

# Ville de Montgeron

**Observations** sur le

Projet de PLU arrêté le 10 décembre 2015

**Mémoire :**

**La vallée de l'Yerres et son coteau versant**

(Entre l'Avenue de la République et l'Yerres)

\* \* \*

8 mai 2016

Le plan du mémoire :

## I- Les circulations sur le flanc Nord-Est de Montgeron

1- <u>Le diagnostic selon le PLU</u>	page 3
2- <u>Pour un vrai Diagnostic</u>	page 5
- Hiérarchisation des voies	
- Les comptages	page 7
- La circulation douce	page 8
- Hiérarchie des coupures urbaines	page 9
3- <u>Le flanc Nord- Est et le quartier de la gare :</u>	page 11
- Les circulations sur le flanc Nord-Est	
Circulation de proximité	
Transit	
- Les « emplacements réservés »	page 14
o ER N° 4 ancien	
o ER N° 5	
o ER N° 3	page 19
o ER N° 9	page 23
o ERN° 4 nouveau	page 27
- Les voies de délestage	page 28
o Rue du Moulin de Senlis	
o Autres voies de délestage	page 30
- Les débouchés des rues de quartier	page 31
- PLU et investissements programmés	page 32
4- <u>Conclusions – Règlement PLU</u>	page 33
- Le Développement Durable (PADD)	
- Le problème du franchissement	page 34
- Eventail des solutions possibles	
- L'intermodalité	page 37
- Règlement du PLU	page 37
II- <u>La plaine de Chalandray</u>	
1- <u>Le Règlement du PLU n'est pas compatible</u>	page 38
- Le Règlement	
- Le risque d'inondation	page 42
- La carte de zonage	page 44
2- <u>Les corrections à apporter</u>	page 44 - fin

**De prime abord**, il peut paraître curieux de joindre dans la même étude, les questions de circulations, plus particulièrement autour de la gare de Montgeron, et celle des inondations.

Pourtant un coup d'œil sur la carte de Montgeron montre à quel point les embarras de circulation de la gare sont proches du vaste domaine classé de la vallée de l'Yerres et des grandes propriétés classées de Ste Thérèse et de Carmel. La voiture empiète même largement sur le domaine de la rivière. La gare, et la circulation intense qu'elle entraîne, se situe précisément au centre géographiques d'une zone classée. Le flanc Nord-Est du plateau de Brie et la plaine de Chalandray constituent un ensemble géographique représentant 20 - 25% du territoire communal. Mais l'obstacle de la voie ferrée qui la traverse rend sa situation stratégique pour la ville toute entière et la région.

Or, pour l'heure, nos élus, plus en quête de résultats immédiats que de réflexion de fond, - situation banale -, semblent prêts à sacrifier l'ensemble de la zone, aussi bien que les spécificités de chacune de ses deux composantes, la circulation et la zone classée de l'Yerres.

\*

## I- Les circulations sur le flanc Nord-Est

### 1- Le Diagnostic selon le PLU :

#### 10 - La hiérarchisation des voies :

*« Le conseil général établit une hiérarchisation des voiries départementales, en distinguant le réseau structurant qui assure les principales liaisons entre les pôles, et le réseau d'accompagnement, complémentaire du premier, qui irrigue le territoire par un maillage plus fin et qui dessert la vie locale ». (Rapport de présentation page 75)*

La carte page 71 du PLU 2016 révèle cette hiérarchisation :

- la RN 6 est « voie de transit à l'échelle régionale »
- Les RD 31, RD 50 et RD 324 sont des « voies de distribution intercommunale ».
- La rue de Concy, A. Briand, des Bois, R. Paumier etc.... sont des « voies de distribution inter quartiers »
- La rue du Moulin de Senlis, la rue du Repos, etc... sont classées « voies résidentielles »

Cette carte provient, sans changement, du Rapport de présentation du PLU 2013, page 60.



## 11- Les comptages des véhicules :

	2000	2007	2012	PLU 2016 2012/2007
RD 31 - La Régale	12 870	11 713	12 483	+ 6,50 %
RD 31 - La Forêt	8 801	8 046	9 631	+ 19,70%
RD 31 - Lelong	1 975	2 867	2 934	+ 2,30%
RD 313 - Concy	4 490	5 379	5 414	+ 0,6 %
RD 324 - Gare	12 015	6 729	7 044	+ 12,18 %
RD 50 - Jean Jaurès	9 600	8 539	7 637	- 10,50%
RD 50 - Astral	9 315	10 201	8 653	- 15,20%
R D 448	5 440	8 427	8 220	- 2,50 %

-----  
Soit 8 points de comptage sur la ville de Montgeron.

## 12- Les « coupures » sur le territoire de la ville :

« Deux coupures majeures (RN 6 et voie ferrée) qui perturbent le fonctionnement urbain » PADD (page 139) « Les franges Est et Ouest se trouvent ainsi relativement coupées du reste du territoire communal ». (rapport page 67)

« La voie ferrée constitue une importante coupure urbaine .... » (page 67)

« La circulation piétonne en traversée ou en longeant la voie sont insuffisantes et limitent les liaisons inter quartiers » (page 67)

## 13- Les voies de délestage : (rapport page 71)

« D'autres voies pour lesquelles l'évolution du trafic n'est pas documentée, peuvent également être amenées à jouer le rôle d'itinéraire de délestage et cette évolution n'est pas sans effet sur la qualité de vie des habitants ».

## 14- Circulation douce : (rapport page 79)

« La ville envisage le lancement d'une étude de déplacement... » (page 78)

« Les piétons et notamment les personnes à mobilité réduite peuvent localement rencontrer certaines difficultés ».

« La commune travaille actuellement .... » (page 79)

En matière de circulation douce les intentions de la mairie (« la ville envisage », « la commune travaille ») remplacent le diagnostic.... La mairie ne joue pas le jeu du PLU.

Comment pourrait-elle traiter correctement les problèmes de circulation ? Elle ne s'en est pas (encore) donné les moyens. La ville d'Yerres, par exemple, dont le maire est plébiscité par ses concitoyens, dispose d'une maquette de sa ville, de grande dimension, pour appréhender dans son



environnement, chaque partie et chaque élément urbain. Montgeron ne dispose pas d'un outil équivalent. Tout semble à construire dans ce domaine à Montgeron, les idées et les outils.

\* \*

## 2- Pour un vrai diagnostic :

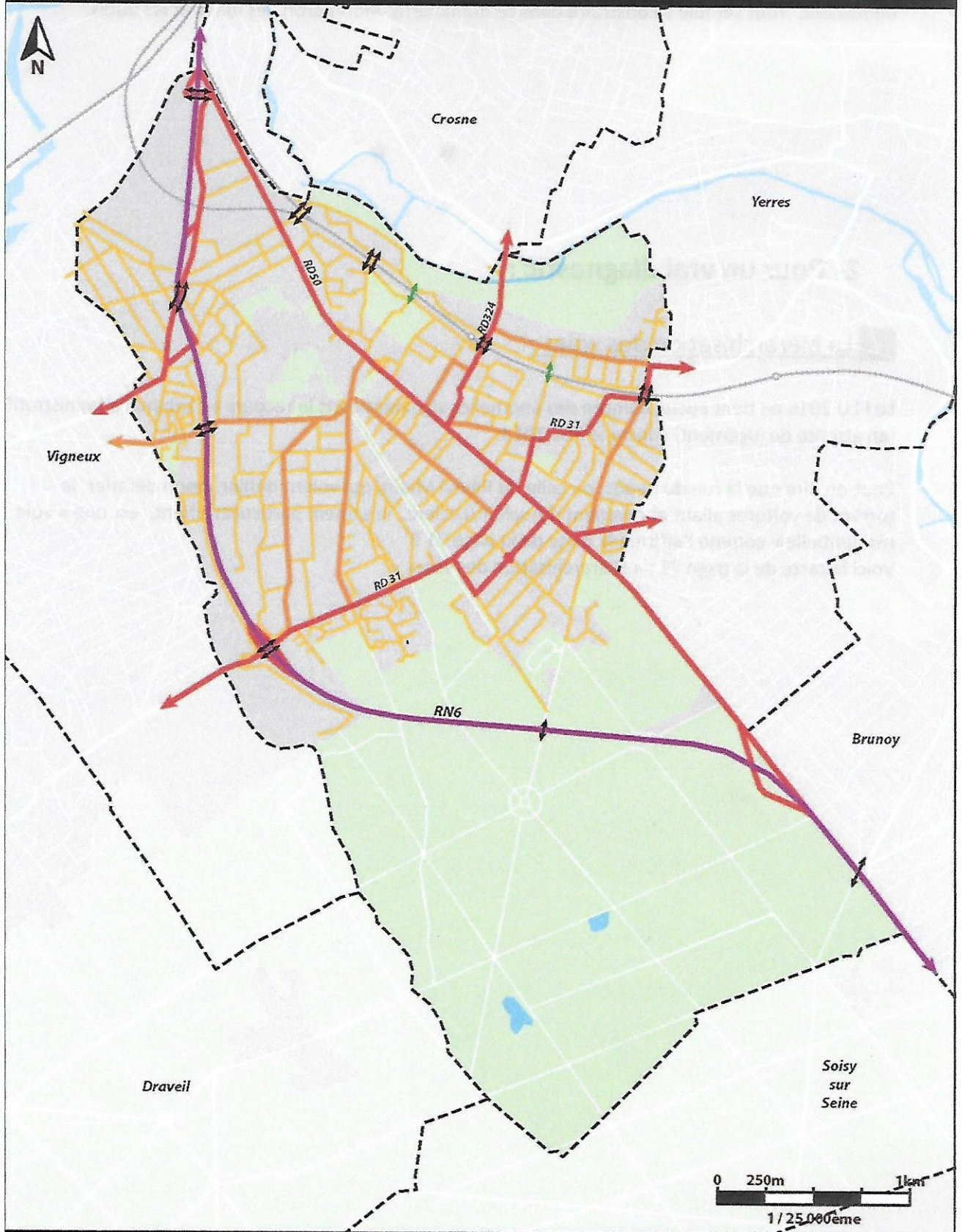
### **20-** La hiérarchisation des voies :

Le PLU 2016 ne tient aucun compte des anomalies signalées dans le recours au tribunal administratif (en attente de jugement) contre le PLU 2013.

Peut-on dire que la rue du Repos, ou celle du Réveil Matin, qui voient défiler, sinon déferler, le torrent de voitures allant et revenant d'Auchan/Leclerc, le samedi particulièrement, est une « voie résidentielle » comme l'affirme la carte de la page 71 ?

Voici la carte de la page 71 : « Hiérarchisation des voies » :

# RÉSEAU VIAIRE



- Voie de transit à l'échelle régionale
- Voies de distribution intercommunale
- Voies de distribution interquartier
- Voies résidentielles
- Franchissement des coupures urbaines, tous modes
- Franchissement piéton des coupures urbaines



La rue du moulin de Senlis située, elle aussi, sur le trajet des grands magasins est également classée en « voie résidentielle ». Ce classement est contraire à toutes les réalités exposées en détail ci après. Exemple entre cent : Ce ne sont pas quelques poignées de riverains qui expliquent le nombre toujours plus important des ralentisseurs sur cette route, mais la situation géographique du complexe Senlis/Bart/Morin chevauchant la voie ferrée, et la fonction de rocade qui lui échoit de ce fait.

La « hiérarchisation » départementale des voies de Montgeron, non datée, semble un héritage d'un passé lointain et se trouve en rupture totale avec les réalités d'aujourd'hui.

## **21** - Les comptages :

210- La valeur de la méthode :

- Le choix des points de comptage et leur nombre : Les 8 points de comptage sur Montgeron sont tous situés sur les 5 départementales de la ville. La classification administrative des voies, est-elle le seul fait du département ? La ville est-elle demeurée étrangère à cet outil de gestion de son territoire ? Si les comptages sont faits en quelque sorte pour justifier la hiérarchisation des voies, sans s'occuper de la situation réelle sur les  $\frac{3}{4}$  des routes montgeronnaises non couvertes, une sorte d'auto justification, à quoi cet exercice sert-il ?
- Condition d'obtention des chiffres : Aucune précision sur le moment où les comptages ont été réalisés : en été ? pendant des congés ? Ni leur durée : une journée ? un weekend ? une semaine ? Ni qui les a réalisés. La circulation à Montgeron étant fortement marquée par les trajets domicile/travail avec leurs heures de pointe intenses, ces précisions sont indispensables.
- Comparabilité : Le PLU fait état de deux campagnes de comptage : une en 2007 et une en 2012. Les chiffres de 2007 et 2012 sont présentés comme comparables. Le sont-ils vraiment : même période de l'année ? même jour de la semaine ? Or c'est la comparaison des chiffres – s'ils sont comparables ! - qui permet de constater une évolution, autant que la valeur absolue de chacun.

Ce manque de rigueur dans l'établissement des chiffres est source d'erreurs :

- Le PLU 2013 note « *une baisse de trafic sur l'ensemble des voies du territoire de Montgeron* ». Affirmation surprenante.
- Le PLU 2013 fait aussi état d'une division par deux entre 2000 et 2007 du trafic sur la RD 324, alors que par ailleurs le Rapport note « *une augmentation importante de la fréquentation de la gare* » (page 75).

Ces comptages départementaux sont non seulement faux mais absolument invraisemblables. (Rapport 2013 page 62)

- Enfin et surtout, nouvelle erreur dans le PLU 2016 qui affirme, page 139, que « *la partie sud de la RD 50 reste chargée avec une augmentation de trafic constatée lors de la dernière décennie* ».



Or les chiffres du PLU sous examen disent exactement le contraire :

Année :	2000	2007	2012	2012/2007	2012/2000
RD 50 – Astral :	9 315	10 201	8 653	- 15,20%	- 7 %

La démonstration est bien faite que les comptages, effectués hors de toute méthodologie, n'ont aucune fiabilité. Des variations brutales de trafic demeurent inexpliquées et passent tel quel dans le diagnostic PLU, censé fonder les grandes orientations politiques du PADD !

#### 211- Les comptages sur la RD 324 :

Le Rapport de présentation fait état, à de nombreuses reprises, comme tous les autres POS/PLU avant lui, de coupures importantes dans le territoire Montgeronnais, notamment par la voie ferrée, qui est à la fois **barrière et attracteur de circulation** avec la gare. Le Rapport explique :

*« La RD 324 permet d'accéder à la gare routière et ferroviaire, d'un gabarit relativement réduit et limité par le passage sous la voie ferrée, elle relie Montgeron à Crosne et permet l'accès au parking Foch. Elle sert également au contournement du bouchon de Villeneuve St Georges et est souvent encombrée aux heures de pointe. Elle est empruntée par 7000 véhicules/jour ». (page 71)*

Sur ces 7000 véhicules sur la partie haute de Leclerc, combien franchissent le pont et combien ne le franchissent pas ? Combien vont au parking ? Combien vont sur Crosne et Paris (contournement de Villeneuve) ? Combien vont sur Yerres (circulation de fond de vallée) ?

