

Eléments d'avis d'Élan Savigny-Environnement sur le PLU de Savigny-sur-Orge :

1/ Généralités

Ce PLU ne s'inscrit pas dans une vision à long terme de ce que pourrait être la ville dans les 20-25 ans qui viennent. On ne touche guère au secteur pavillonnaire - occupé en majorité par des populations vieillissantes - que l'on s'efforce de maintenir en l'état ; on construit massivement le long du Boulevard et dans le quartier de la Gare, pour attirer des familles et des jeunes. Quitte à admettre franchement qu'on expose ces nouvelles populations à des nuisances sonores et à la pollution des véhicules dans des logements exigus qui ne répondent pas forcément à leurs attentes, et dont les fenêtres donneront sur des axes routiers ou ferrés bruyants et pollués.

Ces dispositions répondent à un besoin urgent actuel, (éclatement des familles, besoins de logements pour les jeunes, souhait des seniors de quitter une grande maison pour un appartement, etc.) qui ne sera probablement pas adapté aux besoins de la population dans 20 ans.

On ignore quels sont et seront les besoins réels et quelles populations occuperont ces logements supplémentaires : familles ? Seniors ? Célibataires ? Familles monoparentales ? Les besoins sont différents et l'offre en logements trop exigus, mal situés, bruyants, ne répondra pas forcément à la demande d'un habitat de qualité pour s'adapter à l'évolution de la société et au renouvellement des générations.

Les constructions faites dans l'urgence et la hâte sans vision de l'avenir et sans souci d'homogénéité architecturale, pour répondre à un besoin de crise resteront à jamais dans le paysage.

On peut également s'étonner de cette volonté de densifier et peupler encore plus une région d'Ile-de-France déjà densément urbanisée alors que la France dispose d'une immensité de territoires voués à la désertification ... mais parfois loin des bassins d'emplois.

Pour autant, on ne voit pas comment on les préserve des nuisances diverses auxquelles sont soumis ces quartiers, ni comment on compte y développer les services urbains qui devraient accompagner l'arrivée de ces populations. Faut-il rappeler les choix budgétaires récents de la municipalité à l'encontre des structures d'accueil de la jeunesse : MJC, crèche familiale, centre de vacances municipal ? On peut donc douter de réussir à attirer des familles et des jeunes ménages.

La CALPE n'existe plus. Ainsi que mentionné en préambule, il s'agit d'une période de transition en attendant que Savigny-sur-Orge soit totalement intégrée dans la Métropole du Grand Paris, qui devrait apporter de nouvelles opportunités et plus de cohérence dans les projets de la région. Ce PLU nous paraît donc n'avoir qu'une importance très limitée.

Il ne va donc rien se passer dans les années qui viennent dans cette situation floue et surtout dans l'état actuel de la municipalité dont les possibilités de financement sont très limitées.

D'autre part, un PLU se limitant à la Commune de Savigny-sur-Orge et qui ne prend pas en compte les territoires sur son pourtour ainsi que leur évolution, leurs projets de développement et d'équipements, paraît une démarche inefficace.

Quelques points majeurs que nous jugeons critiques dans ce PLU et qui justifient les réserves que nous exprimons :

1/ Pas d'inventaire des parcelles communales et publiques et pas de prévision claire de leur utilisation. Or la ville a besoin d'équipements publics – notamment insuffisants actuellement. Le document OAP précise : « Le PLU de Savigny-sur-Orge fait le choix d'inscrire des orientations d'aménagement et de programmation relatives aux modalités d'aménagement de 8 ensembles de terrains en vue de la réalisation d'opérations à dominante de logements, intégrant une part de logements locatifs sociaux ». Nous souhaiterions que ces opérations soient réalisées dans le cadre de ZAC permettant de mieux maîtriser les engagements en matière de logement social notamment, la cohérence globale des opérations et d'y insérer les équipements publics nécessaires.

2/ Les groupes scolaires de Savigny-sur-Orge manquent d'espace – le projet d agrandissement de l'Ecole Ferdinand Buisson est une aberration qui prend le prétexte que la subvention départementale ne pourrait être perçue que pour ce projet. D'autres secteurs scolaires sont dans un état plus critique et mériteraient d'être rénovés. L'opération à tiroir envisagée en préalable à la reconstruction complète de l'école Kennedy ne nous paraît pas judicieuse. L'école Joséphine, malgré son caractère historique, ne présente pas d'intérêt à une rénovation en tant qu'école même à titre provisoire. Au contraire sa proximité immédiate de la gare la destine à tout autre usage.

3/ Les reculs d'alignement que l'on distingue difficilement sur le plan de zonage devraient permettre d'améliorer en priorité les cheminements piétonniers et les rendre accessibles. Une profonde restructuration du réseau de bus est attendue vers 2020 à la mise en service quasi simultanée du prolongement du T7 et du Tram Express Sud entre Evry et Massy. Il faudrait l'anticiper en prévoyant les dispositions facilitant leur circulation, l'implantation de points d'arrêt judicieux et l'accessibilité des cheminements y conduisant.

Par ailleurs la règle qui consiste à aménager obligatoirement des commerces au rez-de-chaussée des immeubles est à assouplir. Le commerce local est notamment en difficulté et l'arrivée de nouveaux locaux commerciaux ne se décrète pas.

4/ Panneaux publicitaires grands formats dans les propriétés privées. Pas de contraintes alors qu'il est prévu de « requalifier les entrées de ville ».

5/ Aucune mention du Lycée JB Corot – Château – considéré comme bâtiment remarquable de la Ville alors qu'il n'est pas accessible aux habitants. Le PLU doit prévoir une étude en concertation avec le Département, la Région et l'Education Nationale pour préserver l'espace légitimement dévolu au Lycée et à l'enseignement et restituer à la Ville de Savigny-sur-Orge non seulement l'espace devant le Château à usage de promenade en continuité de la Place Davout, mais également le bâtiment lui-même, qui n'a pas vocation à l'enseignement, et pourrait recevoir des activités de culture, expositions, vie associative etc.

