

CORBEIL-ESSONNES-ENVIRONNEMENT

ASSOCIATION déclarée sous le N°83.237 (adhérente à Essonnes-Nature-Environnement)

27 Rue du 14 Juillet 91100 Corbeil-Essonnes

Corbeil-Essonnes-Environnement@wanadoo.fr

Les territoires Centre Essonne – Seine-Essonnes et le Plan Local de Déplacement.

Texte soumis à l'enquête publique en mairie de Corbeil-Essonnes, le 13 décembre 2007.

Le projet de Plan Local de Déplacement à l'initiative du SMITEC laisse de côté le problème de l'habitat social dans les cités (problèmes d'insertion, violences urbaines...). Il n'envisage pas, de manière explicite, une revitalisation des pôles économiques en relation avec un maillage, dense et constant, de relations avec les grands ensembles résidentiels.

- 1. Le PLD, un projet qui s'inscrit dans la durée.** Le projet ne reprend pas les Grands Projets de Villes (ANRU) et leurs impacts sur le département, Christine Boutin, Ministre du Logement, avait souligné l'importance des crédits alloués. « Le coût des travaux prévus est conséquent avec 785 millions d'euros pour les Tarterêts et 256 millions d'euros pour Montconseil et la Nacelle! » La Ministre a rappelé que la reconstruction de logements doit être l'occasion de recréer de la mixité sociale partout dans la ville. Il apparaît, plus que jamais, nécessaire de coordonner les opérations de rénovations urbaines et l'installation des grands équipements tel le futur Centre Hospitalier inter francilien. Qu'en est-il du désenclavement du site de la papeterie Darblay où sont prévus 900 logements ?
- 2. Intégrer une logique d'échanges régionaux avec nos voisins :** Désenclaver Corbeil-Essonnes , Un nouveau pont routier et ferroviaire, inscrit en prévisionnel dans le SDRIF de 1994, s'imposerait plus que jamais entre Ponthierry et Corbeil-Essonnes pour relier la ville nouvelle de Sénart, Savigny le temple et Cesson en Seine et Marne, St Pierre du Perray et Saintry pour la partie Sénart en Essonne, à l'agglomération d'Evry et le pôle Technologique et universitaire de Massy-Palaiseau-Saclay, où l'Etat a de grandes ambitions. Le pont de Corbeil est le seul exutoire aux habitants de St Germain les Corbeil, Saintry, St Pierre du Perray et + pour échapper au goulot de la Francilienne.
- 3. Accompagner le développement des zones d'activités :** Le pôle multimodal tram-train-fleuve qui devait se poser quai de l'Apport Paris à côté des voies SNCF et relier Lieusaint à Evry via Corbeil, c'est à dire les deux branches du RER D, reste au point mort, malgré l'intérêt représenté par ce nœud de communications propice à synergies.
- 4. Optimiser les gares et lieux de correspondance :** L'accès à la gare de Corbeil-Essonnes reste interdit aux Personnes à Mobilité Réduite. Il leur est matériellement impossible de traverser la gare depuis la place Henri Barbusse vers la gare routière, absence d'ascenseurs, de plans inclinés adaptés, de solutions facilitant les échanges bord à bord entre les gares routières nord et sud de la gare SNCF.
- 5. Valoriser les espaces naturels de loisirs:** La gare SNCF de Corbeil-Essonnes ne dispose pas à l'heure actuelle de parcs à vélos gardés. Les pistes cyclables sont quasi inexistantes dans l'agglomération Seine-Essonnes. Les vestiges de pistes cyclables le long de la N7 servent de parkings à voiture. Il n'existe pas de liaisons douces Est-Ouest, le long de la rivière Essonne, depuis Mennecey-Ormois, vers la gare de Corbeil-Essonnes, les quais de la Seine et la Rive Droite. Il n'existe aucune continuité Rive Droite entre Juvisy et Melun, via Corbeil-Essonnes, en dépit de l'intérêt économique et touristique que représenterait un tel tracé qui pourrait relier Corbeil-Essonnes à son arrière pays.
- 6. Faciliter l'accès aux grands équipements :** La création d'emplois va de paire avec la rénovation des logements sociaux, si l'on veut changer le vie dans les cités et donner du sens à l'école de la seconde chance. Le développement du pôle économique autour de l'Aéroport d'Orly nécessiterait une liaison pérenne et quasi constante le long de la N7 depuis le Sud de l'Agglomération Seine-Essonnes vers le Nord en site propre, permettant aux populations des cités, un accès facilité à l'emploi.

7. **Fluidifier les centres-villes et y améliorer les conditions de circulation et de sécurité :**
La création des **zones 30** en centre ville ancien devrait s'imposer. Les trottoirs devraient devenir traversant et les ronds points aménagés et surhaussés pour réduire la vitesse et redonner leurs droits aux piétons. Il n'est pas envisageable de développer les Pédibus, facteurs de moindre trafic en centre-ville et surtout d'autonomie pour les enfants, si la priorité n'est pas donnée aux piétons et cyclistes, acteurs de déplacement les plus particulièrement vulnérables. Le trafic poids lourds devrait être détourné vers les grands axes sur les plateaux où sont situés les parcs logistiques. Fluidifier s'entend, au sens du développement durable, redonner l'espace à l'homme dans la cité, et non en établissement des traversées de ville avec, comme seule logique, le débit maximal des véhicules comptés à l'heure. L'installation du centre Départemental d'Urgences, BLD Henri Dunand, à Corbeil-Essonnes, apporte un meilleur secours aux victimes, mais crée sur l'itinéraire des urgentistes, une zone d'insécurité pour les piétons, notamment dans la partie la plus étroite de la N7.

Pour l'Association Corbeil-Essonnes-Environnement,

Texte soumis à l'enquête publique en mairie de Corbeil-Essonnes,

Le 13 décembre 2007

Le Président :

Pierre MICHEL