

RÉVISION DU PLU
(arrêté le 10 décembre 2015)
ENQUÊTE PUBLIQUE



SOMMAIRE

Préambule, lettre à la Commission d'enquête publique.....	p.3
I) Les besoins de logement.....	p.8
II) Absence d'ambition environnementale.....	p.9
III) Le secteur de la gare.....	p.10
IV) Le quartier du Réveil matin.....	p.15
V) Le périmètre d'attente.....	p.17
VI) Secteurs au potentiel de mutabilité.....	p.17
VII) Accessibilité.....	p.18
VIII) Le cahier de recommandations architecturales.....	p.20
Conclusion.....	p.21

Contribution du groupe des élus socialistes, républicains et citoyens « Montgeron,
passionnément ! »

montgeronpassionnement@gmail.com

À l'attention de la Commission d'enquête publique,

Monsieur le Commissaire enquêteur,

En préambule, nous souhaitons souligner **l'insuffisance de la concertation** qui a suscité nombre de frustrations chez nos concitoyens et dans les différentes associations œuvrant pour notre cadre de vie.

Nous regrettons ainsi l'absence d'une grande et véritable réunion publique réunissant l'ensemble des habitants pour la présentation du Règlement et des Opérations d'aménagement et de programmation, à l'échelle de l'ensemble de la commune, et non des réunions cloisonnées, quartier par quartier, qui n'ont pas favorisé de vision globale de la ville. Nous regrettons également le manque d'échanges et de prise en compte des remarques formulées par les associations.

De même, aucune mise en place d'une Commission municipale d'urbanisme élargie à l'ensemble des élus pour une présentation exhaustive et une confrontation des points de vue n'a eu lieu.

En outre, la Commission municipale d'accessibilité - composée d'associations et de personnes représentant la société civile - n'a pas été associée privant ainsi le PLU de leurs expertises.

Nous déplorons aussi les insuffisances du dispositif de l'enquête publique, avec des permanences organisées uniquement au sein du service urbanisme de la mairie et à seulement cinq reprises. Pour ne rien arranger, un seul samedi était proposé aux habitants. Au final, seules 15 heures d'échanges potentiels avec le Commissaire enquêteur pour 23 500 habitants.

Enfin, le lendemain de la clôture de l'enquête publique, un Conseil municipal doit délibérer sur la mise en place d'un référendum d'initiative locale, dont la question centrale est alambiquée et orientée.

«Par délibération du 10 décembre 2015, le Conseil Municipal a arrêté le projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui a fait l'objet d'un avis défavorable de la part du représentant de l'Etat (Préfet) aux motifs que ce projet n'était pas suffisamment ambitieux en terme de production de logements et d'urbanisation. Malgré cet avis défavorable la Ville, estimant que Montgeron doit conserver sa taille humaine, et afin d'éviter l'engorgement des axes routiers, entend conserver son projet de PLU. Approuvez-vous la position de la Ville ?»

La promotion de ce référendum est par ailleurs mise en œuvre dans le magazine de la ville daté des mois de juillet et d'août 2016, paru le 30 juin

2016, alors que le Conseil municipal n'a pas encore statué sur cette délibération. Sorti de nulle part et dans la précipitation, ce référendum était-il vraiment opportun à cette période ? N'aurait-il pas dû intervenir en amont de l'enquête publique ?

Ces insuffisances rendent la participation citoyenne acrobatique, voire impossible. Elles ne créent pas les conditions d'une démocratie participative avec un tout petit mois pour synthétiser les dossiers et les analyses, créant un déséquilibre, entre le travail des services et l'appropriation de la population, très dommageable au fonctionnement de l'intelligence collective. En outre, le manque d'information des Montgeronnais-es, de fascicules explicatifs et pédagogiques dédiés, le manque patent de publicité, les dates de l'enquête du 5 juin au 4 juillet 2016 entre vacances et échéances de fin de période offrent matière à contestation.

Une enquête publique de cette importance aurait dû être organisée en amont ou bien être allongée d'autant en période d'été. Le public n'a jamais vraiment pu dialoguer avec la mairie, car souvent mal respecté au prétexte que ces notions seraient trop techniques et compliquées pour être expliquées.

Nous tenons également à souligner le fait qu'il serait essentiel de réfléchir à un PLU intercommunal. À l'heure des regroupements des communautés de communes, il est essentiel de dialoguer avec les villes mitoyennes et de notre nouvelle communauté d'agglomération (CAVYVS), afin d'assurer une cohérence et donc une compatibilité des exigences définies à Montgeron avec les autres villes.

À l'occasion de la révision du PLU de la ville de Montgeron, nous désirons tout particulièrement attirer votre attention sur les points suivants, en espérant leur prise en compte.

Notre ville présente de nombreux atouts, ville de banlieue, terminologie non péjorative pour notre part, à 20 kilomètres de Paris, bénéficiant d'un cadre de vie et d'un patrimoine ancien riche et agréable, avec plus de 50 % de son territoire couvert d'espaces naturels, profitant d'une situation géographique à proximité de bassins d'emplois tels que les Pôles d'Orly-Rungis, de Créteil, ou bien d'Évry.

