

Jacques DEPARDIEU  
5, rue du Clos Galant  
91230 MONTGERON

Montgeron, le 23 octobre 2015

Madame Sylvie CARILLON  
Maire de Montgeron  
112bis, avenue de la République  
91230 MONTGERON

**Lettre recommandée avec AR n° 1A 118 485 9141 4**

**Objet : PLU, PDUIF, cheminements piétons et immeuble « EIFFAGE »**

Madame le Maire,

Par lettre du 10 octobre déposée à l'accueil de la mairie, je vous faisais part de mes craintes quant à la non prise en compte d'un réseau de chemins piétons et de pistes cyclables dans le projet de PLU. Je souhaitais que vous en preniez connaissance avant l'arrêt imminent de ce projet par le Conseil municipal.

N'ayant pas eu de retour, j'ignore si cette lettre vous est parvenue. Je vous y posais plusieurs questions :

- La première est fondamentale : l'équipe municipale actuelle a-t-elle toujours la même vision du PLU que l'équipe précédente? A savoir que celui-ci ne constitue pas un document d'application au niveau local du PDUIF. Ou, au contraire, considère t'elle maintenant que le PDUIF est un document de rang supérieur au PLU et que ce dernier doit donc tenir compte de ses orientations et de ses objectifs chiffrés ?
- La seconde est subséquente : que prévoit le PLU en cours de révision pour répondre aux défis et aux actions à mettre en œuvre du PDUIF ?
- La troisième concerne les PMR : le plan prévu dans le décret du 2 décembre 2006 (PAVE) a-t-il été établi ?

0 0  
0

La présente lettre est suscitée par l'absence de réponse à ma lettre du 10 octobre (pas d'accusé de réception non plus) et par la lettre que vous venez d'adresser à l'association Montgeron Environnement concernant l'immeuble « Eiffage ».

**La construction de cet immeuble va** en effet compliquer la réalisation d'un réseau de circulations douces et va **clairement à l'encontre de l'action 3-4-2 du PDUIF « Résorber les principales coupures urbaines »**. La liaison « centre de Montgeron / vallée de l'Yerres » fait partie des 100 coupures urbaines répertoriées en Ile de France. L'objectif du PDUIF est de la résorber avant 2020.

Votre seul argument pour justifier la délivrance de ce permis de construire est que l'abandon de ce projet coûterait cher aux finances municipales.

Hormis le fait que les sommes dues pourraient être contestées (une ou deux parcelles semblent avoir été acquises sensiblement au-delà du prix du marché) la construction de cet immeuble risque de coûter encore plus que l'abandon pur et simple du projet.

**Risque, car délivrer des permis de construire dans le secteur de la gare avant même qu'un projet d'aménagement du secteur ne soit établi pourrait compliquer la création d'un véritable pôle multimodal et donc en augmenter le coût.**

Page 70 du PDUIF 2014, il est écrit, concernant l'action 1.1- Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture :

*« 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 :*

- *Permettre l'installation des équipements nécessaires pour assurer l'intermodalité dans de bonnes conditions (gare routière, parc relais, arrêts de bus, stationnement vélo)*
- *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. »*

Et page 111, action 2.5- Aménager des pôles d'échange multimodaux de qualité, il est écrit :

- *« disposer de cheminements piétons sécurisés, confortables et accessibles aux personnes à mobilité réduite »*
- *« disposer d'aires de dépose automobile dédiées et sécurisées »*

En supposant même que le PDUIF n'existe pas ou que, à l'instar de la précédente équipe municipale, vous vous « asseyiez » sur ses orientations, le bon sens seul commanderait de faire en sorte qu'il en soit ainsi.

