

Monsieur le Président du Tribunal administratif  
56, avenue de Saint Cloud  
78000 VERSAILLES

## LRAR

### **Objet : recours en annulation contre la délibération du 30 mai 2013 du Conseil municipal de Montgeron approuvant le projet de PLU**

Monsieur le Président,

Nous avons l'honneur de vous saisir d'un recours en annulation \_ après rejet d'un recours gracieux \_ contre une délibération du 30 mai 2013 du Conseil municipal de Montgeron (91230). Cette délibération approuve un projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui n'est pas compatible avec les documents supra communaux.

Le PLU tel qu'approuvé par la délibération du 30 mai dernier va à l'encontre des orientations du SDRIF 1994, du Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France 2000 (PDU) du SAGE de l'Yerres et du SDAGE Seine Normandie.

Cette approbation du PLU intervient après une longue série de rejets par l'autorité communale des observations des habitants :

- préalablement à l'enquête publique, concertation de pure forme mais non respectée sur le fonds (grandes réunions publiques d'information ne permettant pas le dialogue, sans compilation des remarques du public)
- pendant l'enquête publique, contributions importantes des associations et des particuliers (160 personnes – 5 registres d'observations) mais les réponses de la ville ont éludé les questions de fonds.

## DISCUSSION

### **Premier grief : incompatibilité avec le SDRIF 94 en ce qui concerne l'urbanisation**

L'article L. 111-1-1 du Code de l'urbanisme dispose :

« ...  
*Les plans locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale ... . En l'absence de schéma de cohérence territoriale, ils doivent être compatibles, s'il y a lieu, avec ... le schéma directeur de la région d'Ile-de-France ... . »*

Premier élément : le rapport de présentation du PLU « voit » des zones urbanisables sur Montgeron tandis qu'il n'existe pas dans le SDRIF

Page 6 du rapport de présentation du PLU, il est écrit que le SDRIF 1994 prévoit à l'horizon 2015 "*une zone d'espace urbanisable à l'ouest de la commune*" et "*une zone d'espace partiellement urbanisable au nord est*".

Considérant les documents graphiques du SDRIF, c'est inexact.

En effet, sur la carte de destination générale des sols du SDRIF (extrait en pièce 4) \_ reproduite en page 7 du rapport de présentation du PLU \_ Montgeron apparaît en totalité comme un espace urbanisé et donc ni urbanisable, ni même partiellement urbanisable, considérant la légende de la carte du SDRIF (pièce 5)

Il existe effectivement un petit espace urbanisable à l'Ouest de la commune, mais celui-ci se trouve sur le territoire de la Commune voisine de Vigneux. Par contre, on peut remarquer de vastes zones urbanisables, au Sud, autour des villes nouvelles de Sénart et d'Evry, mais rien sur Montgeron.

Deuxième élément : les orientations du PLU ne correspondent pas aux orientations du SDRIF 1994 et vont parfois à leur encontre.

Le rapport de présentation du PLU dit :

Page 27 : « Privilégier la construction de la ville sur la ville : comblement des dents creuses, intensification du tissu existant.

Favoriser la compacité et la densité dans les quartiers, en tenant compte des spécificités paysagères. »

A noter que le traitement des dents creuses (page 151 du SDRIF) concerne la zone centrale de l'Île de France dont Montgeron ne fait pas partie.

Page 152 du SDRIF:

« **les pôles urbains anciens**, porteurs d'une identité propre, sont un atout majeur pour le rééquilibrage de la région. Leur activité et leur autonomie seront développées dans le souci **de préserver leur identité : respect des formes urbaines existantes**, soin apporté à la **qualité des entrées de ville**, mise en valeur du patrimoine culturel et du potentiel économique et commercial, **amélioration des dessertes** avec la capitale et les autres centres de même type constitueront les axes majeurs de leur croissance. **Les actions tendront à préserver, voire améliorer, la qualité de vie liée au caractère un peu "provincial" de ces villes. La préservation de l'environnement et des espaces naturels environnants est une nécessité première dans ces secteurs.** »