Le rapport de présentation établit un état des lieux de nombreux paramètres : analyse démographique, sociale, économique, pyramides des

âges, offres de transports, nombres de logements, dans le secteur privé, collectif, pavillonnaire...

Il décline également la qualité des équipements publics et collectifs sur le territoire de la commune, tant au niveau culturel, sportif, ou bien encore scolaire. Il en souligne à la fois le nombre, la qualité et la répartition relativement homogène sur l'ensemble du territoire...

Il conclut sur la nécessité de préserver des équilibres, la mixité de certaines zones, le soutien et le développement au commerce de proximité tout en dégageant une priorité absolue d'offre de logements de qualité en rapport avec les besoins des Montgeronnais-es, et notamment pour les jeunes en situation de décohabitation (nombreux souhaitent en effet rester sur la ville), les jeunes ménages et les seniors pour diversifier au mieux le parcours résidentiel de chacun. L'offre est en effet inadaptée. Ce point est déterminant, car les études INSEE alertent sur le vieillissement de la population, avec un recul des jeunes de 29 à 44 ans. Et une forte progression des 60/74 ans et plus de 74.

Néanmoins, le rapport de présentation définit une dynamique démographique à nouveau positive depuis 1990.

En 2012, la ville de Montgeron comptait 23 281 habitants, contre 22 941 un an plus tôt, retrouvant ainsi un niveau similaire à celui de 1975, pic démographique.

Nous souhaitons voir cette population stabilisée, ou évoluer de manière contenue autour de 25 000 ; les derniers chiffres objectivés nous démontrent une tendance à un léger accroissement (23 516 habitants en 2015, cf. statistiques M14 Budget supplémentaire 2016 ville de Montgeron). Depuis 2011, on remarque un accroissement migratoire qui se traduit par des arrivées de population venant de Paris, doublé des phénomènes de décohabitation qui impacteront à terme la ville par un inéluctable renouvellement des espaces urbains.

Le PLU doit développer et projeter une vision politique concrète pour le devenir de Montgeron à échéance de 20 ou 30 ans. Alors que des constats et diagnostics pertinents apparaissent dans le Rapport de présentation, les perspectives proposées demeurent très génériques, peu définies et manquent d'ambition.

*De ce point de vue, le document présenté fait défaut de clarté et de transparence. L'ensemble des documents révèle une faiblesse des analyses prospectives avec peu de besoins objectivés et l'absence de justificatifs. Il ne préfigure nullement les réels besoins à l'échelle globale du territoire, mais s'applique à avoir une vision tronquée, cloisonnée, quartier par quartier (à l'image de la méthodologie retenue pour les concertations).
Ce PLU ne comporte aucun fil rouge ou conducteur, tant en termes d'habitats que de déplacements, notamment des déplacements doux.*

Quelle ville voulons-nous transmettre à nos enfants ?
Quelles offres de logements ?
Quels emplois ?
Quels équipements et services ?
Quelle ambition pour les déplacements ?
Quel cadre et quelle qualité de vie ?

Lors des présentations en Conseils de quartier, la thématique récurrente consistait à évoquer le beau... C'est-à-dire ce qui plaît ou ne plaît pas. Finalement, un concept très subjectif, plus proche d'un sujet de philosophie du baccalauréat que d'un règlement de Plan local de l'urbanisme. Et qui nous impose ici un point de vue et une police du goût, valables jusqu'à la prochaine révision du PLU ?

Dans l'absolu, la protection de notre territoire est un concept louable, mais qui s'inscrit en total décalage avec l'évolution du monde environnant. **Figer une certaine identité de la ville dans le temps s'apparente à une protection rétrograde, rendant la ville obsolète au regard de ce qui l'entoure. Le monde bouge !**

La municipalité a fait le choix d'élaborer un nouveau PLU et non d'engager une révision simple. Aussi, devrait-on dépasser les effets de communication politique afin d'imprimer réellement une politique d'urbanisme en lien avec une véritable vision de l'évolution de la ville.

Enfin, une dernière réflexion : *quelle est la pertinence de réviser totalement un PLU à la veille d'une évolution législative (mars 2017) relative à la Loi ALUR rendant à terme obligatoire le transfert de la compétence à l'échelle de*

l'intercommunalité et la mise en œuvre d'un PLU - sauf opposition d'au moins un quart des communes membres représentant au moins 20 % de la population ?

I) LES BESOINS DE LOGEMENTS

Un besoin majeur de logements est établi, sous divers modes : primo accession à la propriété, locations dans le parc privé et social, mutation dans les parcours résidentiels.

À ce jour, le service logements de la ville ne dénombre pas moins de 600 dossiers de demande en attente. Principalement des jeunes, des jeunes ménages et des seniors. *Rappelons que 65 % de la population française est aujourd'hui éligible pour obtenir l'attribution d'un logement social compte tenu des barèmes des plafonds de ressources.*

La ville manque de logements de taille intermédiaire : les études ont objectivé des ruptures de parcours résidentiels de ces ménages et le manque de logements de types F1, F2 et F3.

