

A l'attention de Madame Sylvie Carillon
Maire de Montgeron et du Conseil Municipal
Hôtel de Ville
112bis avenue de la République
91230 MONTGERON
Par courriel

Montgeron, le 7 décembre 2018

Objet : Contribution de Montgeron Environnement à la concertation sur le Schéma Directeur des Circulations (suite réunion du publique du 8 octobre : bilan et attentes)

Madame la Maire, Mesdames et Messieurs les Elus,

Nous avons appris fortuitement que le Schéma Directeur des Déplacements à Montgeron va être finalisé par le cabinet ITÉR avec une charte des déplacements piétons et cyclables et une carte des itinéraires les plus agréables et sécurisés tant pour les piétons que pour les cyclistes dans Montgeron, carte qui permettrait d'identifier les itinéraires balisés. Ce projet a été communiqué à une partie seulement des membres de la « Commission Circulations », pour une réunion que Monsieur C. Corbin a organisé à huis clos avec ce sous-groupe.

Ainsi donc des membres de cette commission, dont l'ensemble du Bureau de Montgeron Environnement, ont été écartés sans même en avoir été avisés. Afin de réparer rapidement cet « oubli » regrettable, nous vous demandons de bien vouloir adresser ce projet à tous les membres de la commission circulations et de les associer à la suite des travaux.

Nous souhaiterions que soit présentée la méthodologie de travail prévue par la mairie pour l'élaboration puis la validation de cette charte. A quelle date comptez-vous réunir la « Commission Circulations » ? Est-il prévu que ce projet soit présenté en conseil municipal ?

Après avoir pris le temps d'échanger avec nos adhérents, nous revenons vers vous sur le Schéma Directeur des Circulations tel que présenté le 8 octobre par le Cabinet ITER.

Nous nous félicitons qu'enfin ce sujet ait été abordé en réunion publique. Un espace public fluide, partagé harmonieusement entre des usagers qui se respectent, le développement des modes actifs (marche et vélo), qui ne le souhaiterait pas ?

Nous regrettons cependant que la réunion publique du 8 octobre ait été organisée sans grande publicité, et dans la salle exiguë des mariages. Le sujet des circulations est important pour chaque habitant de notre ville. Cela aurait mérité l'ASTRAL afin que le plus grand nombre puisse s'informer et s'exprimer.

C'est au titre de la démarche de concertation, dont vous vous réclamez, que nous vous adressons cette contribution de notre association. Elle porte sur la présentation publique du 8 octobre, sur le processus de « la large concertation » que vous évoquez dans votre éditorial du Montgeron mag d'octobre 2018, et sur le suivi et l'évaluation que vous annoncez.

En préalable, nous vous serions reconnaissants de nous adresser l'intégralité de l'étude du Cabinet ITER que nous n'avons toujours pas reçue. Ce serait le minimum minimorum requis dans le cadre d'une démarche de concertation.

❖ **Dans l'attente de cette communication nous attirons votre attention sur une série de questions qui n'ont pas trouvé de réponse le 8 octobre :**

1. Les données et les statistiques présentées par le cabinet ITER semblent comporter beaucoup de lacunes.

Ainsi, par exemple, les flux de piétons et de vélos n'ont pas fait l'objet de comptage. Mais, il est reproché aux Montgeronnais d'utiliser leur voiture pour des déplacements à l'intérieur de la commune alors qu'aucune enquête n'a été menée pour connaître les raisons de ces déplacements et le type de transport associé (école, gymnase, courses, travail en ville, gare etc..). L'analyse des flux entrant et sortant de la ville ne nous semble pas suffisante.

2. Les principales causes des difficultés de circulation sont la densification de l'habitat et le déficit en emplois. Ces sujets sont écartés du débat, alors même qu'ils relèvent de votre champ de responsabilité en matière de politique immobilière.

Le déficit d'emploi sur la commune s'est accru de 5 points en 10 ans (53,8 en 2014 Montgeron Mag n°27 février 2018) et cela concourt, évidemment, à multiplier les déplacements, en voiture notamment.

« *Un milieu urbain contraint, une impossibilité de créer de nouvelles infrastructures routières, des voies saturées ou en limite de saturation en heures de pointe* » c'est le diagnostic d'ITER.

Paradoxalement, vous avez poursuivi la densification de l'habitat sans adaptation préalable des infrastructures.