**Les orientations du PLU (densifier, intensifier, combler) vont donc à l'encontre de celles du SDRIF (préserver, respecter, améliorer) pour la zone géographique à laquelle appartient Montgeron.**

Page 297 du SDRIF, concernant plus précisément notre secteur, il est écrit :

« En prolongement de la Seine Amont, le secteur est de la Seine constitue un élément d'articulation directe avec la ville nouvelle de Sénart et, plus au sud, la ville moyenne de Melun. Afin d'en confirmer les potentialités, il est nécessaire de :

- favoriser, par exemple autour du développement de Vigneux, **Montgeron** et Draveil, **le désenclavement et la restructuration de l'ensemble de la vallée de l'Yerres** »

Le désenclavement mentionné ci-dessus de la vallée de l'Yerres était prévu page 230 :

« **Le Schéma prévoit .... la réalisation prioritaire de la déviation de Villeneuve Saint-Georges** ».

Villeneuve-Saint-Georges est un passage obligé pour les habitants de Montgeron qui se rendent sur les bassins d'emploi de Paris et de Orly / Rungis. Ses bouchons sont de notoriété publique depuis un demi-siècle.

Or, cette déviation n'est toujours pas réalisée. De plus, le RER D, autre moyen d'accès au bassin d'emploi que constitue Paris et la petite couronne est sursaturé. Cette ligne est considérée aujourd'hui comme une ligne malade par la SNCF et constitue un frein à l'embauche sur Paris du fait de ses retards fréquents.

Le commissaire enquêteur, dans ses conclusions motivées non paginées, mentionne en point 2 :

« Dans cette enquête l'urbanisation du quartier de la gare, de l'avenue de la République, de la rue Amélie Evrard, la circulation les nuisances ont largement fait débat.

Cependant l'analyse factuelle de tous les éléments de l'enquête démontre que :

Pour le quartier de la gare: la volonté de la ville d'en inscrire l'urbanisation dans le **cadre de la révision** du Schéma Directeur de l'Île de France (SDRIF) qui recommande une densification de l'habitat près des lieux des moyens de transports. Dans ce cas précis il apparaît que **les infrastructures des transports collectifs notamment avec le RER D présentent des dysfonctionnements**. Je rappelle que la gestion de ces infrastructures dépend de la seule compétence du STIF. (Syndicat des transports de l'Île de France). Autre problème récurrent souvent souligné : celui des voies des d'accès saturées aux heures de pointe. **Ce goulet d'étranglement** ainsi que la voie traversant le centre ville sont impactés par la circulation importante de véhicules venant des villes en amont. **Ce problème ne sera pas résolu par la voie viaire existante, mais par la construction d'autres voies de dégagement : RN6, ponts sur la seine. Ces décisions dépassent la compétence de la ville.** »

**Les conditions sont loin d'être réunies pour densifier les constructions dans l'ensemble de la ville et plus particulièrement autour de la gare.**

**Il est donc prématuré de prévoir une densification de l'urbanisation qui va à l'encontre des orientations du SDRIF 94 pour ce secteur géographique.**

Dans l'extrait ci-dessus des conclusions du commissaire enquêteur, deux phrases démontrent l'incohérence de ce PLU avec le SDRIF 94 :

1-« la volonté de la ville d'en inscrire l'urbanisation dans le cadre de la révision du Schéma Directeur de l'Île de France (SDRIF) qui recommande une densification de l'habitat près des lieux des moyens de transports ».

Or, dans le rapport de présentation du PLU page 6, il est écrit : « le PLU de Montgeron devra être **compatible avec le schéma directeur approuvé le 26 avril 1994.** »

De notre point de vue, il n'est pas possible de s'appuyer tantôt sur des dispositions du SDRIF 94, tantôt sur le projet de 2008.

