

Monsieur le Commissaire enquêteur  
Mairie de Montgeron  
91230 MONTGERON

**Objet : PLU / enquête publique / observations et propositions**

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique en cours, je souhaite porter à votre connaissance les observations suivantes :

**1- Ce projet de PLU ignore totalement l'orientation réglementaire n°1 du SDRIF**

Les 3 orientations réglementaires du SDRIF sont :

- 1- Relier et structurer
  - 1.1 Les infrastructures de transport
  - 1.2 Les aéroports et les aérodromes
  - 1.3 L'armature logistique
  - 1.4 Les réseaux et les équipements
- 2- Polariser et équilibrer qui se décline en 2 volets :
  - a. Optimisation des espaces urbanisés
  - b. Densification des quartiers de gare
- 3- Préserver et valoriser

Que dit le § 1.1 ci-dessus (page 16 des orientations réglementaires) ?

*« Dans le cadre d'un développement durable et solidaire de la métropole francilienne et des bassins de vie qui la constituent ... le réseau de transport francilien doit permettre la mobilité quotidienne des personnes fondée sur un développement massif du recours aux transports collectifs et aux modes actifs (marche et vélo). »*

Que dit ce projet de PLU concernant l'orientation 1- *Relier et structurer* ?

Cette orientation est traitée page 203 du Rapport de Présentation (RP) en 4 lignes qui commencent par « *Ce volet concerne les infrastructures de transport* » et continuent par une digression sur le projet d'interconnexion du TGV.

Le rédacteur de ce projet de PLU n'a manifestement pas lu l'orientation réglementaire n° 1.

Et de fait, on chercherait en vain dans ce projet, un début de commencement de développement massif des modes actifs, malgré une situation peu enviable des infrastructures actuelles, comme le rappelle le RP (cf. point 3 ci-après) tout en restant souvent en deçà de la réalité :

Par exemple, écrire page 79 « *les piétons et personnes à mobilité réduite peuvent localement rencontrer certaines difficultés* » est un euphémisme. Pour les PMR, il est en effet quasiment impossible et au minimum dangereux de relier le centre-ville à la piscine, au centre commercial Leclerc et au quartier du Réveil-Matin. Il en est de même pour relier le centre-ville à la promenade le long des berges de l'Yerres.

**2- Ce projet de PLU en appliquant plus ou moins (cf. avis Préfet) l'orientation réglementaire n° 2 du SDRIF tout en ignorant la n° 1 méconnaît la raison d'être du SDRIF**

L'orientation réglementaire n° 2 est développée pages 203 à 205 du RP. Il s'agit ici d'augmenter de 10% (15% dans un rayon de 1.000 m autour d'une gare) la densité humaine et la densité moyenne des espaces d'habitat. Nul doute que ces objectifs seront atteints sous les effets conjugués de la pression immobilière et de la volonté de l'Etat.

Ce projet de PLU en ignorant une des orientations du SDRIF (relier) tout en appliquant l'autre (densifier) bafoue la raison d'être des schémas directeurs.

Il faut noter que le SDRIF place en 1 « relier et structurer » et en 2 « densifier ».

Mettre en œuvre la n° 2 sans avoir ni mis en œuvre, ni même prévu la n° 1 portera gravement préjudice à l'avenir de Montgeron.

En effet, malgré l'absence d'un réseau structurant de chemins piétonniers et de pistes cyclables, malgré l'absence de plans pour la création de tels réseaux, des immeubles vont être construits et ils vont rendre impossible ou au mieux, exagérément coûteux la création de ces réseaux.

Ainsi, ce projet de PLU tout en ignorant l'orientation n° 1, met en œuvre \_ partiellement, selon le Préfet \_ l'orientation n° 2.