Le projet de PLU n'identifie aucun programme, ni n'inscrit d'outils en faveur de la création de logements. Conformément à l'article L-101-2 du code de l'urbanisme, **le PLU doit prévoir des capacités de construction suffisantes pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'habitat et également d'habitat à vocation sociale, afin d'être conforme à l'article 55 de la loi SRU stipulant à terme au moins 25 % de logements sociaux, malgré la période dérogatoire 2014/2016 sur l'ex-CASVS.**

Les nouvelles programmations ANRU mettent en lumière les limites de la conception urbanistique des années 60/70, illustrée par les très grands ensembles collectifs. Les concentrations importantes des populations ont largement été remises en cause.

Les petites unités éparses sur tout le territoire parviennent à créer davantage de mixité sociale que les grands ensembles développés par le passé. Cependant le projet de PLU ne présente aucune préconisation allant dans ce sens.

De plus, ce PLU ne propose aucune perspective d'habitats participatifs.

Dans le même temps, l'État a retenu la prairie de l'Oly pour un second plan de renouvellement urbain. Après les 100 millions de travaux réalisés dans l'ANRU1, la démolition complète ou parcellaire des trois tours du site est prévue avec la suppression potentielle de 193 logements de typologies différentes. Au travers de l'ANRU 2, l'État engagera 35 millions d'euros.

Ce projet Politique de la Ville prévoit des reconstructions de l'offre dans le cadre du « un pour un ».

La révision du PLU ne prévoit aucune orientation dans cette reconstitution de logements qui devra se faire pour partie impérativement sur notre territoire communal.

Dans la continuité de la question du logement et de l'habitat, le nombre de logements vacants sur Montgeron est mis en avant. En l'espèce, ce PLU ne donne **pas d'orientation précise quant aux logements vacants, 800 recensés** dans le rapport de présentation, près de 8 % du parc global de 9980 logements. Cette piste est non-négligeable.

En premier lieu, il s'agit de répondre à la question suivante « Pourquoi ce pourcentage conséquent de logements vacants sur notre ville ? »
S'agit-il de logements insalubres, de logements secondaires ?

Ces logements vacants constituent effectivement une manne foncière. D'un point de vue environnemental, ils devraient faire l'objet d'une priorisation, une réhabilitation impactant moins fortement l'environnement qu'une construction neuve, par ailleurs souvent plus coûteuse.

Quels leviers concrets mettre en œuvre pour mobiliser ces logements relevant du parc privé ? Quelles aides éventuelles aux propriétaires ?

Dans les projections de nouvelles offres de logements, quelle sera la répartition entre réintégration de logements vacants et nouveaux programmes ?

II) ABSENCE D'AMBITION ENVIRONNEMENTALE

L'opportunité que représente ce nouveau PLU est à corréliser avec les évolutions réglementaires en matière de développement durable.

Or, force est de constater que le manque d'ambitions est réel, **n'anticipant aucunement la future réglementation bâtiment responsable (RBR 2020)** qui exigera de limiter l'impact environnemental des constructions, notamment par le choix de modes constructifs à faible énergie grise (ossature bois...), **mais par ailleurs, n'aborde pas le sujet central de l'énergie, n'ayant aucune visée que ce soit à l'échelle des bâtiments (bâtiment à énergie positive) ou du territoire (territoire à énergie positive).**

III) LE SECTEUR DE LA GARE

Située en grande couronne, **Montgeron doit intégrer réglementairement le SDRIF dans l'élaboration de son PLU.** Le second axe principal de ce schéma directeur réside dans la densification autour des gares, sauf si l'environnement topographique direct présente des contraintes majeures. Ce qui est le cas ici : la gare est physiquement incorporée dans un espace en cuvette, au pied d'un coteau, verrouillée par peu d'espaces ouverts, une voie départementale - la rue du Général Leclerc/D324 - un ouvrage SNCF sur une zone en saturation quant aux circulations des véhicules particuliers et transports collectifs (bus) aux heures de pointe.

Les spécificités topographiques et les contraintes physiques du site ne permettent pas de se conformer aux attentes du SDRIF pour la production de logements par densification, **attentes découlant des premières orientations de développement des réseaux et infrastructures de transports, avec accents portés sur les modes actifs, marche à pied et vélo.**

Compte tenu des orientations du SDRIF, une étude globale sur tout le secteur de la gare devrait être mise en œuvre comme préalable, sachant que le STIF propose une prise en charge des coûts d'études à 100 %.

- a) De manière réaliste, un élément de réponse viable serait **de revisiter ce secteur en le transformant en un véritable pôle multimodal** dit lieu d'échanges qui vise une meilleure articulation entre différents modes de transports de voyageurs : train, *vélo*, *marche à pied*, bus, voiture (dans une perspective d'économie du partage). Ce dispositif doit être complété par la création d'un parc relais pour mieux porter une interface entre l'automobile et l'offre de transports publics, incluant une zone de covoiturage.

