

Contribution

Collectif d'associations (*) pour l'espace de Montjean

A cheval sur les trois communes de Fresnes, Rungis et Wissous, enclavée par des grandes infrastructures de transports (autoroutes, RER, OrlyVal,..), entourée de grandes zones d'activités (MIN, SILIC, Aéroport d'Orly,..), la Plaine de Montjean constitue un enjeu fort pour l'avenir et les générations futures des communes riveraines.

Sans méconnaître les contraintes nationales ou régionales qui incitent les pouvoirs publics à modifier l'utilisation actuelle de la zone de Montjean, cet espace est une chance pour les générations futures qui ne doit pas être obérée par des actes irréversibles.

La zone de Montjean possède des atouts importants : qualité des sols agricoles, biodiversité des milieux naturels, patrimoine historique et archéologique, variété des paysages, richesse hydrologique, ceci alors même que les communes voisines sont carencées en espaces verts ouverts à tous.

C'est pourquoi l'aménagement de la Plaine ne peut être que compatible avec son rôle de poumon vert :

- l'urbanisation, si urbanisation il y a, doit être limitée en continuité avec la ville existante, rigoureuse dans ses aspects environnementaux ;
- le réseau de transports doit favoriser les transports « doux » ainsi que les transports Collectifs tel que les TCSP ;
- les espaces agricoles doivent être protégés et intégrés dans le paysage ;
- les zones non urbanisées, c'est à dire la plus grande partie de la zone, doivent être transformées en un grand espace naturel comprenant un grand parc ouvert interdépartemental, un ensemble de promenades reliant les différents points de la zone et désenclavant les communes ainsi que des jardins de proximité.

Pour promouvoir ces objectifs et dialoguer avec les partenaires, des associations (*) intéressées à la protection de cet espace se sont constituées en Collectif. Son ambition est d'amener les pouvoirs publics à mieux considérer le rôle de poumon vert de cet espace et à permettre une protection efficace et durable des espaces non urbanisés.

Le Collectif d'associations pour l'espace de Montjean entend donc prendre place dans les débats lancés actuellement sur les grands systèmes de transports en Ile de France, parce que cette zone est au cœur des problématiques des déplacements Sud Val de Marne et Nord Essonne. Ce cahier d'acteurs est construit pour interpeler les initiateurs de ces confrontations et leur rappeler que le développement urbain, y compris dans sa problématique déplacement ne peut ignorer ses impacts sur les zones vertes existantes d'autant plus si elles sont rares.

() Le Collectif est composé des associations suivantes :*

REVE DE COCCINELLE - AMAP WISSOUS RUNGIS FRESNES.

ASSOCIATION INTERCOMMUNALE DE SAUVEGARDE DE L'ESPACE NATUREL DE MONTJEAN (AISEM)

ASSOCIATION RUNGISSE DE DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA NATURE (ARDEN)

PRESERVONS RUNGIS.

ASSOCIATION DU QUARTIER DE LA GARE DE RUNGIS.

SOCIETE HISTORIQUE ET ARCHEOLOGIQUE DE RUNGIS (SHAR)

1. Etat des lieux

La Plaine de Montjean est un vaste espace ouvert au nord de l'aéroport d'Orly. Elle est bordée à l'Est par l'autoroute, au Sud par la ligne C du RER et ORLYVAL, au Nord et à l'Ouest par les limites urbaines de la ville de Rungis.

Sa spécificité tient à la grande variété et à l'unité des espaces ouverts qui la composent et qui permettent d'assurer biodiversité, qualité paysagère et usages d'agrément. En dessous d'une «masse critique» d'espaces non bâtis, le caractère particulier de la Plaine serait compromise. Cela implique que la consommation d'espace ouvert, nécessairement induite par le projet d'aménagement, doit restée mesurée.

Actuellement, elle fait l'objet de nombreuses réflexions sur son urbanisation, au moins partielle, ses circulations de proximité, la vocation agricole de ses terres, la mise en valeur de son bois et de son château...

Ainsi, ce territoire est au cœur d'une politique de développement ou de valorisation menée par l'établissement public ORLY RUNGIS SEINE AMONT dans le cadre d'une opération d'intérêt national.

Les grandes infrastructures de transports existent mais elles ne font que tangenter ce territoire. La desserte de proximité est limitée.

2. Problématiques

Les débats ouverts sur les nouvelles infrastructures de transport « Grand Paris » et « Interconnexion TGV » représentent une opportunité de concilier développement des transports de proximité et préservation d'un cadre de vie naturel.

S'agissant de la Plaine de Montjean, l'impact d'une nouvelle offre de transports n'est pas négligeable sur le désenclavement de la zone et sa valorisation foncière. Aussi, pour répondre au principe d'équilibre entre zone à urbaniser/maintien des espaces ouverts naturels et agricoles et amélioration globale de la biodiversité, il est nécessaire de maîtriser le foncier.

C'est pourquoi le Collectif d'associations pour l'Avenir de la Plaine de Montjean souligne que **les projets de transports sont au cœur des questions liées à l'aménagement de l'espace :**

- Développement et aménagement des espaces d'agrément
- Maintien de l'activité agricole
- Implantation partielle de logements

2.1 Développement et aménagement des espaces d'agrément

Actuellement, ces espaces sont au nombre de 3 :

- le parc du château de Montjean acquis par la commune de Wissous mais dont l'entretien et la mise en valeur sont obérés par les capacités financières de la ville ;
- La colline « CACAO » sur Rungis espace de loisirs et d'équipements sportifs, en bordure du Ru de Rungis ;
- La promenade du Ru de Rungis ; longue de 500 m, actuellement inachevée du fait du morcellement du territoire.