A ce jour 310 logements supplémentaires dans des immeubles collectifs sont en projet ou en cours de construction : Eiffage rues de Concy/Leclerc 46 logements, Rue du Gué/ Jaurès (3F) 31 logements, Rue du Repos 50 logements, Rue Charles/ République 53 logements, Rue d'Eschborn/ République la résidence senior Beausoleil 130 logements.

3. A quand un schéma des déplacements piétonniers et PMR avec des trottoirs aux normes réglementaires de 1,40m libre de tout obstacle ? Les publics les plus fragiles (tous les piétons et plus particulièrement les personnes à mobilité réduite, enfants, personnes âgées) sont les grands oubliés de ce schéma des déplacements.

Leur sécurité est mise en danger par :

- la suppression de feux tricolore à de grands carrefours,
- des passages piétons peu visibles,
- des trottoirs peu marqués qui facilitent l'intrusion de véhicules de toute sorte
- la circulation sur les trottoirs de vélos, de nouveaux véhicules électriques individuel (NVEI), trottinettes, monoroues, etc, et dont on peut se demander s'ils sont assurés.
- un nouveau mobilier urbain inadapté: pour exemple rue du Presbytère un réverbère dont la colonne est plus grosse qu'avant sur des trottoirs étroits.

En aucun cas des considérations esthétiques ne peuvent dispenser de respecter les normes, comme vous sembliez le penser dans un récent conseil de quartier.

Avec la politique de réduction de l'usage des voitures et le rétrécissement de l'avenue de la République, avez-vous prévu des dispositions pour protéger efficacement les piétons ?

4. Le transport public ne semble plus une priorité pour la municipalité.

Alors que plus de 42% des montgeronnais utilisent les transports publics pour se rendre à leur travail (Montgeron mag n°27 février 2018). En effet, sur leur parcours, les bus devront de plus en plus s'accommoder de voies de circulation réduites avec double sens cyclable, et la réduction de la largeur de la chaussée rend périlleux à certains endroits le croisement des véhicules.

5. Le double sens cyclable (appelé DSC) généralisé à l'ensemble des rues de la ville en sens unique ne devrait être permis que lorsque la largeur et la topographie des lieux le permettent sans danger.

Faciliter les déplacements à vélo c'est aussi **repérer les zones dangereuses** et privilégier leur sécurité. Il n'y a pas que des cyclistes aguerris et responsables, il y a aussi des enfants qui mesurent mal le danger. **Un simple exemple parmi tant d'autres : le boulevard Sellier, qui relie la gare à l'avenue de la République**, très en pente avec un trafic important de voitures et de bus. On peut encore citer la rue du Moulin de Senlis, très étroite, à fort trafic, avec un seul trottoir étroit, sans même de possibilité de stationnement pour les riverains, et un virage sans visibilité.

Il y a aussi le boulevard Dumay Delille tronçon Lucie-République, très étroit avec des bus, la rue de Chalandray (un accident mortel cet été), et bien d'autres exemples....

Quant au projet de transformer, dans un deuxième temps, le boulevard Sellier en zone de rencontre, il paraît fantaisiste. Faut-il rappeler que **la zone de rencontre est adaptée aux voies dont la fonction principale n'est pas la circulation des véhicules à moteur**, ce qui permet de donner la priorité aux piétons qui n'ont alors pas obligation de se déplacer sur les trottoirs, et la vitesse de tous les véhicules est limitée à 20 km/h. Le boulevard Sellier qui relie la place la gare à l'avenue de la République est la voie principale empruntée par les bus et les voitures.

Pour les piétons, c'est une des rares voies dotée de trottoirs plutôt larges des 2 côtés. Nous espérons que la mairie n'envisage pas de restreindre cet espace piéton ni de couper le très bel alignement d'arbres !

6. La limitation de vitesse à 30 km/h repose en principe sur une hiérarchisation fonctionnelle de la voirie qui aurait donc dû être réexaminée pour cette étude.

Cette limitation est appréciée dans les rues souvent étroites qui desservent les quartiers résidentiels. Mais, sur nombre de voies de transit local, elle ne se justifie pas et ne sera pas respectée.

A plusieurs reprises en réunion publique, Madame la Maire, vous avez affirmé que la police municipale ne verbaliserait qu'au-delà de 40km/heure (sic). C'est d'une certaine manière reconnaître que la vitesse à 30 n'est pas adaptée au secteur concerné. Vos prérogatives en matière de police vous donnent-elles le pouvoir de ne pas faire respecter la réglementation que vous avez-vous-même instituée ? La police nationale ne suivra certainement pas de telles consignes.

