



CHANGEMENT DE PREFET

Les représentants de l'Etat ne restent jamais longtemps en poste. Au bout de deux années de fonction sur un département, ils sont en général mutés vers un autre département.

La première Préfète de l'Essonne, Madame Josiane CHEVALLIER nous quitte pour la Corse du Sud. Monsieur Jean-Benoît ALBERTINI la remplace. Ces nominations ont été annoncées au cours du Conseil des Ministres du 27 avril 2018.

Mme Josiane CHEVALIER, préfète de l'Essonne, est nommée préfète de Corse, préfète de la Corse-du-Sud.
@Prefet2A



M. Jean-Benoît ALBERTINI, préfet, est nommé préfet de l'Essonne.



Source: réseaux sociaux du Gouvernement

MADAME MARIE-PIERRE RIXAIN TIENT SES PROMESSES

Elle avait déjà interpellé le Gouvernement par une question orale le 21 février 2018. La réponse donnée par le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre Nicolas HULOT n'était, comme d'habitude peu concluante.

Au cours de notre entretien du 17 mars 2018, nous lui avons demandé si une action commune avec ses collègues des Yvelines et de l'Essonne pouvait s'envisager. Elle s'était engagée d'en parler aux parlementaires de son groupe politique (La République en Marche). (Voir notre info BVVB n°140)

Madame Aurore BERGE, députée des Yvelines, a déposé une question orale sans débat le 10 avril dont nous vous donnons les références vidéo ci-après et le corps de la question :

La suite au verso...





Mme Aurore Bergé attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les difficultés majeures auxquelles sont confrontés les habitants du Sud-Yvelines et de l'Essonne quand ils doivent rejoindre la capitale en empruntant l'autoroute A10, sur laquelle est implantée une barrière de péage à hauteur de Dourdan. L'A10 est ainsi payante en plein cœur de la région Île-de-France, à seulement 23 kilomètres de Paris. La présence d'un péage sur une autoroute francilienne si proche de Paris constitue une rupture d'égalité entre les citoyens et entre les territoires. En Île-de-France, la plupart des autoroutes sont encore très mal desservies par les transports en commun. L'utilisation de la voiture est donc une nécessité pour leurs habitants dans le cadre de leurs trajets entre leur domicile et leur lieu de travail. Ainsi, sauf à débours des sommes importantes, pouvant aller jusqu'à 1 300 euros par an par véhicule, les automobilistes - mais aussi des poids-lourds qui ne desservent pas forcément le territoire - sont contraints de se reporter sur le réseau secondaire. La dispersion du flux de véhicules sur ce réseau secondaire, et notamment sur la RN20, provoque leur saturation. Il en résulte une augmentation du temps de trajet, des émissions de CO² plus importantes, des nuisances pour les riverains de ces axes secondaires et une dangerosité renforcée de ces axes de circulation. Depuis des années des élus et des associations des Yvelines et de l'Essonne se battent pour obtenir la gratuité de cette autoroute, empruntée au quotidien par les habitants de ces territoires. Selon les associations, la gratuité de la portion francilienne de l'A10 ne représenterait, pour le concessionnaire Cofiroute, que 8 à 10 millions d'euros de manque à gagner, pour un bénéfice net de 330 millions d'euros pour l'année 2016, encore en augmentation de 15 % par rapport à 2015. Elle lui demande quelles mesures elle envisage pour faciliter les déplacements des franciliens qui dépendent de cet axe autoroutier.

http://videos.assemblee-nationale.fr/video.5878057_5ad5a09bdd074.lere-seance--questions-oraux-sans-debat-17-avril-2018

Nous vous recommandons la réponse de la Ministre Madame Elisabeth BORNE, qui rejette catégoriquement cette question, sans s'inquiéter des inconvénients subis par les habitants du sud-francilien. Egalement, depuis toutes ces années où nous défendons cette inégalité, les réponses sont les mêmes, quelque soit le gouvernement en place.