Trois comptages sur la RD 324, un avant le pont, un entre Bastier de Bez et Concy et un au delà des parkings auraient permis de beaucoup mieux définir les flux de circulation sur le flanc Est de Montgeron, là où se trouve le vieux Montgeron du XIX<sup>e</sup>, zone de la ville où la circulation est la plus critique.

Encore fallait-il avoir pris conscience de la circulation de fond de vallée –donc du caractère de rocade de la rue du moulin de Senlis- circulation de transit due au franchissement très difficile de la voie ferrée. On aura une indication de ce caractère de rocade en voyant que 95% des voitures, arrivant de la rue du moulin de Senlis sur la rue Leclerc, tournent à gauche en direction de Crosne. Et, dans l'autre sens, 1 voiture sur 5 remontant la rue Leclerc, tourne rue du moulin de Senlis. Il y a bien une circulation de fond de vallée à prendre en compte qui aurait mérité un ou plusieurs comptages par segment de parcours.

Au final, « 7000 véhicules par jour » : que tirer d'un tel chiffre ? Tout d'abord sa fiabilité est plus que douteuse, et le peu de signification qui lui reste, est encore affaibli par le phénomène de la circulation de délestage. Peut-on encore parler de diagnostic ?

#### 22- La circulation douce :

*« La ville envisage le lancement d'une étude de déplacement... » (page 78)*

*« Les piétons et notamment les personnes à mobilité réduite peuvent localement rencontrer certaines difficultés ».*

*« La commune travaille actuellement .... » (page 79)*

La commune travaille. La commune fait des études. Mais quelles études ?

Le stade des études est passé depuis longtemps pour l'élargissement de la rue Leclerc. Le projet a été étudié, et la décision, prise depuis 30 ans, a déjà donné lieu à réalisation partielle. Maintenant nous avons une rue à moitié traitée et la mairie, revenant sur les études et les réalisations passées, voudrait faire des études. Pour l'heure, c'est sans études préalables qu'elle fait circuler les bus et les multiplie sur des voies qui n'ont pas le gabarit voulu.

L'argument des 'études' et du 'travail' n'est pas un 'diagnostic' mais un prétexte. La ville veut simplement se justifier de ne rien avoir fait pour corriger une situation scandaleuse qui s'éternise.

« *Les personnes à mobilité réduite peuvent localement rencontrer certaines difficultés* » : La réalité est beaucoup plus crue : **les fauteuils roulants ne peuvent absolument pas passer sur le trottoir** de la rue Leclerc, entre gare et mairie. Et les vélos ne se risquent guère sur cette pente. On les croise par contre sur les trottoirs du pont SNCF. Et cependant il s'agit d'itinéraires repérés par le Département et la Région.

A certains endroits, le trottoir de la rue de Mainville est si étroit qu'un bus pourrait écraser un piéton contre le mur voisin. La mairie se bande les yeux pour ne pas voir ce qui est une évidence pour tous. Sans étude préalable.

La vanité de l'argument des études apparaît rue Deglaire, le long de la voie ferrée. On vient d'y supprimer, sans aucune étude préalable, une circulation douce (piste cyclable) qui, elle, avait fait l'objet d'études préalables !

Où passe alors le « *Mieux vivre à Montgeron* » Objectif N° 1 du PADD ?  
Quid de la 'consultation' des citoyens, c'est-à-dire de leur 'écoute' par la mairie ?

## **23** – La hiérarchie des coupures urbaines :

« *Deux coupures majeures (RN 6 et voie ferrée) qui perturbent le fonctionnement urbain* ». (« Constat » Rapport page 139)

Les coupures Est/ Ouest, et Voie ferrée /RN6 sont ainsi mises sur pied d'égalité. Leurs effets ne sont pas non plus différenciés.

L'erreur d'appréciation est flagrante : le contournement de la RN 6, réalisé dans les années 60, prenait en compte la circulation automobile, déjà très développée à cette époque, ainsi que l'évolution démographique (23 000 habitants comme aujourd'hui !). Du coup le gabarit des voies et la largeur et la longueur des ponts sont adaptés à la circulation automobile qu'ils accueillent aujourd'hui. Sur la ville, il y a 8 traversées ou raccordements à la RN6.

Il en va tout autrement de la SNCF qui a posé ses voies au milieu du XIX<sup>e</sup> et début du XX<sup>e</sup> siècle. Le village de Montgeron comptait 2000 habitants qui n'avaient ni voitures ni camions. Les rares passages étroits et de faible hauteur qu'on voit aujourd'hui reflètent bien la situation de cette époque ancienne. La voie ferrée bordait le village et l'activité dans la très inondable plaine de Chalandray y était très réduite. Peu de besoin de passer outre voie ferrée. La RD 324 c'était la « route de Crosne ».

Montgeron a, depuis un siècle :



- Multiplié sa population par dix sans créer d'emploi à proportion. Le POS révisé de 1995 énonce page 49 de son Rapport : « *Améliorer la qualité de la vie en offrant aux Montgeronnais une possibilité d'emploi proche de leur lieu d'habitation* ». L'objectif n'a pas été atteint. Tant s'en faut. Les migrations quotidiennes se sont multipliées pour devenir le fait urbain majeur. Et c'est la RD 324 qui absorbe la majorité de ce flux, toujours croissant, qui s'oriente vers les bassins d'emploi par la gare ou par contournement de Villeneuve.
- L'accroissement du nombre de migrants quotidiens est illustré par la création de deux parkings, de 1000 places au total, qui fonctionnent en tandem avec la gare elle-même. (cf. plan de zonage : la flèche reliant la gare au parking Foch Ouest à travers le 12 rue du Moulin de Senlis). L'arrivée de la voiture (1960) bien après celle du train (1840) explique que les parkings ne soient pas à proximité immédiate de la gare, mais de construction récente (1980), dans un espace encore libre, la plaine inondable de Chalandray. La « multimodalité » des transports en est compliquée d'autant.
- Développé tout un quartier d'habitation outre voie ferrée, en continuité avec Yerres. Et le développement de ce quartier pourrait se poursuivre.

Ces trois éléments ont accru l'importance de la RD 324 qui est, aujourd'hui, le cordon ombilical de la ville.

Or Montgeron ne compte toujours, à hauteur de son centre ville (!), **qu'un seul** passage principal étroit et de faible hauteur (au pont SNCF de la gare), deux passages alternatifs très contraints (le pont de Bart et les 2 ponts bas et étroits de la rue du Gué) enfin, accessoire pour la ville, le pont de la Noisette, sur la RD 31.

Et la rupture par la voie ferrée est encore renforcée par le glacis d'une zone inondable et d'une rivière. Donc une deuxième ligne de ponts, sur l'Yerres. En fait, un seul pont pour rejoindre Crosne et la RD 32.

Mettre sur pied d'égalité les coupures de la RN 6 et celles de la SNCF, c'est tout simplement ne pas voir l'évidence : Six larges traversées de la RN6 contre trois traversées très contraintes pour la SNCF. Tellement contraintes que la traversée de la RD 448 sera prochainement mise en circulation alternée ! On voit là, non pas une équivalence des situations RN 6/Voie ferrée, mais l'absence de diagnostic. Le prétendu « *Constat* » fait, page 139 du Rapport PLU, n'est qu'un a priori que personne n'a pris la peine de vérifier.

\* \* \*



### **3 - Le flanc Nord-Est et le Quartier de la Gare :**

#### ***De la rue du Gué à la rue d'Yerres : des infrastructures obsolètes.***

#### **30- Les circulations sur le flanc Nord-Est :**

Montgeron est, selon le diagnostic de tous les précédents POS et PLU, une « ville enclavée ». A l'extérieur. Mais aussi à l'intérieur. Non seulement elle subit la coupure des grandes infrastructures nationales, RN 6 et voie ferrée, mais en plus, le développement de son territoire n'a pas été organisé pour en faire une 'vraie ville'. L'aménagement du territoire, cette volonté gaulliste historique, a été absente à Montgeron.

#### **301-La circulation de proximité :**

C'est particulièrement vrai pour le flanc Nord-Est du plateau de Brie qui ne comporte, à mi pente, aucune voie à flanc de coteau, à l'échelle de la ville. Les grandes propriétés subsistantes, Carmel, Ste Thérèse, et les grands lotissements intraversables (château de Chalandray, Cascades) en sont la cause. La ville a été aménagée lotissement par lotissement, mais personne n'a entrepris de réunifier l'ensemble du flanc Nord-Est. On ne passe pas du Nord au Sud sur le flanc Nord-Est. En fait Montgeron, s'accommode des restes des lotissements-îlots, des '**lotissements**'.

- Entre rue du Gué et rue Leclerc : la rue Morin s'arrête à Ste Thérèse. La rue de la Blaignerie dessert quelques maisons. La rue des Bons Enfants ne prolonge pas la rue Racine, pourtant à la même hauteur, laquelle ne touche pas la rue Deguy. La rue du Hameau de Bellevue s'arrête à la rue Deguy.

Pourtant au cœur du flanc Nord-Est, le quartier de la gare abrite les grands centres d'intérêt de la ville : poste, église, maison des solidarités, et, surtout, gare.

La situation du quartier de l'Hermitage illustre très bien le problème : Le nombre d'impasses est tellement important dans ce quartier que c'en est un quartier cul-de-sac. Quand on habite Sentier de Bart, quel trajet et combien de kilomètres pour aller rue Deglaire ? Quand on habite rue Morin quel chemin prendre pour aller rue de la Blaignerie ? ou à la poste ? ou rue Molière ? ou à la gare ? Tous points situés sur le flanc Nord-Est de Montgeron.

Toute cette circulation très locale devra emprunter l'ex nationale 6, unique voie disponible pour eux. Aucune alternative. L'encombrement d'une route principale par une circulation très locale est une anomalie qui nuit directement à la fonction de la RD 50 comme route vraiment départementale.

- Entre la rue Leclerc et la rue d'Yerres :

Une seule traversée : l'ensemble rue de Chalandray/ rue d'Yerres. Mais son parcours limite son intérêt à la circulation locale. Il n'y a pas là de quartier cul de sac, mais la traversée de la voie ferrée n'est possible que par la passerelle et donc les seuls piétons. Tout le vaste sud pavillonnaire de Montgeron doit se rendre rue Leclerc pour une traversée de la voie ferrée. Les petits trajets eux-mêmes obligeront souvent l'automobiliste à remonter sur la rue de la République. Même remarque sur l'anomalie qu'il y a à recourir à l'ex nationale 6 pour des micro trajets, tels qu'aller chercher ses enfants à l'école Ferdinand Buisson. Donc à l'encombrer aux heures de pointe.



### 302- Ambivalence de la rue de la République :

La RD 50 est toujours la colonne vertébrale de Montgeron. Montgeron est fondamentalement resté un village-rue. Etoffé, il est vrai, par les constructions sur pratiquement sur tout son territoire. Mais l'ensemble des magasins qui ont, jusqu'à récemment, donné un certain rayonnement à Montgeron sur les villes voisines, sont toujours sur l'axe principal de la ville.

Rue de la république, piétonnière et commerçante, OU rue de la République, axe essentiel de circulation dans sa fonction de transit, comme de circulation micro locale ? Les deux fonctions sont-elles conciliables ?

Si la conciliation n'est pas satisfaisante, quelle fonction privilégier ? Quelle est la solution privilégiée par les aménagements réalisés dans les rues parallèles, type Aristide Briand ?

La double rangée de stationnements encadrant la chaussée est clairement un arbitrage en faveur de la fonction commerciale. Ces stationnements, et la fréquentation qui va avec, contribuent à la viscosité de la circulation. C'est de la desserte locale.

### 303- Les trajets plus longs – circulation de transit :

Le pont de Bart révèle un autre type de flux automobile : ce sont les transhumances quotidiennes pour aller au travail, les trajets conduisant aux grands lieux rassemblement que sont les grands magasins (Leclerc, Auchan Castorama, etc...), ou le quartier latin de Montgeron autour du Carré d'Art (collège-lycée/ Ste Thérèse). Ces points de ralliement quotidiens ou bi-quotidiens de voitures, illustrent le fait que ces établissements ont un rayonnement propre, leur 'zone de chalandise', qui utilise le réseau viaire. Ce sont, à leur manière, des prescripteurs en matière d'infrastructures, comme l'illustre à merveille la création récente du « rond-point Auchan ».

Le phénomène de transit concerne aussi les artisans qui, eux aussi, parcourent la ville en tous sens pour rejoindre leur chantier situé sur la ville, ou au delà.

### **31- Le pont de Bart et son complexe :**

Dans le contexte actuel le pont de Bart est très concerné par cette circulation de transit. Il en même devenu un point critique de la circulation à Montgeron. Notamment du fait que la rue de la République concentre, avec plus ou moins de bonheur, toutes les fonctions et toutes les circulations.

Le recours au pont de Bart est aussi justifié par :

- La difficulté de faire, par exemple, le trajet de la piscine à la rue de Concy par les départementales faites pour cela, et dûment cataloguées comme routes principales. La difficulté tient aussi à la longueur du trajet : l'hypoténuse du triangle 'piscine -Mairie -Concy' est plus courte que les deux côtés du triangle qu'ils forment.
- L'altimétrie : le plateau de Montgeron est à la cote NGF de 75/80 mètres. La vallée de l'Yerres et de la Seine sont à la cote NGF 35 mètres. Il est plus aisé de circuler sur cote de niveau constante. En clair, de contourner le plateau, c'est-à-dire le centre de Montgeron, itinéraire de l'ancienne nationale allant de Paris à Genève mais ne répondant pas aux besoins de la ville aujourd'hui.



- Rue Leclerc : Les ralentissements de la circulation causés par les 5 feux rouges entre mairie et rue de Concy, soit un feu rouge par 100 mètres (!) , auxquels s'ajoutent les tourne à gauche des cars pour rejoindre la gare, et leurs stationnements juste avant l'entrée du pont, plus une priorité à droite de la rue des Bons Enfants, etc....Tout cela sur une route qui n'a subi aucune adaptation en un siècle, alors que sa fréquentation a été multipliée par dix.
- Le pont SNCF de la gare, unique traversée 'naturelle' et historique de la ligne SNCF, de faible largeur de chaussée, de faible hauteur, de faible largeur de trottoir, et de surcroît encombré de stationnements de bus. Il contribue au ralentissement de la circulation.