2-« Je rappelle que la gestion de ces infrastructures dépend de la seule compétence du STIF »

C'est oublier que le STIF est l'émanation des collectivités locales, départements et région, celles précisément qui élaborent le SDRIF. C'est oublier aussi qu'il est responsable de l'élaboration du PDUIF avec lequel le PLU doit être compatible.

Pourtant, **le PLU allant à l'encontre du SDRIF**, autorise la densification en permettant l'édification d'immeubles, par exemple dans le quartier pavillonnaire de la gare (UAc et UDb \_ pièce 6) avec deux circonstances aggravantes :

- cette prévision du PLU faite avant la conception d'un plan d'ensemble incluant une gare routière et des cheminements doux (cf. griefs suivants) ne permettra plus la mise en œuvre des orientations du PDU,
- avant même l'approbation du PLU, cette urbanisation est déjà en cours comme en témoignent :
  - les propositions d'achat émanant d'un promoteur, que les propriétaires de pavillons du quartier de la gare ont reçues en décembre 2012 (exemple en pièce n° 7)
  - un permis d'un immeuble de 45 logements a été accordé en décembre 2012 dans la zone UDb (en zone inondable \_ pièce 6). Cette construction, si elle devait se réaliser ferait obstacle à la nécessaire création d'une liaison piétonne entre le parking de la gare et celle-ci. Ce permis a fait l'objet d'un recours. Le Préfet a demandé son retrait.

La création de ces 2 zones de densification est donc un défi aux documents supra communaux et au bon sens.

La ville, dans sa réponse à notre recours gracieux, n'a pas répondu à nos observations.

### **Deuxième grief : incompatibilité avec le SDRIF 94 en ce qui concerne les nuisances sonores**

Montgeron est traversé par deux infrastructures très bruyantes : la RN6 et la voie ferrée Paris Lyon, toutes deux classées en niveau 1 sur la carte des nuisances sonores (pièce 8) et soumise de ce fait aux arrêtés relatifs au classement sonore des infrastructures de transports terrestres (page 125 et suivantes des annexes au PLU)

Les orientations du SDRIF (page 122) sont :

*« La protection contre le bruit pourra impliquer des travaux sur l'infrastructure elle-même, tels que des murs anti-bruit ou une insertion soignée des infrastructures nouvelles. Mais **l'effort doit aussi porter sur le tissu urbain.** En bordure des infrastructures bruyantes, il conviendrait **d'inciter à laisser s'implanter des locaux d'activités plutôt que des logements.** Cette politique devrait être accompagnée par une démarche de paysagement de ces infrastructures. »*

Or c'est précisément le long de la voie ferrée que la commune a choisi de densifier l'habitat exposant ainsi un nombre accru d'habitants aux nuisances sonores, sans pour autant prévoir la moindre protection sonore le long des voies.

Il s'agit des zones :

UAc: zone dite de « centralité » du PLU qui transforme une partie pavillonnaire dans le POS le long des voies ferrées en zone d'immeubles

UDb: zone dite de renouvellement urbain dans le PLU qui transforme une partie pavillonnaire dans le POS le

UE: zone dite à vocation mixte dans le PLU qui transforme une « zone d'activité » dans le POS en zone mixte habitat/activité, ce qui souvent se traduit par la construction de logements au détriment des activités..  
A titre d'exemple un projet de logements sociaux vient d'être autorisé au ras des voies ferrées en zone UE dans la partie nord de la commune.

Dans la synthèse des observations du public page 24, le commissaire enquêteur écrit :

« 2-15 ; Nuisances Sonores, Environnement :

**La proximité immédiate des lignes ferroviaire est considérée comme une nuisance. La construction de nouveaux logements en bordure des voies pose question.**

*Bruit des trains ....De plus il est souligné que cette densification du quartier de par sa pollution aurait un impact négatif sur la qualité de l'environnement (principalement faune et flore).. Une carte du bruit est évoquée dans ce secteur, y a-t-il des réponses à cette question ?*

