

Monsieur le Maire
Mairie de Montgeron
112 bis, avenue de la République
91230 MONTGERON

LRAR

Objet : PLU / chemins piétonniers / recours gracieux

Monsieur le Maire,

RÉSUMÉ : Le Conseil municipal du 30 mai 2013 a approuvé le projet de PLU. Or, ce PLU n'est pas compatible avec le PDUIF de décembre 2000 au moins en ce qui concerne les déplacements piétonniers. Aucun plan de cheminements piétons n'existe dans le PLU pour la desserte de la gare tandis que la densification immobilière prévue autour de celle-ci rendra difficile sinon impossible un accès confortable et sécurisé. Il est donc nécessaire et urgent qu'un plan de chemins piétonniers soit inséré dans le PLU avant toute délivrance de permis de construire dans un rayon de 1000 mètres autour de la gare.

EXPOSÉ

Le PLU doit être compatible notamment avec le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF). Cette obligation de compatibilité avec les documents supra communaux est rappelée dans l'avis préfectoral du 3 janvier 2013.

Il n'est pas précisé s'il s'agit du PDUIF de décembre 2000 ou de celui approuvé par délibération du 16 février 2012 du Conseil Régional, et sur lequel le Conseil municipal de Montgeron a émis un avis favorable le 28 septembre 2012 et qui devrait entrer en vigueur en 2013.

Je peux supposer qu'il s'agit du PDU de décembre 2000 puisque le PLU de Montgeron s'appuie sur le SDRIF de 1994 malgré la loi n° 2011-665 du 15 juin 2011 qui, par dérogation à l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme, donne la possibilité de réviser ou de modifier les PLU dès lors que ces révisions ou modifications sont compatibles avec les dispositions du projet de SDRIF 2008.

Il eut été naturellement préférable de s'appuyer sur le SDRIF 2008 plutôt que sur un document élaboré il y a plus de 20 ans pour projeter l'avenir de notre ville dans les 15 ans à venir, mais ce n'est pas l'objet de ce recours gracieux.

S'il s'agit du PDUIF de décembre 2000, celui-ci insiste déjà tout au long de ses 142 pages sur le développement des modes de déplacement doux aux dépens des voitures :

Page 11 _ Augmenter l'usage des modes alternatifs

« Enfin, il convient d'aménager les cheminements piétons pour garantir aux habitants la sécurité et le confort ainsi que pour faciliter l'accès aux stations de transports collectifs »

Page 15 _ La rue pour tous

« Cela nécessite de revoir l'approche de la voirie. Les collectivités devront alors prendre en compte dans une réflexion globale tous les usagers de l'espace public, en particulier les piétons et les cyclistes. ... »

Puis, page 16 :

« Pour rendre plus attractive la pratique de la marche ou du vélo, il est également indispensable de renforcer la sécurité. ... »

« Développer l'usage des modes de proximité, c'est aussi mieux accéder aux réseaux de transport assurant des déplacements plus longs. C'est pourquoi il faut faciliter la convergence des cheminements piétons et des itinéraires cyclables vers les gares »

Page 27 « Les actions du PDU Île de France visent en cinq ans à :....

« Une augmentation de 10% de la part de la marche pour les déplacements domicile – école et pour les déplacements inférieurs à 1 km »

Puis, page 28 :

« Enfin, les cheminements piétons seront aménagés pour offrir aux habitants, à l'échelle du quartier, des déplacements sûrs et confortables, et permettant un accès facilité aux stations de transport collectif ... »

Page 32 : « Les rabattements sur les gares, à pied, en deux roues, en autobus et en voiture, devront être facilités et sécurisés pour toutes les catégories de clients (en particulier les personnes à mobilité réduite). La priorité devra être donnée dans la gestion des espaces, à l'accès des piétons, des cyclistes et des autobus.

Concernant maintenant la mise en œuvre des orientations du PDUIF, il est écrit page 74 :

Plan de Déplacements Urbains :

Les documents d'urbanisme prennent en compte les orientations du PDU. Les nouvelles règles doivent être déclinées par chaque commune lors de l'élaboration des documents d'urbanisme.