Point à noter : la vulnérabilité du passage sous le pont de la gare : Le pont de la gare, comme beaucoup de routes réduites à une seule voie, présente une fragilité certaine : au moindre incident, véhicule en panne ou coincé sous le pont, objet lourd tombé sur la chaussée, intervention de la police, débourgeoisement des égouts, travaux urgents, etc, etc.... Tout incident, même mineur, peut obstruer le passage sous le pont pour des heures. Voire des jours. C'est alors une bonne part de la ville qui peut être bloquée pour des heures, voire des jours. Avec des conséquences imprévisibles en matière de sécurité.

Or :

Fragilité du pont de Bart : Qu'est-ce que le pont de Bart ? Une passerelle vétuste et rallongée lors de l'élargissement de la voie ferrée (passage de 2 à 4 voies), faite il y a presque deux siècles pour desservir le quartier du moulin de Senlis comptant quelques dizaines de personnes.

Passerelle rafistolée après le mélo dramatique joué par le maire (réunions de terrain, pétition, 'Montgeron-Mag' mis à contribution en 2012, pour obtenir sa réparation par la SNCF.

Usage abusif : Il y a aujourd'hui usage abusif du pont de Bart. Et la mairie veut y mettre fin lorsqu'elle multiplie les restrictions et limitations au franchissement du pont de Bart. Mais elle n'a rien à proposer d'autre. Elle traite l'aspect immédiatement visible du problème, sans prendre la vraie mesure du problème.

Mais ces restrictions et limitations s'opposent frontalement au caractère stratégique du pont de Bart tel qu'on vient de le découvrir. Et ce caractère stratégique s'impose, quelle que soit la municipalité en place.

Le complexe Rue Morin/**pont de Bart**/ Moulin de Senlis est un palliatif de fortune qui compense la grande difficulté à rejoindre, à partir du Nord, les parkings Foch, Crosne et Yerres. Et la difficulté à vaincre est double :

- Traverser le centre ville et la rue Leclerc d'une part
- Traverser la voie ferrée d'autre part.

Pour l'utilisateur, les deux problèmes du parcours 'officiel' ne font qu'un. Il rejette souvent la solution des départementales homologuées et, votant avec ses roues, il choisit la solution alternative : le pont de Bart.

Le pont de Bart devient donc une **issue de secours** pour la partie nord de la ville, pour une partie de Villeneuve et pour Yerres. L'illustration la plus forte, sinon la plus fréquente, du phénomène, c'est, chaque année, la neutralisation complète de la RD 50 pour la Grande Braderie. L'assèchement du parcours principal, devant la mairie, est compensé par une saturation du complexe Morin/Bart/Senlis qui récupère alors toute la circulation vers l'Est. Le complexe Morin/ Bart/Senlis est alors LA voie de délestage.



Or aucuns travaux d'infrastructures n'ont été faits, ni sur le flanc Est du coteau, pour en finir avec le quartier cul-de-sac, ni sur l'axe Rue Morin/ Pont de Bart /Moulin de Senlis.

**La question se pose aujourd'hui : La municipalité veut-elle laisser perdurer la fonction de transit par cet axe ?**

**Car il faut en finir avec les décisions multiples et contradictoires sans que jamais rien n'évolue sur le terrain. Le mutisme du PLU, rendu par le classement invraisemblable de la rue Morin et de la rue du moulin de Senlis en voies résidentielles, n'est pas une réponse acceptable dans un document dessinant l'avenir à 15 ans de notre ville.**

Le double problème de la circulation sur le flanc Nord-Est, inter quartier et rocade, maintenant bien identifié, voyons-en les linéaments sur le terrain et dans les documents d'urbanisme. Outre l'étroitesse générale des rues du quartier de la gare, ce sont :

a ) Les emplacements réservés du PLU, b) Les voies de délestage, c) Les débouchés des rues de quartier.

### **32- Les emplacements réservés :**

Notre Député écrivait dans un courrier du 16 novembre 2012 : « ...les aménagements de voirie autour de la gare dont l'engorgement représente un cauchemar matin et soir pour les automobilistes et les utilisateurs de transports en commun »

Sur les 9 « emplacements réservés » retenus par le projet de PLU, 5 se trouvent dans la proximité immédiate de la gare. Un 6° mérite d'être mentionné puisqu'il figure dans le PLU en vigueur : l'ex N° 4, celui de la rue Deglaire, le long de la voie ferrée.

Ces 6 passages étroits dessinent, en pointillé, les contours du problème de circulation autour de la gare.

321- L'ex-emplacement réservé N° 4 : (Rue Deglaire le long de la voie ferrée)  
(Extrait du PLU 2013 page 157)



Le Règlement PLU : Le Plan d'occupation des sols de 1986 prévoyait l'élargissement de la rue Deglaire à 10 mètres.

Cette mise à 10 mètres de la rue Deglaire a été confirmée par le POS de 2000.

Le PLU de 2013 instaure un emplacement réservé N° 4, d'une largeur de 5 mètres. (Rapport 2013 p. 156)

Le PLU de 2016 supprime l'emplacement réservé N° 4 et réaffecte le N° 4 ailleurs.

De nombreux murs de clôture de cette partie de la rue Deglaire ont, depuis, été mis au nouvel alignement, en très fort recul.

Décision intempestive : Or à l'été 2015, la mairie, faisant fi de toute réglementation et du PLU en vigueur, a laissé se reconstruire, au N° 30 de la rue Deglaire, donc en toute illégalité, un portail sur l'« emplacement réservé N° 4 ».

Cet emplacement réservé N°4 permettait, entre autres choses, de créer une liaison cycliste entre la rue du Gué et la gare, évitant aux quartiers Nord, la fort pentue et fort encombrée descente de la rue Leclerc. Cet itinéraire aisément cyclable est commun, ou parallèle, selon les endroits, à celui qu'utilisent de nombreux automobilistes qui empruntent, eux, le pont de Bart. L'itinéraire cycliste empruntant la rue Deglaire a donc du sens : il met en communication aisée, par le chemin le plus court et le plus plat, les quartiers nord de Montgeron avec la gare.

La rue Deglaire refaite, laisse aujourd'hui une voie unique pour les voitures et un trottoir. Donc, pas de place pour les stationnements qui se font donc sur le trottoir, obligeant les piétons à descendre, comme auparavant, sur la chaussée, une voie unique, donc un couloir incitant à la vitesse....Et le fleurissement de la rue n'y change rien. Ni la peinture blanche.

Justification de la décision : La consternante décision de supprimer cet « emplacement réservé N° 4 » dans un quartier qui concentre autant de circulation, piétons, cyclistes et voitures, alors que l'espace public y est déjà si rare, est ainsi justifiée dans le PLU 2016 : « *Sa mise en œuvre viendrait toucher un quartier pavillonnaire de bonne qualité caractérisé par ses clôtures et ses voies parfois proches de la voie* ». (Rapport page 187)

Or le maire a un mandat pour gérer la Ville, c'est-à-dire l'intérêt général, et non les intérêts, mineurs de surcroît, de quelque particulier. Faut-il le lui rappeler !

L'argument avancé « *la qualité du pavillonnaire en cause* » est d'une telle subjectivité, qu'il vaut mieux dire que la mairie a agi selon son humeur, sans voir ni la complexité du problème de circulation, ni l'intérêt de la ville. Cette décision appellera, tôt ou tard, une correction aux frais du contribuable...

Quant à la « *proximité de la voie* », caractère commun à toute la rue, on ne voit pas en quoi ce non-argument donnerait au maire le moindre droit de bafouer une règle d'urbanisme !

En outre la servitude de recul, déjà ancienne, a déjà été réalisée sur de nombreuses propriétés. Quand on sait le nombre d'années qu'il faut pour aboutir une décision d'alignement, toujours difficile à prendre, on ne peut y voir qu'une politique de gribouille.

On se trouve aujourd'hui, au nom de l'esthétique, avec un front de murs de clôtures en décrochés successifs. Tout dentiste, tout urbaniste, aurait à cœur, au nom de l'esthétique, de combler ces vilaines 'dents creuses' ! L'erreur de jugement est patente.







Le PLU 2013, page 170, fait figurer ce passage de la rue Deglaire à la plaine de Chalandray par le pont SNCF de la gare : (extrait du PLU 2013)



PLU 2013 : Circulation douce de la rue Deglaire à la rivière par le passage sous le pont SNCF.

Le PLU 2016 : Le maire va à l'encontre d'une disposition du PLU 2013, à l'encontre de ce qu'il préconise pour les vélos, et à l'encontre de l'objectif N° 1 de son propre PADD :

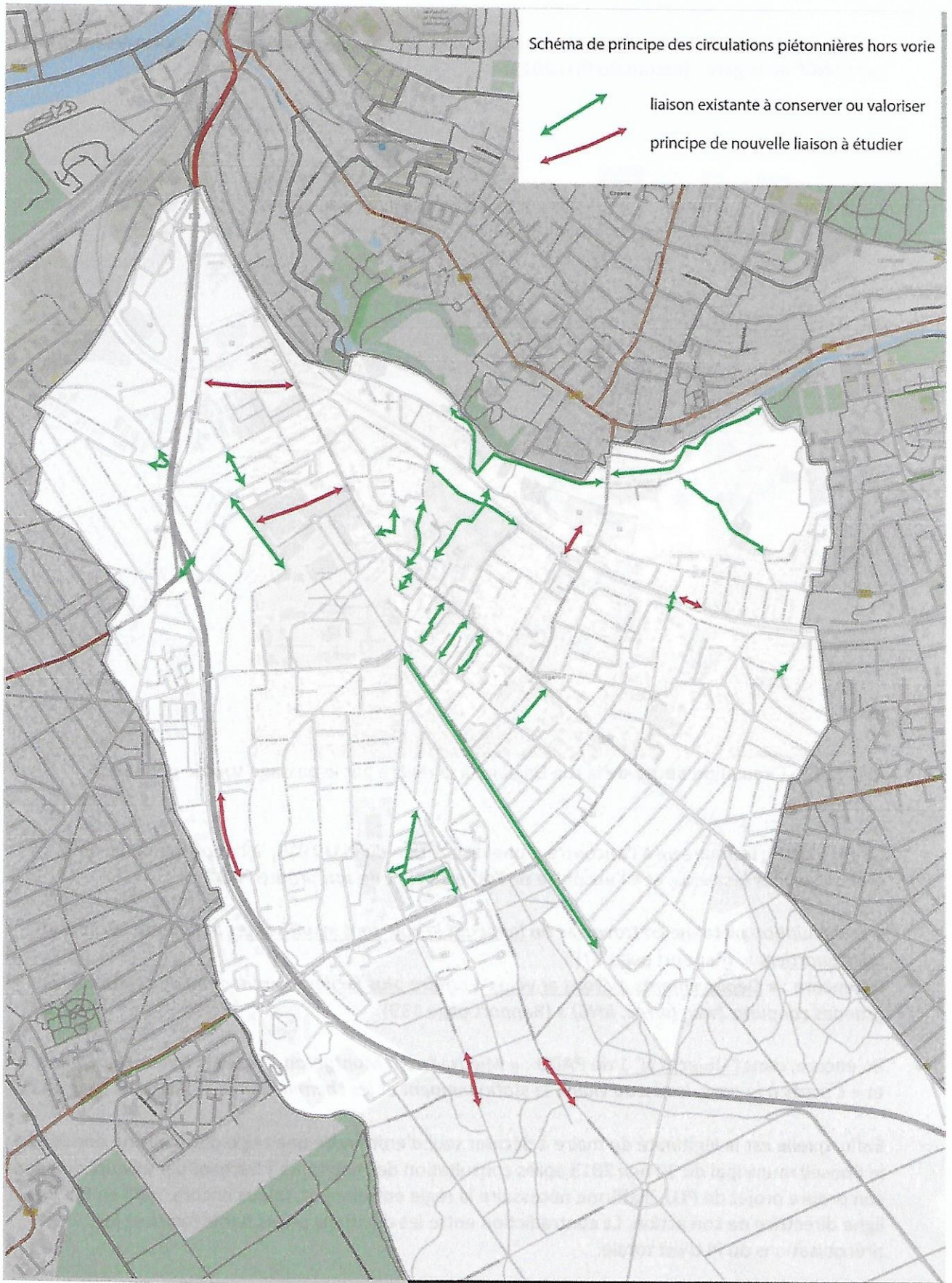
« *La circulation piétonne en traversée ou longeant la voie sont insuffisantes et limitent les liaisons inter quartiers* ». (Rapport page 67)

Ou encore : « ***Déplacements piétons et vélos à rendre plus faciles, compte tenu de l'existence de grandes coupures (voie ferrée, RN6)*** » (Rapport page 139)

Et encore, dans l'Objectif N° 1 du PADD : « *Mieux vivre à Montgeron* » figure « *Mieux se déplacer* » et « *L'accès à la gare, le réseau viaire, le stationnement et les cheminements* ». (Rapport page 141)

Enfin quelle est la légitimité du maire à décider seul d'enfreindre une règle d'urbanisme décidée par le Conseil municipal du 30 mai 2013 après consultation des habitants ? Sachant par ailleurs que dans son propre projet de PLU, il affirme nécessaire la règle enfreinte et, mieux encore, qu'il en fait une ligne directrice de son action. La contradiction entre les décisions prises par le maire et les préconisations du PLU est totale.

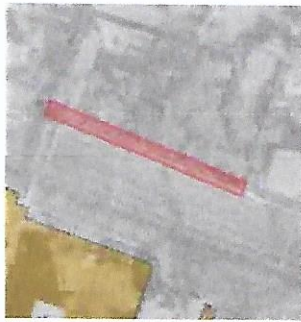




La carte extraite du Rapport PLU 2016, page 79, montre que la liaison douce allant de la rue Deglaire à la vallée de l'Yerres, par le pont de la gare, n'existe plus.



322 - « Emplacement réservé N° 5 » : (jonction Bastier de Bez - Rue Villehardouin)



Extrait du PLU 2013 - page 158

Comme l'ex-emplacement réservé N° 4, l'emplacement réservé N° 5, nouveau, crée une liaison douce parallèle à la voie ferrée, entre les rues Bastier de Bez et Villehardouin. Cette création permettra un cheminement de la rue Leclerc à la rue d'Yerres. Elle prolongera, en quelque sorte, la rue du moulin de Senlis.