6/ Services publics déjà inadaptés aux besoins de la population actuelle. Ils seront encore plus insuffisants pour les populations qui viendront s'installer dans les nouveaux logements. (Ecoles, poste, maisons médicales, résidences personnes âgées, cinéma, etc.)

7/ Le projet est muet sur l'opération de « renouvellement urbain » à Grand Vaux, secteur considéré comme nécessitant des aménagements prioritaires (6000 habitants - 50 % de logement sociaux) et des services publics. Est-ce normal qu'une telle impasse soit faite dans le PLU communal à venir ?

8/ Très peu d'emplois sur place dans la ville. Les habitants sont donc amenés à se déplacer pour aller travailler. Ils utilisent en majorité leur voiture. Les transports en commun ne correspondent pas aux besoins : cas du RER-C défaillant, et cas du Tramway de la N7 dont la descente vers la gare de Juvisy/Orge est remise en question.

9/ Prise en compte insuffisante des volets « déplacements » et « biodiversité » (voir pages suivantes)

10/ Pas de stratégie à court terme pour l'installation du « haut débit » internet ce qui gêne les commerces et entreprises locaux, mais également les particuliers (télétravail) et crée des inégalités.

Eléments d'avis d'Élan Savigny-Environnement sur le PLU de Savigny-sur-Orge : 2/volet circulations actives

Si la densification du bâti doit être prévue pour permettre d'au moins maintenir la population existante et souscrire à l'effort régional en matière de création de logements, cela ne se conçoit que si l'on prévoit simultanément d'encourager et faciliter l'usage des modes actifs et des transports en commun. Il faut aller au-delà des intentions et prendre les mesures pour y parvenir.

Cela implique le renforcement et la continuité des promenades, des sentiers et passages, la création d'itinéraires de circulations actives et l'amélioration des rabattements sur les gares et stations du RER C, du Tram Express Sud Massy-Evry et du T7 ; cela doit se faire avec le souci de participer ainsi aux objectifs de lutte contre le réchauffement climatique, de renforcer les couloirs de biodiversité et de se raccorder aux schémas d'itinéraires cyclables des communes et agglomérations voisines.

Le projet de PLU pour Savigny-sur-Orge ne met pas en évidence les mesures à prendre à cet effet. Le plan de zonage laisse apparaître quelques réserves foncières opportunes mais pas de façon suffisamment claire et sans préciser leur vocation.

Comme le souligne le projet, le territoire de Savigny-sur-Orge est marqué par de nombreuses frontières, souvent très hostiles aux modes actifs : le faisceau ferroviaire, l'autoroute A6, le relief du coteau ; mais dispose aussi de potentialités qu'il faut renforcer le long des rivières de l'Orge et de l'Yvette, et le long de l'aqueduc de la Vanne.

Nous actualisons donc et complétons les propositions que nous avions faites pour le PADD en 2012 qui nécessitent des réservations dans le PLU. Depuis, le STIF a donné suite à nos demandes de désenclaver le quartier Grand-Vaux vers la gare d'Epinay-sur-Orge dans la réalisation du Tram Express Sud entre Evry et Epinay-sur-Orge. Le syndicat de l'Orge a également avancé ses projets de continuité, mais peine à poursuivre ses efforts lorsque des problèmes fonciers se posent. Il faut renforcer ses actions et préparer l'avenir en permettant de saisir les opportunités de mutations

D'une façon générale, il faut inscrire en non constructibles les terrains nécessaires aux continuités douces de façon que chaque mutation permette l'acquisition au fil du temps des emprises nécessaires, sans risque qu'elles aient été construites.

Berge de l'Orge et continuité de la promenade en rive gauche de l'Orge

Il faut déclarer totalement inconstructible la berge rive gauche de l'Orge en la protégeant entièrement du nord au sud par un classement en N et non en U, et ce sur une largeur de 10 mètres à partir du haut de la berge. Ce classement doit interdire toute nouvelle construction et faciliter le passage en domaine public des parcelles encore

privées et les réserver pour renforcer le couloir de biodiversité de la rivière et le passage de promeneurs. Ce classement peut cependant permettre éventuellement la pratique du maraîchage sous la forme par exemple de jardins partagés de proximité.

