

Lettre transmise par courriel

Madame le Maire
Hôtel de Ville

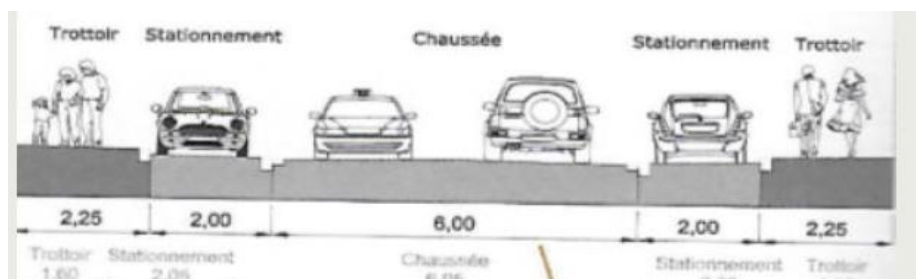
Objet : rénovation avenue République

Madame le Maire,

Les travaux de rénovation des réseaux enterrés ont commencé, mais les travaux proprement dits n'ont pas encore commencé.

Il n'est donc pas trop tard pour vous faire part de mes dernières remarques et suggestions, tout en faisant la synthèse des questions abordées dans les échanges (*) de lettres et de courriels depuis fin juillet 2017.

Je partage votre choix d'embellir cette partie de l'avenue et de fluidifier la circulation automobile, mais je souhaite attirer votre attention sur les défauts du projet.



Considérant le profil en travers ci-contre et la création de 2 ronds-points, il apparaît que l'avenue est toujours dévolue principalement à l'automobile, comme à l'époque de l'ancienne nationale, même si la chaussée est réduite en largeur.

Les piétons, sans même parler des cyclistes, ni des utilisateurs des nouveaux modes de déplacement, ne seront pas enclins à s'y promener alors que 70 % de l'espace est envahi par les voitures.

Un rapport établi en juin 2012 par 6 habitants, membres aujourd'hui du groupe DM, avait pourtant bien analysé les problèmes de cet axe majeur de la ville et avait préconisé des solutions. Il me semble que votre projet n'en tient pas compte.

Je vous invite à lire en particulier les pages 66 à 68 de ce rapport, soit en annexe 2 en fin de cette lettre, soit en ligne où vous trouverez le rapport en entier :

http://montgeronbourg.fr/index_htm_files/reflexions%20avenues%20de%20la%20Republique%20et%20Jean%20Jaures.pdf

Compte tenu du budget engagé et de la gêne de longue durée occasionnée par les travaux, cette opération ne pourra pas être renouvelée de sitôt. Il est donc nécessaire de ne pas se tromper sur les choix faits.

Et pour ne pas se tromper, il est utile de tenir compte du passé et d'avoir une vision de l'avenir.

0

0

0

Concernant le passé, je pense au Monument aux Morts. Dans ma lettre du 28 juillet, j'avais écrit, ignorant l'histoire de ce monument, que dégager la perspective sur le château de Rottembourg, était une bonne idée, ce qui impliquait a priori son déplacement.

Permettez-moi de vous suggérer une solution qui présenterait plusieurs avantages dont celui d'annuler ou de réduire le coût du déplacement qui, paraît-il, n'est pas négligeable.

En quelques mots, il s'agirait de reculer la grille d'entrée du château, au-delà du débouché de l'emplacement réservé n° 7 introduit en 2014/2015 par Monsieur le Maire, lors de l'élaboration du projet de PLU, pour relier par un chemin piétonnier la rue des Prés avec l'allée du château et sans doute, plus tard, la place de Rottembourg. Un espace important serait ainsi créé derrière le monument permettant aux piétons d'admirer la perspective sur l'allée et la façade arrière du château. Avec la possibilité de reculer le monument si cela est encore jugé nécessaire.

Concernant l'avenir, je pense aux modes de déplacements alternatifs à la voiture, modes fortement promus par le Conseil régional dans le SDRIF. L'orientation n°1 de ce schéma directeur à l'horizon 2030 est le « **développement massif** » de la marche et du vélo.

Le moins que je puisse dire est que cette orientation, placée en tête des orientations (avant la densification), ne se retrouve pas dans le profil en travers ci-dessus.

Concernant la création de l'amorce d'un véritable centre-ville, l'intervention d'un architecte urbaniste serait plus que nécessaire pour traiter le rectangle République / Vénérie / Aristide Briand / Eschborn (zone R+3+C pour l'essentiel) afin de coordonner le projet de rénovation de l'avenue, les projets de Super U (cf. lettre de DIAMIR du 11 septembre 2017 au commissaire-enquêteur), le projet de la résidence seniors et, c'est une idée personnelle, déjà exposée dans mes courriers précédents, la fusion des parkings du Centre, de la future résidence seniors, de Super U et des 2 parkings de la Mairie en un vaste parking souterrain (avec zones privatives) dont la ou les entrées seraient traitées de façon à inciter les nombreuses personnes réticentes à ce type de parking, à l'utiliser.