Aujourd'hui, le quartier de la gare est très loin de répondre aux préconisations ci-dessus, par exemple, pas de gare routière, arrêt de bus sous le pont SNCF bloquant la circulation sur une départementale à 2 x 1 voie, accès des piétons par la rue du général Leclerc calamiteux en particulier pour les landaus et poussettes qui doivent slalomer entre les poubelles et garder l'équilibre sur des trottoirs étroits et en dévers. Il est miraculeux qu'il n'y ait pas eu jusqu'à présent, d'accidents graves.

Il faut également faire cohabiter harmonieusement les flux de piétons, cyclistes et véhicules motorisés qui, à partir de la rue du Général Leclerc (RD 324) viennent de ou vont vers la place Piette, la rue Bastier de Bez, la rue du Moulin de Senlis et la rue de Concy (RD 313).

Construire un immeuble d'habitation, en zone de bruit fort, dont l'extrémité nord est en zone inondable, au mépris du PDUIF et sans attendre le PAVE et un plan d'ensemble permettant de traiter tous ces problèmes, ne va clairement pas dans le bon sens.

Donc, avant toute délivrance de permis de construire (y compris le projet « EIFFAGE ») dans le secteur de la gare, il est vital pour l'avenir de la Ville qu'un plan d'aménagement global soit établi incluant éventuellement des immeubles abritant des services publics, des bureaux, une crèche, etc., le choix le moins judicieux étant des appartements compte tenu des nuisances sonores, 90 à 95 dB (A) mesurés dans un pavillon dominant les voies, à 35 m de l'axe de celles-ci, la nuit, au moment du passage des trains de marchandises.

Parmi les services publics, on pourrait penser à La Poste dont l'accès est non moins calamiteux, trottoir étroit (2 piétons ne peuvent pas se croiser, un des deux doit descendre sur la chaussée) camions de courriers et de colis qui bloquent la circulation. Certes, ce serait un peu excentré, mais votre projet (qui est une bonne idée) de regrouper les services municipaux sur le site abandonné par la DDE ne l'est pas moins. Cela supposerait des navettes fréquentes (de préférence électriques et de petite capacité) entre la gare, l'ex DDE et les différents quartiers. Un bureau de poste à la gare pourrait être utile aussi aux habitants de Crosne, surtout à ceux habitant coté Yerres.

Et pourquoi ne pas confier l'étude du plan d'aménagement et les constructions ultérieures aux 2 parties prenantes du projet d'immeuble si cela permet de sortir sans frais et « par le haut » de l'impasse dans laquelle vous vous êtes laissée entraîner par la précédente équipe municipale. Les 2300 m<sup>2</sup> de foncier acquis constituent déjà une base de départ pour l'aménagement de ce secteur.

Sans oublier que le projet d'immeuble à cet emplacement est compromis par l'action 3.4.2 du PDUIF et que sa réalisation risque, au final, de coûter plus cher au budget communal que sa non réalisation.

Ceci donnerait tout son sens au PLU qui est, selon la volonté du législateur, la mise en œuvre d'un véritable projet de ville, PLU qui ne se réduirait alors plus à de simples droits à construire comme celui en vigueur et comme semble être aussi celui à venir.

Selon une formule attribuée à James Freeman Clarke qui vivait au XIX<sup>ème</sup> siècle, un homme politique pense à la prochaine élection, un homme d'état pense à la prochaine génération.

Je souhaite naturellement que vous pensiez à la prochaine génération, mais je pourrais comprendre que vous pensiez aux deux à la fois. Or, sur ces 2 dossiers, circulations douces et pôle multimodal, qui sont des dossiers porteurs, surtout s'ils sont précédés d'une bonne information du public, je ne comprends pas.

Sentiments dévoués.

PS : concernant le PAVE, je m'aperçois que l'élaboration du Plan de mise en accessibilité de la voirie, était depuis 2010 de la compétence de la CASVS. Or, ce plan est presque finalisé. Ne serait-il pas judicieux d'attendre pour l'intégrer au PLU et éviter une 3<sup>ème</sup> enquête publique en l'espace de 3 ans ?