Outre la vocation visant à favoriser les correspondances de modalités de déplacements, ce pôle permettrait d'améliorer l'accès des usagers au réseau de transports en démultipliant également l'accessibilité du lieu.

Autre aspect positif d'un pôle multimodal ainsi défini : **assurer l'accès à la ville et estomper, voire résorber, les coupures urbaines**, car ces pôles ne se réduisent pas à une conception technique de mise en réseaux des

transports : ils comportent également une fonction urbaine qui travaille à l'insertion du lieu dans son environnement, c'est-à-dire à la ville dans sa globalité.

La notion de services constitue la troisième composante des pôles d'échanges soit en lien avec les transports soit en lien avec l'urbain par la promotion des informations sur la ville, activités, commerces de proximité...

À ce titre, **le plan de zonage gomme totalement le linéaire de commerces place de la gare J.Piette**. Le PADD souligne pourtant la préservation et le développement du commerce de proximité. Pourquoi cela n'est-il pas porté sur le document ?

La ville pourrait répondre aux orientations premières et réglementaires du SDRIF – à savoir « développer des infrastructures de transport/réseaux et équipements » par la refonte d'un tel pôle -, en trouvant une homogénéité entre les transports, les équipements publics, les commerces de proximité, les voies douces et les constructions à vocation d'habitat.

Ce projet de lieu d'échanges décline en particulier le réel développement de cheminements piétons et cyclables dans un rayon de 1000 mètres.

- b) Ainsi, il constitue **une formidable opportunité pour réfléchir la ville et les déplacements autrement par l'officialisation d'un réseau des circulations douces**, par anticipation et planification d'un maillage repéré sur l'ensemble du territoire. Par ailleurs, il créerait les conditions de compatibilité avec le PDUIF, ce qui n'est pas le cas, avec l'objectif de 10 % supplémentaires de déplacements en modes actifs à l'horizon 2024.

Cette révision du PLU devrait permettre l'intégration nécessaire d'un réseau structurant de chemins piétons et cyclables.

Un groupe d'habitants a réfléchi à cette question centrale et a suggéré des tronçons de circulations douces. Il a soumis ses réflexions, assorties d'actions concrètes sur toute la ville. *Ce travail participatif n'est aucunement pris en compte dans ce PLU. Il devrait d'ailleurs être prolongé et complété intelligemment par une étude du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) sur ce dossier. Cette étude permettrait d'acter un plan pour concrétiser ces réseaux. Ainsi, l'évolution de la ville incorporerait ces données en amont : elles préexisteraient au renouvellement urbain à venir.*

Ce centre produit des études à un coût somme toute modique au regard des enjeux, 8700 euros TTC dont 50 % à sa charge.

À ce jour, la ville refuse d'intégrer une telle étude et s'obstine dans un raisonnement « tout voiture ». Nous ne relevons pas de stratégie sur du long terme pour permettre d'aller plus loin que les attentes du PDUIF concernant la diminution des déplacements en voiture (- 2 % visés, peu ambitieux).

Aucune proposition sur ce point avec les impacts environnementaux et sanitaires néfastes reconnus.

c) L'acquisition des parcelles cadastrées AE1, AE2, AE3, AE4 et AE5 angle rue de Concy et rue du Général Leclerc en zone UEa : Projet dit EIFFAGE

Nul ne conteste le besoin de logements en Ile-de-France. Compte tenu du peu de réserve foncière disponible à Montgeron, cette parcelle pourrait s'inscrire dans l'orientation secondaire de production de logements inscrite au SDRIF.

Le 5 juillet 2016, en Conseil municipal, la ville soumet au vote une délibération autorisant la Maire à délivrer un permis de construire inadapté si l'on tient compte des multiples contraintes de ces terrains.

Ce site est fortement contraint : proximité de l'Yerres, classée en zone humide 3, terrains glaiseux, nuisances acoustiques, point noir de flux de circulation sur cet axe de transit vers Paris et autres bassins d'emplois.

Le carrefour concerné et les axes routiers adjacents seront à moyen terme très fortement sursaturés en raison du projet de rénovation de la gare d'Yerres, dans le prolongement de la rue de Concy : 4 500 m² de surface de vente (zone d'approvisionnement de marchandises = camions +++), 400 places de parking et une centaine de logements... alors que des problèmes de sécurité physique des personnes existent d'ores et déjà. Ce projet urbain de densification autour de la gare d'Yerres aura des répercussions indéniables et augmentera le trafic de manière sensible.

Ces problématiques aiguës de circulation et la configuration des lieux devraient amener un réaménagement total et sécurisé dudit carrefour en prélevant sur la parcelle à l'angle. Difficultés renforcées par les cellules commerciales projetées en rez-de-chaussée. Quid de leur accès ?

Le permis de construire **envisage un parking en sous-sol** (de 40 places) **avec cuvelage** afin « d'éviter » des inondations potentielles. On ne peut faire abstraction des récents événements de crue début juin 2016 et en ignorer les conséquences.