Page 132 : **Actions à engager :**

« 1- Il s'agit de promouvoir la marche, le vélo et les rollers, d'assurer l'accès aux personnes à mobilité réduite et de modérer la circulation automobile »

Page 138

Actions à engager :

1 L'action vise à améliorer le confort du piéton en offrant aux piétons une largeur suffisante de marche : il s'agit de libérer sur les trottoirs une largeur minimum libre de tout obstacle par l'organisation du mobilier urbain et l'implantation judicieuse de la signalisation. Le stationnement sera interdit ou organisé. Les largeurs des voies consacrées aux piétons seront augmentées (1,50 m apparaît souhaitable la plupart du temps, la largeur minimale du cheminement doit être de 1,40 m hors mobilier ou autre obstacle éventuel : elle peut toutefois être réduite à 1,20 m lorsqu'il n'y a aucun mur de part et d'autre du cheminement – arrêté du 31.08.1999). La marche doit être considérée comme un réel mode de déplacement en améliorant la connaissance des itinéraires et des temps de parcours par un jalonnement des principaux pôles générateurs de marche et par l'édition de plans indiquant les temps de parcours à pied.

Recommandation du PDU appliquée par les communes et les aménageurs

2 L'action vise à améliorer le confort du piéton : il faut mettre en place des revêtements adaptés aux cheminements piétons (confort, glissance...) et un mobilier de confort, de sécurité et d'agrément (bancs, poubelles, plans de ville, arbres, éclairage...) tout en assurant une verbalisation plus forte des dépôts de déjections canines.

S'il s'agit du PDUIF approuvé par délibération du 16 février 2012 du Conseil Régional, et sur lequel le Conseil municipal de Montgeron a émis un avis favorable le 28 septembre 2012, il est écrit au chapitre 3 :

DÉFI 1 Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs

DÉFI 3 Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement

Et plus précisément, page 54, concernant l'aménagement des quartiers de gare :

• faciliter les cheminements à pied et à vélo pour accéder au pôle, et faciliter l'accès en bus grâce à une voirie adaptée ..., en particulier dans un rayon de 1000 m autour des pôles.

Je constate que rien n'est prévu dans le PLU de MONTGERON qui permette d'atteindre ces objectifs, qu'il s'agisse du PDU 2000 ou du PDU qui devrait entrer prochainement en vigueur et avec lequel le PLU devra être compatible.

Par exemple et concernant des objectifs précis, chiffrés et non susceptibles d'interprétation :

Page 27 du PDUIF 2000 : comment le PLU de Montgeron décline t'il l'objectif d'augmenter de 10% les déplacements à pied inférieurs à 1km ? Je n'ai rien trouvé en ce sens.

Dans le PADD, on peut simplement lire page 13 :

- Pour les déplacements courts et internes, faciliter et rendre agréable l'usage des modes doux (marche et vélos) :
 - ↳ Aménagement et maillage du réseau communal pour desservir les pôles générateurs de déplacements (commerces, services, équipements, zones d'activités, arrêts de bus) ;
 - ↳ Développement des zones 30, voire des « zones de rencontre » ;

C'est un peu faible, les objectifs du PDU étant simplement rappelés mais sans y être déclinés.

Page 14 du PADD, apparaît toutefois le schéma des « continuités cyclables » mais rien en ce qui concerne les chemins piétonniers. Ce projet de « continuités cyclables » emprunte la rue du Général Leclerc, très étroite à certains endroits, et

vouloir y faire passer les voitures, les personnes à mobilité réduite, les cyclistes et les piétons _ sans parler des rollers (mentionnés dans le PDUIF) _ dans des conditions de confort et de sécurité, est totalement irréaliste.

MES OBSERVATIONS DANS LE REGISTRE D'ENQUÊTE, LES RÉPONSES DE LA COMMUNE ET LES RÉPONSES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

J'ai consigné dans le registre de l'enquête publique ces remarques _ avec d'autres _ lors de 2 rencontres avec le commissaire enquêteur. Elles sont cotées 53 et 110 dans le registre.

Le Commissaire enquêteur a bien résumé (cf. ci-dessous) mes observations dans le document intitulé « synthèse des observations du public » remis le 25 mars au service de l'urbanisme.

2-3 Circulations douces.

Un certain nombre de citoyens se sont exprimés sur ce sujet. De l'avis général, est mis à l'index que ce PLU n'intègre pas un plan des circulations douces précis, du moins suffisamment explicite qui aurait certainement apaisé les craintes consignées dans les documents.

