



LE PRÉSIDENT

CA GRAND PARIS SUD  
SERVICE COURRIER

le 19 JUIN 2025  
56962

Dossier suivi par Quentin VION  
Tél. : 01 64 14 79 30  
quentin.vion@departement77.fr  
Nos réf. : DGAA/D25-006199-DADT  
Réf A/R :

Monsieur Stéphane RAFFALLI  
Vice-Président en charge de l'aménagement,  
des grands projets, de l'habitat et du logement  
Communauté d'agglomération Grand Paris Sud  
Seine-Essonnes-Sénart  
500 place des Champs-Élysées

91054 ÉVRY CEDEX

Objet : Schéma de cohérence territoriale de la CA Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart

Melun, le 3 JUN 2025

Monsieur le Vice-Président,

Par courrier du 20 février 2025, vous m'informiez que, par délibération en date du 4 février 2025, le Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart a arrêté son projet de schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Conformément aux dispositions de l'article L.143-20 du Code de l'urbanisme, je vous informe qu'après examen du dossier, le Département de Seine-et-Marne émet **un avis favorable sur votre projet de SCoT, sous réserve** de la prise en compte des observations techniques formulées dans l'annexe ci-après.

Les services départementaux restent à votre disposition pour étudier avec vous les modifications à effectuer.

Je vous prie de croire, Monsieur le Vice-Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Jean-François PARIGI  
Président du conseil départemental



# Agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart

## Elaboration du Schéma de Cohérence Territoriale

### Avis du Département de Seine-et-Marne

#### Annexe technique - Mai 2025

## AVIS DU DÉPARTEMENT

---

Le Département émet un avis favorable sur le projet d'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart (GPS), **sous réserve de la prise en compte des remarques suivantes.**

## OBJET DE LA PROCÉDURE

---

Par délibération en date du 4 février 2025, le Conseil communautaire de l'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart a arrêté son Schéma de Cohérence Territoriale.

Le **Projet d'Aménagement stratégique (PAS)** s'articule autour de 3 axes :

- La transition sociale et écologique et le développement d'un nouveau modèle urbain.
- L'affirmation de GPS dans la grande couronne parisienne en portant des projets de dimensions nationale et métropolitaine.
- L'évolution du territoire vers une ville complète et du « bien vivre ».

## REMARQUES DU DÉPARTEMENT

---

### 1/ ROUTES DÉPARTEMENTALES

#### Projet d'Aménagement Stratégique - PAS

---

Le PAS mentionne la préservation et la restauration des continuités écologiques locales. Cependant, la question des arbres d'alignement le long des routes n'a pas été prise en compte.

Le comité du Paysage routier a identifié, dans le projet de Schéma directeur des arbres d'alignement (Sdaa), comme étant d'intérêt départemental, les plantations hors agglomération en rives de la RD 306 à Vert-Saint-Denis, Cesson et Savigny-le-Temple. En outre, **la protection des plantations d'alignement existante le long des routes départementales pourrait être préservée dans le cadre du SCoT.** Ce sont les alignements d'arbres en bordure des routes départementales suivantes : RD 50, RD 82, RD 305 et RD 306.

Le Département informe que tout projet susceptible d'avoir un impact sur le réseau routier départemental, en l'occurrence le développement du site Paris-Villaroche et de la centralité de Carré Sénart, ou encore la création d'un nouveau lycée à proximité de Carré Sénart, **devra faire l'objet d'une concertation préalable avec le Département.**

## Document d'Orientation et d'Objectifs - DOO

---

Le DOO définit des orientations localisées et parfois chiffrées autour de 3 grands objectifs :

- Objectif 1 : définir l'armature naturelle et agricole de Grand Paris Sud et préserver ses ressources,
- Objectif 2 : maintenir et renforcer l'attractivité et le rayonnement économique de Grand Paris Sud en Île-de-France,
- Objectif 3 : faire de Grand Paris Sud un territoire du « bien vivre », une ville complète.