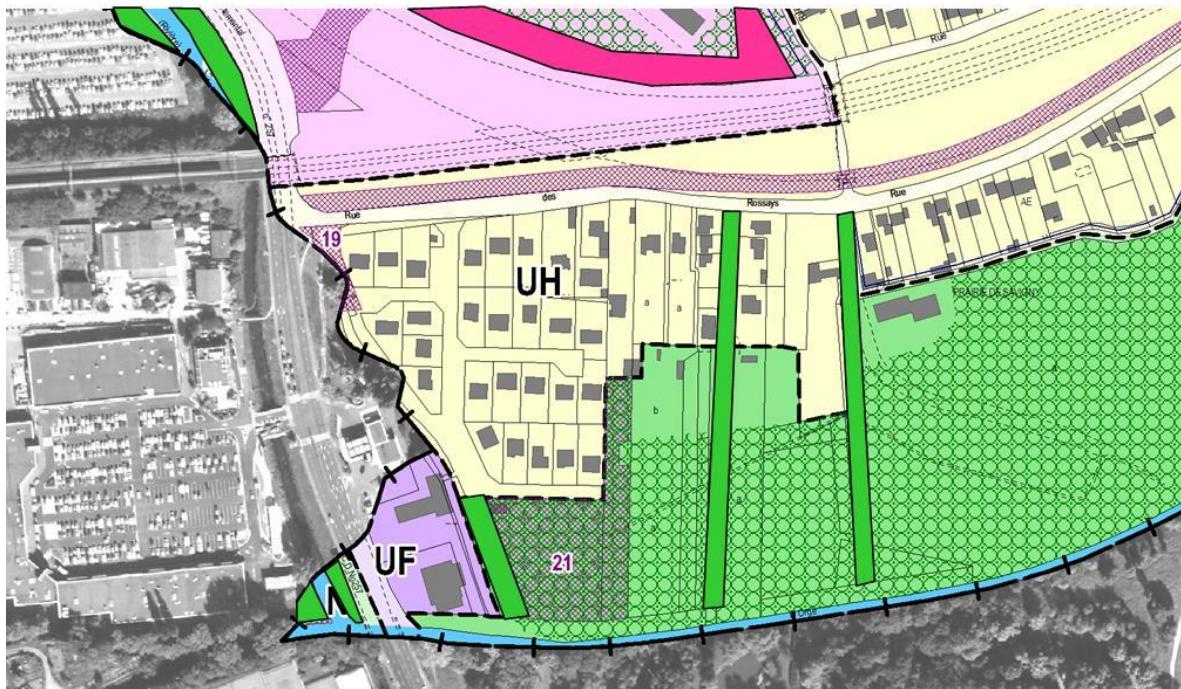
Sont particulièrement visées parce que privées et sans perspective d'accord ou de convention avec le Syndicat de l'Orge :

- La berge entre le pont de la rue des Prés-Saint-Martin et les jardins familiaux aujourd'hui entièrement bétonnée et interdite au public.
- La berge entre la rue de Morsang et l'école Kennedy où les deux copropriétés riveraines s'opposent au passage.
- Les parcelles saviniennes en bordure de l'Orge situées entre le parc du Château de Morsang et le confluent de l'Orge et de l'Yvette.

Mais c'est aussi l'ensemble des terrains publics ou faisant déjà l'objet d'un projet de convention avec le Syndicat de l'Orge qui doit être réservé pour obtenir un couloir de biodiversité digne de ce nom et suffisamment large pour y insérer sans dommage une promenade continue et lisible en berge. Notamment : toute la berge au Nord de la rue des Prés-Saint-Martin, les jardins familiaux au droit de la résidence sociale des Prés-Saint-Martin jusqu'à l'aqueduc de la Vanne, la berge en traversée des deux lycées Corot et Monge, la berge du pré communal qui jouxte l'école Kennedy.

Accès à la Promenade de l'Orge depuis la rue des Rossays :

L'ouverture au public du passage obtenu avec l'extension du centre « Joie de Créer » entre l'Orge et le chemin des Franchises restera privé et fermé la nuit. Pour disposer d'un passage permanent pérenne, il faut réserver une bande de passage piétons et vélos en prolongement de la Villa Cristofaro à classer au domaine public et en prolongement de la rue de Quimper. Ces trois accès à l'Orge depuis la rue des Rossays sont illustrés ci-dessous.



Berges de l'Yvette

A l'instar de l'Orge, les parcelles saviniennes situées des deux côtés de l'Yvette doivent être réservées à la réalisation d'une promenade piétonne et cyclable, ainsi qu'à la restauration d'un couloir de biodiversité.

Trois zones sont concernées :

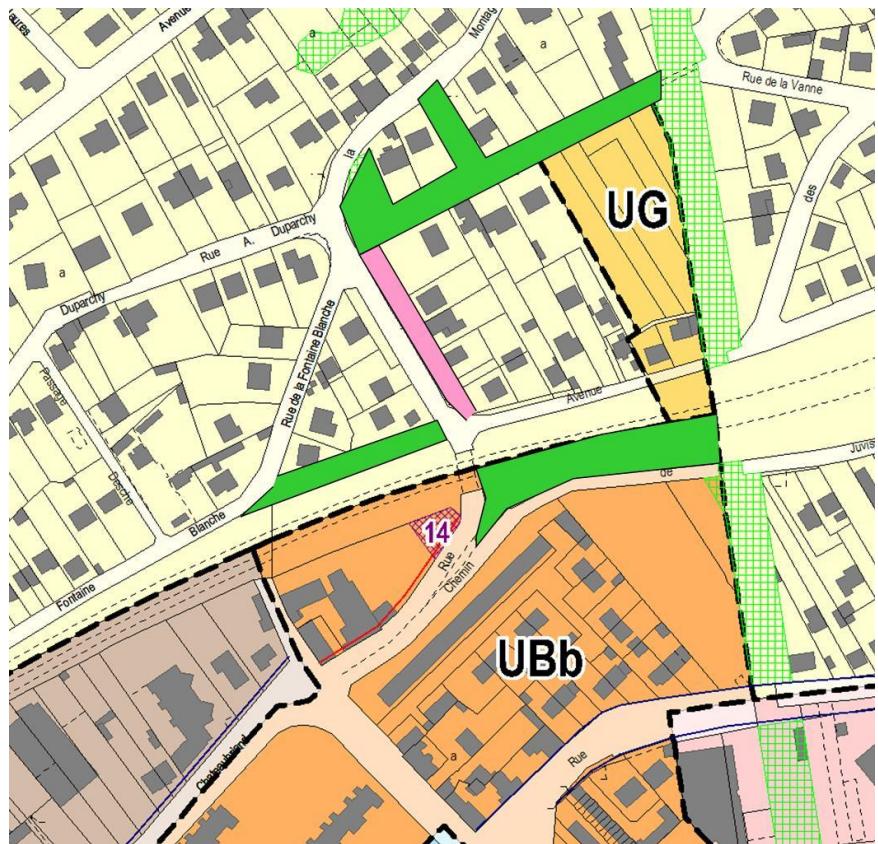
- La berge rive gauche de l'Yvette le long de la rue de Charaintru et la rue Van Gogh
- Les parcelles situées de part et d'autre de l'Yvette à l'ouest de la RD 257 en limite d'Epinay et au confluent de l'Orge et de l'Yvette (voir illustration précédente).

