

Petite réflexion toute personnelle en prévision du prochain PLU

*Jean-Jacques Demantes*

(Février 2005)

## **1. PRÉAMBULE**

Ce document constitue une pierre, toute personnelle et, comme telle, n'engageant que moi, apportée à la réflexion que va immanquablement susciter le prochain PLU. Ce n'est bien sûr que l'approche d'un profane se plaçant dans l'hypothèse où nous choisirions de renoncer au rythme de quatre nouveaux logements par an...

## 2. UN BOURG EMPRISONNÉ

### 1.1. UN VASTE ESPACE



La commune de Congis-sur-Thérouanne est en fait un territoire rassemblant trois hameaux : le Gué-à-Tresmes, Congis et Villers. Ces trois points sont répartis sur un secteur grossièrement délimité à l'Ouest par la Marne, à l'Est par le TGV, au Sud et au Nord par les communes de Lizy et Varreddes.

Cet espace comporte deux axes de communication. À l'Est, la Départementale, plutôt excentrée ; au Centre, le canal de l'Ourcq.

### 1.2. UNE ÎLE

Le village principal, le bourg, pouvons-nous dire, est coincé entre les deux cours d'eaux et des marais : la Marne, le Canal et les Carreaux. Alors que la première constitue une véritable limite, dans la mesure où son franchissement ne peut se faire que par le pont d'Isles, puis la traversée d'Isles, le second n'est qu'une barrière psychologique. Mais il est certain que si l'on veut préparer l'avenir lointain, il faut prendre conscience que nous ne pouvons pas rester prisonniers de l'encerclement des eaux : Congis n'est pas une île.



### 1.3. UN DÉVELOPPEMENT IRRATIONNEL

Le résultat de cette insularité psychologique a été que le développement du Bourg (la partie "moderne") s'est curieusement fait, contre toute logique, vers les zones inondables. Le bon sens aurait pourtant voulu que tout fût fait pour mettre les habitants à l'abri d'un danger récurrent. Cette orientation mettait en outre fin à tout développement construit raisonnablement.

### 1.4. UN RÉSULTAT DÉSÉQUILIBRÉ

Il s'en est suivi un éparpillement des constructions le long d'axes sans issues et inadaptés à la vie moderne. Tendance accentuée par des lotissements sans débouchés.

Le résultat est un village fermé sur lui-même, dépourvu de système de communication et qui de ce fait se heurte à des difficultés d'expansion. Les structures collectives, écoles ou stades, se retrouvent sans moyens d'accès adaptés aux circulations modernes, voire aux besoins de sécurité. Les enfants sont éloignés du village. Les parents ne peuvent que difficilement se passer de voiture pour les conduire ; il s'ensuit

bien sûr de la pollution, des nuisances sonores et des encombrements.

### **1.5. INAPTITUDE AU DÉVELOPPEMENT**

La situation telle qu'elle se présente est acceptable pour un village dont les besoins restent restreints. La coupure par rapport à l'axe de communication principal est plutôt un avantage lorsque l'on privilégie la vie tranquille et rurale. Elle est, par contre, un handicap lorsque l'on tend vers le statut de petite ville.

De même s'il est admissible qu'un terrain de foot ou une petite école soient au fond d'une impasse, le problème se pose différemment lorsque le développement laisse supposer d'importants flux circulatoires, incompatibles avec le réseau routier.

### 3. PRÉVOIR LE DÉVELOPPEMENT

Ce problème de circulation est au centre de l'avenir du village puisque les rues du bourg elles-mêmes ne répondent déjà plus aux besoins. Pour assurer une certaine fluidité, il faudrait que toutes les rues soient en sens unique : ce qui n'est pas envisageable.

Faute de place, les voitures interdisent l'accès des piétons aux trottoirs (et vous vous faites agresser si vous avez le malheur de stationner sur la route)... Les passants, y compris les enfants et les personnes âgées, sont de plus en plus menacés par un flot croissant de véhicules.