**Lutter contre le bruit et la pollution recueille 94% d'avis positifs en réponse à l'enquête réalisée sur la ville.**

**Les 3 aléas spécifiques de la commune sont 2 PPRI et des terres argileuses où l'on ne devrait pas urbaniser à tout crin.- constructions nouvelles en bordure des routes ou des voies ferrées. »**

La Commune répond :

« .....Les règles générales actuelles, indépendantes du PLU, rendent obligatoires la mise en oeuvre de technique d'isolation acoustique spécifique dans une bande de plusieurs centaines de mètres (il s'agit très exactement de 300m) à compter des voies (arrêtés préfectoraux). Les nouvelles constructions bénéficient donc d'une bien meilleure isolation phonique que les constructions plus anciennes. »

La seule disposition pour la protection contre le bruit est l'article 5° du règlement du PLU, page 19 « Lutte contre les nuisances sonores »:

« Dans une bande de 30 mètres, comptés à partir de la limite de l'emprise, les constructions à destination dominante d'habitat situées sur un terrain en contact immédiat avec une infrastructure de transport terrestre bruyante (RN6 et voie ferrée) devront rechercher dans leur conception architecturale, les moyens de minimiser les nuisances sonores. »

Cet article ne répond pas aux orientations du SDRIF qui recommande de ne pas construire de logement près des infrastructures bruyantes. Cet article 5 n'apporte pas une véritable protection complémentaire dans la bande des 30 mètres mais seulement sur les **parcelles en contact immédiat**, ce qui en limite encore la portée.

Les orientations du SDRIF 94 en matière de protection contre le bruit ne sont pas prises en compte par la commune. Le plan de zonage du PLU et le règlement associé ne sont donc pas compatibles avec le SDRIF 94 concernant les nuisances sonores.

### **Troisième grief : incompatibilité avec le SDRIF 94 en ce qui concerne les continuités écologiques**

Page 50 du SDRIF : « EN MOYENNE COURONNE, EPARGNER LA CEINTURE VERTE : LA "CEINTURE VERTE" comprend, par convention, l'ensemble des espaces libres de toute urbanisation entre 10 et 30 kilomètres autour de Paris....

*Il s'agit de garantir, autant que possible, le maintien et le développement des espaces naturels existants dans la Ceinture Verte en contact direct avec l'urbanisation et de constituer un réseau vert dans le tissu bâti dense de l'agglomération... Il importe d'une part de maintenir et reconquérir des friches agricoles à des fins d'agriculture spécialisée, de favoriser la création ou le développement des parcs et jardins, de permettre la réalisation d'itinéraires de promenade, d'autre part d'éviter que les extensions urbaines ne conduisent au mitage des champs, des vallées et des forêts qui confèrent à ce secteur de l'Ile-de-France un charme particulier. La Ceinture Verte ne doit pas être considérée comme une mosaïque d'espaces fonctionnels, mais comme un maillage de lieux de vie, animés, équilibrés, diversifiés. »*

Il est écrit dans le SDRIF page 89 :

« Préserver et valoriser les espaces boisés et paysagers

### **En zone agglomérée....**

...Il s'agit de **garantir autant que possible le maintien et le développement des espaces naturels encore existants dans la Ceinture Verte en contact direct avec l'urbanisation et de constituer un réseau vert dans le tissu bâti dense de l'agglomération**. Cela passe par le maintien d'une agriculture périurbaine aux portes de l'agglomération (**entre 10 et 30 kilomètres autour de Paris**) qui est essentiel pour offrir des espaces de "respiration" aux habitants et qui pourrait être le lieu d'un développement du maraîchage et de l'horticulture. Cette politique s'accompagnera de l'aménagement des buttes et du réseau des forts qui ceignent Paris, ainsi que de la création de nouveaux équipements verts dans les zones les plus carencées. Enfin il s'agit de **poursuivre et d'amplifier la mise en place d'un réseau de liaison planté entre les espaces verts existants de l'agglomération**.