Deux espaces de « respiration » pourraient aussi être créés, en plus de celui devant l'allée du château, devant la future résidence seniors et devant Super U, toujours dans l'idée de casser l'aspect couloir de cette avenue, aspect rappelant l'ancienne nationale.

Concernant le stationnement en surface le long de l'avenue, je vous concède qu'il n'y a pas unanimité sur le sujet et que la décision de supprimer le stationnement le long des trottoirs n'est pas facile à prendre.

Selon le SDRIF, le PDUIF et le bon sens, les montgeronnais proches et moyennement proches du centre-ville devraient en général faire leurs courses à pied ou à vélo et ceux plus éloignés ainsi que les habitants des communes voisines devraient pouvoir stationner à proximité des commerces, et non pas nécessairement devant.

Je constate que :

- il y a rarement de la place le long des trottoirs et toujours de la place dans le parking du centre,
- le déclin des commerces a commencé à Montgeron malgré l'existence du stationnement le long des trottoirs, ce qui montre que l'existence de places de stationnement devant les commerces est loin d'être décisive et que d'autres facteurs plus importants jouent.

Quelle est l'option qui favorisera les commerces ? Le maintien du stationnement en surface ou une plus grande place accordée aux piétons et aux autres modes doux de déplacements ?

Jusqu'à présent, je n'avais pas de réponse mis à part le document de CEREMA cité dans ma lettre du 28 juillet 2017.

Mais un rapport de septembre 2015, en plein dans le sujet, intitulé « *Mobilité et villes moyennes. Etat des lieux et perspectives* » établi par le GART (Groupement des Autorités responsables des Transports), m'a enlevé tout doute, les conclusions des élus rejoignant les conclusions des techniciens.

Le GART est une association d'élus locaux de différentes sensibilités et de toute la France, dont un Vice-Président du Conseil régional IdF et un Vice-Président du Conseil départemental 91.

En annexe 1, vous trouverez un extrait des pages 36 et 38 de ce rapport dans lesquelles je relève :

Associer la vitalité des commerces à la capacité d'y accéder en voiture est une idée reçue dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle a la vie dure. Celle-ci ne résiste pas à l'épreuve des faits. Les consommateurs des commerces de centre-ville viennent majoritairement faire leurs achats à pied ou à vélo ...

Auditionné par les rapporteurs, le président de l'Union du grand commerce de centre-ville (UCV) n'a pas dit le contraire : « *la mobilité durable est un élément fondamental pour faire venir la clientèle* »

<http://transports.blog.lemonde.fr/2015/10/01/dans-les-villes-moyennes-le-retour-de-la-voiture-nest-pas-une-fatalite/>

En conclusion de ce sujet, je ne peux qu'attirer votre attention sur les conséquences d'un mauvais choix qui serait une double peine pour Montgeron, peu d'espace pour flâner et circuler et peu d'espoir de revitaliser le commerce.

Concernant la zone 30 et l'aménagement cyclable : la décision de passer l'avenue de la République en zone 30 est évidemment une bonne décision, attendue par la majorité des montgeronnais si j'en crois les résultats des sondages que vous avez faits en juin 2015 dans le quartier République - Pelouse et dans le quartier gare – République - Chalandray.

Il restera à faire appliquer cette limitation.

A noter que lors de la réunion du groupe DM avec Monsieur CORBIN et ITER le 31 janvier, il a été proposé de n'autoriser le 50 km/h que dans les tronçons de voies où la piste cyclable est bien individualisée, sécurisée et si possible séparée de la chaussée.

Je vous confirme les termes de ma lettre du 5 décembre, à savoir que :

- la mise en zone 30 d'une voie, n'est pas un aménagement cyclable,
- un aménagement cyclable est obligatoire lors de la rénovation d'une rue, et que si, pour quelque raison que ce soit, un aménagement cyclable n'y est pas possible, il doit être réalisé dans une voie parallèle, ce qui, aujourd'hui, n'est pas prévu.

Enfin, accessoirement, je vous signale sur le site « elueslocales.fr », la communauté des femmes élues, un article doublement d'actualité avec l'épisode neigeux que nous venons de connaître.

<https://www.elueslocales.fr/actualites/urbanisme/repenser-lamenagement-urbain-grace-a-neige/>

Quant aux choix que finalement vous ferez, je vous donne rendez-vous en 2025, pour juger leur impact que j'espère positif pour l'avenir de notre Ville.

Bien sincèrement.