Toute réflexion sur le développement de Congis doit donc prendre en compte cette difficulté pour éviter l'embolie.

## 4. LES LACUNES DU PREMIER PROJET

### 1.6. ABSENCE D'APPROCHE CONCEPTUELLE

Le premier projet de développement présenté ne répondait pas une réflexion approfondie sur les potentialités locales. L'essentiel de l'exposé (les 3/4) était constitué par une énumération de l'existant sans en tirer de conclusions particulières. Juste une digression pour accréditer l'idée que la réflexion proposée avait une logique...

D'une façon globale, la réticence du concepteur face à ce projet laissait perplexe. Son message étant que nous n'étions pas obligés de le faire... Ou alors plus tard, le plus tard possible... Le manque d'enthousiasme était curieux.

### 1.7. UNE CONCEPTION SUPERFICIELLE

Il est à supposer qu'un promoteur serait arrivé à une conception semblable : des routes et des maisons autour. Lui aussi aurait occulté au maximum la zone des carreaux alors que rien ne pourra se faire sans régler ce problème.

Le seul point positif était d'avoir prévu des parcelles de 1000 m<sup>2</sup>. Mais quand on les voit, tout en longueur, on se demande qui cela pourrait intéresser, hormis des amateurs de tirs à l'arc. Avoir 1000 m<sup>2</sup> de terrain pour être obligé de faire des maisons jumelles interroge sur la finalité de l'approche. Et ailleurs faire des murs de béton de maisons, même si cela renvoie à la tradition locale ne répond pas aux attentes des futurs résidents **ayant choisi la campagne**.

À notre échelle, on veut faire les mêmes bêtises qui ont été faites à Meaux avec la Pierre-Colllinet.

### 1.8. INQUIÉTUDES TECHNIQUES

#### 1.8.1. Inondations

Du point vu technique, il faut toutefois s'inquiéter de la façon dont sont occultées les conséquences de cette urbanisation sur les inondations. Tout d'abord, les constructions prévues, selon

## Petite réflexion toute personnelle en prévision du prochain PLU

les plans soumis, empiètent sur la réserve d'expansion des crues. Dès le départ, c'est les mettre les pieds dans l'eau.

En outre, ces rues et ces constructions vont impliquer une nouvelle rétention d'eau, en plus de celles des Carreaux que nous ne parvenons déjà pas à maîtriser. Comment sera-t-il possible, pendant les inondations, lorsque le bassin de rétention sera déjà rempli par la Marne, de faire face à de fortes pluies entraînant des eaux dévalant de la nouvelle zone urbanisée et faisant déjà déborder la Théroouanne ? Je doute qu'il suffise d'un tuyau relié à la Théroouanne pour gérer la situation. Inutile de se créer de nouveaux problèmes lorsque l'on ne parvient pas à régler ceux que l'on a déjà.

### 1.8.2.      **Discontinuité**

Le principal inconvénient de ce lotissement est d'être **une ville nouvelle séparée** du village existant. Ce ne sont pas les quelques sentiers envisagés qui permettront de constituer une cohésion urbaine. De plus, pour bien accentuer l'aspect ville nouvelle, la route envisagée matérialise une frontière. Au lieu de rassembler ce qui est déjà épars, elle accentue la dissociation.

### 1.8.3.      **LA PROTECTION DU SITE**

Enfin, je dois avouer qu'il y a quelque chose de difficilement compréhensible : comment une réserve d'oiseaux, qui devait nous préserver d'une urbanisation galopante, rend maintenant urgente cette urbanisation galopante. Ce renversement des valeurs a sûrement une logique, mais il serait dommage qu'elle ne soit qu'économique. Nous sommes bien loin du développement harmonieux tourné vers le tourisme...