Plutôt que de généraliser une limitation à 30 qui n'a aucun sens dans certains secteurs de la ville, il serait beaucoup plus judicieux de réduire le périmètre de zone 30 pour l'appliquer aux seuls secteurs sensibles, là où c'est réellement utile : l'efficacité avant tout !... La règle est d'autant mieux respectée qu'elle est justifiée.

7. Enfin, l'impact sur la pollution atmosphérique n'est pas mesuré, alors que c'est le corollaire de tout schéma directeur de circulation un peu sérieux.

Aucun suivi de l'impact de ce plan de circulation sur la qualité de l'air n'est prévu, nous sommes renvoyés vers une hypothétique action de l'agglomération.

En conclusion de ces 7 premiers points, et parce que vous disposez en tant que Maire des pouvoirs de police qui vous autorisent à restreindre et à réglementer la circulation et le stationnement sur le territoire de votre commune (art. L.2212-2 et suivants du code général des collectivités territoriales) et parce que le juge peut retenir la responsabilité de la commune, si le maire a été négligent, **des actions s'imposent, sans attendre, pour maintenir la sécurité de tous les usagers de l'espace public:**

- **Interdire le DSC là où le danger est avéré.** Ce travail peut et doit être fait avec les habitants des quartiers : les conseils de quartier de novembre étaient le lieu pertinent pour lancer ce travail.
- **Équiper tous les grands carrefours de feux tricolores à commande manuelle** (mairie, médiathèque...) comme cela vous a été demandé à de nombreuses reprises par nombre d'habitants.
- **Rendre très visibles les passages piétons** et les équiper de bandes podotactiles
- **Matérialiser le centre du carrefour devant la mairie** afin de canaliser les flux de véhicules et sécuriser carrefour en particulier aux heures d'affluence.
- **Prendre des dispositions et les rendre publiques pour assurer la sécurité des piétons sur les trottoirs**

❖ **Vous annoncez des expérimentations, et une évaluation à 6 mois du Schéma Directeur des Circulations : quelle sera la méthode ?**

Depuis 2012, la ville de Montgeron avait mis en place une commission « circulations » composée d'habitants, d'élus et d'agents communaux pour échanger et travailler à l'amélioration de la circulation pour tous les modes de mobilité.

Cette commission n'est plus du tout aujourd'hui représentative de la population Montgeronnaise dans sa diversité, piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, automobilistes, transports en communs. En effet, cette commission, présidée par Monsieur C. Corbin, a été progressivement accaparée par nos amis cyclistes dont on connaît les revendications virulentes d'une minorité d'entre eux, allant jusqu'à chercher du renfort auprès de membres extérieurs à notre ville, et ne tolérant pas la prise en compte des attentes des autres usagers de l'espace public. Un rééquilibrage est nécessaire.

Dans votre éditorial du Montgeron mag d'octobre 2018, vous indiquiez que nous arrivons « au terme d'une large concertation ». Cette affirmation nous a beaucoup surpris, nous qui depuis 2 ans avons essayé de faire entendre, en vain, dans cette commission la voix des Montgeronnais dans la diversité de leurs pratiques, de leurs besoins et de leurs contraintes.

Nous en mesurons le résultat aujourd'hui : nous attendons un schéma directeur des circulations, nous n'avons vu le 8 octobre que l'esquisse d'un « Plan vélos », avec priorité totale d'usage de la voirie aux cyclistes.

Depuis deux ans la mairie s'est désinvestie de l'organisation de cette commission, ne produisant plus de compte-rendu des réunions. Fait nouveau, depuis la rentrée de septembre 2018, nous n'avons reçu aucune convocation de la mairie à cette commission.

Le cabinet ITER poursuit-il sa mission sur la phase expérimentale ? Comment allez-vous conduire et évaluer les expérimentations annoncées ? La concertation dans notre ville ne peut se réduire à des bribes d'information ou de la « COM », elle devrait reposer sur une méthodologie qui garantit une action publique transparente pour répondre efficacement aux besoins de la population.

Madame la Maire nous attendons vos réponses à nos questions et requêtes, et vous assurons ainsi que l'ensemble des Elus du Conseil Municipal de notre sincère considération.

Le Président

La Vice-Présidente-Secrétaire

La Trésorière

Jacques de Milleret

Mireille Fric

Véronique Ta Hestin