L'emplacement réservé N° 5 crée une circulation longeant la voie ferrée, côté prairie, et illustre le bienfondé de l'emplacement réservé de la rue Deglaire, supprimé de manière intempestive par le maire en 2015. Ces voies parallèles à la voie, planes, sont une manière de restaurer un peu de circulation douce sur le flanc Est.

323 - L'« emplacement réservé N° 3 » : (Rue Leclerc)



Le Règlement : Le POS de 1986 prévoit un emplacement réservé sur le haut de la rue Leclerc pour permettre un élargissement de la rue à 12 mètres. Douze mètres, cela permet très exactement une route à 3 voies au gabarit des bus actuels et deux trottoirs de 1.40 m, largeur réglementaire.

Cette disposition d'élargissement a été reprise par toutes les municipalités dans tous les POS et PLU depuis 30 ans. Si le nécessaire ajustement à la réalité d'aujourd'hui a bien été perçu, la réalisation tarde à venir....

L'élargissement a été réalisé à hauteur des HLM en 1993. M. Josse, maire à l'époque, avait annoncé un « reprofilage » de la rue. En fait, la rue refaite suit les avaloirs des égouts existants. Elle n'a pas été reprofilée. Nous en subissons les conséquences aujourd'hui.

Le scandale : Trente ans après, l'élargissement n'a toujours pas été réalisé entre les N° 11 et 21. Or dans cette rue en forte pente, hachée de contrepentes, et jonchées de plaques de métal, en forte pente elles-mêmes, et glissantes sous la pluie et par temps de gel, l'espace piétons est réduit à 80 cm utiles. Et beaucoup moins lorsque les poubelles, ou les encombrants, ou les saignées dans le trottoir, ou les travaux, entravent, plusieurs jours par semaine, le passage.

Il peut même arriver que l'encombrement soit institutionnalisé : les arrêts de bus à l'entrée du pont SNCF amènent des attroupements de voyageurs sur un trottoir étroit et en très forte pente entre le niveau place de la gare et talweg de la rue Leclerc. La chaussée, où stationnent les bus, juste en entrée de pont ( ! ), en est elle-même bloquée d'autant.

Ce trottoir, qui relie, en plein centre ville, la mairie à la gare, emprunté chaque jour par des centaines de piétons, voyageurs ou non, ne permet pas à deux personnes de marcher côte à côte. Il ne permet pas le croisement de piétons, les uns en montée, les autres en descente. Il oblige donc l'un des deux à descendre sur la chaussée, une départementale où passent chaque jour 7000 véhicules, à quelques centimètres des piétons. Et comme la rue Leclerc n'a pas le gabarit requis pour faire circuler les véhicules, cars et camions qui l'empruntent, les cars notamment, débordent largement sur la voie montante obligeant les véhicules en montée à se serrer à droite contre le trottoir, à l'endroit où il est le plus étroit. C'est tout risque pour les piétons.

Du fait de la forte pente de la rue, du fait des abaissements de trottoir excessivement abrupts en contrepente et du manque d'espace de circulation, les valides eux-mêmes, de plus en plus nombreux, ont de plus en plus de mal à se déplacer sur cette artère principale, classée départementale, et faisant l'objet d'un comptage voitures. De nombreuses bandes podotactiles collées en 2013 aux points les plus critiques, n'ont guère amélioré la situation et elles ont depuis été retirées.

La mairie a en outre inscrit le risque sur les trottoirs eux-mêmes : En réponse à la demande d'élargissement du trottoir, la municipalité a implanté 9 éléments de barrière métallique du côté pair de la rue, et 18 potelets à hauteur des N° 11 et 21, renforcés de 3 éléments de barrière métallique. Sur la partie la plus étroite de la rue, la largeur des trottoirs en a encore été réduite de 20 cm.... sans que toute cette ferraille n'améliore en rien la sécurité des piétons. Au contraire. Les fragiles potelets, plus facilement inclinés que redressés, ont accru le risque de blessure. Non seulement la mairie n'a pas donné ce qu'ils demandent aux Montgeronnais, mais elle leur fait courir un risque supplémentaire en les assurant du contraire...

Si l'on peut parler de scandale pour un trottoir impraticable en centre ville, il y en a un autre. C'est que, lorsqu'un problème a été identifié, et qu'une décision a été prise et confirmée à de nombreuses reprises par la suite, les travaux ne soient jamais réalisés. On se contente de le faire figurer dans le



PLU, une fois de plus. La municipalité travestit l'instrument de programmation qu'est le PLU en outil de communication. En fait elle trompe les Montgeronnais.

Comment peut-on afficher comme grande ligne politique (« objectif N° 1 du PADD ») « *Mieux vivre à Montgeron* », lorsqu'on met délibérément en difficulté, et même en risque, tous les jours de l'année, depuis des décennies, des centaines de Montgeronnais ? Et que cela va peut-être se perpétuer encore des années ? La violence du contraste entre les mots et la réalité est à son paroxysme.

Les PMR : La loi exige que soient rendus accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (« PMR »), les Etablissements Recevant du Public (« ERP »).

L'annexe du PLU 2013 rappelle, page 173 : « *La plupart des 'emplacements réservés' inscrits sur le Plan de zonage ont pour objectif l'élargissement des trottoirs ou la création de liaisons douces, qui améliorent les déplacements des PMR à travers la ville* ».

Ce qui laisse entendre que, pour les valides, il n'y a pas de problème. Erreur. A Montgeron, parcourir la rue Leclerc de bout en bout est une opération risquée, d'abord sous le pont SNCF, puis en traversée de la place de la gare, et enfin à hauteur des N° 11 à 21, pour les valides eux-mêmes.

Quant aux PMR, poussettes et autres fauteuils roulants, ils ne peuvent tout simplement pas passer.

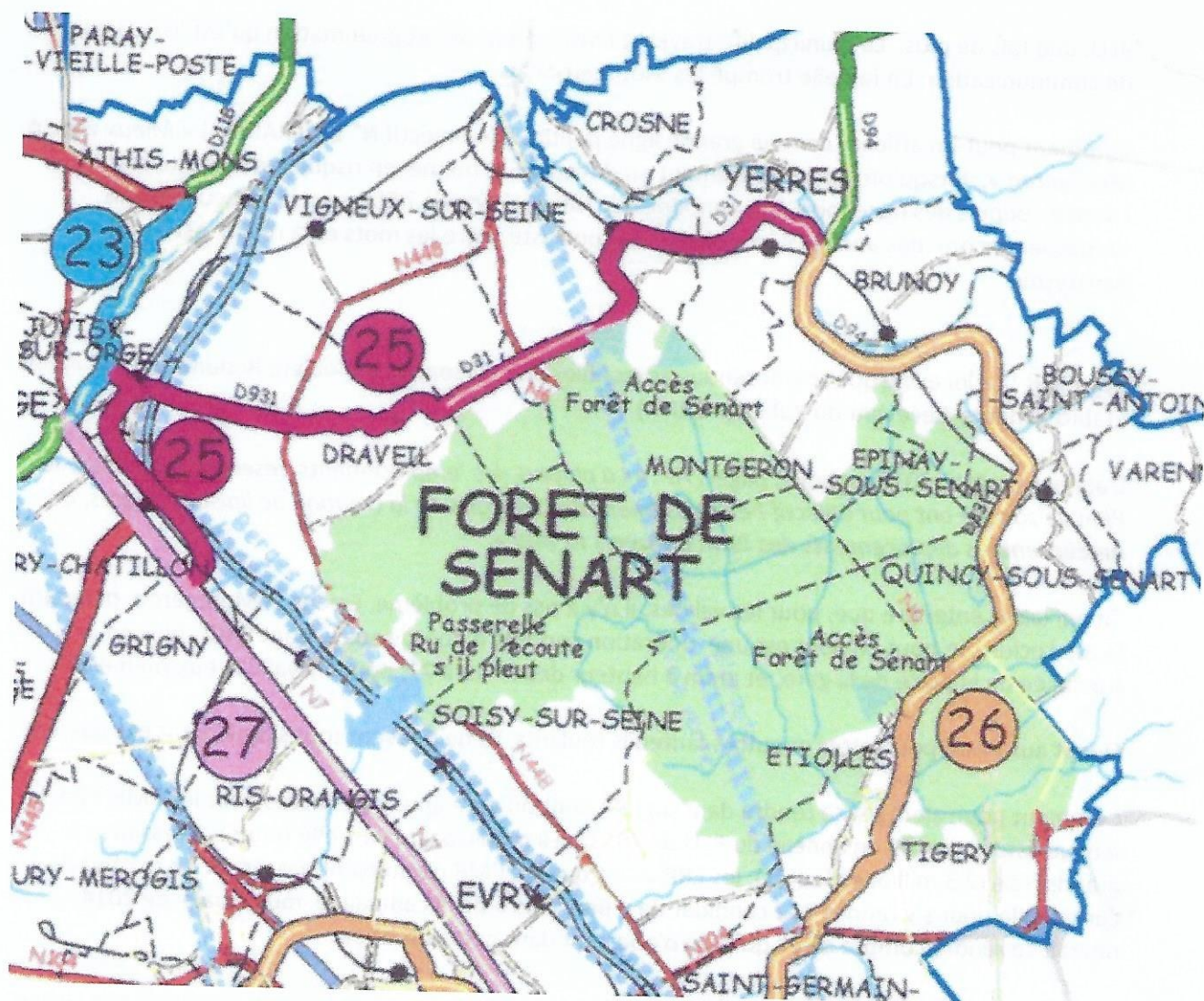
Comment pourraient-ils se rendre dans un ERP dont on aura aménagé l'accès pour les PMR ? (cf. la longue liste page 169 en annexe du PLU de 2013.) La municipalité va-t-elle rendre accessibles, à grands frais (2,3 millions d'euros), les ERP avant que les PMR ne puissent passer sur un trottoir de centre ville pour s'y rendre ? Le candidat de « Bon sens » de la campagne municipale de 2014 devrait se rendre compte de ce qu'il y a d'aberrant dans cette situation.

Schéma départemental des circulations douces : Le Département veut, lui aussi, rendre la rue Leclerc à la circulation piétonne : Le *Schéma départemental des circulations douces* (graphique page 81 du Rapport) prévoit le passage par Montgeron : RD 31, RD 50, **RD 324** et RD 313. Or la forte pente de la rue Leclerc est impropre au cyclisme. Elle permettra encore moins la 'circulation douce' départementale. Le trottoir de la RD 324 c'est un chemin de chèvre.

Sur ce point la mairie n'améliore pas le sort de ses concitoyens et ne recherche pas la cohérence entre les décisions départementales et municipales. L'itinéraire départemental N° 25 de Savigny au Val d'Yerres continue donc de traverser les embûches de la rue Leclerc....Sur le papier.

La persistance de cette situation dangereuse, en plein centre ville, confirme qu'il n'y a aucune cohérence entre le PLU et les décisions administratives supérieures, départementales et régionales. Les priorités de la mairie sont ailleurs. Toujours ailleurs.





Extrait du PLU 2016 page 81 – L'itinéraire départemental N° 25 passe par la rue Leclerc et sous le pont SNCF.

**« Principe de nouvelle liaison à étudier » :**

La liaison directe gare---parking Foch Ouest (carte page 79) : Par contre y figure une hypothétique liaison directe gare-parking à travers le terrain du N°12 de rue du Moulin de Senlis. Même si, pure hypothèse, le passage souterrain de la SNCF devenait un jour un passage public, il reste qu'entre ce souterrain et le terrain naturel, il y a une différence de niveau de 4 mètres et un franchissement de la rue du moulin de Senlis. Comment changer de niveau ? Comment franchir la rue du moulin de Senlis ?

Si l'on construit une passerelle surmontant la rue du moulin de Senlis et dominant les propriétés voisines, on inflige aux voisins des nuisances visuelles et auditives supplémentaire alors qu'ils en sont déjà largement pourvus, avec les bruits de trains et bruits de gare, et incidents divers, type portes battantes mal réglées, etc...etc.... Toute intimité à l'extérieur de leur maison leur est retirée. Et, en compensation, aucune amélioration pour les riverains de la rue du moulin de Senlis en matière de trottoirs. LE trottoir plutôt, puisqu'il n'y en a qu'un unique, très étroit, à leur service.



Si l'on ne construit pas de passerelle, alors il faut emprunter la descente de gare comme aujourd'hui, c'est-à-dire arriver en un point du trottoir qui se trouve à équidistance de la rue Leclerc et du 12, rue du moulin de Senlis. Que reste-t-il de l'avantage de prendre le nouveau chemin prétendument direct ?

Quelle que soit l'hypothèse retenue, il faudrait aussi créer un long chemin dans la prairie humide et inondable, alors que l'on a déjà copieusement remblayé cette vallée pour créer la route et les parkings en pleine zone humide. Le Syage /SDAGE, qui régissent tout le bassin versant, au nom d'un minimum de cohérence, demandent d'éviter d'en rajouter. ....

Enfin cette liaison, quelle que soit son mode de réalisation, n'aurait d'utilité que pour le parking Foch Ouest soit moins de la moitié des utilisateurs de parkings. Et le cheminement vers Foch Est continuerait, comme aujourd'hui, par la rue du moulin de Senlis et la rue Leclerc. Soit deux cheminements, dont un avec dommages collatéraux, au lieu d'un seul, pour sensiblement le même service.

324 - L' « emplacement réservé N° 9 » (Rue du moulin de Senlis)



Extrait du PLU 2016 page 193 (ER N° 9)

Règlement : Le conseil municipal constatait déjà en 1941 l'étroitesse de la rue du moulin de Senlis alors qu'il y avait dix fois moins de voitures qu'aujourd'hui. Il a donc décidé de l'élargir.

La création d'un emplacement réservé N° 9 date du PLU de 2013. Il faisait partie du périmètre EPFIF, et était intégré à la zone **Udb** de ce PLU. Ce découpage préparait l'avènement du projet Codoprom, qui devait, en zone très inondable, cerner le quartier de ses routes et constructions. Ce projet dément est aujourd'hui mort.