En seconde intervention, Madame Aurore BERGE propose une rencontre entre les associations et les services de l'Etat pour trouver des solutions.

Madame Marie-Pierre RIXAIN, notre Députée, a relancé le débat par une question écrite déposée le 24 avril 2018 :

Mme Marie-Pierre Rixain attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le cas problématique de l'autoroute A10 dans l'Essonne. Alors que l'usage des autres autoroutes franciliennes historiques est gratuit jusqu'à 50 km de Paris, celui de l'A10 est payant à 23 km de la capitale, au péage de Saint-Arnoult, à hauteur de Dourdan. Outre l'inéquité que cette situation impose entre les Franciliens, elle engendre de même une série de conséquences néfastes pour le cadre de vie des Essonnais. Sans compter la hausse de 1,33 % prévue par Cofiroute et partiellement contestée par l'ARAFER, la somme à acquitter, d'un montant de 1,70 euro, représente un coût important pour les usagers effectuant un trajet domicile-travail, qui est alourdi pour les familles disposant d'une deuxième voiture. Surtout, cette partie payante détourne une part majeure du trafic autoroutier de l'A10 vers le réseau secondaire, en particulier la RN20, qui lui est parallèle. On compte ainsi environ 75 000 véhicules/jour aussi bien sur l'A10 que sur la RN20 contre 125 000 sur l'A6 et seulement 25 000 sur la RN7 parallèle, à hauteur d'Evry. Les études menées entre 2009 et 2011 par le Conseil départemental de l'Essonne ont montré que jusqu'à 50 % du trafic sur le réseau secondaire provient de l'A10. Cette partie de l'Île-de-France est donc touchée à la fois par une autoroute payante, un réseau secondaire saturé en plus de transports publics insuffisants, mais aussi par une dégradation du cadre de vie des Essonnais, touchés par le bruit et la pollution atmosphérique provoqués par le trafic autoroutier exporté vers le réseau secondaire et notamment sur la RN20, et qui vivent dans des villes coupées en deux par ce trafic (Ballainvilliers, La-Ville-du-Bois, Linas, Montlhéry). Aussi, elle l'interroge sur les mesures envisagées par l'État pour réétudier la partie essonnoise de l'A10 concédée à Cofiroute afin d'imposer sa gratuité, à l'instar des autres axes franciliens.



A aujourd'hui, il n'y a pas encore eu de réponse.

Les cinq Sénateurs de l'Essonne reprennent également ces interventions au Sénat.

Constat : La majorité des élus des Yvelines et de l'Essonne, les Parlementaires de l'Essonne, le Conseil Départemental de l'Essonne soutiennent nos revendications. On comprend plus facilement les relations proches entre l'Etat et les concessionnaires autoroutiers.

L'association A10 Gratuite a adressé aux Parlementaires un dossier financier et juridique, et deux scénarios envisageant la gratuité des tronçons A10 et A11 Franciliens. Vous trouverez ce document sur le site A10Gratuite : <http://a10gratuite.free.fr/pdf/aspects-financiers-a10-gratuite.pdf>

Le résumé de cette étude démontre la non volonté de l'Etat à s'engager.

« EN RESUMÉ : Dans les deux scénarios, l'intervention de l'Etat devra consister à égratigner une infime partie des effarants privilèges qu'il a octroyés au concessionnaire. Dans le contexte actuel, le second scénario pourrait être le plus réaliste car les incidences financières et contractuelles sont moindres et il ne nécessite aucun achat et prise en main par l'Etat. Cependant, dans les deux cas, deux mesures d'encadrement sont indispensables : - D'une part, la mise en place de tarifs préférentiels incitatifs au niveau des péages d'Ablis et d'Allainville pour les trajets vers ou venant de Paris. Nous proposons 0,5 € à Ablis et 0,7 € à Allainville - D'autre part, prendre des mesures d'interdiction totale de circulation des poids lourds en transit sur l'ensemble de la RN 20 francilienne (cette modalité pourrait s'appliquer depuis Artenay). »