Il eut pourtant été relativement aisé de satisfaire à ces 2 orientations réglementaires du SDRIF :

- en utilisant, outre les dents creuses du centre-ville, le périmètre d'attente inscrit au PLU en vigueur depuis 3 ans et évoqué brièvement page 202 du RP. La rédaction de ce paragraphe qui laisse supposer que c'est le présent projet de PLU qui crée ce périmètre d'attente, a induit le Préfet en erreur puisqu'il écrit « mise en place » et « gel de 5 ans » alors qu'il ne reste plus que 2 ans à courir. Cette utilisation du périmètre d'attente pour y implanter des logements permettrait de revitaliser les commerces du centre-ville, dont le déclin actuel est un souci permanent. C'est une bien meilleure option que de tenter de construire des immeubles en zone inondable et pour partie dans la plaine de Chalandray, site classé.
- en inscrivant dans les parties opposables du PLU, un réseau de cheminements piétons et de pistes cyclables.

De la même façon que la Ville n'a rien fait depuis 3 ans pour concrétiser un projet dans le périmètre d'attente, elle n'a rien fait non plus pour concevoir un plan des circulations douces à mettre en œuvre au fur et à mesure des disponibilités budgétaires et des opportunités foncières, et ceci malgré de multiples appels et rappels :

- le commissaire-enquêteur en 2013 écrivait déjà, suite à mes observations, « *dans mes recommandations, je vais demander à la ville de prévoir un plan détaillé de ce type de circulation* »,
- ma lettre du 18 juillet 2014 à Monsieur le Maire qui a « *pris bonne note* »,
- ma lettre du 1<sup>er</sup> juin à Madame le Maire qui l'a transmise au service de l'urbanisme pour prise en considération,
- ma lettre du 10 octobre 2015 qui constatait que malgré les 6 réunions de concertation avec les associations, rien ne semblait prévu dans le projet de PLU ; pas de réponse,
- ma lettre recommandée du 23 octobre confirmant la précédente. Pas de réponse,
- mon recours gracieux contre la délibération approuvant le projet. Pas de réponse.

CEREMA (qui a absorbé le CERTU) a fait une proposition d'une esquisse de schéma directeur avec des préconisations pour 8.782 € TTC dont 50 % à sa charge. Ce prix inclut aussi une sensibilisation des décideurs municipaux aux circulations douces. Avec un rendu d'études pour début septembre. Refus. J'ai signalé que des associations et des habitants motivés pourraient financer cette étude sur leurs deniers. Refus.

L'orientation n° 1 du SDRIF est développée dans le PDUIF qui fixe, page 23, un objectif de croissance de 10% des déplacements en modes actifs (marche et vélo) sur la période 2014-2024 après 10% au titre du PDUIF précédent (décembre 2000), objectif également non décliné par le PLU en vigueur. Et non rempli.

Cet objectif de 10% se décline en plusieurs actions :

Action 2.5- Aménager des pôles d'échange multimodaux de qualité (pages 109 à 113)

Action 3.1- Aménager la rue pour le piéton (aménager les itinéraires piétons les plus usuels en centre-ville d'ici 2015) (page 130)

Action 3-4.2- Résorber les principales coupures urbaines (pages 127 à 129)

Action 4.1- Rendre la voirie cyclable (pages 131 à 133)

Le PADD semble s'aligner sur ces actions. Le RP rappelle cet objectif de croissance de 10% et constate les insuffisances des réseaux piétons et cyclistes. Mais ensuite rien n'est prévu pour y remédier et décliné au niveau du plan de zonage notamment, les actions 2.5, 3.1, 3-4.2 et 4.1.

Au contraire même, puisqu'un emplacement réservé absolument indispensable à la continuité du réseau cyclable structurant régional à achever en 2020 (page 132 et cartes détaillées pages 262 et 265) est supprimé et que 2 zones d'immeubles sont prévues dans le quartier « contraint » de la gare AVANT l'établissement d'un schéma d'aménagement du pôle multimodal.