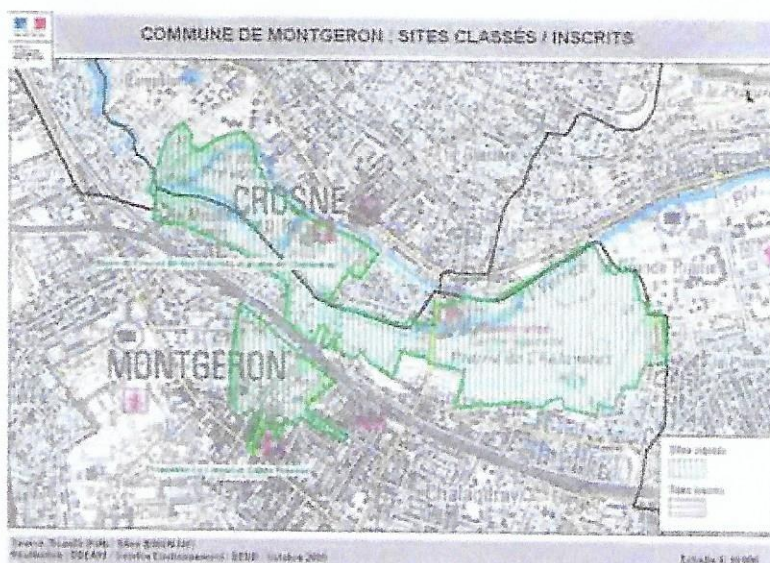
Le diagnostic : L'emplacement réservé N° 7 du PLU en vigueur est devenu N° 9 dans le projet sous examen. L'étude du dossier du nouveau N° 9 s'est arrêtée là. Cette absence d'étude dans le PLU prolonge 40 ans d'immobilisme et met en évidence une absence d'intérêt surprenante pour ce lieu de passage très fréquenté par les piétons, l'un des plus fréquentés de la ville, et les voitures.

L'emplacement réservé N° 9, consiste en un élargissement du trottoir de 1 à 1.50 m, a été repris tel quel du PLU de 2013. Il déborde, sans aucune raison aujourd'hui, sur le N°2 bis, les lots cédés en 1975 : AC 251 et AC 253. Alors même que le terrain nécessaire a été ôté aux riverains, l'emplacement réservé n'a, par l'incurie de la mairie, pas encore bénéficié aux Montgeronnais, 40 ans après ....

Une vision, un projet : La vision part d'un constat simple : La position géographique de la gare. Elle se trouve en bordure d'un vaste espace classé : la plaine de Chalandray et toute la basse vallée de l'Yerres.

## « Gare de Montgeron, porte d'entrée de la vallée de l'Yerres ».

Ce fut une réalité dans les années du début du XX<sup>e</sup> siècle, lorsque les parisiens venaient, par le train, respirer le bon air de la campagne à Montgeron.



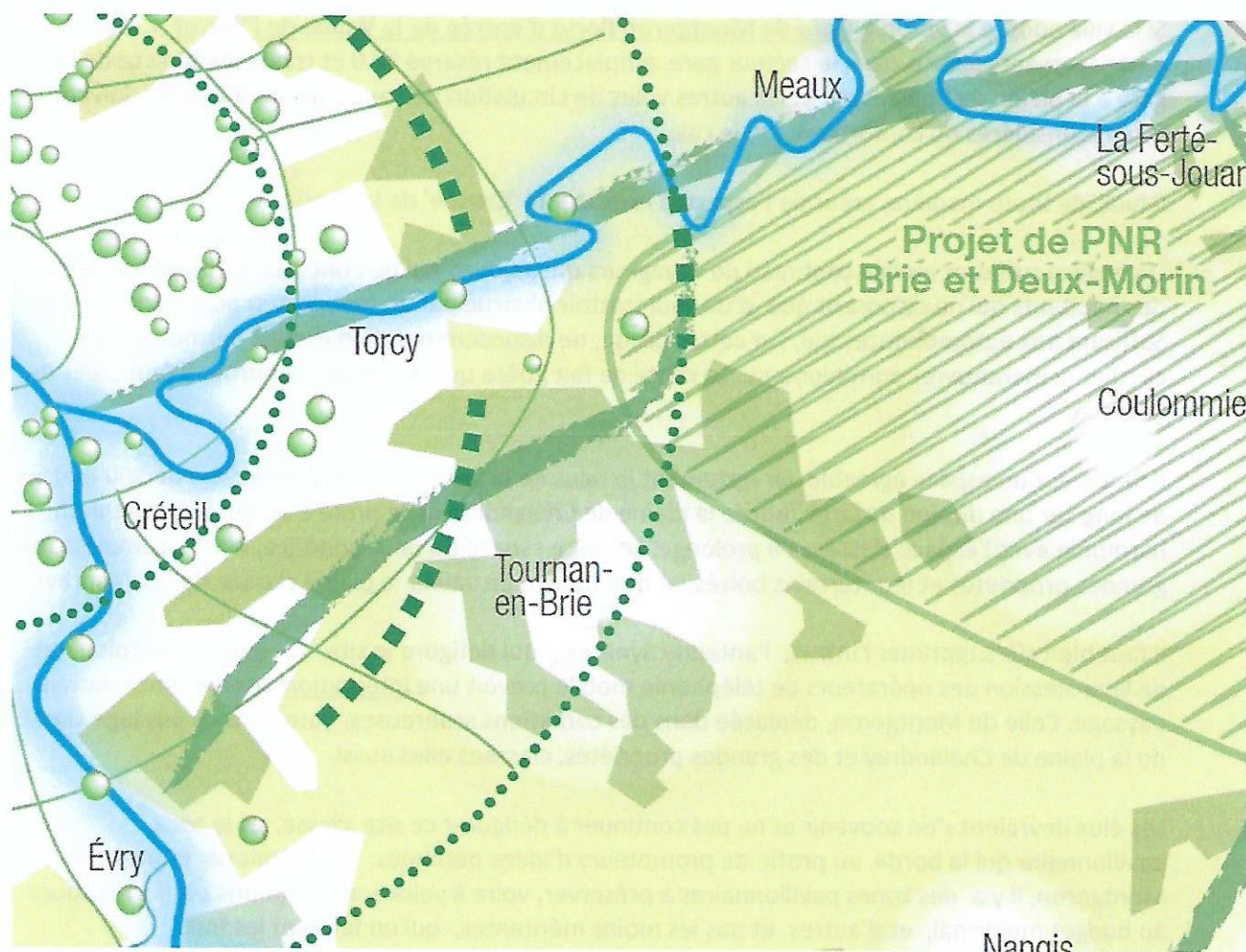
PLU 2013 – Les sites classés sont en vert - page 80 du rapport de présentation.



La carte montre, en vert, l'ampleur et la proximité des sites classés du flanc Nord-Est de la ville. La gare en est le point central. Le grignotage destructeur, en blanc, est le fait de décisions municipales récentes prises sous la pression de la promotion immobilière. Il a affaibli la protection apportée par le classement.

Cette vision ouvre une perspective de développement qui pourrait être confortée par les projets concernant le moulin de Senlis, lui-même au cœur de la vallée et poste frontière des 3 communes de Crosne, Montgeron et Villeneuve St Georges et de deux départements.

Le SDRIF quant à lui, voit une continuité écologique majeure reliant les différentes forêts de l'arc sud est (forêt de Sénart, Bois Notre Dame...). Avec la perspective de création d'un parc naturel régional Brie et Deux Morin. (cf. PLU 2015 page 206, 207)



La vallée de l'Yverres a une forte composante nature, enrichie par la présence multiforme de l'eau : rivière, bras de rivière, étangs, zones humides, etc.... C'est un espace ample et à forte valeur écologique. Il s'intègre parfaitement dans une dynamique globale. « Mieux vivre à Montgeron » trouverait à se réaliser avec un tel projet. La mairie a d'autant plus de raison d'y souscrire que le Syage, en aménageant, avec un succès certain, le chemin du bord de l'eau, a déjà commencé la mise en valeur du territoire Montgeronnais.....



Ce projet d'un vaste espace naturel permet une vraie ouverture de la ville : Le parc de Crosne est contigu. Caillebotte et alentours le prolongent de la manière la plus heureuse. En bordure immédiate de ville, il est à la fois accessible sans entraver son développement. Bref, il est bien situé. En outre l'animation y est déjà bien présente avec « La Ferme » et ses cavaliers, cavalières, scolaires ou non. Les restaurant voisin, 'l'Atelier', est venu conforter l'offre de loisirs et en conforte la dynamique. Par ailleurs le Moulin de Senlis, après rénovation, devrait conforter la dynamique de la vallée de l'Yerres. La vallée de l'Yerres à Montgeron fera alors figure honorable face à Yerres-Caillebotte.

Ainsi la vallée Montgeronnaise de l'Yerres, animée et écologique, pourra avantageusement se comparer avec le « *vaisseau amiral de Montgeron* », quelque peu coûteux pour la ville, et dont le potentiel écologique est limité. Le « *vaisseau amiral* », privé de son château, c'est avec ses 10 hectares et son côté grandiose, un costume de marquis taillé un peu grand pour la ville. 10 hectares c'est beaucoup plus que Caillebotte, pour une animation --principalement de la promenade-- infiniment moindre. Et avec une contrepartie sévère pour la ville en matière de circulation.

Si la ville adopte la vision « **Gare de Montgeron Porte d'entrée de la Vallée de l'Yerres** », les aménagements prévus dans le secteur gare, emplacement réservé N° 9 et traversée directe de la gare à la plaine de Chalandray et les autres voies de circulation douce parallèles à la voie, doivent être reconsidérés ou confortés selon le cas.

Il faut, de toute manière, créer de l'espace à la descente 'Crosne' de la gare.

Un espace suffisant au flux continuels de voyageurs qui aujourd'hui ne l'ont pas. Suffisant aux besoins des habitants qui ne disposent que d'un seul trottoir obstrué par un inopportun poteau de ciment. Suffisant aux automobilistes qui, sur cette rocade, ne disposent pas d'un espace permettant de circuler ni manœuvrer normalement. La route ne fait guère que 4,5 m à cet endroit. Il faut créer de l'espace.

Il faut créer un espace agréable. Or justement le talus de la SNCF ce vaste plan incliné de 500 mètres de long sur une dizaine de large, borde la plaine de Chalandray et se prête à un aménagement en harmonie avec l'espace classé qu'il prolonge. Le vaste espace du talus annonce, borde, complète les grandes propriétés et leur terrains boisés, et doit mettre en valeur la plaine classée de Chalandray.

Il faut bien sûr supprimer l'intrus, l'antenne Synérail, qui défigure le site. Le guide déontologique de la profession des opérateurs de téléphonie mobile prévoit une intégration des antennes dans le paysage. Celle de Montgeron, déplacée dans des conditions scabreuses, jure dans ce paysage classé de la plaine de Chalandray et des grandes propriétés, classées elles aussi.

Les élus devraient s'en souvenir et ne pas continuer à défigurer ce site classé, et la zone pavillonnaire qui la borde, au profit de promoteurs d'idées périmées. On finirait par croire, qu'à Montgeron, il y a des zones pavillonnaires à préserver, voire à valoriser, y compris par fort recours au budget municipal, et d'autres, et pas les moins méritantes, qui en feraient les frais.

La peinture récente du transformateur, idée certes louable, ne répond guère au potentiel, fort méconnu, du quartier de la gare, un des plus vieux quartiers de Montgeron, et de son prestigieux environnement. Les schémas régionaux et départementaux de circulation douce y répondent beaucoup mieux que les Montgeronnais eux-mêmes !

Bref c'est tout une entrée de ville, à la fois entrée de campagne, par la descente Crosne de la gare, qui doit être repensée et aménagée.



325 - « Emplacement réservé N° 4 » du PLU 2016 : Angle Leclerc-Concy.



Le PLU 2016 reprend tel quel l'emplacement réservé par le PLU 2013 : largeur 1 mètre à 1.50 mètre.  
Or :

- Le projet Eiffage, refusé en décembre 2015, a mis en lumière l'insuffisance de ce recul : Pas une place de stationnement devant l'immeuble ! C'est pourtant, avant toute nouvelle construction, le gros problème des alentours de la gare. Avec un apport massif de population (à l'échelle du quartier pavillonnaire et de ses rues très étroites) la situation deviendrait intenable. Dans la rue du moulin de Senlis, par exemple. Comme c'est déjà le cas aujourd'hui.
- Cette construction aurait définitivement compromis toute possibilité de liaison douce prévue par le PDUIF. Elle aurait, par contre, accru l'obstacle N° 75 repéré au niveau régional. A quoi joue la mairie ?
- Le recul d'un mètre seulement ne permet pas la construction d'un giratoire au débouché de la rue de Concy alors que l'expérience faite actuellement de mettre en priorité à droite ce carrefour paraît un peu précaire, mais suffisant. La création d'un rond-point assurerait la sécurité du carrefour et la souplesse dont le feu tricolore la prive actuellement. Le hachage de la circulation par les feux n'est pas approprié à tous les contextes. Et il ne l'est pas à l'angle Leclerc/Concy.

- Quant au problème que constituerait la nouvelle sortie d'un nouvel immeuble Eiffage revu et corrigé, face au débouché déjà très contraint de la rue du moulin de Senlis, une voie de délestage saturée à certaines heures, elle créerait un nouveau problème entre les rues Bastier de Bez et Concy, espace qui est à considérer comme un carrefour. Ce sont 5 routes qui, aujourd'hui, y aboutissent, sur un espace étroit hérité de l'histoire. Fonction de carrefour mais sans aucun aménagement en carrefour. C'est avec raison que l'arrêté du maire, refusant le permis Eiffage en décembre 2015, a invoqué l'article 3 du Règlement du PLU réglementant les accès à la voirie.
- La voie sous le pont de la gare est, tout le monde le déplore, beaucoup trop étroite. On ne voit pas la pertinence qu'il y aurait à prolonger encore plus loin ce goulot d'étranglement. Sans améliorer pour autant l'accès acrobatique de la voie Bastier de Bez. C'est pourtant ce que programme, non pas à 15 ans, mais définitivement, le PLU actuel. Définitivement, car on ne détruira jamais un bâtiment neuf pour créer une piste cyclable ni un passage piétons.

### 33- Les voies de délestage.

*«La RD 324 sert également au contournement du bouchon de Villeneuve St Georges » ou encore « D'autres voies pour lesquelles l'évolution du trafic n'est pas documentée, peuvent également être amenées à jouer le rôle d'itinéraire de délestage et cette évolution n'est pas sans effet sur la qualité de vie des habitants ». (page 71)*

Comme l'illustre assez bien le tracé de la rue Deglaire, ou le manque de débouchés de la rue Morin qui butte sur les grands parcs, la circulation sur le flanc Est de Montgeron peut être qualifiée d'anarchique.

330 - Rue du moulin de Senlis :

Petit rappel historique : Aux temps historiques la rue du moulin de Senlis permettait d'aller au moulin à partir de Montgeron, et à partir de Crosne, qui a aussi sa rue du moulin de Senlis. D'où, parfois, le mêli-mêlo dans la distribution du courrier depuis qu'elle a été centralisée sur Yerres.

La voie ferrée créée sur 2 voies dans les années 1830, a retranché aux grandes propriétés du Carmel et Ste Thérèse la partie basse de leur terrain.