RENCONTRE PUBLIQUE AVEC MONSIEUR FRANÇOIS DUROVRAY A CORBEIL LE 11 AVRIL 2018

Une trentaine de personnes a assisté à cette rencontre débat, organisée par le Conseil Départemental de l'Essonne, dans la continuité des Assises de l'Essonne. Le thème : « Parlons de notre avenir : RER, covoiturage, voiture autonome. La mobilité de demain en Essonne. »

Monsieur François DUROVRAY, Président du CD91 était entouré de gauche à droite :

Le représentant du Maire de Corbeil, Madame Sylvie CASSANIS, Directrice de l'Agence développement territorial RATP de l'Essonne et des Yvelines.

Madame Anaïs MORIN, Chargée de mission écomobilité du Parc Naturel Régional du Gâtinais français, sur le Rezo Pouce.

Monsieur Marc CHEVREAU, cofondateur de l'entreprise de véhicules modulaires XYT.

Cette rencontre très avant-gardiste a tenté d'imaginer les différentes mobilités dans cinquante ans. Bien que très intéressante dans les idées, nous aurions préféré voir les questions à plus court terme être abordées.

Monsieur Gérard TESSIER a surtout retenu pour les milieux ruraux le développement de REZO POUCE, système combinant auto-stop et co-voiturage. <https://www.rezopouce.fr>



Source : Photo G TESSIER



RENCONTRE AVEC MADAME VERONIQUE FRANCOIS, MAIRE D'EPINAY SUR ORGE, LE 30 AVRIL 2018



BVVB et A10 Gratuite ont sollicité un entretien avec la nouvelle Maire d'Epinais sur Orge, Madame Véronique FRANCOIS. Elle a remplacé Monsieur Guy MALHERBE il y a cinq mois.

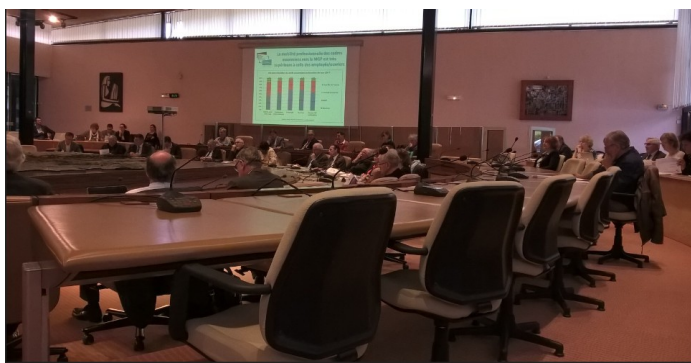
Madame Véronique FRANCOIS a longuement commenté l'abandon de l'Exposition Universelle et les conséquences pour les transports en commun, principalement le retard de la ligne 18, tout en se félicitant que les travaux de la ligne 12 (Tram-Train Versailles-Evry) soient démarrés. Elle dénonce également les conséquences de la loi SRU sur les petites communes avec des constructions en bordure de la nationale 20. Elle a surtout pris des notes sur les conséquences des péages de Dourdan, Ablis et Allainville sur les réseaux secondaires et principalement la nationale 20.

Madame Véronique FRANCOIS nous assure de son soutien.

Source : site de la municipalité d'Epinais sur Orge

TABLE RONDE SUR LES ENJEUX DE LA REORGANISATION TERRITORIALE EN ILE-DE-FRANCE ET LE DEVENIR/ROLE, A TERME, DES DEPARTEMENTS ET DES GRANDES AGGLOMERATIONS LE 2 MAI 2018

Parmi les nombreuses réformes annoncées par le Président de la République, il y a celle sur la réorganisation des collectivités territoriales et du fameux millefeuille territorial : commune, agglomération de communes, conseil départemental, conseil régional, député, sénateur, tous ces acteurs œuvrent pour notre vie quotidienne. On peut y rajouter les Préfets, les sous-préfets, les Syndicats Mixtes pour la gestion de l'eau, des ordures ménagères, des équipements intercommunaux, etc,... Mais, il y a souvent des interférences, des doublons, et surtout trop d'élus.