Continuité de la voie verte de l'Aqueduc de la Vanne en traversée du faisceau Paris - Orléans

La totalité des terrains des Eaux de Paris doit être particulièrement protégée et doit permettre la poursuite en traversée de Savigny-sur-Orge de la voie verte qui existe déjà entre l'Orge et Ris-Orangis, voie verte que le STIF va poursuivre jusqu'à Evry le long du tram-train et que le Conseil Départemental envisage de mener jusqu'à Mennecy en passant par le Domaine de Montauger, siège du service des Espaces Naturels Sensibles.

Le seul point dur pour poursuivre cette voie verte au nord jusqu'au domaine aéroportuaire d'Orly est le franchissement du faisceau ferroviaire Paris-Orléans. Le passage inférieur le long de l'aqueduc est en effet occupé par des installations techniques sensibles, semble-t-il incompatibles avec le passage du public. Le PLU doit donc prévoir une solution de franchissement supérieur ; la solution que nous proposons résoudrait en même temps la sécurisation de la montée de la Montagne Pavée par les cyclistes en leur évitant de se trouver nez à nez dans le virage avec des véhicules motorisés descendant la côte. La parcelle de terrain limitée par la rue de la Montagne Pavée, le Chemin de Juvisy et les voies ferrées permettrait d'assurer un passage sécurisé des piétons et cyclistes parallèlement aux voies ferrées entre le chemin de Juvisy et la rue de la Montagne Pavée. Une passerelle réservée aux piétons et aux cycles pourrait être ultérieurement aménagée entre ce passage et l'avenue des Belles Fontaines pour pallier l'étroitesse du pont routier. Classée constructible en UBb dans le projet de PLU, la parcelle qui jouxte les voies ferrées le long du Chemin de Juvisy doit au contraire être réservée à la réalisation d'un passage pour piétons et cycles vers la tête du pont de la Montagne Pavée. Il faut la classer en N.

Pour compléter le dispositif, il faut élargir la rue de la Montagne Pavée depuis le pont jusqu'au sentier du même nom ; ce sentier est à élargir également.



Une continuité douce le long des voies ferrées doit également être prévue entre la rue de la Fontaine Blanche et le pont de la Montagne Pavée.

Ce faisant, on disposerait de trois itinéraires doux transversaux à l'aqueduc de la Vanne :

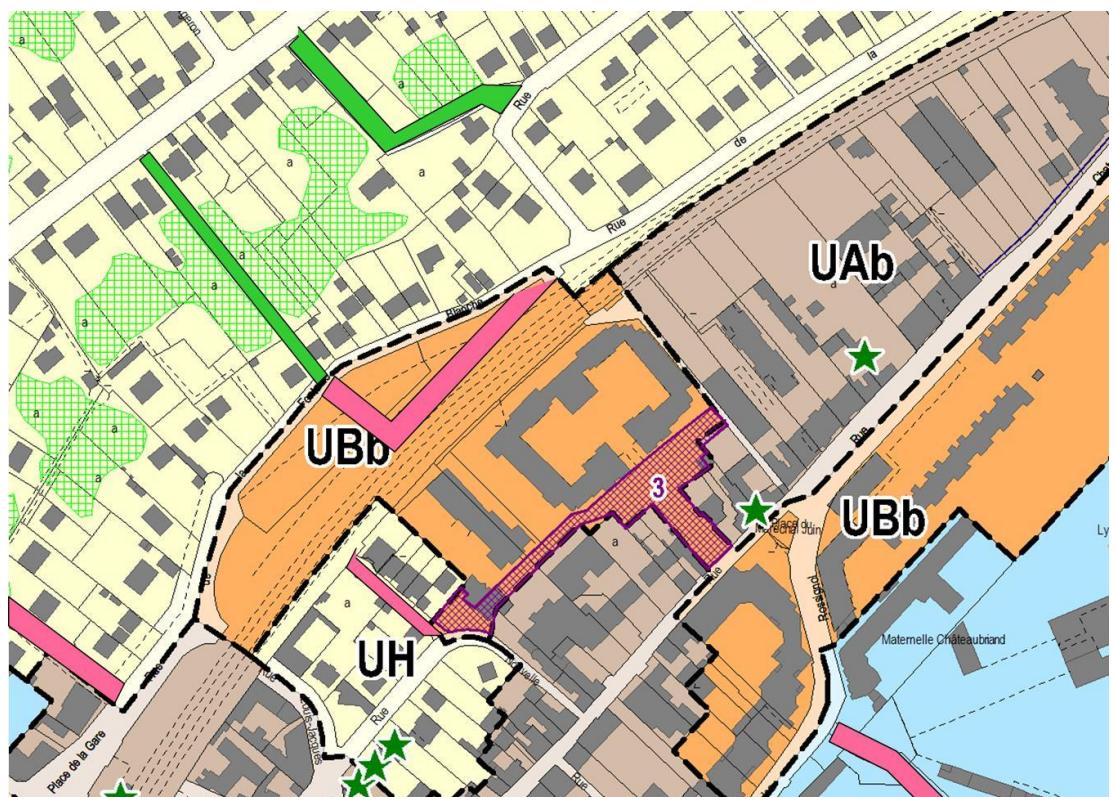
- L'axe Chateaubriand - chemin de Juvisy au sud des voies ferrées.
- L'axe Fontaine Blanche – Belles Fontaines longeant les voies ferrées au nord.
- L'axe Duparchy – Romain Grimoux à flanc de coteau entre les voies ferrées (en empruntant le sentier de la Montagne Pavée) et l'axe routier Carnot – Paul Sumien.