Ainsi (en italiques, les citations) :

Pages 4 (1<sup>er</sup> alinéa) du PADD :

*.... diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.*

Pages 7 et 8 du PADD : « Mieux se déplacer : L'accès à la gare, le réseau viaire, le stationnement et les cheminements »

*Il s'agit d'une condition essentielle de la qualité de vie à Montgeron ... . Il convient de favoriser des modes de déplacements tels que la marche et le vélo.*

Page 8 du PADD :

- *Poursuivre le développement des continuités cyclables ... en assurant une continuité entre la forêt de Sénart, la Pelouse, le vieux Montgeron, la vallée de l'Yerres et la Vallée de la Seine,*

Mais, page 81 du RP :

- *La commune est ainsi concernée par l'itinéraire n°25 de Savigny-sur Orge au Val d'Yerres. ... A l'exception de l'avenue Charles De Gaulle, les axes cités précédemment sont très peu favorables aux déplacements doux : étroitesse des trottoirs et des rues, sens uniques, flux de circulation. Un travail important est à réaliser ...*

Rien n'est prévu dans le PLU pour y remédier et satisfaire l'objectif précité du PADD.

Page 8 du PADD :

- *Faciliter et rendre agréable l'usage des modes doux (marche et vélos) ...*
  - *Aménager et mailler le réseau communal pour desservir les pôles générateurs de déplacements (commerces, services, équipements, zones d'activités, arrêts de bus).*

Mais page 78 du RP :

*Le réseau de pistes cyclables est inégalement constitué au niveau communal.*

*A l'heure actuelle, ces tracés sont discontinus et ne forment pas un véritable réseau.*

Rien n'est prévu au PLU pour y remédier et répondre à l'objectif précité du PADD.

Page 68 du RP, l'objectif quantifié du PDUIF est cité :

« Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le PDUIF vise,  
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo)

Pour atteindre cet objectif de 10 % (qui aurait dû figurer dans le PADD plutôt que dans le RP), il faut offrir un réseau suffisamment maillé, confortable et sécurisé de liaisons douces permettant à tous, PMR inclus, de rejoindre à pied ou à vélo tous les équipements collectifs cartographiés page 85 du RP. Seul un tel réseau pourra inciter une part de la population à choisir la marche ou le vélo au lieu de la voiture.

Aucun emplacement réservé permettant sa réalisation ne figure dans le plan de zonage. Les quelques élargissements de trottoirs inscrits et les quelques tronçons de liaisons douces saupoudrés sur le territoire de la commune (page 80 du RP) dénommés « principe de nouvelle liaison à étudier » et non pas « nouvelle liaison à réaliser » ne constituent pas un réseau.

Page 8 du PADD :

- Réduire les coupures urbaines engendrées par les principales infrastructures de transports (voie ferrée, RN6, dans une moindre mesure avenue de la République) »

Cet objectif de résorption des coupures urbaines est inscrit au PDUIF (action 3-4.2 déjà citée) qui a répertorié, pour toute l'Île de France, 100 coupures urbaines à supprimer avant 2020 car elles génèrent « *discontinuité, insécurité et inconfort dans les itinéraires cyclables* » et piétonniers et des « *difficultés d'accès au réseau de transports collectifs à pied ou à vélo* » (page 127 du PDUIF)

C'est le cas de la n° 75 située au niveau de la gare de Montgeron (page 129 du PDUIF)

La coupure n° 75 est ainsi décrite par la fiche IAURIF : *La promenade réservée aux piétons et aux cyclistes le long de l'Yerres n'est pas reliée à la gare de Montgeron-Crosne ni au centre-ville de Montgeron.*

Ce projet de PLU ignore l'existence de cette coupure, ne prévoit aucun aménagement pour la supprimer et complique la situation en créant une zone UE.

La résorption de cette coupure nécessite en effet l'étude d'aménagement du secteur de la gare, un busage dans le talus SNCF pour les piétons et cyclistes (ou toute autre solution qui reste à trouver) et la création le long de la RD 324, d'un emplacement réservé qui, une fois précisé par l'étude à réaliser, devra être inscrit dans la zone UEa si celle-ci est maintenue.