Source : Photo G TESSIER

A la demande du Président du Conseil Départemental, le CESEé a organisé cette table ronde dans la salle de réunion du Conseil Départemental en présence de :

Amélie de MONTCHALIN, Députée de l'Essonne

Patrick OLLIER, Président de la Métropole du Grand Paris, Maire de Rueil Malmaison,

Stéphane BEAUDET, vice-Président du CRIeF, Président de l'AMIF et Maire de Courcouronnes



Francis CHOUAT, Président de la CA du « Grand Paris Sud » et Maire d'Evry

Le Président du Conseil départemental **François DUROVRAY**, était représenté par son 1er vice-Président, **Michel BOURNAT**, Président de la CA « Paris Saclay » et Maire de Gif-sur-Yvette

Après la présentation du débat par le Président du CESEé, Monsieur Richard MESSINA, chaque intervenant a exprimé ses visions sur cette fameuse réorganisation. Bien évidemment, chacun avait sa vision propre, et il a été difficile de se faire une idée sur la finalité. D'ailleurs, le Président de la République a déjà repoussé plusieurs fois sa décision finale.

Pour vous aider, quelques liens sur le sujet :

- Carte des territoires d'IdF (1/1/2017)
<http://www.cesee.essonne.fr/wp-content/uploads/2018/01/carte-2017-des-territoires-en-IdF.pdf>
- Définition de l'intérêt Métropolitain dans le domaine économique, social et culturel (Délibération de la MGP - 14/12/2017)
<http://www.cesee.essonne.fr/wp-content/uploads/2018/01/Definition-intérêt-métropolitain-deveco-social-et-culturel.pdf>
- Quel modèle de métropole pour le Grand Paris de demain ? (Document de synthèse de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'IdF - 7/12/17)
<https://www.iau-idf.fr/savoir-faire/gouvernance/metropole-du-grand-paris/chroniques-du-grand-paris/quel-modele-de-metropole-pour-le-grand-paris-de-demain.html>
- **Patrick OLLIER** : « La Métropole est déjà entrée dans l'action »
Grand Paris : **Valérie PECRESSE** fait de la résistance
(Article du Parisien - 17/10/17)
<http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/patrick-ollier-la-metropole-est-deja-entree-dans-l-action-17-10-2017-7338654.php>
- **Francis CHOUAT** : La grande couronne veut son « bigbang »
(Journal du Grand Paris - 13/11/17)
<https://www.lejournaldugrandparis.fr/tribune-grande-couronne-veut-big-bang>
- **François DUROVRAY** : Pour une grande Métropole, ambitieuse, solidaire
(Vidéo YouTube - 10/1/18)
<https://www.youtube.com/watch?v=UYDnxxo9Pt2o&feature=youtu.be>
- La fronde des élus contre la fin de la petite couronne
(Public Sénat - 11/1/18)
<https://www.publicsenat.fr/article/politique/grand-paris-macron-face-a-une-nouvelle-fronde-d-elus-contre-la-fin-de-la-petite>

En ce qui concerne notre département, le souhait serait d'intégrer à la Métropole du Grand Paris (MGP) regroupant Paris, le 92, 93 et 94 l'ensemble des départements de la Région Ile de France. Le Président de la République dans un premier jet souhaitait intégrer à la MGP les aéroports de Roissy en France et d'ORLY, et le futur centre de SACLAY. Dans tous ces débats, quel avenir pour les départements, pour la commune. Quelle représentativité dans la commune, dans les communautés d'agglomérations.

Bref, le débat n'est pas prêt d'aboutir, sauf si passage en force du Président de la République.