Il existe un quatrième espace boisé, à cheval sur les communes de Rungis et Wissous, mais non accessible car non entretenu.

Ces espaces demandent à être développés, reliés entre eux et valorisés de manière à créer un vaste espace naturel **continu et aménagé.**

2.2 Maintien de l'activité agricole

Ce territoire est riche d'une activité agricole encore présente : arboriculture et grandes cultures se partagent cet espace.

Le Collectif demande que cette vocation agricole soit préservée au besoin en faisant muter les types d'agriculture, ce qui permettrait d'allier la proximité et la disponibilité des productions avec un rôle éducatif :

- implantation d'une activité agricole de maraichage propre à satisfaire les besoins locaux en produits issus de l'agriculture biologique ;
- conservation de l'activité arboricole (pépinières de la Ville de Paris) avec ouverture au public.

2.3 Implantation partielle de logements

La localisation des futures zones de logement pour le secteur de la Plaine de Montjean est indéterminée à ce jour. Le Collectif estime que l'urbanisation doit se faire en continuité du bâti existant. Il est certain que les choix arrêtés en matière d'infrastructure de transports vont largement conditionner leur localisation comme leur densité. Pour autant, le Collectif estime que l'offre de transports doit **précéder** l'offre de logements. A cet égard, le phasage des opérations est primordial, si on ne veut pas voir se répéter les erreurs d'urbanisation des années 1970.

3. Les positions du Collectif au regard des deux projets de transports soumis au débat public .

Au regard de la nécessité de préserver cet espace naturel dans les conditions évoquées ci avant, le Collectif souhaite voir mettre en œuvre une offre de transports structurée entre grandes infrastructures nouvelles et transports de proximité.

Considérant

- d'une part que l'implantation des pôles de transports multimodaux, parce qu'ils sont porteurs de nuisances et consommateurs d'espace, est plus judicieuse au sein de territoires déjà industrialisés ou tertiariés ;
- d'autre part que le maillage fin des zones d'habitation par des transports de proximité est une réponse efficace au besoin Collectif de déplacements, le Collectif d'associations pour l'Avenir de la Plaine de Montjean exprime les positions suivantes :

3.1 Réseau de transport francilien « Grand Paris »

Le Collectif est pour

- l'implantation de deux gares de la ligne M14 telles qu'elles sont prévues dans le projet initial : la première à Belle Epine, la seconde au plus près des aéroports d'Orly en interconnexion avec la future gare TGV ; ces deux gares seraient conçues comme pôles de transport multimodal. Implantées dans un tissu industriel ou tertiaire, leurs aménagements extérieurs apporteraient moins de nuisances ;
- à cet effet, tant les abords (**parkings 2 et 4 roues, gares routières**) et les accès de ces gares devront être conçus pour accueillir un grand nombre de passagers ;

- dans ce cadre, la desserte des villes de Wissous, Fresnes et Rungis à partir de ces pôles de transport devrait s'opérer au moyen de transports de proximité :
 - o de type accès « doux » (pistes cyclables, voies piétonnes)
 - o de type TCSP dont le tramway T7 et le TVM sont la préfiguration. Les interconnexions de la ligne T7 et des futures gares de la ligne automatique M14 « Belle Epine » et « Orly Aéroport » sont suffisantes pour assurer une desserte fine de la zone. Ainsi par exemple les habitants et les salariés situés à l'entrée Nord de la SILIC seront plus proches de la gare « Belle Epine » que de celle de « Rungis la Fraternelle ». En outre, le Collectif propose la réutilisation de l'emprise foncière d'Orlyval comme support de liaisons douces.
 - o réhabilitation de la ligne C du RER, amélioration de sa fréquence et de sa régularité ; création d'une gare nouvelle à Wissous

Le Collectif est contre

- l'implantation d'une gare de la ligne M14 à Rungis La Fraternelle. Les objectifs poursuivis par la loi Grand Paris sont incompatibles avec l'aménagement naturel de la Plaine de Montjean et induiraient une urbanisation quasi-totale de la zone, au détriment de son caractère de poumon vert pour la région .

Le Collectif s'interroge sur

- le risque de saturation de la ligne 14 prolongée. Conçue comme une desserte Nord - Sud, le Collectif doute de la capacité de cette ligne au gabarit « Metro » à absorber un trafic important qui par construction sera un trafic supplémentaire et non un trafic de substitution.
- A cet égard, le Collectif demande que la réflexion sur l'axe de transport Nord Sud s'étende aux lignes B et C du RER, de manière à ce que la nouvelle ligne ne vampirise pas les anciennes lignes faute pour ces dernières d'avoir été modernisées. L'aménageur doit prévoir les moyens d'accès des populations aux gares de RER ci-dessus voir d'en ouvrir de nouvelles par exemple pour le RER C à Wissous.

3.1 Interconnexion TGV

Le Collectif est pour :

- la réalisation de l'interconnexion des TGV, sous la forme d'une ligne souterraine, afin de préserver des nuisances les populations des communes traversées et d'offrir un moyen de transport sans rupture pour l'aéroport;
- la localisation de la future gare TGV sous les aérogares permettant à la fois une grande rapidité de transfert et une convergence des transports Ile de France vers ce nœud majeur de communication.

Le Collectif est contre :

- l'utilisation de la ligne C du RER comme infrastructure de la nouvelle interconnexion TGV et l'implantation d'une gare TGV à Rungis La Fraternelle, car cette solution est incompatible avec un moyen de transport de proximité.