Copie à :

Monsieur François DUROVRAY

Monsieur Christian CORBIN

Monsieur Renaud ARPIN

Groupe DM

(*) mes lettres du 28 juillet, 2 novembre et 5 décembre, vos réponses du 1^{er} septembre, 25 octobre, mes mails du 20 novembre, 5 décembre et 6 janvier, vos mails du 23 novembre et 20 décembre, la lettre de Renaud Arpin du 27 décembre.

Les 2 questions posées dans la lettre du 5 décembre et rappelées dans le mail du 6 janvier, n'ont pas reçues, sauf erreur de ma part, de réponses.

ANNEXE 1

VOITURE ET ATTRACTIVITÉ DU CENTRE-VILLE, UNE IDÉE REÇUE QUI A LA VIE DURE « Traditionnellement, dans le commerce, on dit : "no parking, no business !", nous affirme M. Claude Boule, président de l'Union du grand commerce de centre-ville. La formule a été inventée à l'orée des années 1950 par Bernard Trujillo, véritable gourou américain de la vente moderne dont l'influence s'est exercée jusque sur les dirigeants d'Auchan, de Carrefour et Casino. La formule a accompagné le gigantesque développement de la grande distribution – de 2 hypermarchés en France en 1966, on en compte aujourd'hui plus de 2000, lesquels sont aujourd'hui dépassés par le nombre de drive, dont la croissance a été plus foudroyante encore.

L'idée que la voiture permet le dynamisme économique est très largement ancrée dans l'esprit des commerçants. Postulat partagé par les commerçants franchisés des périphéries – ce qu'on peut volontiers leur concéder – mais également par les commerçants de centre-ville. Les directeurs transports des agglomérations de plus de 100 000 habitants réunis au GART le 24 avril dernier ont confirmé l'influence des commerçants de centre-ville dans le retour de la voiture dans certaines villes depuis 2014. Associer la vitalité des commerces à la capacité d'y accéder en voiture est une idée reçue dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle a la vie dure. Celle-ci ne résiste pas à l'épreuve des faits. Les consommateurs des commerces de centre-ville viennent majoritairement faire leurs achats à pied ou à vélo et, si l'on ajoute les usagers des transports publics, la proportion atteint 80 %, comme le montre l'étude réalisée par l'ADEME et la Fubicy. Au total, les automobilistes-consommateurs ne représentent donc qu'une petite minorité. De plus, les clients qui recourent à la marche ou au vélo ou aux transports en commun sont des clients plus réguliers. S'ils consomment et achètent moins par visite, ils reviennent plus souvent. L'autre idée reçue consisterait à affirmer le fait qu'un automobiliste dépenserait plus qu'un piéton ou un cycliste. Celui-ci dépense effectivement plus à chaque visite. Mais comme il vient moins souvent, un automobiliste dépenserait en moyenne 27% de moins qu'un piéton, 12 % de moins qu'un cycliste et 3% de moins qu'un usager des transports en commun. L'étude de l'ADEME et de la Fubicy est corroborée par plusieurs recherches internationales sur le sujet. Elles montrent que le «fétichisme automobile» n'est pas l'apanage des commerçants français et que les effets de croyance sont encore très prégnants.