### Concernant l'objectif n°1 :

La carte intitulée « préserver et restaurer les continuités écologiques de Grand Paris Sud », mentionne certaines routes départementales, notamment la RD 346 à Vert-Saint-Denis et la RD 50 à Savigny-le-Temple, pour réduire la fragmentation des continuités écologiques en rétablissant ou permettant le franchissement des RD.

Ces axes à double voie traversent des réservoirs de biodiversité primaires, essentiels au maintien de la biodiversité à l'échelle régionale. Le Département n'est pas opposé à la mise en œuvre d'aménagements favorisant le franchissement de ces voiries par la faune. Néanmoins, cette intention n'est pas explicitement formulée dans le document écrit. **Il est donc demandé de préciser les types d'aménagements envisagés (passages à faune, écoducs, etc.). Le Département ne sera pas maître d'ouvrage de ces aménagements.**

### Concernant l'objectif n°2 :

La carte intitulée « maintenir et renforcer l'attractivité économique et le rayonnement de Grand Paris Sud » vise à garantir des possibilités foncières pour les projets à vocation économique en extension, en renouvellement urbain, ainsi que pour les sites d'activités d'intérêt régional à préserver et à privilégier pour l'implantation d'industrie.

Ces secteurs se situent majoritairement le long des routes départementales, notamment les RD 306, RD 402, RD 57, RD 1149, RD 50, RD 150 et RD 151. En outre, il est envisagé le développement du site de Paris-Villaroche, le long de la RD 57, ainsi que du secteur Carré Sénart, le long des RD 402 et RD 50. Le Département ne s'oppose pas au développement de ces projets, à condition qu'ils soient étudiés avec l'Agence Routière Départementale de Melun/Vert-Saint-Denis.

Le projet d'élargissement de la RD57, porté par l'EPA Sénart, se situe principalement sur la commune de Réau et se prolonge jusqu'à la RD 402 à Moissy-Cramayel. Le Département est favorable au projet et doit continuer à être associé en vue de sa validation.

### Concernant l'objectif n°3 :

Le SCoT encourage la réalisation des aménagements cyclables manquants afin d'assurer la continuité du réseau et son raccordement aux grands itinéraires cyclables existants et planifiés aux échelles nationale, régionale et communautaire. Il convient de rappeler que des Grands Itinéraires Cyclables (GIC) sont également prévus à l'échelle départementale, dans le cadre du Plan Vélo 77.

Par ailleurs, les réseaux cyclables intercommunaux projetés ou réalisés longent, pour certains, des routes départementales telles que la RD 306, la RD 57, la RD 402 ou encore la RD 1402e. Le Département ne s'oppose pas à ce type de maillage le long des routes départementales, mais souligne qu'avant tout aménagement cyclable, **le Département (gestionnaire de la voirie départementale) doit être consulté, et qu'il n'a pas vocation à être maître d'ouvrage de ces aménagements.**

Enfin, la carte intitulée « Maitriser le développement urbain résidentiel de Grand Paris Sud » identifie des projets à dominante habitat en bordure du réseau routier départemental, notamment le long des RD 346, RD 50, RD 305, RD 57, RD 1149, RD 1402e, ainsi que dans le secteur de Carré Sénart, où est envisagé l'implantation de logements le long de la RD 402. Le Département n'est pas opposé à la localisation de ces projets, mais rappelle **qu'il doit être consulté pour tout piquage ou interaction avec le réseau routier départemental**, concernant l'accès à ces logements.

### **Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique - DAACL**

---

Le DAACL identifie 5 objectifs concernant l'aménagement du territoire à travers le commerce, la logistique et l'artisanat.