Franchissements du faisceau Paris Orléans et accès à la gare du RER C

Quartier gare

Le nombre de voyageurs montant chaque jour dans le RER C à la gare de Savigny-sur-Orge (plus de 12 000) justifie pleinement d'aménager un deuxième accès au quai vers Paris en tête de train au Nord de la gare. C'est tout à fait possible et de plain pied au niveau de l'ancienne gare de marchandises qui sert aujourd'hui de parking, accessible par la rue de la Fontaine Blanche ; il convient qu'il soit accessible aux personnes en fauteuil et dispose d'une consigne à vélos sécurisée. Ces équipements devraient trouver leur place sur une zone classée UE au sein de l'urbanisation UBb prévue.

Le passage piétonnier souterrain existant qui relie la rue de la Fontaine Blanche au carrefour de la rue Charles Rossignol et de la Grande Rue est très utilisé ; il doit être rendu accessible aux personnes en fauteuil. Ce passage trouvera son prolongement jusqu'à la Promenade de l'Orge par le passage qui va être créé entre les deux lycées Monge et Corot. Vers l'avenue Carnot, il faut améliorer sa continuité avec la rue Alexis Duparchy et le sentier des Cherchefeuilles, ainsi qu'avec le Petit Chemin qui mènent tous deux à la rue Carnot.



Pour trouver le pendant pour accéder au quai sud vers Brétigny, il faut aussi prévoir le transfert dans le domaine public de l'allée de la Fraternité depuis la rue Nouvelle, afin d'aménager au fond de l'impasse un escalier d'accès au quai vers Brétigny (avec ou sans ascenseur).

La SNCF devant prochainement étudier un projet de rénovation de la gare de Savigny avec mise en accessibilité partielle des quais, il est indispensable d'intégrer ces opportunités au programme de ce projet.

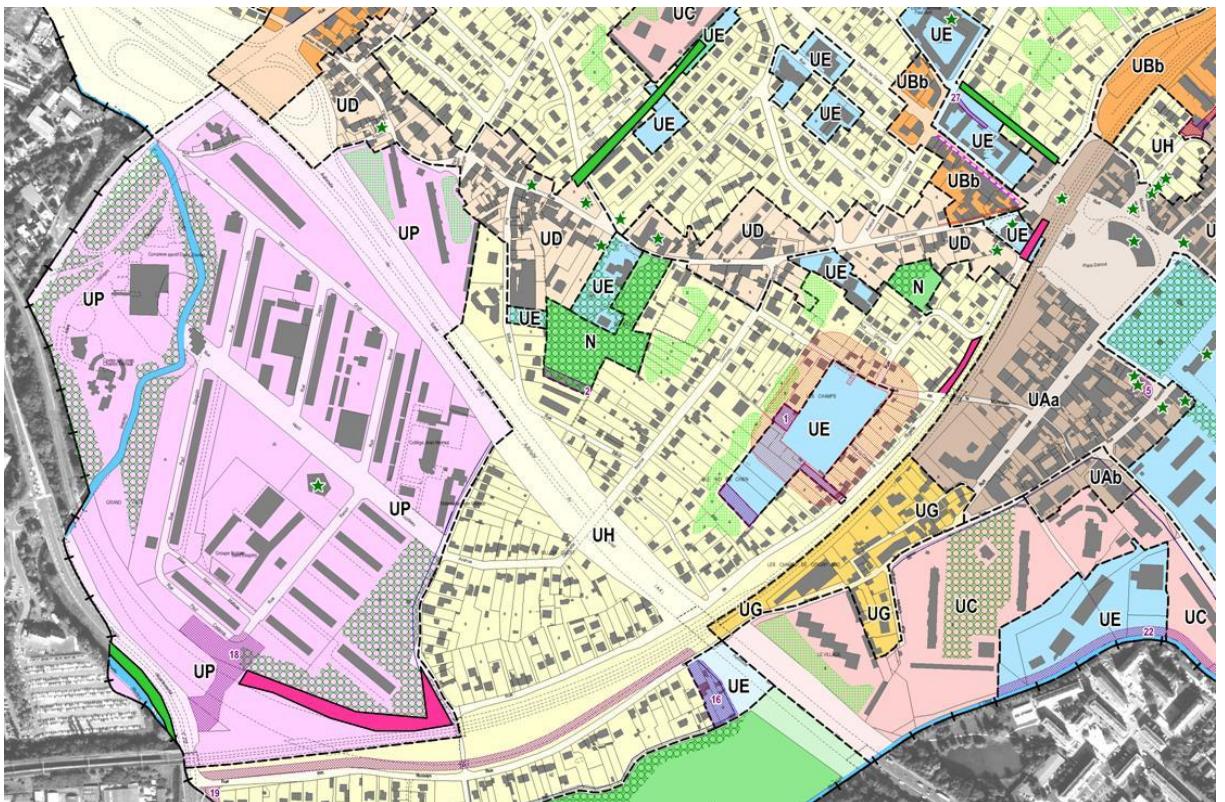
Accès piétons et vélos à la gare par la rue de la Liberté et le parc des Marronniers

Entre la rue de la Liberté et la gare, il faut prévoir la réalisation d'un cheminement public pour piétons et vélos longeant la salle Carnot et le groupe scolaire Ferdinand Buisson. Ce cheminement pourrait être mutualisé avec des accès sécurisés aux écoles. Une bande de terrain doit être réservée à cet effet et déclarée inconstructible. Beaucoup plus tranquille que l'avenue du Général de Gaulle, cet axe offrirait un accès attractif au quartier gare, protégé de la circulation automobile.