#### CONCERNANT LA GARE ET LA CREATION D'UN POLE MULTIMODAL :

Page 8 du PADD :

- Améliorer l'insertion de la gare dans la ville, dans le but de disposer à terme d'un pôle d'échanges performant

Page 70 du PDUIF:

« L'aménagement ou le réaménagement des quartiers de gare doit viser à optimiser leur fonctionnement urbain et à faciliter l'accès aux pôles d'échanges multimodaux... . Cet aménagement doit :

- 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. »

Page 111 et 112 du PDUIF, les aménagements à réaliser, avant 2020, pour disposer d'un pôle d'échange sont :

- cheminements piétons sécurisés, confortables et accessibles aux PMR,
- aires de stationnement et d'accès vélo sécurisés,
- parvis piétons,
- aires de dépose automobile dédiées et sécurisées.

Mis à part 2 parcs à vélo abrités mais non sécurisés et de capacité insuffisante (eu égard au développement massif des modes actifs inscrit au SDRIF), les autres aménagements n'existent pas encore.

La place Joseph PIETTE devant la gare (construite vers 1853 sur la ligne PLM) fait office de gare routière et elle est déjà insuffisante pour ce seul rôle. Il est a fortiori impossible d'y loger d'autres aménagements.

Une étude, préalable, portant sur tout le quartier de la gare est donc indispensable pour prévoir, outre le parvis piétons et ses accès, les emplacements nécessaires, à une gare routière, à une zone de dépose minute et à la gestion des flux importants de circulation automobile venant de 2 départementales (7.000 et 5.400 véhicules/jour en 2012, chiffres extraits du RP) qui convergent vers la gare et de 2 rues étroites de desserte locale mais servant d'itinéraires de délestage aux heures de pointe.

L'étude préliminaire pour l'aménagement des quartiers de gare est prise en charge à 100% par le STIF.

Les piétons et cyclistes qui sont contraints aujourd'hui d'utiliser les mêmes voies que les véhicules à moteur, sont confrontés à ces flux importants au mépris de leur sécurité et de leur confort.

La Ville constate effectivement, page 66 du RP, que la gare est desservie par des voiries qui limitent les déplacements piétons ou motorisés et page 211, le caractère spatialement contraint des abords de la gare.

Malgré ce constat, malgré l'objectif du PADD et malgré les objectifs du PDUIF :

- la ville n'a pas lancée l'étude préliminaire financée à 100 % par le STIF; elle aurait pu être lancée en 2014, lors de la décision de réviser le PLU,
- rien (\*) n'est prévu au projet de PLU pour faciliter l'accès de la gare aux piétons, cyclistes et PMR,
- 2 décisions arbitraires de la Ville vont à l'encontre de l'action 2.5 :
  - 2 petites zones UE correspondant chacune à un immeuble en projet depuis 2012, sont créées (\*\*) avant que ne soit établi un schéma de réaménagement du quartier de la gare, figeant ainsi pour de nombreuses décennies les dysfonctionnements de ce quartier,
  - un emplacement réservé rue DEGLAIRE (un des accès à la gare) inscrit dans les POS précédents, puis dans le PLU en vigueur est supprimé dans ce projet de PLU. Cet emplacement est indispensable à la continuité du réseau cyclable structurant régional. Ceci a fait l'objet d'un recours gracieux spécifique resté sans réponse.

(\*) seuls quelques petits élargissements de trottoirs (sans commune mesure avec les problèmes à résoudre) sont déjà inscrits au PLU en vigueur. Aucun n'est ajouté dans le quartier de la gare.

(\*\*) ces 2 petites zones UE remplacent une zone UD créée ex nihilo par le PLU 2013 en vigueur, à cheval sur un quartier pavillonnaire et sur le lit majeur de l'Yerres, inondable et qui vient d'être inondé à nouveau. C'est un des griefs du recours contentieux de l'association Montgeron Environnement (jugement imminent).

Ces zones vont également à l'encontre des « Dispositions réglementaires » page 211 du RP concernant l'accès à la gare, où il est écrit : « *Limitation de la constructibilité aux abords immédiats de la gare pour ne pas entraver leurs fonctions de circulation* »

Concernant les cheminements à pied et à vélo d'accès à la gare s'il existe un chevelu de petites rues et de ruelles permettant de relier confortablement les quartiers Ouest à l'avenue de la République, quasiment en site propre, il n'existe rien de semblable entre cette dernière et la gare. D'où la nécessité de prévoir dans le PLU un ou plusieurs tracés adaptés au flux des usagers de la gare.

