adopté le 27 mars 2007.**

**Le conseil général de l'Essonne, dans sa délibération du 22 octobre 2007, a repris alors cette proposition.**

- **Le conseil général de l'Essonne adopte ensuite, le 29 septembre 2008, une convention cadre pour la mise en œuvre de ce projet.**
- **Après signature de cette convention, la phase 1 du projet est engagée**

# **Le Schéma de principe englobant les 3 phases**





# Bref historique (suite)

**2013**: la Communauté de Communes s'est entendue avec le Département (accord du 4 novembre 2013) pour une **deuxième phase de réalisation** permettant d'accéder à la ZAC Montvrain II.

**2015**: un travail a été mené sur le devenir de la RD 191, en déviant l'actuelle route départementale.



# **LE DEPLOIEMENT DU PROJET**

# Déploiement du projet

- ✓ **Le projet a suivi son cours pour d'abord définir les dessertes**
  - **de la ZAC des Haies Blanches au Coudray Montceaux ,**
  - **puis de la ZAC de la Plaine Saint-Jacques, à Ormoy.**
  
- ✓ **Les phases 1 et 2 de cette DVE sont réalisées, ou en passe de l'être. Il s'agit de tous les tronçons de routes entre l'A6 et l'extrémité sud de la ZAC de la Plaine Saint-Jacques.**
  
- ✓ **Reste à mettre au point le tronçon entre le coin sud-est de Montvrain 2 à Mennecey et le raccordement avec la RD74 pour relier Ballancourt (phase 3).**

# Déploiement du projet (suite)

**2018: Il est décidé de déclencher les études préliminaires destinées à préparer la 3<sup>ème</sup> phase du projet: relier Montvrain II au rond point "voltaïque" au niveau de Ballancourt.**

- Le 10 avril 2018, le 25 septembre 2018 puis le 13 novembre 2018 la CCVE finalise et adopte la délibération autorisant son président à signer une convention tripartite pour le financement de ces études préliminaires.**
- Le financement est assuré par le département de l'Essonne (50%), la communauté d'agglomérations du Grand Paris Sud (25%) et la CCVE (25% soit 50 k€).**

# Déploiement du projet (suite)

**Les résultats de cette étude devraient permettre de préciser les axes de travail à retenir pour, ensuite, optimiser le choix d'un tracé routier. Ils fourniront:**

- Une actualisation des prévisions de trafic**
- Un recensement des contraintes (environnementales, foncières, économiques, urbaines, liées à la présence de l'aqueduc et à l'activité agricole)**
- Un relevé topographique**
- Un plan et un état parcellaires**
- Des études géométriques d'avant projet**
- Un estimatif financier prévisionnel**
- Un calendrier prévisionnel de réalisation.**

# **Analyse du trafic routier à Mennecey, Ormoy et Chevannes**

# Éléments chiffrés sur le trafic routier

La vision sur le trafic routier à Mennecy, Ormoy et Chevannes mérite d'être réactualisée pour tenir compte des réalités actuelles et des projets en cours, dont ceux sur Ormoy.

Une étude prospective de trafic routier avait été effectuée en 2006 pour documenter le dossier d'enquête de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), relatif à la suppression du Passage à Niveau n° 19 (PN 19)

- Avec la desserte du Val d'Essonne en service
- Avec ou sans projet de déviation du PN 19
- Avec ou sans un échangeur complété sur l'A6 pour assurer toutes les entrées et sorties.

Elle exprime des résultats pour 2015, plus d'une année après la mise en service souhaitée alors de la déviation du PN 19 ET de la desserte du Val d'Essonne