Il semble que ce projet mette en exergue le manque de réflexion approfondie sur le devenir du village. On ne voit apparaître aucune volonté de cohérence au niveau du développement. On est frustré d'une vision globale quant à l'expansion de notre commune



## 5. L'ATOUT ÉCONOMIQUE

Tout d'abord, il est certain, que l'avenir de Congis est inscrit dans l'exploitation de l'Espace naturel. Cela suppose une réflexion environnementale suivant deux axes :

- 1 - réduction des nuisances pour les oiseaux
- 2 - rentabilisation de la richesse en notre possession.

### 1.9. PROTECTION DE L'ESPACE

#### 1.9.1. Impact commercial

La réduction des nuisances suppose d'étendre au maximum l'espace préservé autour du plan d'eau. Plus cette zone protégée sera étendue, plus nous aurons d'atouts du point de vue de la protection des oiseaux, mais aussi de l'impact " commercial " de cet espace.

Pour les animaux comme pour les promeneurs, il est souhaitable de disposer d'une véritable réserve ne donnant pas l'impression de se promener auprès d'une **mare engoncée dans une urbanisation banlieusarde**. Ce qui suppose de restreindre les constructions et, même, de favoriser à terme le déplacement des activités artisanales.

La loi tient d'ailleurs déjà compte de cette nécessité, même si elle reste en deçà du souhaitable :

Article L145-5  
(Loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 art. 72 Journal Officiel du 10 janvier 1985)  
(Loi n° 94-112 du 9 février 1994 art. 7 Journal Officiel du 10 février 1994)  
(Loi n° 95-115 du 4 février 1995 art. 5 XVI Journal Officiel du 5 février 1995)  
(Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 44, art. 202 XX Journal Officiel du 14 décembre 2000)

« Les parties naturelles des rives des plans d'eau naturels ou artificiels d'une superficie inférieure à mille hectares sont protégées sur une distance de trois cents mètres à compter de la rive ; y sont interdits toutes constructions, installations et routes nouvelles ainsi que toutes extractions et tous affouillements. »

#### 1.9.2. Impact économique

Cette zone favorisée, aura pour finalité de stimuler un tourisme vert. Plus l'impact écologique sera grand, plus nous aurons de chance de déplacer des visiteurs non contenus dans notre proximité. Ces touristes constitueront un apport économique non négligeable, **si nous sommes à même de ne pas les laisser repartir vers les structures d'hébergement des villes voisines**. Il serait navrant que les retombées en terme de consommation commerciale nous échappent.

## Petite réflexion toute personnelle en prévision du prochain PLU

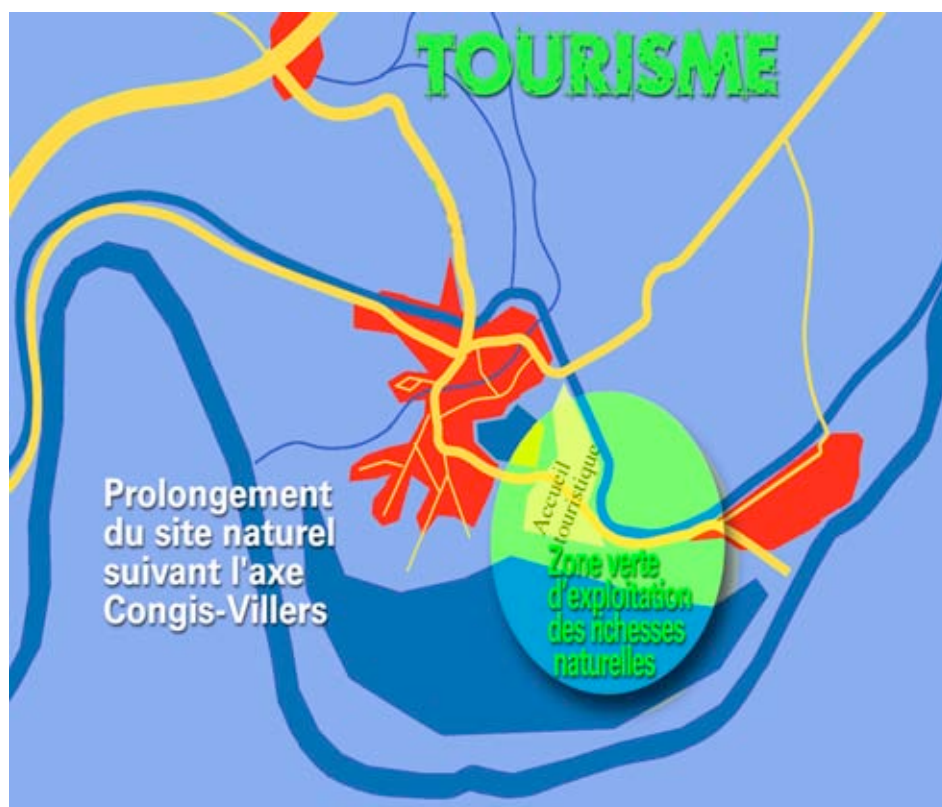
Il semblerait donc logique qu'à la lisière de l'Espace naturel se trouvent des structures d'accueil répondant à la philosophie des visiteurs potentiels. C'est-à-dire des hébergements se caractérisant par un cadre naturel, tout en profitant de la proximité du village pour les besoins de consommation.