Le DAACL identifie et cartographie les centralités au sein de chaque commune pour soutenir et encourager l'implantation commerciale. Certaines centralités se situent le long de routes départementales : à Combs-la-Ville le long des RD 50, RD 57 et RD 48 ; à Nandy le long de la RD 346 ; à Lieusaint (Carré Sénart) le long de la RD 50 et au voisinage de la RD 402 et à Réau le long de la RD 305. Le Département n'est pas opposé, mais **souligne l'importance d'accompagner le développement de ces polarités commerciales avec une offre de stationnement suffisante, afin d'éviter le stationnement non réglementé sur la voirie départementale.**

De plus, cette dynamique **ne doit en aucun cas entraîner une multiplication des piquages et/ou des accès directs aux commerces depuis les routes départementales.** Au contraire, cela doit être l'occasion de mutualiser les accès existants lorsque cela est possible.

Le DAACL identifie également les zones périphériques, comme secteurs préférentiels d'implantation de l'offre commerciale du territoire sous réserve que ces implantations n'aient pas d'impact négatif sur les centralités. Ces localisations en périphérie sont parfois situées le long du réseau routier départemental, notamment à Combs-la-Ville (RD 57), Savigny-le-Temple (RD 151 et RD 150) et Vert-Saint-Denis (RD 306). **Le Département n'est pas opposé à cette mesure, mais toute interaction avec le réseau routier départemental devra être étudiée avec ses services.**

Enfin, il convient de préciser que si la Communauté d'Agglomération souhaite créer des connexions douces (piétonnes et cyclables) sur les routes départementales, **elle devra se rapprocher des services départementaux (Direction des routes).** De plus, **le Département n'a pas vocation à être maître d'ouvrage de ces liaisons.**

### **Classification du réseau viaire**

Le rapport de présentation (RP), dans son tome 1, propose une analyse détaillée du réseau viaire du territoire, et de la classification du réseau routier (p.112), en distinguant les autoroutes, routes nationales et départementales. **Toutefois, certaines routes départementales situées en Seine-et-Marne apparaissent incomplètes.** Il s'agit notamment de la RD 306 au nord de l'A5a, ainsi que de la RD 48 jusqu'aux limites est de la communauté d'agglomération. Il conviendrait donc de compléter le tracé des RD manquantes et de supprimer le tronçon de la RD 48 à l'ouest de la RD 306. Par ailleurs, il conviendrait de supprimer la section de la RD 82 à l'ouest de la RD 306 à Vert-Saint-Denis (rue Salvador Allende).

En outre, le rapport mentionne que la partie seine-et-marnaise est traversée par l'autoroute A5. Pour plus de précision, il serait pertinent d'indiquer que la partie du territoire intercommunal située en Seine-et-Marne est traversée à l'ouest par l'A5a, qui dessert Carré Sénart, et à l'est par l'A5, qui se prolonge jusqu'à Langres.

À la page 120, le réseau départemental et les voies de grand gabarit sont présentés comme un réseau secondaire, tandis que le réseau primaire est composé des routes nationales et autoroutes. Sur la carte, certaines routes départementales sont intégrées au réseau primaire, notamment la RD 402, la RD 346 (et non la RD 446 comme indiqué sur la carte) et la RD 605, ainsi que des routes hors du territoire intercommunal telles que la RD 606 et la RD 1605. De plus, cette classification ne correspond pas à la carte de hiérarchisation du réseau routier départemental, car certaines routes départementales du réseau structurant et du réseau secondaire sont classées dans la même catégorie. Il est demandé de se référer à la classification officielle du réseau routier départemental présentée en annexe.

Par ailleurs, il est indiqué à la page 120 que le territoire bénéficie d'une desserte routière riche en grandes infrastructures : A6, A5, N6, N7, N104. Toutefois, il conviendrait d'ajouter l'A5a et l'A5b, qui traversent également la partie seine-et-marnaise de l'intercommunalité.

En p.120 également, le repère 4 « pont de la Francilienne », correspond au pont de Patton (le pont de la Francilienne correspondant au repère 3)

Concernant le trafic, le rapport ne présente aucune analyse des données de trafic sur le territoire. À cet égard, une carte de trafic pour l'année 2023 est disponible en ligne (accessible à l'adresse : <https://seine-et-marne.fr/fr/reseau-routier-seine-et-marnais>).