Liaison douce entre la gare et Grand-Vaux le long des voies ferrées

S'il n'était interrompu au nord et au sud, le cheminement longeant les voies ferrées par la rue de l'Egalité serait un accès direct et tranquille pour aller de Grand-Vaux au quartier gare. Le PLU doit marquer la volonté et rendre faisable sa continuité en réservant les emprises suivantes :

- Entre la rue Joliot-Curie et la gare, un passage dans la cour de l'école Joséphine doit être ouvert à la circulation des piétons et des vélos. La traversée du domaine SNCF jusqu'à l'abri à vélos existant doit pouvoir être négocié avec la SNCF dans le cadre de l'aménagement de la gare qu'elle projette.
- Un passage de 4 mètres de large doit être déclaré inconstructible entre la rue de la Martinière et la rue de la Tourelle.
- Au sud de la rue Marc Sangnier et jusqu'au prolongement de la rue Auguste Renoir projeté par le STIF pour créer un accès doux au pôle gare d'Epinay, une bande de 4 mètres de large doit être réservée le long des voies ferrées pour permettre un cheminement public des piétons et des vélos avec possibilité d'aménager une rampe pour descendre sur la rue Marc Sangnier en contrebas.

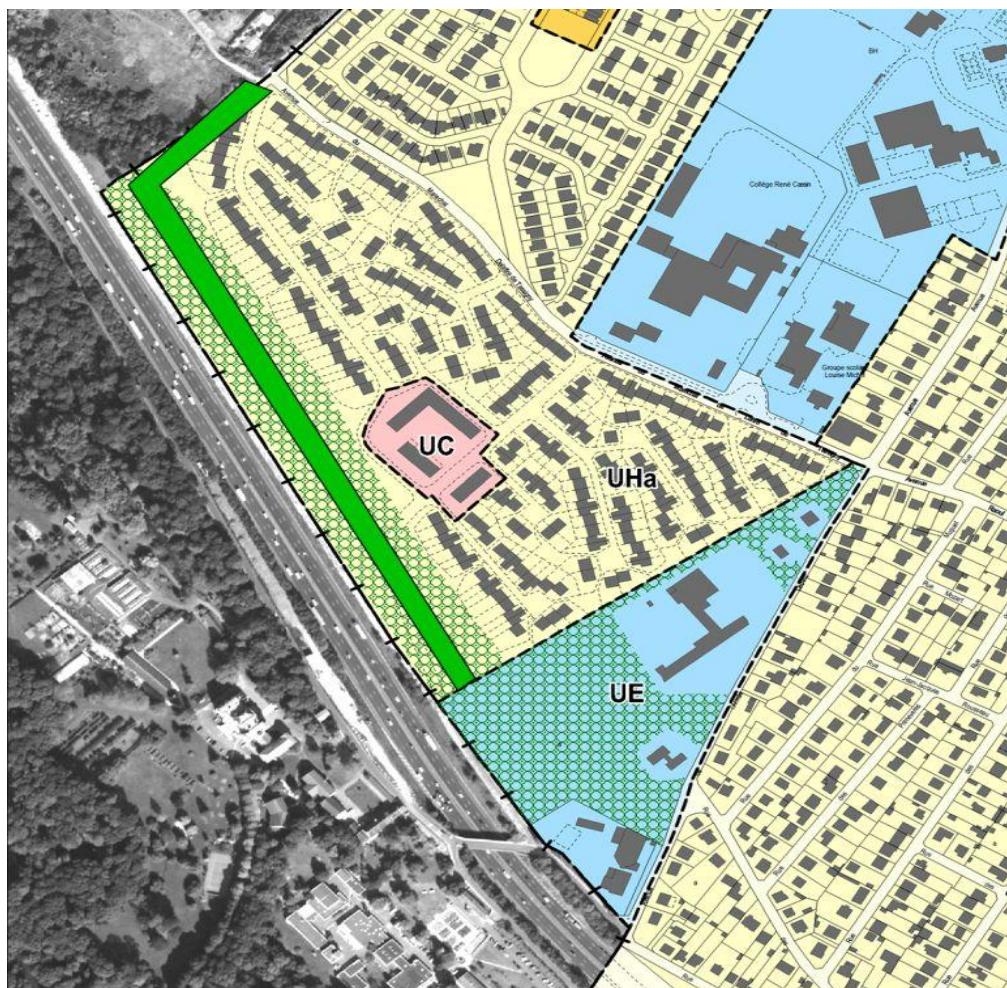


Sur l'illustration ci-dessus figurent en rose les trois sections le long des voies ferrées qui nécessitent inscription au PLU. Figurent, également, en vert la réservation à faire le long de l'Yvette en bordure de la RD 257, le sentier existant rue Faidherbe à valoriser et celui à créer entre la rue Carnot et le parc des Marronniers dans l'axe de la rue de la Liberté.