# Les chiffres sur 4 points caractéristiques de Mennecy

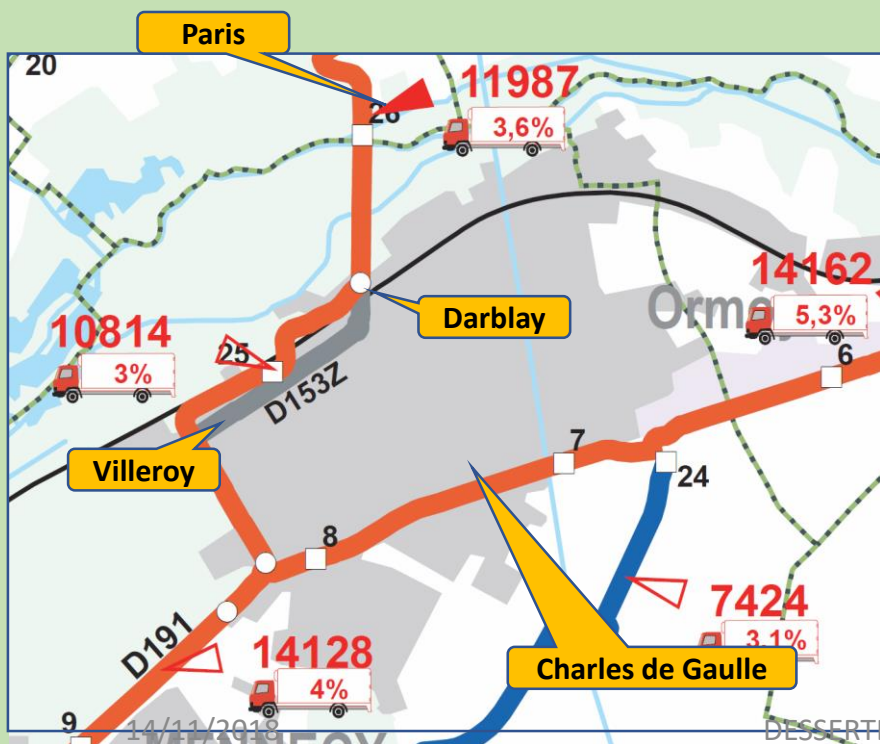
**Hypothèses: - Déviation du PN19 réalisée**  
**- Desserte du Val d'Essonne en service Phase 1 -2015**

<b>TMJA</b> (Trafic Moyen Journalier Annuel C'est le nombre total de véhicules dans l'année, divisé par 365)	<b>Echangeur au Coudray Montceaux inchangé</b>	<b>Echangeur au Coudray Montceaux complété pour assurer les 4 sens d'échanges</b>
Avenue de Villeroy, devant le collège	21.600	19.500
RD191, devant la poste	22.300	21.600
RD153, avenue de Paris, à La Patte d'Oie	16.000	17.100
RD153D, devant le stade JJ Robert	9.000	13.000

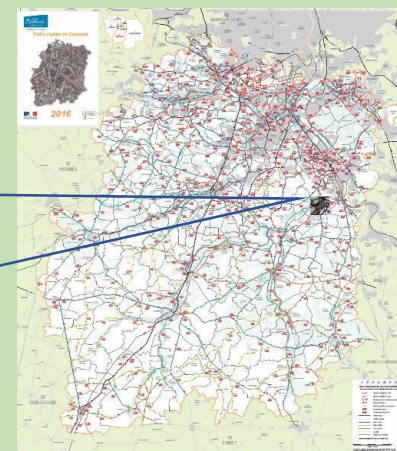


# Le trafic routier dans Mennecy

- Ces prévisions, estimées en 2006 pour 2015, sont comparables aux mesures de trafic de 2016, avec une desserte du Val d'Essonne et un échangeur sur l'A6 pas réalisés.
- Les mesures faites en 2016 montrent qu'on arrive à saturation dans Mennecy avec des chiffres cependant inférieurs à ceux estimés en 2006.
- Le trafic endogène de Mennecy suffit pour atteindre cette saturation.
- Avec 100 nouveaux logements/an dans Mennecy jusqu'en 2030, ce trafic interne à Mennecy continuera à augmenter chaque année.
- A cela s'ajoutera le trafic routier créé par les 630 logements de la ZAC de la Plaine Saint-Jacques à Ormoy (Etude d'impact sur le trafic routier dans l'enquête publique du 6 juin 2018)



La saturation se produit aux heures de pointes, le matin entre 8 et 10h00, le soir entre 17 et 20h00. Une file de voirie en ville, avec feux tricolores et passages piétons, sature au-delà de 700 à 800 véhicules par heure.



# Le trafic routier dans Mennecy (suite)

Une part majoritaire de ce trafic est endogène:

- 5.947 logements au dernier recensement, exprimés pour l'année 2014, il faut compter probablement 6.200 à 6.300 en 2018 et ajouter 100 logements neufs par an jusqu'en 2030, selon le PLU actuel. Ce sont 10.000 voitures de Mennecy qui s'y déplacent chaque jour.
- Il y a 4.000 emplois dans la ville, beaucoup sont occupés par des gens extérieurs à la ville. La plupart se déplacent en voiture.
- Il y a près de 800 entreprises dans Mennecy, beaucoup sont des commerces, qui attirent du trafic routier.