ANNEXE 2

LA PLACE DE LA VOITURE DANS LA VILLE Nous l'avons mis en évidence à plusieurs reprises dans notre diagnostic, la place de la voiture est dominante sur l'espace public de la ville de Montgeron, au détriment des autres modes de déplacements, de leur confort et surtout au détriment de la qualité urbaine de la ville. Bien entendu nous ne remettons pas en question la voiture comme mode de déplacement nécessaire pour certain, mais plutôt l'aménagement de l'espace public construit principalement autour de celle-ci, comme seul et unique mode de déplacement dans la ville, laissant peu ou pas de place aux autres moyens de déplacement. Nous ne sommes pas là pour interdire la voiture dans la ville. Mais la ville appartient à tous. L'espace public doit donc pouvoir se partager. La question de la fluidité routière. A partir des années 50 / 60 avec la popularisation de l'automobile - les villes, surtout anciennes, se sont très fortement transformées pour permettre d'accueillir et de faire circuler la voiture - Les villes mais surtout son espace public et sa voirie, qui n'avaient pas été imaginés pour recevoir ce nouveau mode de déplacement, ont du s'adapter. Les chaussées se sont élargies, des espaces de stationnement sont apparus le long des rues ou sur les places publiques - bien souvent sur l'emprise des cheminements piétons (les trottoirs), car il n'était pas possible d'élargir le gabarit des rues (et heureusement non-souhaitable !) Les croisements de rues se sont sophistiqués pour permettre une plus grande fluidité des véhicules aux carrefours - les rond-point routiers sont apparus en guise de place, les voies de présélection ont dilaté l'espace de la chaussée, etc. - Mais très souvent sans penser ou au détriment de la commodité de déplacement des piétons et en ignorant totalement les cyclistes relégués à un mode de déplacement archaïque. Pendant très longtemps la place du piéton sur l'espace public a été négligée; Ou plutôt sa place a été relégué dans des zones construites exclusivement pour lui et loin des voitures, que sont les zones piétonnes, l'urbanisation de dalle, ... créant ainsi des discontinuités dans l'espace public. Depuis quelques années, suite au second choc pétrolier et à la hausse des carburants, le retour à des modes de déplacements, plus économiques et écologiques, sont réapparues dans les villes - le vélo, la marche à pied et les transports en commun et en particulier le tram, ont de nouveau droit de cité. De nombreuses villes françaises ont pris conscience de ce phénomène et se sont modernisées en requalifiant leur espace urbain et en donnant une place plus grande à ces modes de déplacements alternatifs et complémentaires à la voiture. Du tout voiture des années 60 nous sommes passés aujourd'hui à une aire où les modes de déplacements se diversifient. Les modes de déplacements alternatifs comme la marche à pied ou le vélo se multiplient. Les transports en commun se densifient et se diversifient. Les utilisateurs de l'espace public sont amenés à échanger leur rôle : l'automobiliste devient piéton en sortant de sa voiture et devient cycliste le week-end. La ville de Montgeron, comme beaucoup d'autres villes, n'a pas échappé à ces phénomènes d'adaptation et de prédominance de la voiture. Il n'est pourtant pas question de faire table rase du bâti existant pour adapter la ville à la voiture, ni de l'interdire.

Il faut repenser l'espace public pour qu'il intègre le partage harmonieux des différents modes de déplacement pour une ville durable (voir définition en annexe). La ville de Montgeron ne peut pas à elle seule résorber tous les flux de circulation de la région au détriment d'elle-même et de ses habitants. Elargir les chaussées pour permettre une meilleure fluidité est illusoire. Premièrement cela détruit le patrimoine des villes, cela massacre la structure urbaine des centres villes. Et deuxièmement, certes cela rend la circulation plus fluide un certain temps, mais cela entraîne par la même occasion un surcroît d'attractivité pour les automobilistes et donc plus de circulation qui à la longue engorgera les mêmes rues. C'était

la politique des années 60 et du "tout voiture". Il est tout aussi illusoire de penser qu'il ne faut plus construire de logements dans la commune pour régler le problème de la circulation. Car les logements qui ne seront pas construits à Montgeron le seront ailleurs et plus loin, provoquant le même afflux de véhicules sur la ville. Et une ville qui ne renouvelle pas son patrimoine immobilier et son offre de logements est une ville qui meurt. La réflexion sur la circulation au centre des villes a aujourd'hui bien changé. Il est préférable de dissuader les itinéraires de transit qui ont pour effet de paralyser les centres ville ou les quartiers résidentiels. La ville de Paris a depuis des années organisées des sens de circulation automobile qui canalisent les flux de transit sur les grands axes, pour éviter de nuire à la relative tranquillité des quartiers résidentiels. Il est préférable d'inciter les véhicules de transit à emprunter les axes conçus à cet effet - comme la déviation de la RN6 (même si cet axe est très chargé), plutôt que d'emprunter le centre de la ville. Il faut redonner sa place aux piétons et aux cyclistes dans la ville, mais aussi développer encore plus l'offre et la régularité des transports en commun, pour que ces modes de déplacements doux soient une vraie alternative aux déplacements de proximité.

CONCLUSION Cette étude doit amener les concepteurs de l'espace public à réfléchir à la cohérence d'ensemble de l'aménagement urbain, à l'image et à l'ambiance que l'on veut donner à cet axe majeur de la ville et à réfléchir comment le revaloriser. Que l'espace public ne peut pas se construire uniquement autour de la voiture. Que l'espace public se partage. Qu'un aménagement doit être favorable à tous et au détriment de personne. Ce qui implique des arbitrages. Que les aménagements de l'espace public d'une ville doivent être pensés dans la continuité des déplacements et le maillage. Toutes les ruptures deviennent des entraves au déplacement. Que l'espace public ne doit pas être pensé à minima. Mais qu'un espace public généreux favorise des usages, de la convivialité et donc de l'attractivité. Que l'espace public ne doit pas répondre uniquement à des critères fonctionnels, mais que le plaisir de flâner doit devenir également un critère d'aménagement. Qu'il n'est pas interdit d'embellir. Mais que l'esthétique ne doit pas aller à l'encontre de l'usage et du confort de déplacement. Que les aménagements de l'espace public doivent apporter la sécurité à tous. Mais que la sécurité passe aussi par l'apaisement de la circulation, le partage et le respect de l'autre.