Tout d'abord, ce cuvelage imposerait que les volumes occupés se retrouvent en dehors selon le principe d'équivalence de volumétrie. Cela n'est pas prévu.

Les espaces végétalisés sont insuffisants à cet égard.

Par ailleurs, ce cuvelage engendrerait des remontées d'eau sur le périmètre et impacterait les parcelles voisines en renforçant les risques d'infiltration d'eau par capillarité.

Ce projet n'a malheureusement pas bénéficié d'une mise en concurrence des programmes et promoteurs.

Une solution alternative non étudiée, tenant compte des risques d'inondation :

Un projet avec architecture contemporaine, présentant des espaces de vie plus grands, mais en harmonie avec les zones pavillonnaires et les constructions des années 1980/90 en périphérie.

Mais aussi un projet plus raisonnable, moins dense, en logements mixtes (accession à la propriété et collectifs locatifs), **construit sur pilotis, donc sans excavation** : une forme d'habitats en R+1/R+2 avec accès par escalier, de type éco-construction « village/urbain ». Ce projet sur pilotis résoudrait le problème des parkings qui se feraient en aérien au rez-de-chaussée tout en permettant de retravailler l'ensemble des reculs par rapport aux voies et la végétalisation des espaces extérieurs. Et créer par anticipation les voies cyclables réservées.

Autre suggestion liée à la problématique du stationnement sur ce projet, en se rapportant au règlement et aux obligations imposées au constructeur en matière de réalisation de stationnements, renvoyant aux dispositions communes :

En cas d'impossibilité ou de difficultés techniques majeures liées à des contraintes géologiques par exemple, le constructeur peut être autorisé à réaliser les aires manquantes sur un terrain situé dans l'environnement immédiat du premier par obtention d'une concession à long terme dans un parc public à proximité... le parking Foch ?

Sur le secteur gare, qui coïncide également à une **entrée de ville aux croisées de Crosne et d'Yerres**, nous regrettons l'absence de traitement d'ensemble pour une évolution réfléchiée en prenant en compte de tous les paramètres requis. **Les actions se font ici au coup par coup, sans cohérence.**

Pourquoi prendre le risque de figer et d'obérer ce secteur pour les 200 ans à venir ?

Malheureusement, le choix retenu accentuera de manière inéluctable les contraintes sur l'axe Concy/Leclerc.

- d) Cette absence de vision globale pour notre ville se retrouve avec la **différenciation de *traitement de la parcelle dite « Dardères »* en zone UEb** sur ce même secteur.

Cette grande parcelle de 10 000 m², dont environ 3290 m² constructibles (zone « bleu ciel » du PPRI 2012), entre également dans le potentiel foncier dont la ville devrait se saisir, avec un véritable projet : équipements publics, de type crèche et/ou une résidence intergénérationnelle, des logements sur une unité de petite taille ? Avec de fait une facilité de stationnements avec les parkings Foch, l'accès aux transports en commun en proximité directe...

Elle constitue une autre réserve foncière ouvrant des possibilités d'aménagement du quartier. Créer plus d'espaces publics avec plus d'espaces végétalisés et des liaisons de circulations douces.

Est prévue dans le PLU la création d'un accès plus direct entre la rue du Moulin de Senlis, la gare et les parkings Foch. Les deux tiers restants de la parcelle, en zone inondable, sont susceptibles d'accueillir des aménagements sportifs, récréatifs et de loisirs.

Aujourd'hui, la ville n'a toujours pas saisi France Domaine alors que la propriétaire est désireuse de vendre et cherche un consensus avec la ville.

La ville ne montre pas de volonté politique ferme de préparer l'avenir.

Ce terrain reste sans projet concret et cristallise une situation de blocage dommageable pour le devenir du quartier.

Le rapport de présentation fait état du peu de réserves foncières existantes sur notre territoire. Sur ce quartier, deux opportunités rares se présentent qu'il convient de traiter avec toute l'attention nécessaire, dans le respect des équilibres entre droits privés et intérêts communs... et de les coordonner, question de bon sens !

In fine, pourquoi l'ensemble de ce secteur de la gare n'a-t-il pas fait l'objet d'une étude approfondie préalable et ne relève-t-il pas d'une OAP pour mettre en valeur l'entrée de ville, l'aménagement d'un secteur loisirs, d'équipements publics complémentaires, permettre une réflexion sur le renouvellement urbain et assurer l'évolution de la commune ? Et ce conformément au PADD ?

Cette étude devrait incorporer une analyse précise des flux de déplacements urbains dans ce secteur aux croisées de maillages urbains très empruntés à certaines heures, avec une analyse prospective des flux de circulation supplémentaires engendrés à terme par l'implantation du centre commercial et des nouveaux logements à la gare d'Yerres.

On connaît ici le nœud de déplacements et la difficulté majeure de circulation aux heures de pointe.