### 1.9.3. Un espace d'accueil adapté

L'espace compris entre la route de Villers, la route de Lizy et le canal correspond parfaitement à ce cahier des charges. Il est suffisamment vaste pour recevoir un hôtel, des bungalows, voire un camping. Le tout paysagé avec soin, bien sûr !

Il bénéficie d'un environnement naturel et d'une rupture avec le village grâce aux marais des carreaux. Il a en outre l'avantage d'être protégé d'une circulation trop prégnante du fait de l'absence de grand axe de circulation pour le desservir : du côté de Villers, le pont sur la Marne réduit l'afflux automobile. Du côté de Congis, la traversée du village constitue un frein naturel.

### 1.10. UNE RÉPONSE CIRCONSTANCIÉE



Dans cette configuration, nous nous trouvons dans une situation très favorable au développement d'un tourisme raisonné se

## *Petite réflexion toute personnelle en prévision du prochain PLU*

développant sur l'axe Villers – le Bourg. Nous créons un Parc naturel à dimensions humaines susceptible de transformer un point de passage en lieu de séjour.

Nous évitons en outre d'aggraver les problèmes liés aux crues : nous n'augmentons que modérément les apports d'eau en cas de pluviométrie importante. Nous exploitons au mieux les caractéristiques locales pour faire des inconvénients des avantages. Nous évitons le piège de la ville nouvelle.

Il est certain que cette approche touristique a l'inconvénient de bloquer les projets d'extensions... Pour maintenir ceux-ci, il convient de réfléchir à la structure de notre village. Nous autres, les vieux résidents, avons vu son évolution et les problèmes nouveaux que celle-ci a générés.

## 6. LES PROBLÈMES DE CIRCULATION

### 1.11. UN BOURG CHAUSSE-TRAPPE

Congis, s'il bénéficie du gros avantage pour le tourisme qui est d'être loin des grands axes routiers, a par contre le désavantage d'être enclavé. Sa circulation automobile se fait essentiellement en direction de Meaux. Toute implantation de résidences nombreuses du côté de Villers aurait pour conséquence directe l'engorgement du Bourg et d'obliger à lui imposer le "tout voiture" au détriment de l'agrément des habitants et du caractère rural, qu'il faut, tant que faire se peut, préserver.



### 1.12. UN BOURG " COUPÉ DU MONDE "

Deux routes assurent la desserte en direction de Meaux, via Varreddes ou via le Gué. Dans les deux cas, ces axes ne répondent pas aux besoins d'une augmentation du flux automobile. Dans les deux cas, leur adaptation à un accroissement de la circulation semble, a priori, hypothétique.

### 1.13. UN DÉBOUCHÉ NATUREL

Congis est en fait constitué, pour l'instant, par trois hameaux. Dans la première partie de notre hypothèse, nous avons envisagé de privilégier l'aspect naturel de l'axe Villers/Congis. En persévérant dans notre volonté de rassembler ce qui est éparé, il nous faut aussi réfléchir à l'axe le Gué/Congis.