### **Liaisons modes actifs**

La p.114 du RP présente une carte du « réseau de liaisons cyclables important dont il convient d'améliorer le maillage ». Certaines routes départementales (RD 305, RD 306, RD 346, RD 402, RD 57, RD 1149, RD 82 et RD 150) y sont indiquées comme des zones de rencontre propices aux déplacements actifs. Toutefois, le Département précise que ces routes ne sont pas des zones de rencontre, et la légende de la carte doit être modifiée en conséquence. Afin de faciliter la compréhension de la

carte qui semble traiter à la fois de projets et de l'existant, il serait préférable de dissocier les deux dans la légende.

### **Covoiturage**

Il est mentionné, dans les chiffres clés, l'existence de trois aires de covoiturage. Cependant sur la carte p.111, seule une aire est cartographiée à Étiolles. Il conviendrait d'indiquer également la station de covoiturage d'intérêt départemental, prévue dans le cadre du Schéma départemental de stations multimodales de covoiturage, à l'est du territoire intercommunal, entre la RD 57 et l'A5b, près de Réau.

Par ailleurs, il aurait pu être envisagé l'identification de quelques places réservées aux covoitureurs sur les parkings du territoire, aux fins de facilitation du covoiturage solidaire. **Le Département, dans le cadre de son Schéma départemental, soutient cette action en assurant la pose de la signalisation de police et directionnelle : repérage des places réservées covoitureurs et rabattement vers celles-ci.**

## 2/ENVIRONNEMENT

### **Eau**

---

#### **Eau potable**

GPS dispose des compétences eau potable depuis janvier 2017, et défense extérieure contre l'incendie depuis janvier 2018.

La CA possède deux usines de production d'eau potable (UPEP) :

- l'usine de la Clergerie, située à Corbeil-Essonnes (550 m<sup>3</sup>/h)
- l'usine des Canardières, située à Saintry-sur-Seine (320 m<sup>3</sup>/h)

Cette capacité de production limitée conduit GPS à produire seulement 20% de l'eau potable distribuée sur son territoire. Les 80% restants sont achetés auprès d'acteurs externes.

Un Schéma Directeur d'Alimentation en Eau Potable ainsi qu'un Plan de Gestion Sécurité Sanitaire des Eaux ont été finalisés en 2021.

#### **Cours d'eau**

Le projet de SCoT prend en compte les enjeux de protection et de restauration des milieux aquatiques, des continuités écologiques (trame verte et bleue), mais aussi de réduction de la vulnérabilité du territoire face au risque inondation, notamment dans le PAS (p. 4,5,6 et 8).

Les prescriptions du DOO (p.10-11) concernant la trame bleue et les zones humides répondent aux enjeux de restauration du bon état des masses d'eau du territoire, notamment sur le ru des « Hauldres » qui est en cours de restauration et sur le ru de « Balory ».

Les prescriptions du DOO (p.42) liés aux risques naturels répondent aux enjeux liés aux inondations par débordement, remontée de nappes et par ruissellement.

## **Eaux pluviales**

Les actions de désimperméabilisation peuvent agir en compensation par rapport aux éventuelles imperméabilisations, conformément aux objectifs du SDAGE 2022-2027. Une réflexion stratégique de désimperméabilisation sur le territoire de la CA pourrait aussi permettre de renforcer les trames bleues, vertes et brunes du territoire.

**Le Département et ses partenaires peuvent accompagner les collectivités dans leurs projets de désimperméabilisation grâce à l'Ingénierie Départementale (ID77) :**  
<https://eau.seine-et-marne.fr/fr/desimpermeabilisation-et-infiltration>

## **Assainissement**

Le schéma directeur d'assainissement est en cours de finalisation (phase 4), et l'ensemble des zonages devrait être actualisé pour le second semestre 2025. La procédure d'enquête publique se déroulerait fin 2025 début 2026.