**Le maintien et l'aménagement des espaces naturels seront incités....**

...Ainsi, les Parcs et les **continuités vertes à valoriser** ou à réaliser contribueront à la composition urbaine des banlieues et permettront d'affirmer sa lisibilité ».

L'extension des parties actuellement urbanisées des bourgs, villages et hameaux situés dans ces espaces s'effectuera selon les règles posées au chapitre 4.3, dans le cadre d'un développement modéré, respectueux de l'environnement et réalisé en continuité avec le bâti existant. »

**Ces orientations auraient dû se traduire dans le PLU par la préservation des possibilités de continuités vertes entre forêt de Sénart et Vallée de l'Yerres.**

En application de cette orientation du SDRIF, figure en 16<sup>ème</sup> et dernière page du PADD (pièce 9) une carte avec le tracé d'un large couloir écologique reliant la vallée de l'Yerres à la forêt de Sénart et passant par La Pelouse avec cette légende :

« *Créer une véritable trame verte et bleue à l'échelle de la commune et assurer une continuité des corridors écologiques avec les territoires voisins* »

Cet objectif est totalement ignoré dans les autres documents du PLU. Il semble également ignoré par la commune qui dans le rejet de notre recours gracieux (pièce 3) écrit :

« *Vous mentionnez enfin les orientations du SDRIF pour créer de véritables couloirs écologiques sans citer l'orientation correspondante ni en donner les références. Aussi, il ne m'a pas été possible de déterminer la disposition à laquelle vous faisiez allusion* »

Le tracé figurant sur la carte recouvre l'îlot des Bois récemment urbanisé. Celui-ci constitue maintenant un obstacle majeur sur ce tracé.

Le plan de zonage et le règlement ne sont donc pas cohérents avec le PADD et sont incompatibles avec le SDRIF 94.

### **Quatrième grief : incompatibilité avec le PDU en ce qui concerne les circulations douces**

L'article L.123-1-5 du Code de l'urbanisme dispose :

*Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés à l'article L.121-1 ....*

*A ce titre, le règlement peut :*

.....

*6° Préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public et ....*

Le PADD, après avoir rappelé page 4 la nécessité de « la maîtrise de la circulation automobile et de développement des modes doux » énumère page 13 tous les objectifs du développement durable à l'exception notable du secteur de la gare qui n'est cité que pour favoriser la construction de logements, mais oublié en ce qui concerne l'aménagement d'une gare routière et oublié aussi parmi les pôles générateurs de déplacements doux.

Ces objectifs ne sont pas déclinés dans le règlement et dans le plan de zonage qui ne sont donc pas en cohérence avec le PADD. Le PADD, en ce qui concerne le secteur de la gare, n'est lui-même pas en cohérence avec le PDU. Ce secteur est considéré par le PLU non comme un pôle multimodal mais comme un espace à urbaniser, bien qu'il le soit déjà (cf. premier grief).

Dans une réponse aux observations de plusieurs habitants dans le registre d'enquête publique, la Ville affirme contre toute évidence, « *La mise en œuvre de ces principes ne relève pas du PLU* ».

Cette phrase est reprise par le Commissaire enquêteur : « *Toutefois, il faut rappeler que la mise en œuvre de ce type de circulation ne dépend pas du PLU* » témoignant ainsi d'une méconnaissance de l'article L.123-1-5- 6° du Code de l'urbanisme déjà cité et du PDUIF qui, page 74, mentionne :

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

Dans sa réponse à notre recours gracieux, la ville confirme page 3 sa vision particulière du PLU :

« *Le Plan local d'urbanisme ne constitue pas un document d'application local du PDUIF, ni un schéma des circulations douces ...* »

Pourtant, dans le rapport de présentation, les insuffisances des circulations douces avaient été mises en évidence, quoique de manière feutrée, eu égard à la réalité du terrain :

Page 67 : « *aux abords des gares, l'état d'entretien est globalement bon. Toutefois, les piétons et notamment les personnes à mobilité réduite peuvent rencontrer certaines difficultés :*