## RESUME

Ce projet de PLU ne présente pas un projet d'avenir global, précis, intégrant les transports comme la loi SRU le prévoyait. Il se contente d'aménagements cosmétiques et plusieurs phrases montrent l'impréparation de ce projet.

Par exemple, page 78 du RP, concernant les circulations douces « *La ville envisage le lancement d'une étude de déplacement prenant en compte le niveau intercommunal* ». Elle ne lance pas une étude qui aurait dû être lancée dès la décision de réviser le PLU, elle envisage seulement de lancer une étude. Ce type de phrase n'a pas sa place ici.

## CONCLUSION

Je demande donc que soient établis et intégrés, notamment dans le plan de zonage :

- un schéma directeur de chemins piétonniers et de pistes cyclables confortables et sécurisés permettant de relier tous les équipements publics. Le CEREMA se propose de le faire pour début septembre pour 8.782 € dont 50% à sa charge,
- une étude préliminaire du pôle multimodal. Cette étude est financée à 100% par le STIF

Si cela s'avère impossible, je demande au minimum d'inclure dans une partie opposable du PLU :

- une phrase du type : *« Le PLU intègre les objectifs du PDUIF au travers de la création d'un réseau maillé de chemins piétonniers et de pistes cyclables entre les pôles d'animation de la commune (centre-ville, gare, équipements et services de proximité) et ses pôles naturels et paysagers (espaces forestiers, parcs et jardins, bords de l'Yerres). L'objectif est de réaliser un véritable réseau de circulations douces, inexistant actuellement. »*,
- Un tracé sud-est / nord-ouest permettant aux piétons, cyclistes et PMR de rejoindre depuis l'extrémité nord-ouest de La Pelouse, la piscine, les centres commerciaux du nord de Montgeron et au-delà la gare de Villeneuve,
- Un tracé sud-ouest / nord-est permettant aux piétons, cyclistes et PMR de rejoindre depuis le centre-ville, d'un côté la gare de Montgeron et au-delà les berges de l'Yerres et de l'autre côté le collège Pompidou, les équipements sportifs et les futurs services municipaux dans les anciens bâtiments de la DDE.
- La totalité des 16 tronçons de liaisons douces proposés par un groupe d'habitants, en septembre 2015.

Bien sincèrement.

## NOTE CONCERNANT LA COMPATIBILITE DU PLU AVEC LE PDUIF

La position de la ville à ce sujet est, dans le meilleur des cas, la suivante :

*« pour être compatible avec un document de portée supérieure, un PLU ne doit pas aller à l'encontre de ce document »*

Mais, parfois :

*«...il s'agit là des orientations que le PDUIF s'est lui-même fixées et non celles que les PLU doivent intégrer... »*

*« Là encore, le PDUIF ne fait ici que rappeler ses propres objectifs ... qui ne contraignent donc pas les PLU. »*

Le bon sens commanderait de s'en tenir à l'avis n° 349 324 du 5 mars 1991 du Conseil d'Etat qui analyse la compatibilité ainsi, en réponse à une question posée par 2 ministères :

- a) *« Permettre la réalisation de ceux des objectifs et options que le schéma directeur d'Ile de France a retenus ... »*
- b) *« ne pas compromettre la réalisation des objectifs et options retenus pour une phase ultérieure. »*

Il est à noter que le Préfet dans son PAC place le PDUIF et le SDRIF dans la même catégorie des documents à portée juridique certaine avec lesquels le PLU doit être compatible.

Il est à noter également que ce projet de PLU tente de démontrer que l'objectif quantifié de densification du SDRIF sera rempli, mais ne prend pas cette peine quant à l'objectif quantifié du PDUIF, qui est pourtant lui-même une déclinaison d'une orientation du SDRIF (développement massif des modes actifs).