Ce qui apparaît immédiatement, c'est que le Gué constitue pour le village le débouché naturel de Congis vers l'axe routier principal, puis vers le périphérique de Meaux (en évitant un rond-point supplémentaire, dans l'hypothèse retenue par notre conseiller général).

Mais encore faudrait-il que la route soit adaptée à son rôle d'artère de désengorgement du bourg. S'il semble difficile de la faire changer de statut, il apparaît quand même plus logique de faire des dépenses pour l'aménager plutôt que pour inventer une desserte entre la route de Lizy et la route de Villers. L'investissement ne serait probablement pas tellement plus prohibitif et aurait l'incontestable avantage de servir au bien-être de l'ensemble de la population et non pas seulement à la partie séjournant dans la ville nouvelle.

#### **1.14. LES AVANTAGES DU DÉVELOPPEMENT VERS LE GUÉ**

Cette nouvelle approche favorable au développement du village suppose évidemment que l'extension se fasse entre Congis-Bourg et Le Gué. Les avantages sont nombreux et évidents.

##### **1.14.1. La circulation**

Le premier avantage de cette distribution, c'est évidemment de lever l'hypothèque du millier (ou plus) de transits quotidiens nouveaux des automobiles des résidents à venir partant et revenant du travail. C'est en outre de proposer une alternative mieux adaptée à la circulation qui utilise la dangereuse route de Varreddes.

##### **1.14.2. La continuité**

Le deuxième avantage, c'est de créer une suite plutôt qu'une rupture. La route de Congis au Gué est déjà une amorce de prolongement du village. Les constructions qu'elle sous-tendra s'intégreront dans la continuité de l'existant : il y aura vraiment **extension et non-apposition** d'un autre village, concurrent du Bourg.

#### 1.14.3. Un développement ouvert

Il faut noter que cette nouvelle approche laisse ouverte beaucoup plus de possibilités en n'emprisonnant pas le développement dans un espace fermé. À terme, dans un futur lointain, l'intégration du Gué est envisageable sans qu'il y ait de rupture.

#### 1.14.4. Meilleure orientation vers la consommation locale

Les habitants seront probablement plus enclins à consommer dans le village que s'ils ont une voie directe les conduisant vers Lizy. Alors que la coupure aurait créé une aspiration naturelle par le plateau, cette organisation place le commerce local en premier lieu.



#### 1.14.5. Suppression des risques d'inondation supplémentaires

Cette approche n'est pas créatrice de problème lié à une pluviométrie abondante, puisque tout ce secteur est encerclé par le canal et la Théroutanne canalisée. Nous libérons les nouvelles constructions de l'emprise habituelle des crues et des pluies.