La voie ferrée a été doublée (4 voies) au début du XX<sup>e</sup> siècle + espace d'élargissement pour d'autres voies à venir. Cet élargissement a créé une rue (« ruelle ») du moulin de Senlis (N<sup>o</sup>s pairs) très étroite et à un seul trottoir. Il a aussi abîmé la qualité du site du Moulin de Senlis, trop proche maintenant de la voie ferrée.

Les décisions municipales :

1941 : La municipalité décide l'élargissement de la rue du moulin de Senlis.

1975 : Les constructions qui se font à cette époque sont astreintes à recul. (nouvel alignement)

1995 : Le POS révisé prévoit l'aménagement de la rue du moulin de Senlis



1995 : Le maire aménage la rue du moulin de Senlis sans l'élargir. Il met la rue à sens unique sur la partie N°s impairs. ( du moulin de Senlis à la voie ferrée). Si bien qu'aujourd'hui la rue du moulin de Senlis comporte 3 types de circulation :

- Double sens, de la rue Leclerc au bas de la descente du pont de Bart (N° pairs)
- Sens unique, vers le Nord jusqu'au Moulin de Senlis (N° impairs),
- Double sens, de la rue de Quercy aux ponts SNCF (large de 2,90 m et bas de voûte).

2000 : Le POS révisé porte la rue du moulin de Senlis à 12 mètres (côté moulin), à réaliser par le Département, et trace une nouvelle voie doublant l'actuelle (côté gare)

2004 : Le maire organise un référendum local sur le sens de la circulation rue du Moulin de Senlis.

2005 : réfection de la rue (quartier gare) sans l'élargir ; ligne électrique en aérien.

2012 : Dans le 'Montgeron Mag' le maire s'indigne de l'attitude de la SNCF qui ne répare pas le pont de Bart et il organise auprès des Montgeronnais une pétition à l'intention de la SNCF le 14 juin 2012.

2012 : Goudronnage par la ville et rafistolage du pont de Bart qui craque de toutes parts.

2013 : Le maire découvre que le pont de Bart lui appartient et qu'il doit payer les réparations.

- Réaménagement de l'abord du pont de Bart (braquage serré au maximum pour y rentrer)
- Le PLU abandonne l'élargissement de la rue du moulin de Senlis, la classe en voie résidentielle, et autorise le déversement d'un flot de voitures au N° 12 de la rue (projet Codoprom). Le Parisien dans son article du 6 avril 2016 parle de « ruelle » à propos de la rue du moulin de Senlis.
- Le PLU crée un « emplacement réservé » (N° 9 actuel), à hauteur de la descente Crosne de la gare. Ceci en toute ignorance de la situation créée à cet endroit par les décisions prises dans les années 1970. Cet emplacement réservé empiétait (et il empiète toujours sur le N° 2 bis), pour l'intégrer dans le périmètre EPFIF tendant à destruction de tout le quartier au profit de HLM dont le projet Codoprom constituait la première étape.

En outre, au fil du temps, un grand nombre de ralentisseurs, dont deux particulièrement brutaux, sont installés.

**La création, en 1995, du sens unique, a donc reporté sur le pont de Bart une partie de la circulation de la rue du moulin de Senlis, et donc accru la fragilité de ce point hyper critique.**

**En 2015** la mairie interdit l'accès au pont de Bart pour les camions : donc renforcement de l'interdiction précédente. Toutes interdictions et restrictions auxquelles se sont rajoutés les ralentisseurs, soit en moyenne un tous les 200 mètres, dont deux particulièrement brutaux. Cela peut laisser penser au maire que la rue du moulin de Senlis est aujourd'hui une « voie résidentielle ». Mais c'est prendre ses désirs pour des réalités. Tout indique le contraire.

Fonction de la rue : L'erreur de la carte de hiérarchisation page 71 du Rapport, c'est d'ignorer le caractère absolument unique de la rue du moulin de Senlis :

- Elle a été au cours de l'histoire submergée de réglementations plus que toute autre rue de la ville. On vient de le voir. Mais très peu de travaux y ont été faits....



- **Elle est unique par sa situation : La rue du moulin de Senlis relie, en longeant la voie ferrée du côté où c'est facile, c'est à dire par le fond de vallée, les 3 traversées de la voie ferrée.**

Avec la rue du moulin de Senlis, il est possible, venant du Nord, d'éviter le centre ville (RD 50 et RD 324) et ses encombrements et après un franchissement aisé de la voie ferrée par le pont de Bart, d'accéder à la vallée : rue du Moulin de Senlis, rue de Crosne, rue de Concy.

La rue du Moulin de Senlis, a été transformée sous le coup de la réglementation municipale et par la topologie des lieux en un **complexe routier formant un vaste Y**. La base du **Y** c'est la partie N° pairs de la rue. La branche Ouest du **Y** c'est la rue Morin /pont de Bart. La branche Est c'est la rue du Moulin de Senlis elle-même complétée par la rue du Gué.

L'ensemble du complexe routier longe la zone inondable et, surtout, franchit la voie ferrée. Il dessert aussi le site remarquable du moulin de Senlis. Et c'est ce franchissement qui lui confère sa plus forte spécificité. **Sa position, en bordure de l'espace urbain, en fait une rocade sur une voie de largeur vicinale.**

L'élargissement décidé en 1941 : une décision logique. Le transit sur la rue du Moulin de Senlis constitue 95 % de la circulation de la rue : environ 50 voitures de riverains (de rue Leclerc au Moulin de Senlis) pour un trafic estimé à 1200 voitures par jour. Et le rapport du PLU parle, sans la nommer, de cette rue « *non documentée* » comme « *pouvant être amenée à jouer le rôle d'itinéraire de délestage* ».

« *Pouvant être amenée* » : tout le sérieux du diagnostic du PLU passe dans ces quelques mots ! C'est un déni de réalité. Lorsque la circulation est, à 95 %, étrangère à une rue, cette rue ne peut plus être qualifiée de « *résidentielle* ». Il s'agit alors, pour emprunter les termes de la carte de hiérarchisation de la page 71, d'une « *voie de distribution intercommunale* » pour le moins, et peut-être, en l'occurrence d'une « *voie de distribution à l'échelle régionale* » car les utilisateurs du Val de Marne n'y sont pas rares, ni, autre exemple, les Yerrois allant faire leurs courses à Leclerc ou Auchan Montgeron.

Un comptage ne s'imposait-il pas depuis longtemps, dans une rue où la mairie a pris tant de décisions, dans un sens puis dans l'autre ? Il n'y en jamais eu dans cette rue. Et les revirements des conseils municipaux successifs définissent, à leur manière, l'obstacle à vaincre : principalement le redoutable obstacle de la voie ferrée. Ils repoussent la solution à plus tard, par des décisions à très long terme, ou au contraire, ils prennent des décisions immédiates très partielles, parfois contradictoires, mais peu coûteuses et à leur mesure.

**Le vrai problème du franchissement de la voie ferrée n'est jamais posé dans toute sa rudesse. Il n'est même jamais posé. Il effraie. Il dépasse les capacités des élus locaux. Jusqu'à aujourd'hui.**

331 - Autres voies de délestage :

Jusqu'à tout récemment, le phénomène délestage frappait bien d'autres rues : le boulevard Sellier pour éviter la rue Leclerc en montée, la rue Victor Hugo, pour éviter la rue Leclerc en descente, et bien d'autres, probablement, que le PLU aurait dû clairement identifier.



## 34 - Les débouchés des rues de quartier :

Une des marques de l'inadaptation du réseau routier à la circulation actuelle, c'est l'étroitesse des débouchés des rues secondaires sur l'ancienne route nationale, devenue RD 50.

### 340- Rue Leclerc/ rue de la République :

C'est le débouché le plus important du quartier de la gare sur l'avenue de la République. Il est réglé par un feu complexe très critiqué dans les réunions de quartier. Il pâtit en outre d'un mauvais aménagement et la sortie vers la droite en direction de Paris, a été fort malencontreusement supprimée lors des travaux de réfection de la rue en 1993.

La solution de l'aménagement du carrefour de la mairie devrait venir des deux réformes à venir :

- le « périmètre d'attente » de la mairie (zone hachuré en horizontal sur la carte de zonage),
- le réaménagement de la rue de la République entre Mairie et Carré d'Art.

Le « périmètre d'attente » fait partie du 'Cœur de ville' et devrait compléter l'opération inachevée de transfert de la mairie. Le transfert, limité à la seule mairie, sans vue d'ensemble, simple transfert immobilier déconnecté de la vie des Montgeronnais, a cassé le centre ville existant place de Rottembourg pour le remplacer par.... rien. Le centre ville de Montgeron aujourd'hui.... c'est SuperU.

La création d'un vrai centre pour Montgeron dans le secteur hachuré du centre ville, puisque c'est ce que semblent viser nos élus, devrait aussi conduire à réexaminer l'aménagement de la rue Aristide Briand, réalisé lui aussi, pour des considérations de bout de trottoir, hors de tout vue urbanistique.

Le « périmètre d'attente » de la mairie est à concevoir... et entièrement à réaliser. En lieu à vivre.

### 341- Rue Deglaire :

La rue de la Poste a été mise en sens unique et n'a donc pas besoin d'un feu rouge à son sommet. L'étroitesse de cette voie, malcommode pour les piétons comme pour les voitures, et particulièrement au niveau de son débouché sur l'avenue de la République, amène chacun à se poser la question : comment a-t-on pu mettre un établissement recevant un nombreux public, sans une desserte adéquate ? L'élargissement de la rue du presbytère, qui l'a mise en relation aisée avec la place de Rottembourg, a heureusement donné un peu d'air à la Poste.

Ou alors, ne faut-il pas envisager de mettre La Poste dans un endroit, rare à Montgeron, plus accessible aux voitures et piétons et bénéficiant d'un minimum de places de parking. Peut-être dans le périmètre d'attente de la mairie.

### 342- Rue des Prés :

Un feu rouge à son sommet. Une circulation piétonne intense et bien supérieure à la circulation automobile. En sens unique, puisqu'elle constitue surtout le débouché de la rue de l'ancienne église. Ce débouché étroit est coincé entre deux immeubles et ne laisse donc guère entrevoir de solution sur son extrémité même. Parfaite illustration du vieux village qui ne peut s'adapter à la ville.

Or la rue des Prés donne directement sur le carrefour de la médiathèque, dont l'aménagement n'est pas satisfaisant. Comment repenser et réaliser l'ensemble ?

La rue de Prés, en très forte pente près du franchissement de la voie ferrée, bien refaite il y a quelques années, dotée d'un pont, est fréquentée principalement par des scolaires. Ne pourrait-elle pas être plus et mieux utilisée ?



Le PLU a créé un emplacement réservé N° 7 près de l' 'Oasis', pour donner un peu d'air au quartier. Pourquoi pas. Mais cela ne clôt pas toute discussion, ni toute réflexion, sur l'usage de la rue des Prés.

#### 343- Rue du Gué :

Son élargissement serait amplement justifié : la faible hauteur et l'étroitesse – 2.90 m- de la rue du Gué sous les deux ponts SNCF, limite déjà beaucoup la possibilité de circuler sur cette petite route fortement coudée et imposant aux automobilistes un handicap de visibilité.

Rue du Gué, l'adaptation du village à la ville est – enfin - possible. Le futur chantier d'un immeuble à construire qui la borde constitue une opportunité historique à ne pas manquer.

La rue du Gué a la particularité de constituer le débouché naturel de la rue du Moulin de Senlis. Laquelle n'en comporte que deux, pour une longueur de plus d'un kilomètre et un millier d'habitants ! Qu'on veuille cependant pas ne pas transformer la rue du moulin de Senlis en une nasse d'où l'on ne pourrait plus sortir qu'avec les plus grandes difficultés. La sécurité des riverains en serait compromise.

Ajouté à la construction d'un éventuel immeuble Eiffage, à l'autre extrémité de la 'ruelle' du Moulin de Senlis, ce serait une catastrophe pour les habitants. Et bien au-delà : pour toute la circulation du flanc Nord-Est. Pour la rue du moulin de Senlis, la menace, c'est la nasse. Alors qu'une réflexion d'ensemble sur la circulation du flanc Nord-Est n'a pas encore eu lieu, plusieurs immeubles sont en projet... Le risque est bien là.

#### 344- Rue du moulin de Senlis / rue Leclerc :

Le transformateur EDF et le mur de contrefort du pont SNCF ont bloqué jusqu'à présent, côté gauche, l'élargissement du débouché, toujours difficile, de la rue du moulin de Senlis sur la rue Leclerc. **Les municipalités se rabattent donc sur les pavillons voisins pour rendre un peu plus viable une rue qui n'était pas destinée à devenir une rue de transit pour toute la région.**

Signe de l'étroitesse du débouché, la municipalité a installé les feux rouges très en retrait de la rue Leclerc, de façon à permettre aux voitures venant de Crosne de tourner à droite sur la rue du moulin de Senlis.

Dans le contexte général de pénurie d'espace public, cela rend tout projet immobilier d'envergure au débouché de la rue du moulin de Senlis parfaitement inadapté aux lieux, et à la circulation en particulier.

### **35 - PLU et investissements programmés :**

On notera encore que les deux rues sur lesquelles la mairie a annoncé des investissements prochains (la RD 448 et une partie de la RD 50) sont les seules dont les chiffres de comptage montrent une diminution de la circulation !

En outre, ni l'investissement sur la Pelouse, ni celui de la RD 448, ni celui de la RD 50, soit le plus clair des investissements du mandat, n'aident à résoudre le principal problème de circulation à Montgeron : les coupures majeures dans le tissu urbain, et en tout premier lieu, la coupure par la voie ferrée. Zéro euros pour un problème que tous les POS et PLU mentionnent depuis toujours.



Plus grave encore : Si d'aventure la municipalité retenait le parti d'une circulation délibérément ralentie sur la RD 50, de façon à favoriser les commerçants par exemple, ou la convivialité, par des mises en 'zone piétons', l'effet le plus direct, serait que la principale voie de délestage, rue Morin/pont de Bart/rue du moulin de Senlis, verrait sa circulation exploser. On prouverait l'existence de la voie de délestage par la méthode expérimentale !