De l'avis général, les trottoirs, notamment ceux des rues en descente vers la gare sont qualifiés de dangereux, surtout quand ils sont encombrés par les poubelles obligeant les passants à «slalomer». A ce propos revient plusieurs fois la question sur le devenir du poste

EDF. Quelle en sera sa destination dans le cadre de l'alignement (élargissement des trottoirs + zone cyclable, création ? Sera t'il déplacé ?

Il est demandé que les piétons aient la latitude de pouvoir disposer de trottoirs confortables, sécurisés débarrassés de tout obstacles poubelles.

Que les cyclistes circulent dans des bandes matérialisées pour leur sécurité. Il est souhaité des contrôles sérieux avec dans un premier temps des avertissements, puis verbalisation pour les contrevenant récidivistes. Aménager des parcours spécifiques pour les personnes à mobilité réduite avec une signalisation idoine.

La circulation et le stationnement sont à envisager en priorité afin d'éviter des conflits d'usage !

Il ne figure rien dans le rapport du PLU sur les chemins piétonniers qui montre une volonté de développer ce mode de déplacement. Ce manque d'ambition paraît dommageable s'agissant d'un plan pour les 25 ans à venir. Ainsi il n'est prévu aucun cheminement piétonnier pour relier le centre-ville à la gare.

Demande est faite pour la création d'un cheminement piéton reliant La Pelouse à la gare SCNCF. Demande faite de l'inscription de 1 ou plusieurs tracés au PLU, de façon à permettre à la ville d'exercer son droit de préemption au fur et à mesure des mutations, de même que le rétablissement de la continuité des allées piétonnières en forêt, allées qui ont été coupées lors de la déviation de la RN6. Un habitant qui a la demande de la municipalité a travaillé sur les modes de transport et de déplacement avec un groupe de cyclistes, nous dit découvrir avec stupeur que les espaces de

12

circulation douces étudiées est quasi absente du PLU. Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle au vélo, tel est le souhait exaucé en particulier dans un rayon de 1000 m autour des pôles. Il ne peut y avoir de «Centralité» sans une bonne circulation automobile et piétonne en ville.

Un habitant demande un plan de circulation qui se conforme-enfin- à la loi sur l'air de 1996 qui dans son article 28 enjoint aux pouvoirs publics de diminuer le trafic automobile, en d'autres termes, la création de pistes cyclables en site propre, conjointe à un élargissement des trottoirs ré - arborés.

Je note ici qu'un autre habitant qui, à la demande de la municipalité, a travaillé en groupe sur les modes de déplacements doux, a découvert avec stupeur que le fruit des réflexions de ce groupe était absent du PLU.

Quelles ont été les réponses de la commune ? (En encadré, ci-après)

Réponse de la Commune :

Les circulations douces sont abordées dans le diagnostic (rapport de présentation), notamment à la page 66. La possibilité d'insérer un plan à jour du réseau va être étudiée. Y figure en revanche un extrait de la carte du schéma départemental des circulations douces concernant Montgeron.

Renvoyer au diagnostic qui ne décrit que l'existant ne me paraît pas approprié. Le manque de volonté de la commune transparait ici puisqu'il ne s'agit même pas d'étudier un plan, mais simplement d'étudier la possibilité d'insérer un plan.

Sur l'extrait de carte du schéma départemental des circulations douces auquel vous renvoyez, il est aisé de constater qu'il n'a aucun rapport avec la desserte des pôles multimodaux par des chemins piétonniers.

Plus important toutefois, dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), qui constitue la partie « projet » du PLU, un schéma de principe des continuités cyclables figure en évidence au titre de l'objectif « pérenniser la ville durable ».

Il est évidemment préférable de renvoyer vers le PADD plutôt que vers le diagnostic, mais ici, on ne parle que de continuités cyclables. Rien au titre des cheminements piétonniers.

La mise en œuvre de ces principes ne relève pas du PLU ; c'est pourquoi un groupe de travail a été monté avec les habitants à compter de début de 2012 ; plusieurs réunions, et un travail de co-élaboration entre les habitants et les services de la ville ont permis de déterminer les opérations prioritaires décidées pour 2013 (30 000 euros au budget principal) ; ces actions pourront se prolonger au cours des prochaines années, de nombreuses actions ayant été identifiées.

Je pense au contraire que la mise en œuvre de ces principes relève du PLU puisqu'il doit être compatible avec le PDUIF. Il se confirme ici qu'un groupe de travail a bien été constitué mais que ses conclusions ont été exclues du PLU.