Liaison douce entre l'avenue Honoré de Balzac et la voie verte existante rue de Charaintru

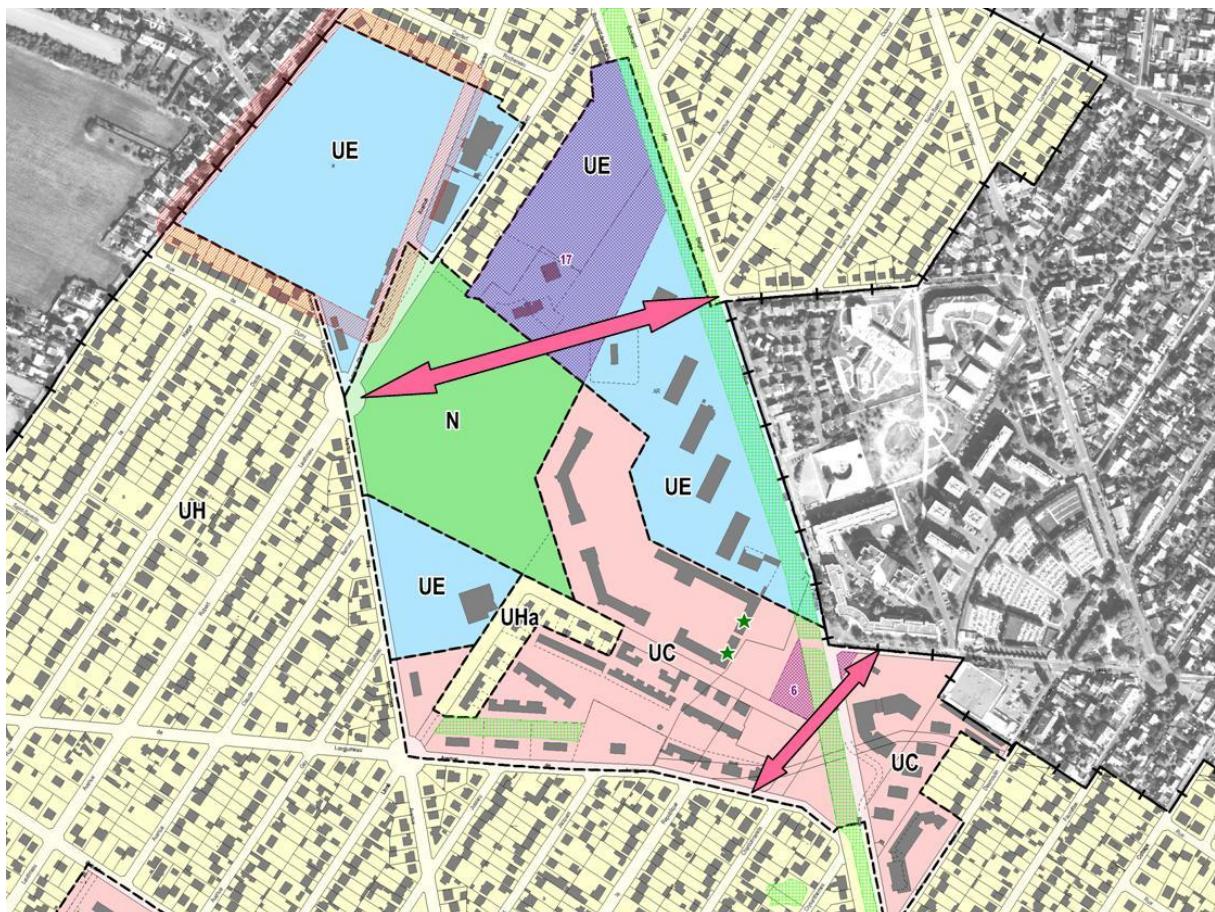
L'intention de réaliser un itinéraire cyclable longeant l'autoroute A6 doit être clairement manifestée entre l'avenue Honoré de Balzac et la voie verte existante rue de Charaintru.

Les stations du Tram Express Sud de Petit-Vaux et de Gravigny-Balizy ne sont pas très éloignées.



Traversée douce du domaine de la Ferme Champagne

Les projets que suscite la rétrocession des terrains laissés libres par le Ministère de la Justice doivent inclure leur traversée jour et nuit par les piétons et les cyclistes voire par les bus, en particulier pour faciliter l'accès à la station Observatoire du T7, en prolongement des rues Albert Sarraut et Anatole France. Les double flèches roses de l'illustration ci-dessous figurent des intentions de liaisons qui restent à définir plus précisément. Elles doivent se raccorder bien évidemment avec la coulée verte de l'aqueduc de la Vanne.



Franchissement de l'autoroute A6 par la RD 25

Le classement en UBB d'une partie de l'échangeur d'A6 avec la RD 25 laisse à penser que des constructions seraient possibles entre les bretelles d'accès. C'est surprenant. Quoi qu'il en soit, le franchissement par les piétons et encore plus par les cyclistes de cet échangeur - pourtant passage obligé pour rejoindre la gare d'Epinay en correspondance avec le Tram Express Sud - est difficile. Il serait souhaitable de réserver la possibilité de réaliser une passerelle cyclable enjambant A6 d'un côté ou de l'autre. A cet effet, il faut prévoir d'utiliser tout l'espace latéral à la RD 25 disponible pour asseoir une passerelle cyclable et des cheminements piétonniers latéraux améliorés.

Aménagement de la rue de Champagne (entre les carrefours dits « Chez Odette » et « Bardy »)

La largeur de la chaussée en double sens permet tout juste le croisement de deux autobus RATP. Si un piéton ou un cycliste s'aventure sur la chaussée, il est en danger. Or, de chaque côté, la route est bordée de talus herbeux non aménagés.

Les piétons : actuellement, sur un sentier de terre tracé par le seul usage, le trajet de « chez Odette » jusqu'à « Bardy » est difficile pour les piétons et les cyclistes. Il est impraticable par les personnes âgées, poussettes, chariots de courses, fauteuils handicapés, surtout lorsque la pluie rend le chemin de terre boueux et glissant, etc.

Les vélos : s'ils circulent sur la chaussée c'est à leurs risques et périls.

Notre recommandation :

La seule possibilité d'assurer la sécurité des piétons et des vélos est d'aménager une allée sur l'un des talus.

Remarque concernant ce secteur : l'aménagement piétons/vélos de la rue de Champagne est impératif avec l'accroissement inéluctable de circulation suite à la construction d'environ 150 logements sur les terrains du Ministère de la Justice. Les conditions de circulation actuelle deviendront alors totalement inadaptées et dangereuses.