- *de nombreux trottoirs sur le périmètre de la commune sont étroits, les piétons ont dans ce cas tendance à emprunter la chaussée.*

- *les passages sous la voie ferrée réduisent la largeur des trottoirs.*

- *les bordures des trottoirs ne sont pas systématiquement abaissées.* »

Page 73 : « *Un réseau de pistes cyclable peu présent, contraint par la forte topographie de la ville, le stationnement en quinconce et l'étroitesse de la voirie communale* »

Les 2 rues (dont une départementale à forte circulation et forte pente) permettant aux piétons venant du centre ville de se rendre à la gare RER ne répondent pas aux spécifications de l'article 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

En effet, la pente de ces rues (10% environ par endroit) est largement supérieure aux 4 et 5% prescrits.

Pourtant, la ville dans sa réponse aux observations des habitants, concernant les cheminements piétonniers entre la gare et le centre ville, écrit : « *cette liaison peut s'effectuer par la voirie (trottoirs) boulevard Sellier ...et ... Général Leclerc* ». Il s'agit des 2 rues mentionnées ci-dessus.

Dans le cadre d'un plan d'ensemble des chemins piétonniers, nous relevons également une incompatibilité du PLU avec le SDRIF qui page 192, écrit :

« *Rendre accessibles les équipements culturels "de proximité" ... Le Schéma Directeur ne doit pas fixer un quelconque taux minimal d'équipements mais privilégier leur accessibilité* »

La Maison de l'Environnement de la Communauté d'agglomération Sénart Val de Seine a été inaugurée en 2009, rue de la République, axe principal de Montgeron et route départementale à forte circulation.

Aucun accès piétonnier n'a été prévu autre que les trottoirs exigus de cette rue.

### **Cinquième grief : incompatibilité avec le PDU en ce qui concerne le pôle multimodal**

L'article L.123-1-5 du Code de l'urbanisme dispose :

*Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés à l'article L.121-1 ....*

*A ce titre, le règlement peut :*

....

*8° Fixer les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général ainsi qu'aux espaces verts ;*

Concernant la gare RER, il est écrit page 57 du rapport de présentation du PLU :

« La place Joseph Piette fonctionne également comme une petite centralité. Dans un rayon de 20 mètres, on trouve les arrêts de bus, l'accès au quai du RER, des parkings à vélos, ainsi que quelques commerces de proximité. Aux heures de pointe, la circulation peut y être difficile mais le stationnement est assuré par quelques places de stationnement et par les parkings Foch situés à proximité. »

La place Joseph Piette, devant la gare RER fait effectivement office de gare routière, mais ce n'est pas une gare routière. C'est une place accessible à tous les véhicules et où les bus stationnent et manoeuvrent difficilement. Il est par exemple quasi impossible d'y faire stationner plus de 3 bus sans gêner la circulation automobile.

La gare routière qui a été aménagée en 2009 devant le lycée de Montgeron est une vraie gare routière qui représente 2 à 3 fois la surface de la place Joseph Piette (pièce 10)

L'absence d'inscription au PLU d'une gare routière devant la gare RER, avec les réserves foncières qui en découlent, conjuguée avec la transformation du quartier pavillonnaire de la gare en zone d'immeubles rendra définitivement impossible la mise en œuvre des orientations du PDU.

### **Sixième grief : incompatibilité avec le SAGE de l'Yerres**

L'article L.111-1-1 du Code de l'urbanisme dispose :

« ....  
*Les plans locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec ... les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux. .... »*

Le SyAGE, syndicat chargé notamment de la gestion des eaux du bassin versant de l'Yerres, et obligatoirement consulté dans la procédure d'élaboration du PLU, écrit dans sa lettre du 10 janvier 2013 :

- « Pour que le PLU soit compatible ..., il est nécessaire qu'il traduise dans son zonage et son règlement les préconisations du SAGE.
- ...l'article N-2 ... entre en contradiction avec la préconisation 1.2.5 du SAGE : le lit majeur des cours d'eaux doit être préservé de tout aménagement. Ce lit majeur est délimité par la limite des PHEC (Plus hautes Eaux Connues)... »

