

Modification N° 2 du PLU de Montgeron

(Arrêté municipal du 24 mai 2019)

Construction d'une « Maison départementale de l'Essonne »

Une Maison de l'Essonne qui compenserait l'activité artisanale perdue dans ce secteur ? Pourquoi pas.

Mais pas n'importe où. Le positionnement de la nouvelle zone **UL** juste en face du débouché de la rue de Concy fait craindre l'élimination de la meilleure solution à un problème de très grande ampleur : la totale inadaptation des vieux ponts traversant la voie ferrée. C'est un problème tellement énorme qu'aucun maire ne s'y est attelé, A. Josse excepté. Ils regardent tous ailleurs. Si bien que nous héritons, en 2019, des ponts séculaires d'un village où le déplacement des troupeaux et chevaux suffisait à tous. Témoin le «pont aux vaches». Or l'infrastructure routière du quartier de la gare, et tout spécialement de l'outre-voie ferrée, en dépend entièrement.

Il y a, au total, 6 franchissements de la voie ferrée sur Montgeron, le long de l'Yerres.

Du Nord au Sud :

- 1- Le double pont SNCF de la rue du Gué (70 m. de long), bas, une seule voie. Circulation alternée. Contraignant pour les alentours (PLU art 3). Indispensable, mais irréparable.
- 2- Le pont de Bart, pont routier (le seul au-dessus des voies), vétuste, une seule voie, sens unique, est interdit aux > 3,5 tonnes. Il appartient à la ville. Il est fatigué et même en fin de vie.
- 3- Le pont aux vaches, pont SNCF, piétonnier uniquement, sur la pentue 'rue des prés'.
- 4- Le pont SNCF de la gare : Sur l'ex «route de Crosne», principal passage, le seul qui permette de traverser la vallée. Limité en hauteur, en largeur, passage piétons difficile, passage deux roues impossible (coupure N° 75 du PDUIF). Interdit aux gros camions. Il sature.
- 5- La passerelle des Cascades : usage piétons ; en fait limité à un quartier.
- 6- Le pont Adoma : bas, une seule voie, excentré, usage anecdotique.

Seuls deux ponts sont intéressants : *le pont SNCF de la gare, essentiel, mais qu'il faudrait redimensionner. Mais qui va décider ? Qui va financer ? Quand ? et *le pont de Bart, vétuste, moins bien placé, dont l'usage est, de plus en plus, physiquement restreint par la ville propriétaire, alors même que son utilisation est en constante augmentation....

C'est le 'shunt' signalé par l'étude d'Iter : 4265 voitures/jour sur la rue du Moulin de Senlis. Ce qui en fait la 3° voie la plus empruntée de la ville, après la rue Leclerc voisine (11000) et la rue de la République (9000). Nul doute que ce chiffre de 4265, énorme sur cette route très étroite sans marquage central, et à un seul long et mauvais trottoir, va encore s'accroître avec les nouvelles constructions (« 3F », moulin de Senlis, Eiffage, rue du repos) toutes situées sur un axe que la ville n'a pas encore identifié, mais sur lesquels fleurissent déjà des stops brutaux abusivement utilisés comme ralentisseurs. Cette route médiocre, qui n'a même pas fait l'objet de comptages lors de l'élaboration des PLU de 2013 et 2015 (!) est plus chargée que les départementales RD 313 (Rue de Concy), RD 31 (Rue Ch. de Gaulle).

La modification N° 2 du PLU relance le débat : **La ville va-t-elle remplacer le pont de Bart par un nouveau pont de plein exercice ou non ? Un seul pont (de la gare) ou deux (gare + Bart) ?**

Tout change radicalement en matière d'urbanisme selon le choix fait. Mais comment trancher un tel débat alors qu'aucune étude sérieuse n'a été faite sur ce quartier aussi complexe : liaison gare/parking inscrite au PLU, passage latéral au pont pour les modes doux, pseudo pôle multimodal

avec des parkings situés au beau milieu d'un site classé, incidence sur le projet Eiffage situé en face de la nouvelle zone UL, etc, etc.... Devant un tel vide d'étude d'ensemble sérieuse sur ce quartier très contraint, vide maintes fois dénoncé par les Montgeronnais et qui nuit à la lisibilité de l'action communale, construire la Maison de l'Essonne juste en face du débouché de la rue de Concy, c'est sacrifier l'essentiel à l'accessoire, c'est trancher un débat avant de l'avoir ouvert.

Voilà pourquoi il ne faut pas construire la Maison de l'Essonne sur le passage de la voie reliant la rue de Concy au nouveau pont de Bart (doublage de la rue du Moulin de Senlis, selon le projet Josse, qui a fait l'objet d'une enquête publique au début dans les années 90). Car cette voie de doublage pourrait s'avérer le complément indispensable à un nouveau pont de Bart. On n'imagine pas un développement du 'shunt' rue du Moulin de Senlis, à 6000 véhicules/jour, avec son issue en baïonnette sur la rue Leclerc dotée d'un triple feu complexe et d'un espace très restreint, alors que la sortie piétons de la gare, jamais aménagée, amène matin midi et soir, des cohortes de voyageurs toujours plus nombreux, à se risquer entre deux files de voitures.

La question environnementale :

A ceux qui opposent à ce doublement de la rue du Moulin de Senlis (partie N° pairs) des considérations environnementales, il faut rappeler que la zone **UL** projetée dans la modification N° 2 du PLU se situe :

- dans le lit majeur de l'Yerres,
- dans une zone inondable PPRI (zones bleu ciel **et saumon**),
- dans une zone humide de classe 2
- dans une Znieff de type 2,
- dans la zone de bruit 3 de la rue Foch.

Le préfet Fuzeau a écrit le 3 janvier 2013 dans ses observations sur le projet de PLU qui lui était soumis :

« Le Sage de l'Yerres préconise que les zones inondables identifiées dans le PPRI soient classées en zone naturelle dans le PLU et soient préservées de toute urbanisation (disposition 3.1.1) ».

Nul n'ignore que le terrain Dardère a été remblayé et aplani au bulldozer lors de la construction des garages. Ce n'est donc pas un terrain « naturel » mais un remblai dans le lit majeur de l'Yerres, s'ajoutant au remblai de 55 000 m³ des deux parkings Foch voisins. Zone naturelle !!

Quant au classement des garages en « zone urbanisée », qui permet de passer en zone bleu ciel une zone qui, techniquement, est une zone saumon, il s'agit d'un passe-droit, demandé le 31 mai 2010 et obtenu, par un maire bétonneur, y compris dans la basse vallée de l'Yerres. Totalement contraire au classement de Montgeron en 'Territoire à très fort risque d'inondation' (TRI), par le Préfet d'Ile de France le 8 décembre 2014. Nos élus aggravent le risque d'inondation.

L'intervention du Département :

L'emprise du département, déjà forte, s'accroît encore sur la vallée de l'Yerres. Après la plaine de Chalandray, site classé grevé d'un droit de préemption, et deux routes départementales, dont une, est absolument stratégique mais **gravement non conforme** (la RD 324), voici un bâtiment public. Ce nouvel engagement du département accroît sa responsabilité sur les deux aspects les plus problématiques de ce secteur : la circulation et l'environnement. On attend du département non qu'il ruine les solutions possibles au problème des infrastructures du secteur, mais qu'il assure la viabilité de la RD 324 pour les bus (voies de 3 m), les voitures et les deux roues (coupure N° 75 du PDUIF). Et pour les PMR et piétons, l'accessibilité à une gare, rendue, elle, accessible.

PIERRE OGIER -29 JUIN 2019