

 <p>www.AMUTC.fr    AMUTC@laposte.net</p>	<p><b>A</b>ssociation <b>M</b>ontreilloise des <b>U</b>sagers des <b>T</b>ransports <b>C</b>ollectifs BP2 93101 Montreuil cedex</p>	<p>Compte-rendu de la réunion à la Fabrique pour une présentation de l'esquisse architecturale du Site de Maintenance et Remisage (SMR) du tramway T1 <b>25 juin 2012, 18h00 à 20h00</b></p>
--	---	--

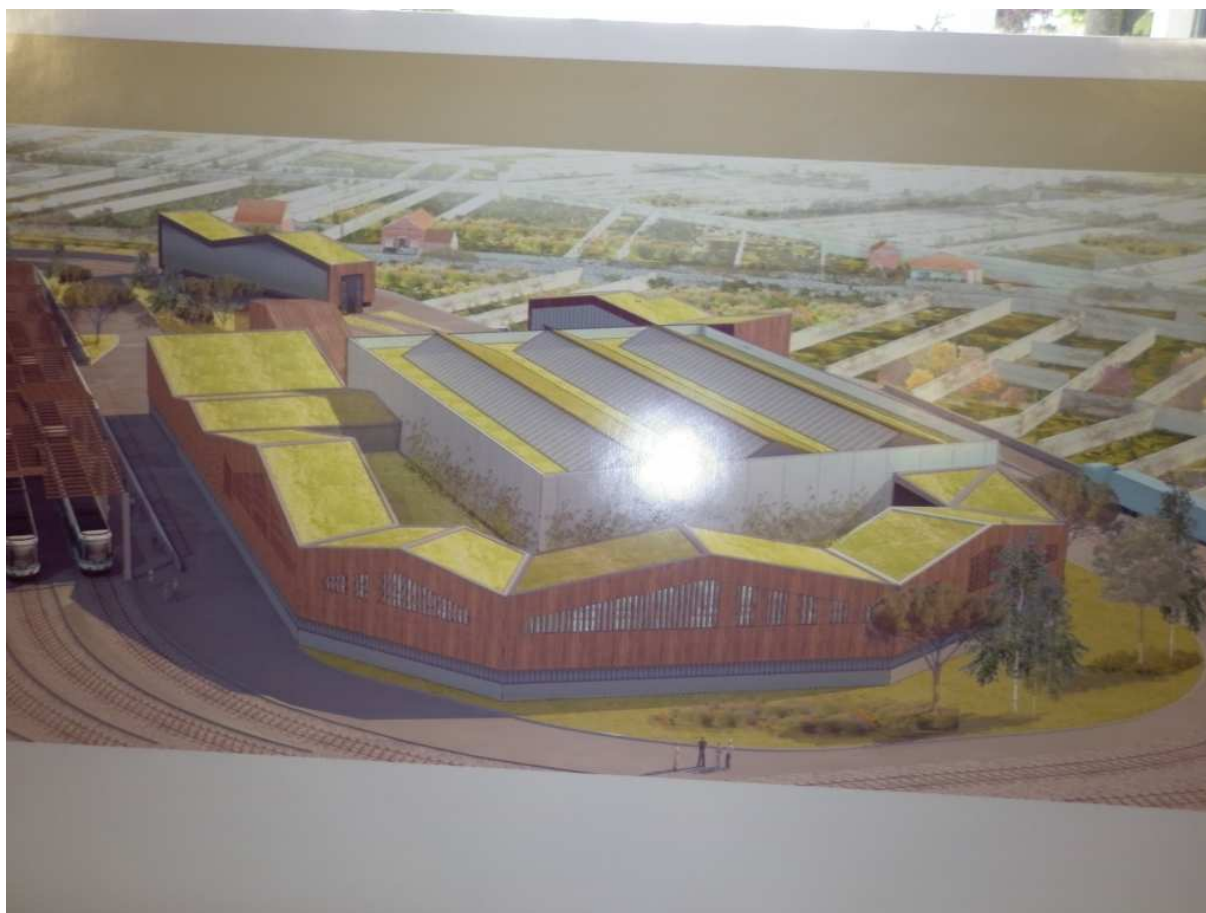
Réunion hier à 18h00 à la Fabrique consacrée à la présentation du choix de la ville pour l'architecture du SMR. Comme d'habitude le nombre de participants côté habitants était des plus limités :