Ces réflexions sont donc intervenues après l'élaboration du diagnostic et le débat sur le PADD qui avait mis en avant le principe d'une action sur les circulations douces. Il est donc naturel que le fruit de ces réflexions n'y transparaisse pas directement.

Il paraît normal que ces réflexions soient intervenues après le diagnostic et après le débat sur le PADD. Par contre, il ne paraît pas normal qu'elles ne transparassent pas dans le PLU.

- Cheminement piétonnier entre la gare et le centre-ville / la Pelouse.
Cette liaison peut s'effectuer par la voirie (trottoirs), boulevard Sellier et rues Louis Armand, du Général Leclerc, du Docteur Léon Deglaire, ou par des liaisons piétonnières (chemin noir, rue du clos Galant...). Il est exact que dans certains cas, la largeur des trottoirs n'est pas satisfaisante (rue du Général Leclerc, une partie de la rue Léon Deglaire). Il paraît toutefois plus efficace de travailler à l'amélioration de ces voies (alignements en cours), que de projeter d'hypothétiques liaisons venant les doubler et dont la réalisation est très incertaine, compte tenu des nombreuses propriétés privées concernées.

Ce paragraphe contient des inexactitudes :

- il est illusoire de vouloir faire passer les voitures, les bus, les poussettes d'enfants, les personnes à mobilité réduite, les cyclistes et les piétons avenue du général Leclerc même avec l'élargissement prévu dans les emplacements réservés. Sans même parler ici du confort des piétons soumis au trafic automobile intense et aux

gaz d'échappement de cette départementale étroite et en forte pente en plein centre ville, la pointe de trafic automobile coïncidant avec la pointe de trafic des piétons allant ou venant de la gare.

- L'argument consistant à dire que de « nombreuses propriétés privées » seraient concernées pour écarter ma demande est pour le moins curieux. En effet, dans ma proposition, une seule pourrait être concernée pour relier l'avenue de la République à la rue de la Côte d'Or et une ou deux autres pour relier la gare. Par contre, de très nombreuses propriétés sont concernées par les élargissements de trottoirs prévus aux emplacements réservés saupoudrés sur toute la commune sans plan d'ensemble dont au moins 6 propriétés pour la seule rue du Général Leclerc. Et cela ne semble pas interpellier le rédacteur de cette réponse.
- la réalisation d'une liaison piétonne telle que je la demandais dans ma lettre du 4 mars 2013 (n° 53 dans le registre d'enquête) n'est en rien incertaine puisqu'il suffisait d'inscrire au PLU la réalisation d'un chemin piétonnier dans le secteur compris entre la rue Deglaire et le boulevard Sellier/rue Louis Armand et d'attendre une mutation pour faire préemption partielle.

Manifestement, dans l'élaboration de ce PLU, il n'y a eu aucune volonté de créer des cheminements piétonniers sûrs et confortables pour rejoindre la gare comme le demande le PDUIF. Pourtant, il existe déjà 3 ruelles et la traversée du parc du musée pour relier la rue Aristide Briand à l'avenue de la République, mais rien entre cette dernière et la gare.

Les réponses de la commune transparaissent fortement dans les réponses du commissaire enquêteur :

N° 53 Mr Jacques Depardieu

Observations et propositions: Regard sur les infrastructures de communication. RERD et voies saturées. Manque d'ambition sur les chemins piétonniers, demande la création d'un chemin piétonnier reliant la « Pelouse » à la gare SNCF. Demande d'inscription de 1 ou plusieurs tracés au PLU de façon à permettre à la ville d'exercer son droit de préemption au fur et à mesure des mutations. Demande le rétablissement de la continuité des allées piétonnières en forêt, allées qui ont été coupées lors de la déviation de la RN6 plus une protection pour cet espace vert.

Rep CE : Je suis d'accord avec le regard que vous portez sur les infrastructures de communication du RER D, mais comme je l'ai expliqué précédemment, c'est un problème où malheureusement la municipalité est inopérante car c'est du ressort du SIIH (Région IDF) En conséquence je vous invite à vous rapprocher de vos conseillers régionaux de l'Essonne seuls compétents pour porter vos remarques et vos réclamations sur un sujet qu'ils connaissent bien. Les autres sujets sont traités par ailleurs dans un chapitre spécifique concernant les chemins piétonniers en liaison avec la Pelouse

N°110 Mr Jacques Depardieu,

Compléments d'observations à sa lettre du 4/03/2013/ compatibilité avec le PLU avec pour objet ; faciliter les cheminements à pied et à vélo pour accéder au pôle ; et faciliter l'accès aux bus grâce à une voirie adaptée. Rien n'a été prévu dans le PLU qui permette d'atteindre cet objectif.