De même, le Préfet écrit dans son avis du 3 janvier 2013 :

«le lit majeur et les espaces de mobilité des cours d'eau doivent être préservés de tout aménagement »

Or, le PLU a créé la zone UDb (déjà citée) en partie dans le lit majeur de l'Yerres comme le prouve l'extrait du plan de zonage du PLU (pièce n° 6)

La ville dans sa réponse à notre recours gracieux écrit :

« Vous citez les orientations 1.2.4 et 1.2.5 du SAGE, mais vous (vous) contentez d'affirmer de manière générale, sans apporter le moindre élément en ce sens, que le PLU ne les respecterait pas. ».

Pourtant, notre recours gracieux faisait référence aux observations du Préfet et du SyAGE.

### **Septième grief : incompatibilité avec le SDAGE Seine-Normandie**

Orientation 31 : préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues

*Disposition 138 : Prendre en compte les zones d'expansion des crues dans les documents d'urbanisme. Aux fins de prévention des inondations, il est posé comme objectif la préservation des zones naturelles d'expansion des crues ... et notamment l'interdiction de tout remblaiement et de tout endiguement dans ces zones non justifié par un objectif de protection de lieux urbanisés type centre urbains fortement exposés La reconquête de ces zones naturelles doit également être affichée comme un objectif.*

La préservation des zones d'expansion des crues a été discutée dans le grief précédent. Le SDAGE ajoute ici un objectif supplémentaire qui est la reconquête de ces zones. Or, les parkings publics de la gare (zone UL sur la pièce 6) ont été construits en remblayant le lit majeur pour mettre les véhicules hors d'eau même lors de la crue centennale.

En outre, ces parkings ont été surdimensionnés et attirent des habitants des communes situées plus en amont (de Paris) du fait d'une tarification du RER plus avantageuse au départ de Montgeron. Ceci est confirmé par une phrase du commissaire enquêteur, déjà citée au premier grief, dans ses conclusions motivées :

*« Ce goulet d'étranglement ainsi que la voie traversant le centre ville sont impactés par la circulation importante de véhicules venant des villes en amont. Ce problème ne sera pas résolu par la voie viaire existante, mais par la construction d'autres voies de dégagement : RN6, ponts sur la seine »*

La solution suggérée ici ne contribuerait pas à réduire la circulation automobile et irait donc à l'encontre d'un des objectifs du PDU qui est de la réduire (page 27)

De même, le fait de pérenniser les garages individuels, construits également sur des remblais dans le lit majeur (pièce 6) par la création de la zone UDb du PLU, va à l'encontre de cette orientation 31 du SDAGE. C'est une partie de cette zone de garages qui doit être transformée en immeuble d'habitation si le permis de construire mentionné dans le premier grief est confirmé.

Les remblais réalisés pour ces parkings et ces garages occupent les deux tiers, en largeur du lit majeur de l'Yerres, considérant la seule commune de Montgeron et le quart si on considère la totalité du lit majeur sur les 2 communes de Montgeron et Crosne.

#### Orientation 19 : Mettre fin à la disparition et à la dégradation des zones humides et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité

Comme déjà mentionné dans les griefs précédents, le PLU contrevient à cette orientation du SDAGE de 2 manières :

- en créant des zones à urbaniser dans la zone d'expansion des crues de l'Yerres et dans les zones humides.
- en ne restaurant pas les zones naturelles autrefois remblayées

#### CONCLUSION

Pour tous ces griefs, nous formons un recours pour excès de pouvoir contre la délibération du 30 mai 2013 (pièce 1) approuvant un projet de PLU non compatible avec le SDRIF 1994, le PDUIF, le SAGE de l'Yerres et le SDAGE Seine-Normandie.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président en l'expression de nos sentiments respectueux.

P.J. : bordereau avec 10 pièces + timbres fiscaux (35 €)