- 1 habitant,
- 2 défenseurs du paysage des Murs à Pêches (MAP),
- 4 pour l'AMUTC : Alain, Roland, Georges et Frédéric. Alain et Roland ont été obligés de partir très vite compte tenu de la réunion à 18h30 du CODEV d'Est Ensemble.

Le jury a retenu l'une des esquisses, dont l'architecture a permis des discussions avec les participants.

Les 3 projets sont présentés en fin de ce document.

Il y a eu un réel effort de la RATP pour limiter l'impact visuel du bâtiment qui fait 12 m de haut et qui se trouve lui-même posé sur un socle surélevé d'environ 4 m par rapport au terrain naturel rue de Rosny.



Ce socle sera utilisé pour abriter le parking du personnel. Il crée un belvédère au-dessus des murs à pêches, ce qui renforce l'impact visuel du grand bâtiment. Mais la RATP a rabaissé d'environ 3 m le niveau de ce socle par rapport à ce qui était envisagé. C'est un progrès.



Pour l'un des défenseurs des Murs à Pêches, le problème n'est pas tant ce que l'on verra depuis la rue St Antoine (en contrebas) que le fait que le bâtiment, du fait de son volume masquera très fortement les vues vers les MAP depuis la rue de Rosny, qui constitue le point haut de l'entrée des MAP. Il estime en effet que le point de vue panoramique sur les MAP serait très réduit (on ne verra que le bâtiment au premier plan) alors que les vues depuis le sud sur les ateliers seront limitées par les murs existants.

Ce bâtiment, qui n'est pas considéré comme un chef-d'oeuvre architectural par certains habitants, sera très visible depuis le sud en remontant la rue de Rosny. Il est en effet implanté dans la pente (contrairement à Mozinor).

Tout cela a conduit les habitants présents à demander à la RATP d'aller au bout de son effort en abaissant un peu plus le niveau du socle. La RATP estime que le surcoût serait de nature à mettre en péril un projet déjà coûteux. Il apparaît surtout que les arbitrages sont déjà faits et que le projet est à prendre tel quel, la ville ayant donné son accord. Les habitants sont déçus de ne pouvoir participer plus à la conception de ce SMR.

En l'état le projet prévoit que la voie ferrée descendra dès son débranchement à l'entrée du SMR, de manière à réduire la hauteur du socle. Ce choix rendrait difficile de créer une voie latérale pour les voitures entre le SMR et la ligne de tram.