2- Il convient d'y ajouter le trafic issu de Chevannes :

-700 logements au dernier recensement de 2014

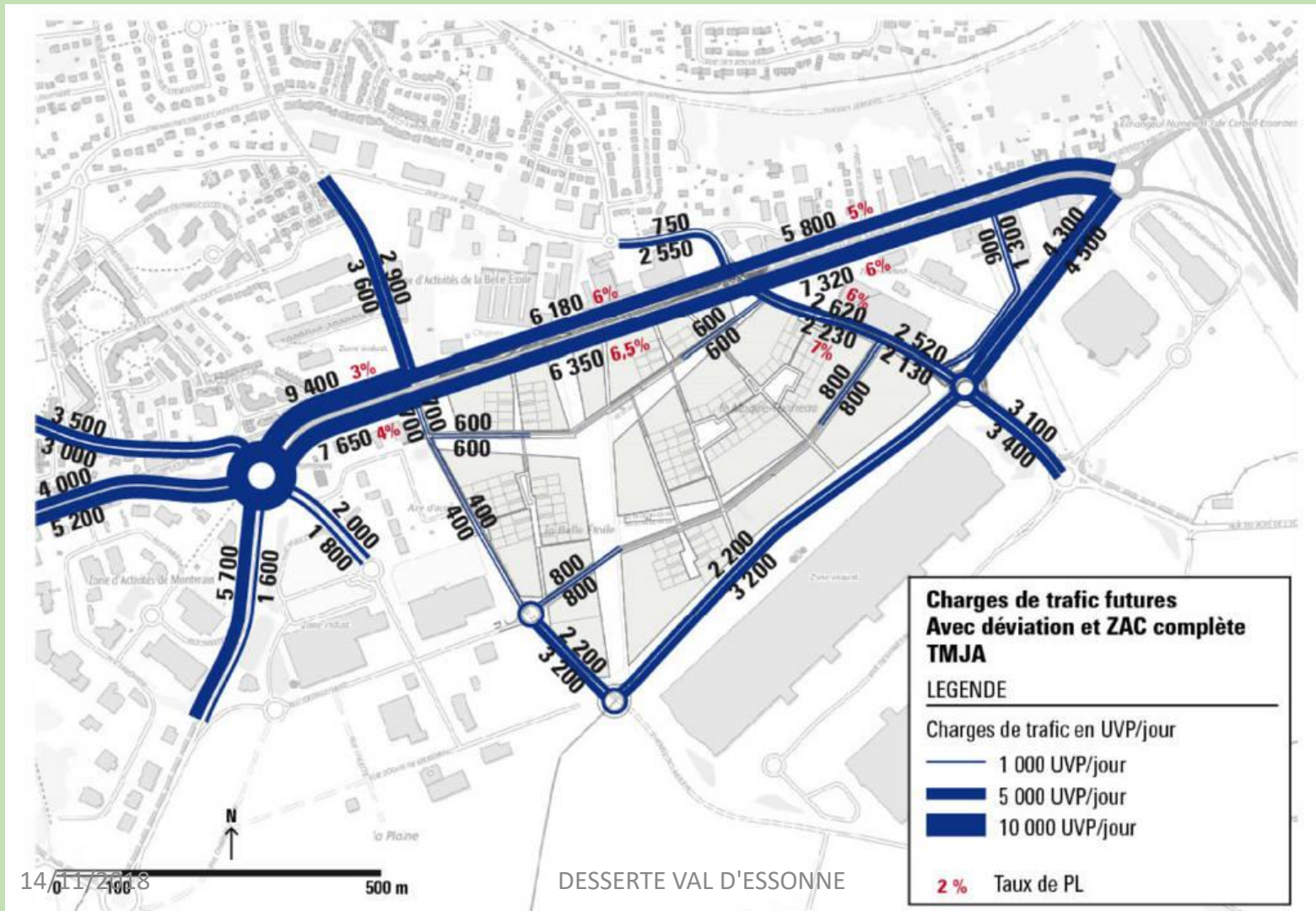
-200 logements supplémentaires à l'horizon 2030, conformément au PLU.

C'est pourquoi il ne faut pas se contenter d'une déviation autour de Mennecy mais trouver aussi comment adapter la ville à ces 3 types de déplacements endogènes.