En appliquant un traitement égalitaire et cohérent sur les deux grandes parcelles du secteur, avec les mêmes règles R+1+C de part et d'autre de la rue du Général Leclerc, un retrait supplémentaire est favorisé et permet un aménagement de voirie plus pertinent au regard des éléments précités.

Il s'agit là d'un levier intéressant pour agir sur la problématique de déplacement inter-quartiers, la transversalité entre les villes et sur la mobilité.

IV) LE QUARTIER DU RÉVEIL MATIN

Ce projet de PLU ne porte qu'un seul secteur repéré d'OAP (orientations d'aménagement et de programmation), qui se rapporte au secteur nord de la ville, sur le quartier du Réveil matin. À ce propos une étude d'urbanisme serait en cours. Étude qui n'a pas été rendue publique.

Dans le code de l'urbanisme, aux articles R.123-1 et L123-1-4, les orientations d'aménagement et de programmation sont relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, paysager, restructurer ou aménager.

L'OAP sur le quartier du Réveil matin est très intéressante en termes de valorisation du quartier. Cette requalification est très attendue. Ce fut d'ailleurs une thématique de campagne transversale aux programmes des candidats pendant les élections municipales, voilà plus de deux ans maintenant, avec une forte attente des habitants.

De par sa situation géographique, ce quartier est une entrée de ville majeure. Pour de nombreux Montgeronnais, le Réveil matin est synonyme du Tour de France, et donc synonyme du cyclisme ! Un bel appui pour devenir exemplaire dans le développement des circulations douces.

Sont prévues la mutation de parcelles logées entre le long de la Nationale 6 et la route de Corbeil, services de la voirie municipale, refuge animalier... quelles dévolutions pour ces parcelles à terme ? Qu'en sera-t-il du refuge « animaux sans foyer » de Montgeron ?

De même, un front bâti est inscrit rue du repos, correspondant aux garages municipaux ainsi qu'une portion de la parcelle dite « France Télécom ». Quel devenir ?

Les parcelles longeant la voie ferrée, et parallèles à l'avenue Jean Jaurès sont concernées par un changement de zonage en UEb, l'implantation de jardins familiaux et d'insertion était pourtant projetée ?

Qu'en est-il de l'espace mutable de la partie centrale de 2 hectares ? Le plan de zonage laisse deviner la construction de logements pour combler les « dents creuses » avenue Jean Jaurès pour compléter le linéaire ? Nous regrettons que ces parcelles ne soient pas répertoriées dans le document.

Une nouvelle fois, une opacité sur les mutations à venir.

Ce quartier cristallise des enjeux de taille. Quartier en « jachère », il porte un potentiel considérable.

Aux politiques de graver leur volonté via l'outil du PLU en le transformant en symbole, en quartier PHARE, un quartier pilote en rupture avec ce qu'on a l'habitude de faire.

L'implantation d'une ressourcerie sur ce triangle constitue une initiative pertinente imprimant l'idée d'un quartier dédié à l'économie du partage, au développement d'une économie sociale et solidaire, et à la mobilité.

Quartier à vocation mixte, il pourrait regrouper de l'habitat, toujours dans un esprit d'éco-construction et de végétalisation, et voir s'installer un pôle d'exception d'économie sociale et solidaire qui correspond aux évolutions sociétales actuelles, avec des activités innovantes, un lieu de « coworking » et/ou de télétravail, une pépinière d'entreprises...

Au regard des parcelles disponibles, réinventer ce site pour générer des emplois, réinventer nos conceptions d'habiter, de travailler, d'échanger et de partager. Regrouper des professionnels porteurs de projets inédits sur un secteur qui bénéficie d'infrastructures de transports par la desserte de la N6, des lignes de bus et à proximité de la gare de Villeneuve-Saint-Georges.

Pensons aux générations futures !

V) LE PÉRIMÈTRE D'ATTENTE

Un périmètre d'attente a été retenu entre la mairie actuelle et la rue d'Eschborn concernant notamment l'emprise de la demeure dite « Maggio » pour un projet d'aménagement global.

Cette propriété de style bourgeois est au cœur de ville, fleuron de notre patrimoine historique du XIXe siècle et reflet de notre histoire.

Aucune lisibilité sur l'aménagement projeté et de nombreuses inquiétudes dans la population, désireuse de préserver ce bien, de le réhabiliter et de le voir dévolu à un service public.

VI) SECTEURS AU POTENTIEL DE MUTABILITÉ

Le diagnostic foncier définit différents sites présentant un potentiel de mutabilité. Ces sites sont reportés graphiquement sur le plan de zonage. Nous aurions apprécié qu'une liste exhaustive de ces sites soit adjointe au document pour compléter le visuel, difficile à exploiter. Une première question est posée quant aux critères retenus quant à cette mutabilité :

Ces potentiels de mutabilité sont classés de faibles à forts, par exemple, en classement de forte mutabilité, sur la partie sud de l'avenue de la République, la parcelle du café l'Alexandra, à présent fermé par arrêté de péril, des parcelles au carrefour Lelong/République/Cassin, les boxes dits « Crousse », le garage Renault, les anciens établissements Marivel ou les locaux des services techniques actuels adossés au petit immeuble avec commerces...