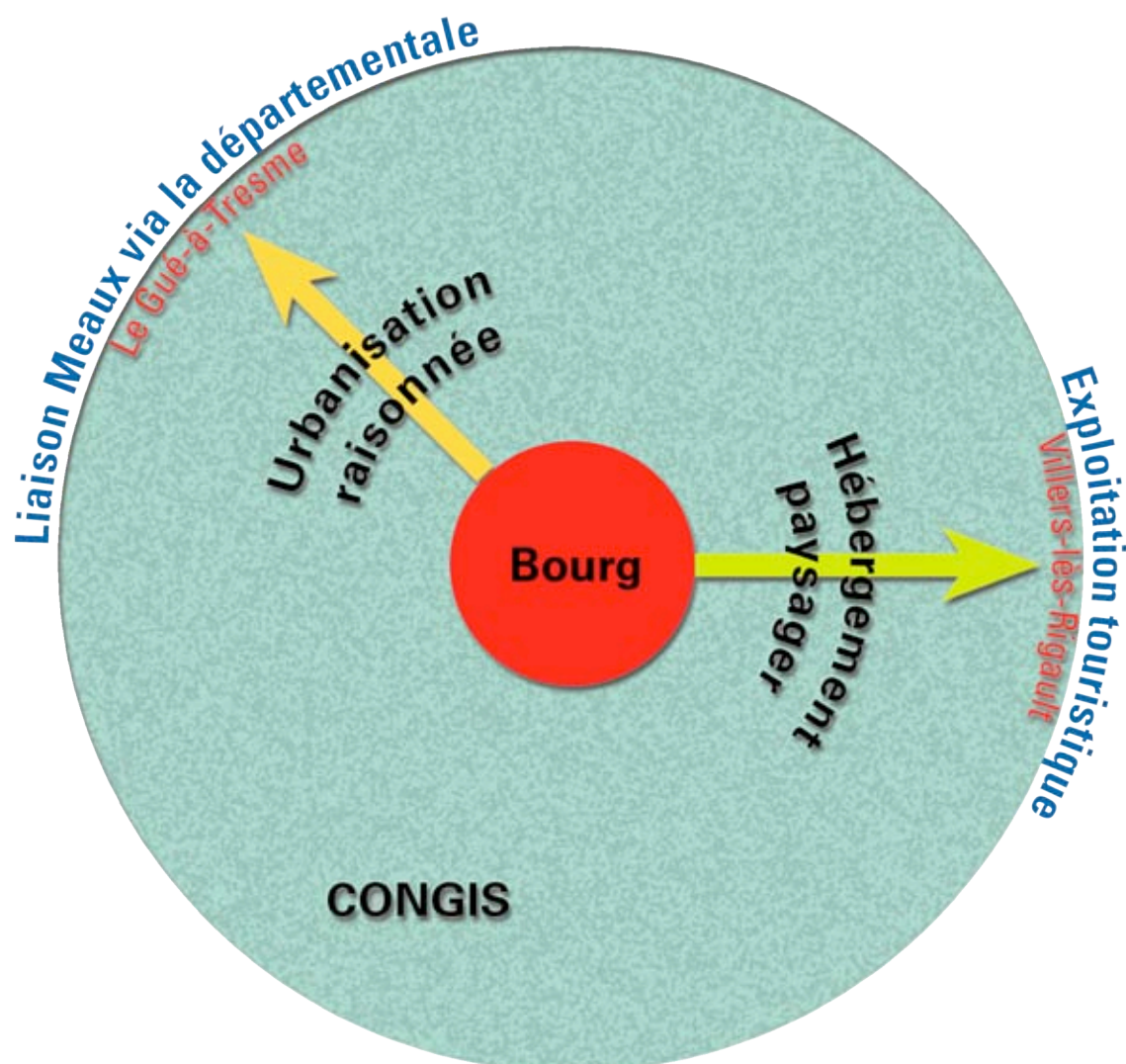
#### **1.14.6. Création d'un axe vert**

Cette option offre en outre l'avantage de faire du canal une animation du village, au lieu d'en faire une frontière. Il devient un axe de loisir vert au sein même du " grand village ". Quant à son franchissement par les alimentations, il ne pose pas de problème fondamental sachant que sa profondeur ne dépasse guère les deux mètres (nous l'avons vérifié auprès d'urbanistes).



## 7. UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ

Au final, le village se développerait selon deux axes complémentaires. Tandis qu'au Sud serait privilégiée la protection de la nature et le tourisme vert qui en découle, au Nord-Est se développerait une urbanisation progressive ouverte, non piégée par le Bourg, et s'évitant un auto-enfermement. Nous nous libérerions du piège insulaire qui a corrompu tout le développement du village.



Nous bénéficierions ainsi de deux types de déploiements complémentaires favorables au village et à sa progression économique, tout en réduisant les lourds problèmes d'inondation et de circulation, qui, de toute façon, finiraient par être très coûteux, en investissement comme en qualité de vie.



*Petite réflexion toute personnelle en prévision du prochain PLU*

Nous concilierons ainsi au mieux la préservation de la qualité de vie souhaitée par les habitants et les nécessités du développement.