- Meilleure voirie, tant pour les véhicules que pour les circulations douces
- Meilleure offre des trains et des bus
- Adaptation des capacités de stationnement autour de la gare
- Attractivité des déplacements en mode actif tels que la marche à pied ou le vélo.
- Développer l'emploi et pas seulement local, grâce au co-working en particulier

# Prévision du Trafic routier à Ormoy

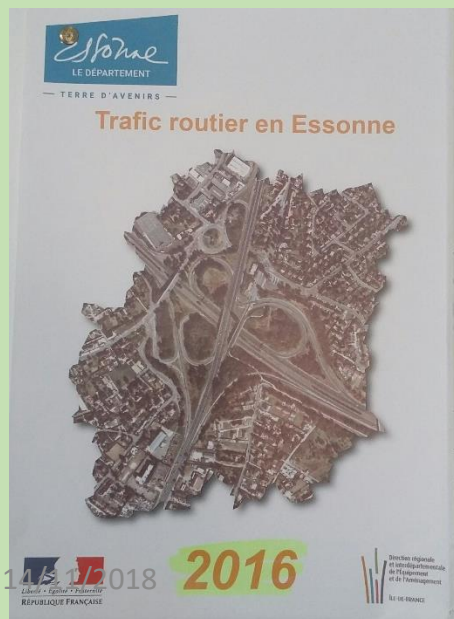
Les prévisions de trafic routier autour de la ZAC de la Plaine Saint Jacques, ZAC achevée, déviation achevée, montrent un trafic routier considérable mais faiblement réduit par le schéma actuel de la DVE.





# Le Trafic routier dans Chevannes

- Le trafic sur la RD 153 (5262 véhicules/jour) au niveau de Chevannes est celui de petits utilitaires ou d'autos qui effectuent des trajets locaux. Ces déplacements sont, en grande majorité, à destination de l'Hôpital Clémenceau pour des consultations externes.
- L'actuel schéma de principe de la DVE ne répond pas à l'objectif de minimiser ce trafic.
- Le schéma actuel soulagerait néanmoins le trafic provenant de l'A6 et se rendant vers Ballancourt, La Ferté-Alais, Etampes (RD 74) qui traverse Chevannes.
- Les usagers qui travaillent à Paris et prennent le train (gares de Mennecy, Moulin Galant, ...) conserveront leur itinéraire actuel, c'est-à-dire la D 153.
- Ce même schéma ne modifie en rien les allées et venues des familles des travailleurs de l'E.S.A.T (environ 200 travailleurs/employés).