Du foncier conséquent.

En parallèle, ce projet fait évoluer, à la baisse, les hauteurs de bâtis sur les pôles de centralité.

Trois secteurs concentrent des zones de mutabilité dits « forts » : le secteur du Réveil matin, la partie sud de l'avenue de la République, zone UC, ainsi que le secteur de la gare autour des zones UEa et UEb...

Pourquoi ne pas avoir intégré le quartier de la gare et la partie sud de l'avenue de la République qui constituent des pôles de centralité mixtes, dans un tel dispositif pour accompagner concrètement et planifier leur mutation ?

D'autant que le quartier de la gare correspond aussi à une entrée de ville.

Le document devrait intégrer le quartier de la gare et la partie sud de l'avenue de la République dans les orientations d'aménagement et de programmation, et ce, en cohérence avec le PADD.

Ces deux secteurs devraient pouvoir bénéficier de ces orientations et recevoir un traitement global et cohérent du quartier. Le traitement actuel du quartier de la gare manque de recul et de maîtrise.

Le rattachement aux orientations d'aménagement et de programmation offre la possibilité d'un encadrement de qualité du réaménagement. À l'instar du Réveil matin, pourquoi des études d'urbanisme n'ont-elles pas été diligentées ?

VII) ACCESSIBILITÉ

a) Mobilité - Déplacements - Accès Bâtiments

Communément, et c'est dommageable, on circonscrit l'accessibilité aux personnes en situation de handicaps moteurs.

En réalité, l'accessibilité concerne nombre de personnes au quotidien : en premier lieu, les personnes en situation de handicaps, tous types de handicaps confondus, mais au-delà, **elle s'applique à la mobilité au sens large et s'élargit à une grande partie de la population au sein de la cité** : piétons, femmes enceintes, parents avec poussette, voyageurs avec valise, jeunes enfants, cyclistes, personnes âgées avec canne, déambulateur...

L'accessibilité doit répondre aux exigences de compatibilité avec le programme local de l'habitat et le PDUIF. Elle permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire en supprimant les discordances entre leurs capacités, leurs besoins et leurs souhaits d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement, d'autre part.

La loi pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 apporte des évolutions fondamentales. L'article 45 étend l'obligation d'accessibilité à toute la chaîne du déplacement : **la personne handicapée doit pouvoir accéder à tous les bâtiments recevant du public et évoluer de manière continue, sans rupture (aménagement de voiries, accès aux gares, transports en commun...)**. L'arrêté du 15 janvier 2007 porte application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Il concerne le stationnement, la signalétique, les systèmes d'information et les emplacements d'arrêt de transports collectifs.

L'accessibilité impacte également l'amélioration de l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées et figure parmi les objectifs assignés au PLH par l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation. Parmi les éléments du diagnostic que ce document doit établir, figure le recensement des « *besoins propres à certaines catégories de population, en particulier en matière d'accessibilité et de logements adaptés* » (article R. 302-1-1) ; le document d'orientation établi à partir du diagnostic énonce notamment les « *principaux axes d'une politique d'adaptation de l'habitat en faveur des personnes âgées et handicapées.* »

À aucun moment, la Commission communale d'accessibilité et ses membres n'ont été associés ni consultés dans la démarche d'élaboration. Ce qui interroge sur ses finalités réelles et moyens dédiés pour la mise en œuvre d'une politique volontariste sur ce sujet.

Dans l'irrespect de la Loi, l'accessibilité n'est absolument pas mentionnée dans le projet. Elle devrait être un axe transversal. Sa prise en compte doit notamment être interdépendante des modes de déplacements doux.

À prioriser sur le territoire.

b) *Situation particulière du CITL la Volière* - Personnes handicapées

La réhabilitation du CITL, la Volière, est attendue depuis des années et nécessite des aménagements du PLU. Établissement Médico-social sis au 4, avenue de la république, parcelle n° 100 section AV – UA13.

Cet établissement accueille une population vieillissante d'adultes handicapés (48 personnes accueillies). Le vieillissement de cette population exige une réhabilitation du site et des bâtiments pour permettre un hébergement digne, en adéquation avec les normes d'accessibilité en vigueur. Aujourd'hui, les usagers évoluent dans une structure totalement inadaptée et dégradée.

Ce projet de réhabilitation est bloqué par les règles du PLU en vigueur et celles du PLU 2015. **Ce PLU doit évoluer et permettre d'intégrer les modifications attendues.**

Afin d'engager cette rénovation dans les plus brefs délais, il est impérieux de modifier le pourcentage d'espaces verts exigible à hauteur de 30 %, conformément aux besoins spécifiques d'accueil de ces personnes handicapées : à la fois au niveau de l'hébergement, mais également au niveau

des locaux d'activités tels que définis dans le projet d'établissement de ce service médico-social unique géré par l'association Altérité.