Cette solution de limiter la capacité d'écoulement de l'avenue de la République serait totalement contraire aux décisions déjà prises par la mairie :

- Suppression de l'élargissement de la rue du Moulin de Senlis (2013)
- Interdiction du pont de Bart aux camions. (2013)
- Interdiction aux camions, de l'extrémité de la rue Morin. (2015)
- Classement, dans le PLU, de la rue du Moulin de Senlis en « voie résidentielle ». (PLU 2013 et 2015)

**Il faudra qu'un jour la municipalité prenne conscience de la grave insuffisance des franchissements de la voie ferrée et, s'agissant d'infrastructures, se décide pour une solution Durable à ce problème ; et s'y tienne.**

## **4- Circulations : Conclusion - Règlement :**

### **40- Le Développement Durable :**

Le PLU demande aux maires de définir un Plan de Développement Durable (« PADD ») dans leur PLU. Qui peut contester que les infrastructures qui structurent le développement de la ville pour des dizaines d'années, voire pour des siècles, soient du Développement Durable ?

Or l'une des premières décisions du maire élu en 1995, fut d'abandonner le plan de circulation dont l'étude avait été entreprise par son prédécesseur. Ce maire, qui faisait une publicité tapageuse sur le Développement Durable, n'a pas pu fournir pour la rédaction du PLU de 2013, le chiffre de la consommation d'énergie de sa ville ! Et il n'a pas davantage vu que, sous ses fenêtres, les gens descendaient du bus en haut de la rue Leclerc pour rejoindre la gare, car c'était plus rapide à pied qu'en bus. Déni total.

La municipalité élue en 2014 met le PLU de son prédécesseur en révision, et écrit certes un PADD, mais un PADD qui fait une impasse totale sur l'un des principaux problèmes de Développement Durable de la ville : l'aménagement du territoire, par la suppression des ruptures profondes qui l'entaillent. Voie ferrée en tout premier lieu. Les liaisons inter quartiers sont un problème directement issu de l'histoire : Sur le flanc Nord-Est de Montgeron, les anciennes grandes propriétés, loties ou non, brisent la continuité du territoire de la ville. Cette discontinuité s'ajoute à la rupture par la voie ferrée. Auxquelles s'ajoute encore le glacis de la zone inondable.... Le PLU fait l'impasse sur cette vaste question. Mais les habitants ne peuvent laisser passer.

#### 41 – Le problème du franchissement :

Le problème de la circulation sur le flanc Est trouve une bonne partie de sa solution par la RD 324, ce talweg qui relie la rue de la République à la gare. C'est là que convergent chaque jour des milliers de personnes à pied, en scooter, en bus, ou en voiture.

Or la gare est en continuité fonctionnelle avec les parkings Foch. « Mutimodalité » oblige. Ceci ajoute au caractère problématique de l'**unique ET étroit** pont SNCF qui sature et rend difficile la coordination entre les deux.

Le pont ne permet pas aujourd'hui une circulation normale et sécurisée des piétons et vélos.

**Tout développement de la ville, parking, habitat, activité, outre voie ferrée jusqu'à Yerres, et bien sûr la « multimodalité » parking-gare-bus, dépendent de la capacité de l'unique pont SNCF de la gare. C'est l'élément-clé, dont toute la ville, directement ou indirectement, aujourd'hui dépend.**

La municipalité doit tout d'abord acquiescer à une claire conscience de la gravité du problème posé et de sa durabilité. Ce que le PADD ne démontre pas.

#### 42- Eventail des solutions envisageables :

La question de la circulation est un sujet qui englobe toujours de larges territoires. Or notre territoire est aujourd'hui en train d'évoluer vigoureusement avec la création de la nouvelle grande agglomération Yerres + Seine. De plus, la circulation est toujours un sujet complexe qui renvoie à d'autres thèmes voisins. Notamment celui des permis de construire ou celle des bassins versants, par exemple.

**Néanmoins la rue du Moulin de Senlis a cette particularité exceptionnelle de relier les 3 franchissements existants, voitures et piétons, de la voie ferrée. Par le « hors ville ». Cette particularité forte amène à poser le problème global du franchissement de la voie ferrée.**

Ce que le supposé 'document prospectif' PLU 2016, n'a pas fait.

Parmi toutes les solutions possibles, on peut, grosso modo, faire un lot des liaisons inter quartiers (elles ne franchissent pas la ligne SNCF) et un autre lot, des itinéraires de transit, qui le permettent.

420- Les traversées de la voie ferrée :

4201- Busage : Faire un simple busage pour les piétons, à côté du pont de la gare actuel, pour satisfaire les personnes se rendant à la gare et les cheminements tracés par le département et la région sur la ville.

C'est une amélioration locale, modeste, qui n'est pas LA solution au franchissement. Moindre coût.

4202- Busage + nouvel accès : Le busage serait complété par nouvel accès à la gare pour les Cascades (itinéraire à étudier entre la rue Leclerc et la rue du Hameau) et le quartier sud évitant la traversée



au sol de la rue Leclerc. Ce tracé éviterait aux habitants des Cascades la double traversée de la voie ferrée par la passerelle et la rue Bastier de Bez.

4203- Le pont élargi : Doubler la largeur du pont de la SNCF de la gare à 15 mètres pour satisfaire à tous les besoins de passage des véhicules et des piétons. Si possible en le rehaussant à 4 mètres. Cela simplement pour tenir compte de la forte détermination des pouvoirs publics à construire toujours plus à Montgeron, Crosne Yerres et plus en amont....

Et laisser subsister les passages auxiliaires (pont de Bart et ponts de la rue du Gué) dans leur état actuel.

Le passage par le centre ville, devenu plus fluide (par RD 50 et RD 324), diminuera l'importance des délestages. Retour à une situation qu'on pourrait qualifier de « normale ».

Une objection à cette solution : Le 'dogme' suivant lequel toute amélioration de la circulation en un point, attire davantage encore de circulation. Le remède devient alors pire que le mal.

C'est ainsi, par exemple, au nom de ce dogme que la traversée de Crosne, tant dans le sens de la montée que de la descente, est faite pour pourrir la vie de ceux qui doivent contourner Villeneuve pour aller travailler. C'est la politique du pire : « Qu'ils aillent circuler ailleurs ». Au nom de la tranquillité locale. Résultat : on n'a guère amélioré la tranquillité des Crosnois, mais on a, à coup sûr, compliqué un peu plus la vie de gens dont la faute est d'aller travailler. Beau bilan pour l'intérêt général !

Ce dogme ne trouvera pas d'application à Montgeron en cas d'élargissement du pont, car le passage sous le pont SNCF absorbe, dès aujourd'hui, le gros du trafic actuel. Et le report, vers le pont élargi de la gare, des automobilistes utilisant actuellement la voie de déstagement, ce serait une mesure d'assainissement : chaque type de voie, adaptée, remplirait alors, et enfin, la mission qui lui incombe.

NB : Dans ces trois cas, il faut qu'un éventuel nouveau projet Eiffage soit en recul suffisant (au minimum 5 mètres), -plus éventuellement s'il fallait raccorder la rue Bastier de Bez-, \* pour permettre les passages requis pour le busage, \*\* pour le fonctionnement du carrefour entre Concy et Bastier de Bez, \*\*\* pour la résolution du point de blocage N° 75 du PDUIF et \*\*\*\* pour réaliser le parcours N° 25 du département.

4204- Pont aux Vaches : Ce pont a le grand mérite d'exister. Il a même une largeur de 3 mètres supérieure à celle des voies utilisées par les bus rue Leclerc ! Et une hauteur bien supérieure à celle du pont SNCF de la gare !

On pourrait relier la « rue des Prés » de Montgeron à la « rue Suzanne » de Crosne par le Pont aux Vaches. (sens unique en descente). Aménager l'intersection chemin noir « Rue des Prés » pour les piétons et création d'une passerelle piétons par dessus les voies, comme cela a existé au XIX° siècle. Le pont existe. Il assurerait un franchissement voitures supplémentaire, de la voie ferrée, sans toucher aux ponts.

On peut même voir dès aujourd'hui, non pas les cyclistes prévus par l'impossible piste cyclable balisée Véligo imaginée par la précédente municipalité, mais des motocyclistes utilisant l'itinéraire

rue de Prés (Montgeron) à rue Suzanne (Crosne). Ils le font sur un chemin aujourd'hui piétonnier, mais qui fut autrefois un vrai chemin mis hors inondations. Et il l'est toujours.

Cette solution soulagerait les 3 autres traversées et amoindrirait le caractère de rocade de la rue du moulin de Senlis. Elle éviterait encore à la rue du Moulin de Senlis de devenir une nasse ; cette nasse est la menace immédiate que font courir aujourd'hui le nouveau projet Eiffage en étude, au sud, et l'immeuble de la rue du Gué, au nord, juste après un tournant sans visibilité sur une rue à circulation alternée.

#### 421- La voie parallèle :

Axe longeant la voie ferrée : Vers le sud : Prolonger la rue Morin jusqu'à la gare par le Chemin Noir.  
Vers le nord : L'aménager jusqu'à son débouché sur la rue Jean Jaurès, par la rue Morin, ou la rue Olivia /rue du Gué.

Meilleure corrélation à assurer entre la Rue de Prés et le Chemin noir.

Donc moindre utilisation de la rue du Moulin de Senlis en plein accord avec la politique restrictive de la municipalité qui a limité sérieusement l'accès au pont de Bart. Mais cela ne résout guère le problème du franchissement.

S'inscrit dans la logique PLU du développement des voies parallèles à la voie ferrée. Permet d'alléger le problème du franchissement. Améliore la circulation inter quartiers.

#### 422- Solution mixte :

Le Boulevard Sellier, en plein centre ville, et donc au cœur de la problématique déplacement du flanc Nord-Est, a été créée dans les années 1830 pour « relier la rue de Paris à la gare » nouvellement construite, comme le dit Gatinot. Cette rue est aujourd'hui en sens unique. Elle ne remplit donc que 'la moitié' de sa mission d'origine, alors que la rue Leclerc, qui lui est parallèle, assume tous les types de circulation, gare et au-delà, et qu'elle en est saturée. Et c'est le boulevard Sellier qui offre à ses pavillons riverains, le plus grand nombre de place de stationnement et un très large trottoir. La moitié de la rue est transformée en places de stationnement alors que le moindre stationnement rue Leclerc est impossible. Beau contraste, singulier paradoxe !

### Et si chaque rue revenait à sa mission d'origine ?

**A la rue Sellier : la liaison avec la gare.**

**A la rue Leclerc : la liaison avec l'au delà voie ferrée.**

Finis alors les incessants tourne-à-gauche des bus bloquant la circulation pour accéder à la gare.

Une constante : Aujourd'hui, c'est toujours la rue Leclerc, saturée, qu'on cherche à éviter.



### 43- L'intermodalité :

C'est la mise en correspondance harmonieuse des différents modes de transports. Harmonie spatiale et temporelle pour faciliter les déplacements de voyageurs de plus en plus nombreux, voyageant sur des distances de plus en plus longues, dans un contexte où les transports en communs prédominent.

La place de la gare, les parkings Foch, les liaisons qui les unissent (tel le lien direct, « à étudier », gare parking par le 12, rue du moulin de Senlis), le trottoir entre la gare et la mairie sont à inclure dans l'infrastructure de l'intermodalité.

Cet ensemble devra cohabiter avec les itinéraires départementaux et régionaux de circulation douce qui arrivent également sur la place de la gare. ...

Ce sujet qui dépend certes des caractéristiques de la place de la gare, mais tout autant de choix politiques de nombreuses autorités et collectivités.

Malgré sa très grande relation avec la circulation du quartier de la gare, il est donc impossible de traiter, dans ce modeste essai, un tel sujet, qui exige des études spécifiques et nombre de décisions à caractère politique.

### 44 – Règlement du PLU :

430 - Tout d'abord, réaliser ce qui a été décidé il y a très longtemps et a été confirmé à de nombreuses reprises, y compris par le PLU sous examen : l'emplacement réservé N° 3.

Dans la situation actuelle, ce passage en centre ville, est, pour tous, impraticable et dangereux. Il faut peut-être voir plus large encore, pour tenir compte de l'accroissement des circulations (bus) et du fait qu'il s'agit d'un itinéraire départemental, donc appelé à se développer. (Attractivité de la ville)

De plus, les lois d'accessibilité imposent cette réalisation.

#### 431- Les « emplacements réservés » :

- Rétablir l'emplacement réservé N° 4 actuel (mais supprimé dans le PLU sous examen) rue Deglaire. Il s'inscrit dans la logique du PADD (voies parallèles à la voie ferrée). La piste cyclable prévue (sur terrain plat !) est parfaitement justifiée.
- Emplacement réservé N° 4 nouveau : le recul ne doit pas être de 1 mètre, mais de 5 mètres, au minimum, pour ne pas compromettre la traversée à venir de la voie ferrée à cet endroit et faire face à la demande toujours en augmentation de l'espace technique : armoires de câblage de la ville, zones de collecte de poubelles enterrées, place de stationnement pour les bus et leurs voyageurs, etc... autant de besoins qu'un maire est parfaitement en mesure de prévoir, puisqu'ils sont toujours exprimés par les services publics et que ce sont les mêmes dans les villes voisines.

Un fort recul des bâtiments à venir est seul à même de faire disparaître le point de blocage régional N° 75 du PDUIF.

- Mettre en étude et, si possible, créer un emplacement réservé N° 10 (rue du Hameau de Bellevue – Rue Leclerc. Si possible sans avoir à traverser la rue Leclerc : donc création d'une nouvelle entrée sur le quai de la gare SNCF.
- Transformer le dérisoire et mal défini 'emplacement réservé N° 9' du projet de PLU, en Grand Projet de Ville : « **Gare de Montgeron Porte d'entrée de la Vallée de l'Yerres** ». Les nombreux classements, des grandes propriétés du flanc Est et de la vallée de l'Yerres, doivent revivre. La présence de la rivière apporte un argument écologique qu'aucun autre site Montgeronnais n'a. Le moulin de Senlis doit trouver sa place dans ce vaste et ambitieux projet. Reprenons le fil de l'histoire, aujourd'hui complètement perdu de vue.
- Ceci suppose, bien entendu, un classement en zone **N** du « lit majeur de l'Yerres » et une harmonisation du périmètre des terrains classés de la vallée avec celui du PPRI, nouvellement apparu, mais référence la plus forte et la plus claire en cette matière.

#### « Les zones naturelles » :

« La zone **N** regroupe les zones naturelles de la commune. Elle comporte toujours des secteurs Na, Nb et Nh. Elle « s'étend au dépens de secteurs urbains en bordure de la voie ferrée afin de préserver des espaces naturels qui « jouent le rôle de véritables corridors écologiques ». (Rapport de présentation page 171) –

**Non ! La Zone N n'est pas incompatible avec l'habitat existant.**

## II- La Plaine de Chalandray

Plan de la 2° partie :

- I- **Les règles posées par le PLU ne sont pas compatibles avec les normes supérieures.**
  - 1- Son règlement est incompatible avec les règles du SAGE/SDAGE,
  - 2- Le PLU ne prend pas suffisamment en compte le risque d'inondation,
  - 3- La carte de zonage ne reproduit pas fidèlement la carte de référence du Syage (carte DRIEE) en matière de zone humide.
- II- Dans une deuxième partie nous envisagerons **les corrections à apporter** pour un retour du PLU à la compatibilité avec les règles SAGE/SDAGE et la loi Inondation.