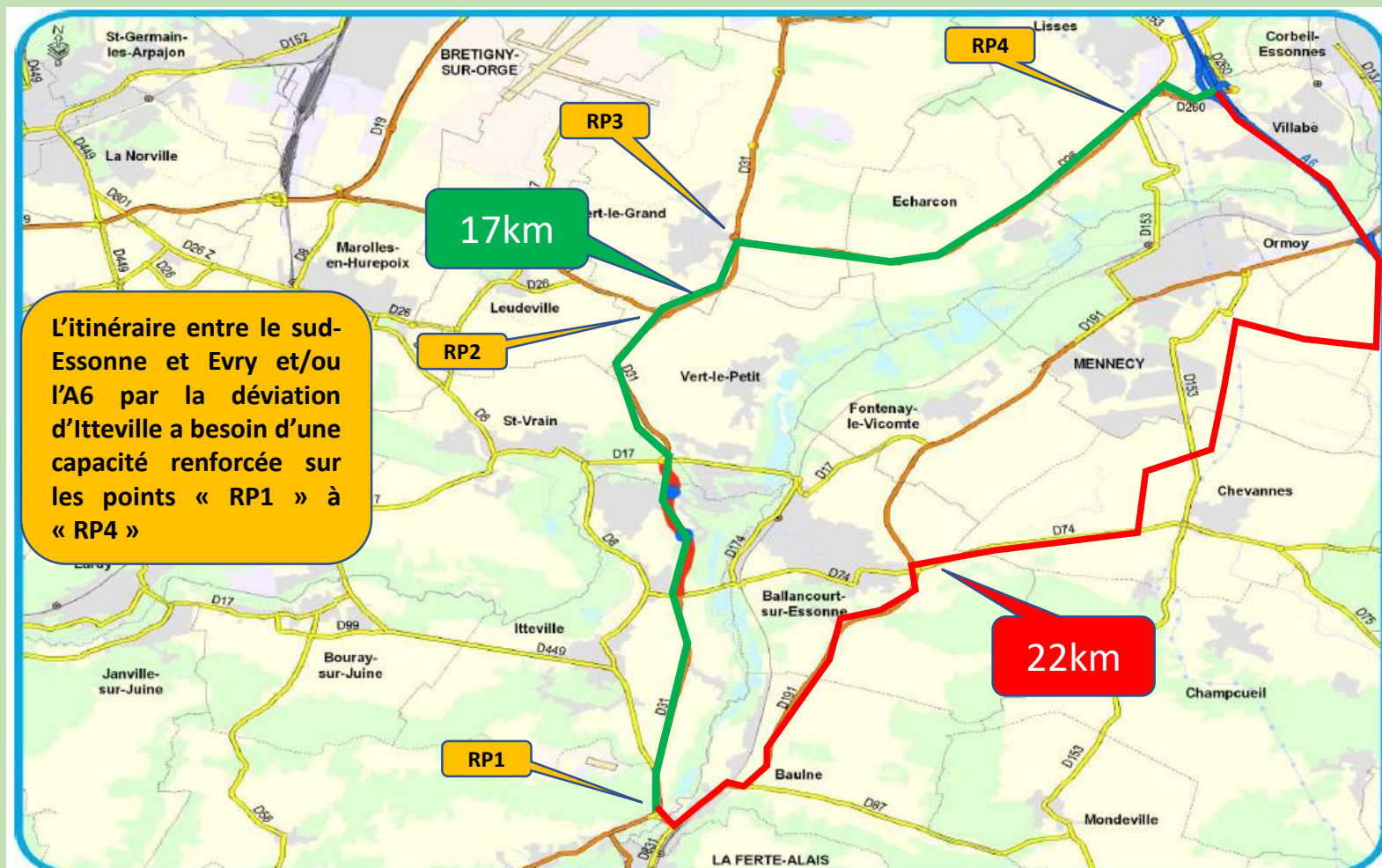
## **Une possibilité de solution alternative**

**Il existe une solution alternative à celle présentée dans le schéma de principe de la DVE.**

**Elle consiste à orienter le trafic, par la D26, vers Itteville, puis par la D31 jusqu'à la Ferté Alais.**

**Il faut néanmoins 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.**

La "déviation d'Itteville" constitue un itinéraire adapté entre le centre géographique de la CCVE et l'A6 et/ou Grand Paris Sud. Cet itinéraire est 5km plus court que celui proposé par l'actuel schéma de principe de la Desserte du Val d'Essonne.



# **Analyse de la solution alternative "déviation d'Itteville"**

**L'alternative "déviation d'Itteville" mérite une analyse complète:**

**Elle est adaptée, pour assurer le trafic routier traversant Mennecy aujourd'hui:**

- Elle peut détourner le trafic de transit à travers Mennecy pour un investissement largement inférieur au projet de la Desserte du Val d'Essonne. Il faut cependant compléter le projet actuel par un renforcement des capacités de cet itinéraire. Les ressources envisagées pour la Desserte du Val d'Essonne y suffiraient très largement.**
- Elle évite de mettre en place des compensations environnementales à la construction d'une route dans une zone humide. Les ressources mobilisées pour ces compensations pourraient être efficacement utilisées pour améliorer le plan de circulation dans la ville ou dans l'infrastructure routière du département.**



# **Le volet environnemental est incontournable dans le projet de Desserte du Val d'Essonne**

# **Schéma Régional de Cohérence Ecologique**

**Le principe du tracé retenu par le conseil départemental en 2008 doit satisfaire les nouvelles prescriptions réglementaires apparues depuis.**

**Il s'agit en particulier de l'application de la directive européenne "Trame verte/ trame bleue", transcrite en droit français et devenant le SRCE, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, depuis le 23 septembre 2013.**

Ce schéma directeur impose le respect de continuités écologiques et des zones humides, en particulier le respect de couloirs continus entre la vallée de l'Essonne et la plaine de Chevannes.