Concernant le territoire, les eaux usées sont dirigées vers 3 exutoires :

- 1 station d'épuration à Valenton (concerne Combs-la-Ville) ;
- 2 stations d'épuration à Evry-Courcouronnes (concerne Combs-le-Ville, Moissy-Cramayel et Lieusaint).

Les deux STEP (station d'épuration) Exona et Evry Courcouronnes sont vieillissantes et soumises à une saturation en pollution et en hydraulique (plus particulièrement la STEP d'Exona). Il est nécessaire d'accroître la capacité épuratoire : +115 000 EH (équivalent-habitant) - 25 000 m<sup>3</sup>/jour à horizon 2055 en prenant en compte les projections d'augmentation de la population dans les différentes communes raccordées.

La SPL Confluence Seine Essonne énergie (SIARCE et CAGPS) porte actuellement une étude épuratoire qui a pour objectif de définir un scénario permettant d'augmenter la capacité des deux STEP d'Evry. Les conclusions de la phase 2 de l'étude (présentées le 20 janvier 2025) portent sur le choix entre 2 scénarii (implantation des ouvrages hors Seine-et-Marne) qui intègrent tous les 2 un traitement quaternaire des micropolluants ciblés dans la DERU 2 :

1. l'extension sur le site des STEPS d'Evry (porte la capacité à environ 210 000 EH). L'analyse technique et financière montre qu'il s'agit du scénario optimal (investissement et coût d'exploitation).
2. l'implantation d'une STEP complémentaire d'environ 100 000 EH sur la commune de Tigery et l'ajout d'une file de traitement d'environ 100 000 EH au sein du site d'Evry.

## Agriculture et forêts

---

Les prescriptions du DOO (p.28-29) concernant l'agriculture tendent à répondre aux nécessités de développement rural (fonctions de circulation, diversification, etc.) pour l'ensemble des filières tout en favorisant les services rendus au territoire (alimentation, paysage, fonctionnement écosystémique, etc.).

Il apparaît opportun de limiter au maximum l'extension urbaine, au profit de la densification et la mutation foncière, qu'il s'agisse de répondre à un besoin économique ou d'habitats / équipements. Ainsi, dans la mesure du possible, les projets d'extension pourront mener à une moindre consommation et, le cas échéant, au retour en zone « A » ou « N » de l'emprise foncière « AU » non urbanisée à terme.