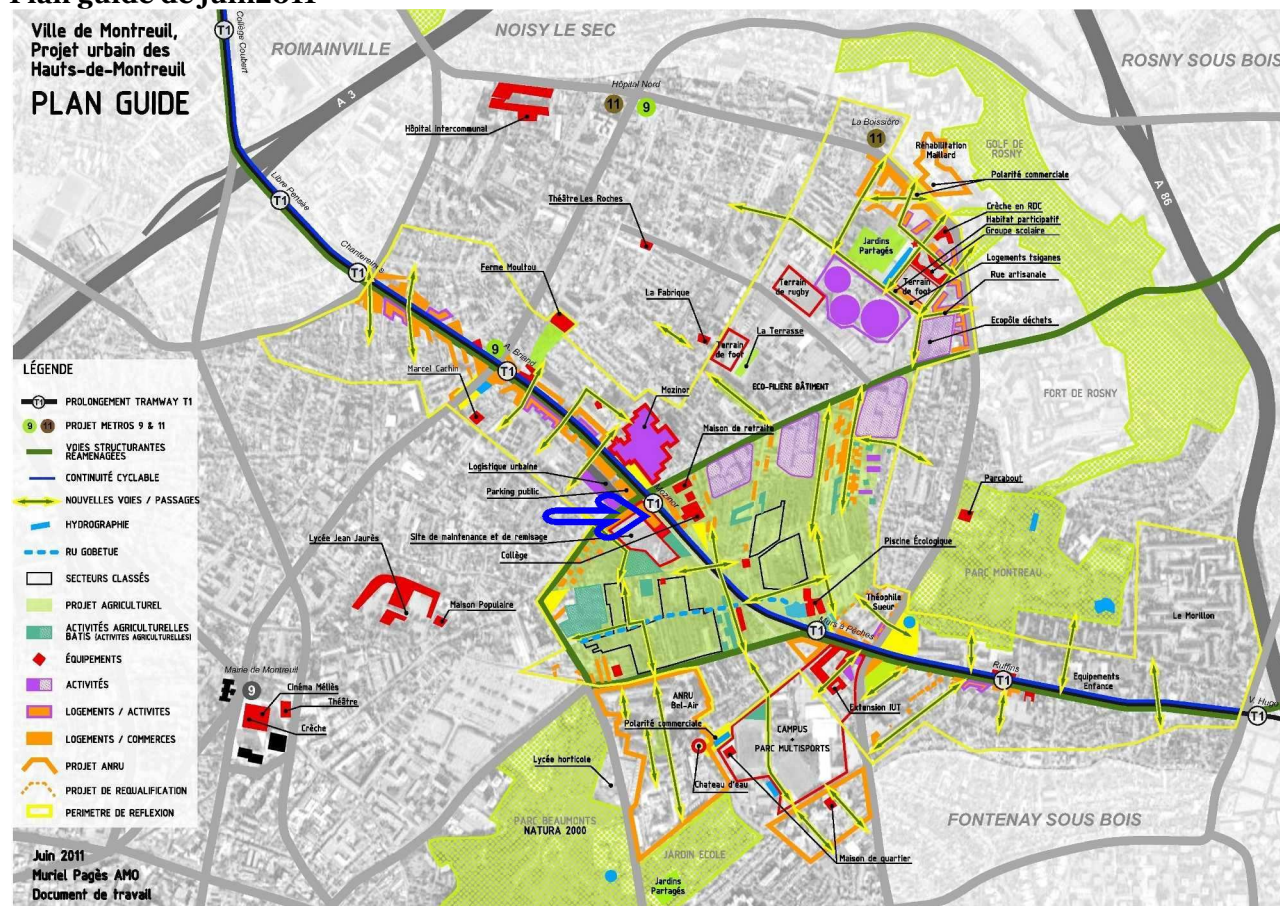
Certains suggèrent qu'il serait plus simple et moins coûteux de renoncer à remblayer la tranchée actuelle et de faire passer le tram sous la rue de Rosny. Cela permettrait d'enterrer quasi complètement les ateliers et de préserver au mieux la vue sur le paysage des MAP. Cette solution serait d'autant plus opportune que la ville a renoncé à créer l'avenue urbaine prévue au départ entre Mozinor et les Ruffins (deux voies en plus du tram). Là encore une telle solution est exclue en raison de l'avancement des études réalisées sur les indications de la municipalité.

La RATP rappelle qu'au départ les ateliers étaient prévus à l'emplacement de la piscine, qui constituait un site bien mieux adapté et moins coûteux et que c'est à la demande de la ville qu'ils ont été transférés sur l'échangeur, dans un site moins favorable et qui a nécessité de nombreuses études.

A noter que l'esquisse présentée était purement architecturale. Des paysagistes vont travailler sur l'intégration de ce bâtiment, notamment sur le traitement des clôtures, la transition à l'Est vers les MAP et, au sud, sur le traitement de la paroi du socle.

A noter qu'aucune décision ne semble prise pour l'utilisation de la bande de terrain de 12 m (indiquée par la flèche dans le plan guide qui suit) entre le tram et le SMR, qui était prévue initialement pour des constructions hautes dans le plan guide.

### Plan guide de juin 2011



## Les 3 projets architecturaux

### Projet 1



**Projet 2**



**Projet 3**