Voici la superposition du schéma du principe de la desserte du Val d'Essonne avec le périmètre de la zone humide impactée d'une part, et d'autre part les implantations des mares et mouillères recensées en 2018:



# EN SYNTHÈSE

## **EN SYNTHESE**

### **➤ L'intérêt de la déviation d'Itteville**

**La déviation d'Itteville est indispensable à Chevannes pour dévier le trafic de poids-lourds provenant du Grand Paris qui passe actuellement par la rue Saint Martin à destination des déchetteries de Ballancourt et de Baulne.**

**La déviation d'Itteville, en évitant la traversée des zones humides (mares et mouillères) répond, par ailleurs, au problème environnemental.**

# EN SYNTHÈSE

- **Améliorations proposées à la phase 3 du schéma de principe**

## **Éléments de choix - Critères d'évaluation**

**La définition d'un tracé routier acceptable, correspondant à la phase 3, doit respecter des critères vis-à-vis des riverains, des exploitants agricoles, de l'environnement et du patrimoine**

# Nuisances sonores et pollution de l'air

- **Afin de minimiser le bruit pour les riverains, le tracé doit être éloigné au maximum des zones habitées, tant pour Chevannes que pour Mennecy, Ormoy, Fontenay le Vicomte et Ballancourt**
- **Il doit tenir compte des vents dominants qui véhiculent à la fois bruits et pollutions. Vis-à-vis de ces vents dominants la position de Chevannes est défavorable (cf diapo suivante).**



# Vents dominants

Impact important pour Chevannes

Les vents dominants sont orientés du Sud-ouest vers le Nord-Est



## POUR UN TRACE RESPECTANT LES CRITERES

- Minimiser la consommation de terres agricoles en utilisant au mieux les chemins ruraux existants.
- Appliquer les réglementations existantes concernant l'environnement.
- Assurer la fluidité du trafic par un tracé harmonieux et direct.
- Traverser l'aqueduc en amont afin d'éviter d'impacter les terres et bâtiments de l'E.S.A.T.
- Noter qu'il n'existe aucun besoin d'un accès par le nord pour Chevannes
- Respecter l'édifice de l'Aqueduc de la Vanne, patrimoine architectural remarquable de Chevannes, en restant à distance acceptable de sa construction et en évitant de le masquer par un merlon. (même arboré).



# **Présentation d'un Schéma de principe révisé respectant les critères énoncés**





COURT FÉTU

Av. Saint-Rémi  
D191

Bd de la Verville

D153

Av. de Neuville

Grande Rue

D191

D17

ports Loisel Bruno

D191

A l'horizon de  
2020, un centre  
équestre

D153

Golf de Chevannes  
Mennecy

Chevannes

D153

D74

D74

D153

D75

D74

Hôpital  
Georges Clemenceau

D153

DESSERTÉ VAL D'ESSONNE

14/11/2018

## Références:

- Présentation de la déviation d'Itteville  
[http://www.essonne.fr/fileadmin/le\\_departement/Pr%C3%A9sentation-Itteville-RD31.pdf](http://www.essonne.fr/fileadmin/le_departement/Pr%C3%A9sentation-Itteville-RD31.pdf)
- Principe de tracé de la desserte du Val d'Essonne  
<https://urbanismeamennecy.files.wordpress.com/2012/08/desserte-val-dessonne.jpg?resize=640%2C456>  
(A confirmer puisque un autre schéma a été montré dans le bulletin municipal de Mennecy récemment)
- Etude de trafic routier DUP suppression PN19  
<https://urbanismeamennecy.files.wordpress.com/2012/08/previsions-traffic-2015-avec-barreau-sud.pdf>
- Carte du trafic routier en Essonne en 2016  
[http://www.essonne.fr/fileadmin/cadre\\_vie/deplacements/Carte\\_Trafic\\_2016.pdf](http://www.essonne.fr/fileadmin/cadre_vie/deplacements/Carte_Trafic_2016.pdf)
- Chiffres clé sur Mennecy par l'INSEE  
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-91386>
- Logements en 2014 par l'INSEE  
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2862034>
- Etude de sécurité routière sur l'avenue de Villeroy  
<http://urbanismeamennecy.mennecy.net/wp-content/uploads/etude-securite-ave-villeroy-1er-juin-2011.pdf>
- Enquête publique ZAC Plaine Saint-Jacques juin 2018:  
<http://urbanismeamennecy.mennecy.net/zac-de-la-plaine-saint-jacques-dossier-loi-sur-leau-environnement-et-traffic-routier/>
- Schéma Régional de Cohérence Ecologique SRCE:  
<http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/le-srce-d-ile-de-france-adopte-a1685.html>
- Présentation de l'impact du projet vu à travers le SRCE  
<http://urbanismeamennecy.mennecy.net/wp-content/uploads/Desserte-du-val-dessonne-et-SRCE.pdf>