Par la suite nous serons amenés à proposer la jonction piétonnière et cycliste de la rue de Champagne avec les « coulées vertes » d'Athis Mons et de Viry-Châtillon, déjà réalisées. Il serait bien que la « promenade de la vanne » ne



Promenade peu rassurante

s'interrompe pas à Savigny.



Le sentier actuel (boueux..)

Eléments d'avis d'Élan Savigny-Environnement sur le PLU de Savigny-sur-Orge : 3/volet biodiversité

Dans l'étude de projet de PLU¹ de la ville de Savigny s/Orge, la commune est présentée comme « peu bâtie (17 %) » car majoritairement pavillonnaire. L'observation minutieuse des divers quartiers, effectuée sur Google satellite, confirme cette impression.

Effectivement ce milieu urbain présente de nombreux végétaux ligneux émergeant au-dessus des clôtures des parcelles et laissant supposer une flore dense et variée dans les jardins.

D'une campagne d'investigation et reconnaissance de la flore locale que nous avons effectuées entre 2012 et 2014, sur trois cycles de végétation, au cours de simples promenades, il résulte que plus de 220 espèces ont été répertoriées strictement dans des espaces verts urbains (parcs, squares, domaine de l'Aqueduc de la Vanne) et des lieux publics, de surface parfois très restreinte. Ces promenades n'incluent pas de propriétés closes tel le Parc du Château mais accordent une grande importance à la flore rudérale de la rue, selon des préoccupations comparables à celles de programmes et projets scientifiques très actuels comme "Sauvages de ma rue"² et les études de l'Observatoire Départemental de la Biodiversité Urbaine de Seine-Saint-Denis (ODBU)³.

Comme il est très judicieusement souligné dans le rapport (p. 83 – 87), la ville de Savigny s/Orge bénéficie d'un atout important en trame verte et bleue du fait de l'existence sur le territoire de deux rivières (Orge et Yvette) et de l'Aqueduc de la Vanne, presque entièrement végétalisé sauf l'étroit passage à l'air libre, au-dessus de l'Yvette aux Prés Saint-Martin mais situé dans une zone de ripisylve développée qui assure la continuité de la biodiversité.

En fait si l'on se réfère au Plan de Zonage du projet de PLU on s'aperçoit que les nombreuses taches vertes des parcelles et les infrastructures sportives, considérées (en Légende) comme "zones naturelles" ne le sont guère, car très anthropisées, étant plantées de Synanthropiques cultivées. Ces parcelles ont donc un fort taux d'artificialisation⁴. Toutefois elles sont indispensables à la continuité des composants locaux de la biodiversité et elles doivent faire l'objet d'un maintien rigoureux.

Il est extrêmement regrettable que les lignes de chemin de fer de ce Plan de Zonage ne soient pas encadrées de vert car la végétation spontanée, essentielle à la biodiversité régionale, y est très représentée sur les bermes du chemin de fer, formant un important couloir de végétation. Bien qu'il soit impossible d'en faire un inventaire exhaustif par suite du règlement d'interdiction en vigueur aux abords des voies ferrées, elle est bien visible et facilement identifiable au moins pour les sujets ligneux indigènes et les herbacées à grandes fleurs échappées des jardins et naturalisées. Cette lacune dans le zonage est d'autant plus regrettable que ce chemin de fer coupe l'Aqueduc de la

Vanne et que la continuité de la trame verte doit absolument être préservée du mieux possible à ce niveau névralgique. Tout au long du coteau de l'Orge, de Juvisy s/Orge à la gare RER de Savigny, et de part et d'autre d'une large zone incluant les voies ferrées et de petites parcelles en friche (exemple Chemin de Juvisy) et il est primordial de repenser ce classement afin que cette large station végétalisée soit protégée et reste inconstructible (sans compter les insupportables nuisances sonores et vibratoires impactant les populations résidant trop près des voies ferrées).

Enfin pour faciliter l'accès à la promenade de l'Orge, malheureusement interrompue au niveau de la rue des Prés Saint Martin, la réhabilitation et la mise en sécurité du large passage souterrain actuellement fermé débouchant boulevard de l'Orge permettrait de retrouver rapidement la promenade, laquelle a actuellement un accès contournant le grand ensemble des Près Saint Martin. Ceci faciliterait le "vivre ensemble", à savoir les échanges et les promenades entre quartiers.

Quant à la faune, d'après nos observations, le morcèlement par les clôtures évoqué page 83, n'impacte pas ou peu de nombreux taxons, qu'il s'agisse :

- d'insectes,
- d'oiseaux (qui, par ailleurs, disséminent de nombreuses graines) mais le déclin des petits passereaux (chardonnerets, moineaux), général en milieu urbain quoi qu'encontre mal expliqué ainsi que l'installation d'exotiques (perruches) sont des phénomènes inquiétants à surveiller par des experts,
- de mammifères : écureuils sautant d'arbre en arbre, chauve-souris, renards, fouines et rongeurs (terriers assez profonds pour traverser sous les voies de circulation). Au pire, les hérissons sont impactés par la circulation et leur embonpoint qui les retient dans les grillages de clôture mais leur disparition est surtout due à l'empoisonnement de leur nourriture (gastéropodes, fruits tombés, lézards) par les pesticides trop présents dans une majorité de jardins.

¹ Rapport présentation p.19

² <http://sauvagesdemarue.mnhn.fr/sauvages-de-ma-rue/presentation>

³ <http://parcsinfo.seine-saint-denis.fr/-L-Observatoire-.html>

⁴ GODRON M. & Coll., 1983 – Code pour le relevé de la végétation et du milieu. C.N.R.S. Paris. 170 p.

- :- :- :- :- :- :- :-