Rep CE , Voir réponse Chapitre thématique § 2- 3

Dans la transcription de mon observation, il commet une erreur _ qui, j'espère, n'est que typographique _ en écrivant « compatibilité avec le PLU » tandis que ma lettre concernait « compatibilité avec le PDU ». Si ce n'est pas typographique, c'est une erreur fondamentale, à la base de ma contestation. Que dit le § 2-3 auquel il me renvoie ?

2-3 Circulations douces :

Réponse du Commissaire Enquêteur :

Elles sont abordées dans le diagnostic (Voir rapport de présentation dans le dossier de PLU page 66) ; Ce dossier indique la possibilité d'insérer un plan à jour du réseau qui va être étudié . Dans ce dossier figure un extrait du schéma départemental des circulations douces concernant la ville. Dans le projet de

développement durable (PADD) partie du projet de PLU , figure un schéma de principe des pistes cyclables pour pérenniser l'objectif affiché : « Pérenniser la ville durable ». Toutefois il faut rappeler que la mise en œuvre de ce type de circulations ne dépend pas du PLU. c'est pourquoi il a été créé un groupe de travail avec les habitants destiné à profiler les opérations prioritaires décidées pour 2013. Je vous informe que 30 000€ ont été budgétés (budget principal 2013)

Dans mes recommandations je vais demander à la ville de prévoir un plan détaillé de ce type de circulation.

Il reprend mot pour mot la réponse de la commune à laquelle j'ai déjà répondu. Par contre, il ajoute qu'il va demander un plan détaillé. Malheureusement, il l'a oublié dans ses 14 recommandations.

Chemin piétonnier entre la gare et le centre ville la Pelouse.

Une des solutions possibles évoquées par le service urbanisme peut être une liaison par la voirie (trottoirs), boulevard Sellier et rue Louis Armand du Général Leclerc du docteur Léon Deglaire, ou par des liaisons piétonnières (Chemin noir, rue du clos Galant ...). Suite à vos réflexions j'ai pu vérifier l'étroitesse des trottoirs qui n'est pas satisfaisante (rue du Général Leclerc, rue, une partie de la rue Léon Deglaire). Le problème est complexe aussi serait-il plus judicieux de travailler à l'amélioration de ces derniers que de projeter d'hypothétiques liaisons où il ne sera pas facile d'empiéter sur le domaine privé.

J'ajoute que ce schéma me paraît cohérent.

Le commissaire enquêteur note que ce schéma lui « paraît cohérent » mais il ne dit pas pour autant qu'il est compatible avec le PDUIF, ce qui était pourtant l'objet de l'observation n°110. Néanmoins, avant d'affirmer cela, il a fait observer l'étroitesse des trottoirs de la rue du Général Leclerc.

CONCLUSION

Je forme par la présente un recours gracieux contre cette délibération en ce sens qu'elle approuve un projet de PLU non compatible avec le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) au moins en ce qui concerne les chemins piétonniers.

Je vous demande de modifier le PLU pour le rendre compatible avec le PDUIF et je suis à votre disposition pour vous aider à atteindre cet objectif.

En attendant que ce nouveau PLU entre en vigueur, je vous demande de surseoir à statuer à toutes les demandes de permis de construire qui pourraient constituer une entrave à la réalisation d'un réseau structuré de chemins piétonniers, et en particulier dans un rayon de 1000 m autour de la gare. Et de trouver une solution pour ceux déjà éventuellement accordés dans ce périmètre.

Considérant les objectifs régionaux de densifier le voisinage des gares, il serait préjudiciable aux montgeronnais(es) que des permis de construire délivrés à compter du 30 mai, compromettent la réalisation des chemins piétonniers.

Et, obligent ainsi beaucoup de vos concitoyens à emprunter chaque jour et pendant très longtemps encore la rue du Général Leclerc, en slalomant entre les poubelles au milieu des gaz d'échappement.

Bien sincèrement.

Copie à Monsieur le préfet de l'Essonne