La hauteur du bâtiment, comportant une toiture-terrace (avec acrotère haut), doit être portée à 7 mètres, conformément aux besoins spécifiques d'accueil des personnes handicapées hébergées tels que définis dans le projet d'établissement déposé auprès des pouvoirs publics habilités.

Ces travaux sont incontournables et nécessaires. Pour ce faire, les modifications requises doivent être portées au PLU. Au quotidien, nous sommes tous témoins de l'état de délabrement du bâtiment principal et ne pouvons plus fermer les yeux sur les conditions d'hébergement de ces adultes handicapés. Il en va de notre responsabilité collective. Les pouvoirs publics ont toutes les « cartes en main » pour AGIR et ne sauraient repousser ce projet sans plus attendre.

VIII) LE CAHIER DE RECOMMANDATIONS ARCHITECTURALES

Ce projet intègre **une composante relativement liberticide et non des moindres** : le cahier de recommandations architecturales. Il apporte de nombreuses contraintes sur des éléments techniques tels que façades, couleurs, clôtures, volets, le summum *étant l'interdiction de volets roulants qui font pourtant partie intégrante des dispositifs d'accessibilité, pour les personnes à mobilité réduite ou âgées*. Ce document présente une vocation donc plutôt coercitive.

Combien de "interdits, interdites, exigé, n'autorise pas, ne doit pas, doivent, contraint..." ?

L'effet pervers serait une uniformisation, voire une aseptisation des façades et des bâtis, à l'instar des préconisations inscrites dans le règlement local de publicité par la municipalité en place et qui contraint fortement le commerce local. Ce cahier de nouvelles recommandations architecturales et ces orientations risquent d'entraîner un repli sur soi.

Cela pourrait en outre finalement se résumer à une rhétorique un peu populiste pour protéger le secteur pavillonnaire par mobilisation de moyens drastiques, tout en s'apparentant malgré tout à une forme de mauvais goût néoconservateur d'un pseudo-historisme.

Cette volonté « protectionniste » des secteurs anciens semble venir en contradiction avec la création de nouvelles zones UF, notamment dans les quartiers du nord de la ville.

CONCLUSION

Notre ville est riche de multiples atouts qui font la spécificité de notre territoire.

Ce projet manque de transparence, de vision et de clairvoyance pour accompagner l'évolution de notre ville dans les trois décennies à venir.

Des projets immobiliers épars sur le territoire, sans lien ni cohérence, sont envisagés.

Ce projet présente de nombreux éléments figeant la ville, alors que **nous devrions penser modularité et évolutivité, les enjeux d'aujourd'hui n'étant pas les mêmes que ceux de demain.** Il est nécessaire d'imaginer un Montgeron mutable, adaptable aux évolutions que nous ne pouvons déceler aujourd'hui. Un Montgeron « souple », y compris dans ses infrastructures. Qui pouvait imaginer il y a cinquante ans ce besoin de déplacements en mode doux ? Ou le fait que l'État soit obligé d'injecter 130 millions d'euros dans un quartier comme celui de L'Oly, moins de 50 ans après sa construction ?

Les élus de la majorité ne doivent pas sous-estimer leurs responsabilités sociétales, économiques et environnementales : aujourd'hui, ils s'approprient à engager de l'argent public pour figer notre ville dans la vision qu'ils se font de Montgeron.

Une vision forcément trop subjective, une vision trop directive. Ces engagements, **ce sont les générations futures qui en supporteront les conséquences.** Et l'on constate déjà les impacts qu'il pourrait y avoir (zones inondables, qualité de l'air en Ile-de-France...).

L'évolution de notre ville devrait notamment s'appuyer sur **une politique concrète d'offres de logements diversifiés et de qualité en réelle adéquation avec les besoins actuels, et également futurs des Montgeronnais-es, le développement et le soutien du secteur économique, pour contrecarrer le déclin du commerce local, et des emplois de proximité pour redynamiser l'attractivité de notre ville auprès des jeunes et jeunes ménages.**

Tout en respectant et valorisant notre environnement exceptionnel avec la forêt de Sénart, les espaces naturels à protéger, le respect de la biodiversité et les corridors écologiques à renforcer.

C'est l'occasion d'avoir **une réflexion élargie sur les circulations douces pour ne pas être esclave du « tout voiture »**, mener des **actions intelligentes en corrélation avec les réglementations d'accessibilité et poser des axes de transversalité entre les différents quartiers**, mais également avec les villes limitrophes. Créer du lien.

Ce projet manque d'ambition pour mieux prendre en compte les aspects environnementaux et durables dans toute opération de renouvellement urbain ou d'extension, c'est ainsi **créer l'occasion de construire moins dommageable, plus résistant et plus résilient**.

Sous réserve d'une forte innovation sur d'autres projets pilotes, **la ville résiliente demeure à ce jour un modèle d'avenir**. De notre ville d'aujourd'hui naîtra la vie pour demain, pour la génération à venir : permettons-lui, au travers de cet outil, d'aller vers une transition optimale.

Aude BRISTOT, Sébastien BARKÉ et Amarantha BOURGEOIS.