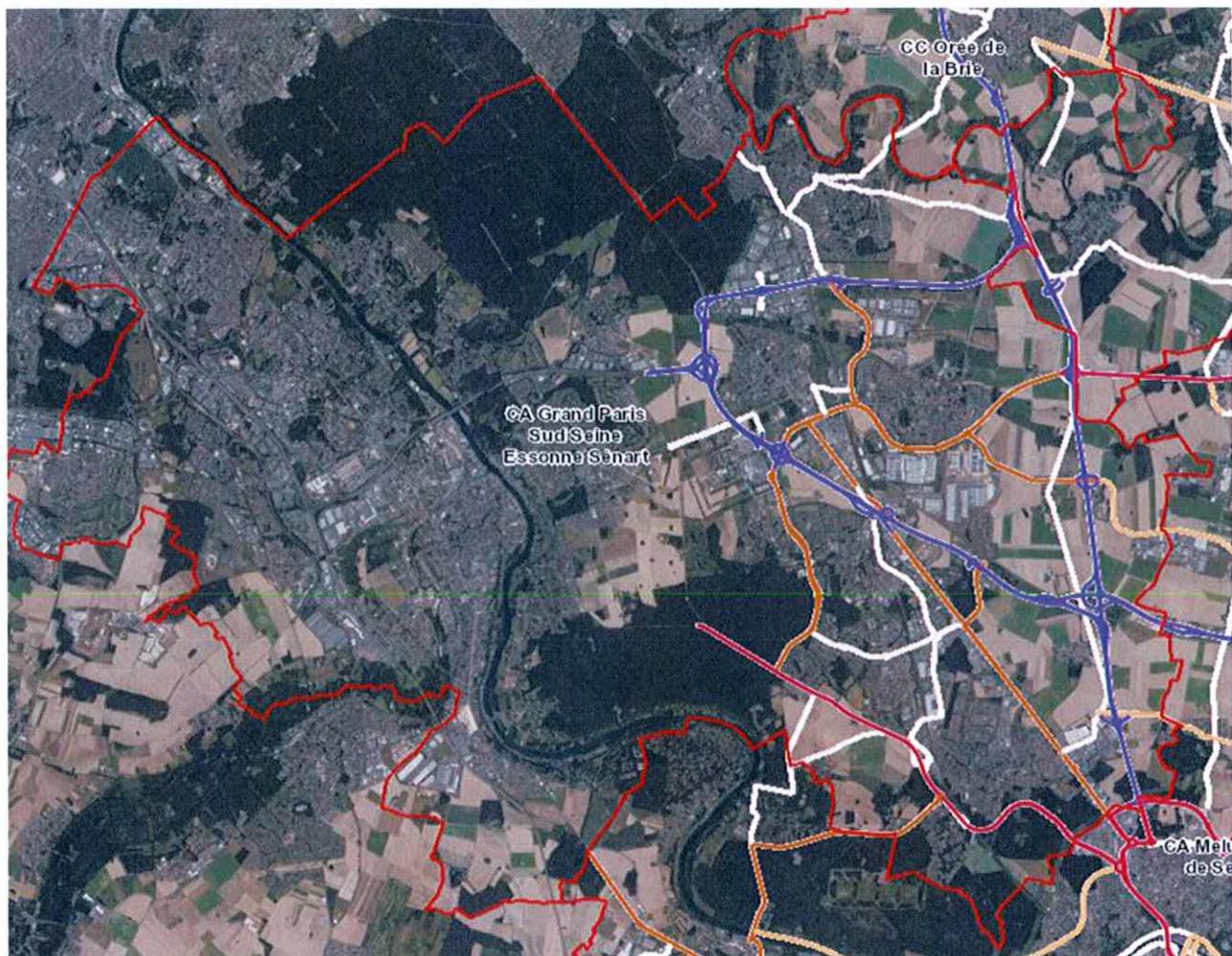
Dans les zones à forte pression urbaine, l'agriculture péri-urbaine pourra être préservée des risques de morcellement et d'enclavement des parcelles.

### 3/AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Le projet de SCoT s'inscrit dans une approche de développement équilibré et de valorisation du territoire. Il intègre les enjeux transversaux d'aménagement urbain et de préservation de l'environnement propres au territoire seine-et-marnais. Les projets d'intérêt départemental sont pris en compte, notamment le projet d'élargissement de la RD57 sur le périmètre des communes de Moissy-Cramayel et Réau, le projet du Tzen2 (liaisons bus reliant les pôles gare de Lieusaint et de Melun), ainsi que le développement du pôle de Paris-Villaroche.

Page 15 du DOO : il est noté que « 5 ha de l'enveloppe des capacités d'extension non cartographiées seront mutualisées » pour permettre la réalisation des travaux d'élargissement de la RD 57 sur la commune de Réau. Or dans le tableau des enveloppes de capacités d'extension, p.14 et 15 du même DOO, il est indiqué un potentiel non-cartographié de 3,2 ha pour la commune de Réau. Il conviendrait de clarifier le besoin en consommation et les répercussions sur le potentiel mutualisable des autres communes.

## Annexe 1: Classification du réseau routier départemental



— Réseau magistral

### Classification du réseau départemental

— Réseau structurant d'intérêt régional (S1)

— Réseau structurant d'intérêt départemental (S2)

— Réseau de desserte (Sc1)

— Réseau local (Sc2)