### I- La non compatibilité du PLU :

**1- Le Rapport de présentation PLU** (page 134) : « Perspectives d'évolution » :

« Prendre en compte les objectifs du SDAGE et du SYAGE »

« Tenir compte des enjeux et des contraintes des deux PPRI de la Seine et de l'Yerres ».



Enfin le projet de PLU rappelle, à juste titre, page 137 du Rapport de Présentation, que le PLU et le PADD doivent être **compatibles** avec le SAGE de l'Yerres et le SDAGE de la Seine.

Le PLU lui-même rappelle donc, à juste titre, son obligation de compatibilité avec une norme supérieure. Voyons ce qu'il en est réellement.

#### ➤ **Les règles SAGE et SDAGE :**

a) Le Règlement SAGE, article 5, prescrit (préconisation 1.2.5.) : « **Le lit majeur d l'Yerres doit être préservé de tout aménagement** ».

Précision : « Pour l'Yerres le lit majeur est identifié comme la limite des plus hautes eaux connues (PHEC). Pour les affluents de l'Yerres (donc l'Oly par exemple) la limite de protection sera de 5 mètres depuis le haut de la berge ». (Règlement SAGE page 11).

b) Préconisation SAGE 3.1.1 : « **Préserver les zones inondables de toute urbanisation** ».

c) Préconisation 1.5.2 : « **Les zones humides doivent être préservées de tout nouvel aménagement** »

d) Orientation 31 du SDAGE 2010-2015 : « **Préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues** ». (= Orientation 032 du SDAGE 2016-2021)

#### ➤ **Le Règlement du projet de PLU :**

« **Règles communes** » article 1 : « **Sont interdites les constructions et installations dans une bande de 5 mètres des rives de l'Oly à ciel ouvert** ».

#### **Le principe :**

a) Sont interdites « *les constructions et installations* ». Cette affirmation sans limitation ni modalité d'application, a donc une valeur absolue. L'interdiction de construire est totale.

b) La référence à la distance de 5 mètres, montre que ce principe de non constructibilité énoncé dans le Règlement du PLU, est issu du Règlement SAGE/SDAGE.

Cette interdiction est confirmée par la préconisation SAGE 3.1.1. « *Préserver les zones inondables de toute urbanisation* ».

La formulation du principe est d'autant plus justifiée que la basse vallée de l'Yerres, la plus inondable, a donné lieu depuis une trentaine d'années à une abondante législation protectrice rappelée en ces termes dans le Rapport de présentation :

- ZNIEFF : la basse vallée de l'Yerres est classée ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique et faunistique) (Rapport de présentation page 106 - carte page 107)
- ENS : « *Le conseil général de l'Essonne a inscrit des espaces de la commune de Montgeron à l'inventaire des espaces naturels sensibles du département de l'Essonne. Les espaces naturels sensibles sont des zones naturelles remarquables et fragiles qui bénéficient d'une action de protection et de promotion menée par le département afin de d'assurer la sauvegarde des habitats naturels, des champs naturels d'expansion des crues » (rapport de présentation page 108 ; avec carte correspondante)*
- Sites classés : « *Les rives de l'Yerres, Isle de Prévôts et Plaine de Chalandray* » a été classé en 1982.  
« *Vallée de l'Yerres aval et ses abords* » a été classée par Décret en 2006. (Rapport page 109)
- « *Zones humides* » : zones humides, ou présumées humides, de classe 2 et 3



- La réglementation SAGE faisant du « lit majeur de l'Yerres », une zone inconstructible comme évoqué ci-dessus.
- Le SDAGE a fixé comme objectif (défi N° 6) de « *protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides* » et défi N° 8 : « *Limiter et prévenir les risques d'inondation* »  
Le Rapport de présentation mentionne encore comme un « problème majeur » « l'inondation en basse vallée de l'Yerres ».
- Toutefois le PLU a omis de mentionner la Directive européenne 2007/60 du 23 octobre 2007, suivie de la loi 2010 -788 « *portant engagement national pour l'environnement* », ni le Décret 2011-227 « *relatif à l'évaluation et à la gestion des risque d'inondation* » « *d'application immédiate* » ni l'arrêté 2012332- 0004 du Préfet de la Région ile de France classant Montgeron comme Territoire à très fort Risque d'Inondation (TRI). La ville de Montgeron semble vouloir l'ignorer !

Ce ne sont donc pas moins de 7 couches de protection, placées, en une trentaine d'années, par les plus hautes autorités politiques et administratives, sur la plaine de Chalandray, qui justifient amplement le principe de non constructibilité formulée par le SAGE. La convergence de vues des autorités sur une longue période justifie à coup sûr l'interdiction de construire dans « le lit majeur de l'Yerres ».

#### Après la formulation du principe.... vient sa non application dans le Règlement PLU :

- c) Le SAGE du Bassin versant de l'Yerres traite du lit majeur de l'Yerres **et** de l'Oly. Or le règlement PLU ne traite plus que de l'Oly. La mairie oublie l'essentiel.
- d) L'interdiction de construire est en outre limitée à la partie « à ciel ouvert » de l'Oly. En fait l'interdiction est limitée à la partie de l'Oly située dans la Forêt de Sénart, celle où les éventuels castors pourraient construire leurs barrages...

#### Enfin la contradiction totale :

- e) L'article 10 des Règles communes du projet de PLU, par exemple, précise : « ***Pour les constructions autorisées sous conditions dans le périmètre du PPRI la hauteur maximum est comptée à partir de l'altimétrie des PHEC*** » c'est-à-dire dans « le lit majeur » de l'Yerres.
- f) Ou encore par exemple l'art. UA 1 qui énonce : « *En zone inondable soumise au PPRI de l'Yerres sont interdites les constructions non conformes au PPRI de l'Yerres* ». (Règlement page 31).  
Ce qui laisse entendre que seule s'applique la règle PPRI, alors que l'article 1 des Règles communes du PLU commence par énoncer un principe de non constructibilité issu de la réglementation SAGE/SDAGE.... Que devient ce principe ?
- g) Quant à l' « Orientation 31 » du SDAGE qui prévoit de « ***reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues*** », elle n'est même pas mentionnée dans un document qui orientera la gestion municipale pendant une quinzaine d'années. La « *reconquête des zones naturelles d'expansion des crues* » de l'Yerres, n'est pas à l'ordre du jour à Montgeron.

Le Rapport de présentation du PLU rappelle, page 137, que les règles SAGE/SDAGE doivent s'imposer au PLU, tandis que le Règlement du PLU, soit n'y fait aucune allusion, soit prévoit des dispositions contraires.

Le défaut de cohérence est évident. La compatibilité entre SAGE et PLU n'est pas davantage assurée, car le Règlement donne à penser que le respect du PPRI dispense de respecter les règles SAGE/SAGE.



Quant au PADD censé guider l'action municipale pour les 15 ans à venir, il énonce, (page 141)

Objectif 2 : « Préserver les espaces naturels et paysagers »

Objectif 4 : « Préserver la biodiversité et les milieux naturels »  
« Stopper la consommation d'espaces naturels »

Mais ces supposés grands principes directeurs du PADD sont bafoués, comme on vient de le voir, tout autant que les propos du Rapport de présentation, par le Règlement PLU.

### **Un fâcheux précédent : le permis de construire Codoprom.**

Le 3 décembre 2012, le maire de Montgeron après avoir fixé un périmètre EPFIF en zone inondable et sur terrain potentiellement humide, a accordé un permis de construire N° 36 à la société Codoprom pour construire 45 logements dans le lit majeur de l'Yerres, les logements disposant de parkings souterrains semi-enterrés.

On constate que le terrain d'assiette (parcelles AC N° 247, 384, 385, 386) est situé totalement en zone inondable. Néanmoins il a échappé à toutes les réglementations protectrices citées plus haut.

Le 31 mai 2010, lors d'une réunion en Préfecture sur les « enjeux » du PPRI en cours d'élaboration, le projet a été corrigé à la demande du Maire de Montgeron, pour faire passer le terrain d'assiette en « **zone urbanisée** » alors même que, sans la contrainte d'éventuelles règles d'urbanisme, le propriétaire lui-même s'était autolimité à ne construire que des garages sans y exposer le moindre habitant. Le vieux bon sens paysan ! C'est le même scénario, montrant la fragilité des maires comme décideurs, que l'on retrouve à l'origine de toutes les catastrophes « naturelles » dues à l'urbanisation forcenée.

Le 31 mai 2010 le maire a argué de la proximité des pavillons pour obtenir un passe-droit. Or les pavillons les plus proches, à une centaine de mètres de distance, sont tous situés en bordure de la zone inondable, et non au milieu, le long la rue du moulin de Senlis. Les garages ne forment donc absolument pas une « zone urbanisée » avec les pavillons, du fait de leur nature (de simples garages), du fait de leur éloignement, et encore du fait de leur position extrêmement exposée aux inondations. Personne dans le passé n'a osé construire sa maison sur un tel terrain.

Cette qualification abusive proposée par le maire et finalement acceptée par les rédacteurs du PPRI, a, au regard du PPRI, fait passer le terrain d'assiette des garages, de zone 'rouge' à 'saumon', donc « constructible sous conditions ».

Le même passe-droit a affecté le classement du terrain en zone humide. (cf. carte –non conforme- ci-après) Le classement de 2006 excluait déjà, pour la même raison, le terrain d'assiette, du classement au titre des sites naturels.

Par la volonté d'un maire soutenant de très longue date un projet immobilier rendu obsolète par les nouvelles législations, les très nombreuses mesures de protection du lit majeur de l'Yerres ont été bafouées

Le Règlement PLU sous examen, non compatible avec la réglementation SAGE/SDAGE, peut, en l'état, tout à fait cautionner de nouveaux débordements par les autorités. Toujours au détriment de l'intérêt général et au profit d'intérêts particuliers.

## **2 – Le PLU ne prend pas suffisamment en compte le risque d'inondation :**



- a) Le rapport de présentation du PPRI de l'Yerres approuvé le 18 juin 2012 précise :
- « Les barrages mobiles installés après la crue de 1978 offrent une protection locale limitée et peuvent parfois aggraver la situation des zones voisines en amont et en aval ».
  - « Qui plus est, il peut toujours se produire un aléa plus important que l'aléa pris en compte pour le dimensionnement des dits ouvrages ». (page 23).
  - Ou encore page 27 : « Les échanges entre l'Yerres et la nappe des calcaires de Champigny sont **prépondérants** dans la réponse hydrologique et les variations de débit de la rivière ». Or « le fonctionnement hydrogéologique de la nappe des calcaires de Champigny et les interactions avec le réseau superficiel de l'Yerres **n'ont pas été pris en compte dans le cadre de la présente étude.** (Page 28)

Le message est clair : Les règles du PPRI ne prennent pas en compte tous les risques. Ils omettent même un **risque prépondérant** dans la situation de l'Yerres. Et ils le disent ouvertement. Cela devrait incliner les autorités, et le maire en particulier, à la prudence, c'est-à-dire à une position en retrait par rapport aux règles PPRI elles-mêmes, et donc à s'en tenir aux règles plus strictes du SAGE/ SDAGE.

- b) En outre, une Directive Européenne du 23 octobre 2007 sur le risque d'inondation a donné lieu à classement de la ville de Montgeron parmi les Territoires à Risque Importants d'inondation (« TRI ») par arrêté du Préfet de Région Ile de France du 27 novembre 2012. Montgeron est donc dissociée du lot des autres villes dotées d'un PPRI (Yerres, Brunoy, etc...) car sa situation est plus risquée que la leur.

En tant que Maire de Montgeron, vous avez en charge première la sécurité des personnes et des biens et vous disposez de toutes les informations qui vous permettent de justifier et d'imposer des règles de sécurité sur votre commune. Pourtant, vous ne prenez pas davantage en compte ce nouvel avertissement de toutes les autorités administratives européennes et françaises sur le risque aggravé d'inondation (TRI) frappant Montgeron.

- c) Le contexte Montgeronnais fournit pourtant une raison supplémentaire de tenir compte de la loi inondation. Sur le territoire de Montgeron la basse vallée de l'Yerres a été au fil du temps, chargée de d'environ 100 000 M3 de remblai (la ferme, les 13 pavillons rue de Concy, le terrain jouxtant les caravanes rue du Moulin de Senlis, etc...) dont 55 000 M3 pour les 2 parkings Foch devenus non inondables. Ces 100 000 M3 ont pour effet d'élever le niveau de l'inondation de 15 cm environ et donc possiblement de sinistrer des pavillons qui auraient pu ne pas l'être, et de submerger davantage ceux qui le sont.

En dépit de tous ces appels à la prudence et à la responsabilité, le maire de Montgeron a autorisé en décembre 2012, la construction d'un parking souterrain en sous-sol dans le lit majeur de l'Yerres. Il ironisait sur ceux qui critiquaient sa décision (cf. réponse maire au dossier Codoprom). Or, été 2015, des automobilistes du Var sont morts en allant récupérer leur voiture dans un parking souterrain situé dans le lit majeur d'une rivière.

### **3 - « Zones humides » : La non conformité de la carte de zonage du PLU.**

#### **La Carte SAGE :**

Le projet de PLU donne, page 101 du Rapport de présentation, en haut à droite, la carte de référence SYAGE des zones humides. C'est la carte la plus lisible, la plus à jour, puisqu'elle est donnée dans la version PLU de 2015, et c'est celle que l'on obtient encore aujourd'hui en consultant « Carmen V2, applications développement durable ». Elle fait donc office de Loi.





**Contenu de la carte**

SAGE et avancement des états

- Basse-Voulzie
- Bibvre - Inventaires
- Croult-Enghien-Viel
- Marne Confluence
- Mauldre - Recensez
- Seauce - Carte de p
- Nonette
- Orge-Yvette - Atlas
- Petit et Grand Moré
- Yerres - Carte de p

Enveloppes d'alerte

- Classe 1
- Classe 2
- Classe 3
- Classe 5

Classe 4 non représenté

Classe à préciser auprès

- Département
- Commune

Scan 1/25 000 Noir et Blanc

Le Rapport du PLU fournit, page 101, la bonne carte réglementaire des zones humides !

