

Enquête publique sur le projet de prolongement du tramway T1

de Bobigny à Val-de-Fontenay

Contribution de l'association

Montreuil environnement,

juillet 2013

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Depuis sa création en 2006, Montreuil environnement (Me) milite pour un projet d'aménagement pour le quartier des Murs à pêches .

Nous nous réjouissons de l'arrivée du Tramway à Montreuil et en particulier dans ce quartier.

Cependant, nous souhaitons soumettre à votre analyse les conséquences dommageables du projet tel qu'il est arrêté aujourd'hui.

En résumé, voici les deux écueils qui nous conduisent à émettre un avis négatif :

- L'implantation du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) dans le site des Murs à pêches
- L'impact environnemental négatif de la destruction de l'ouvrage d'art autoroutier traversant les communes de Romainville et Montreuil

Deux alternative sont possibles :

- L'implantation du SMR hors du site des Murs à pêches
- Un autre projet d'aménagement de l'ex A186 et de l'axe qui la soutient

Soit :

- Un abandon de ce moyen de transport pour un Bus Haute Valeur Environnementale (BHVE)

Nous développerons dans le détail les éléments appuyant notre position, qui est étayée par un long travail effectué localement et également avec les services qui ont travaillé sur ce projet.

Me Montreuil Environnement
66, rue Danton, 93100 Montreuil
Tél: 06 11 58 75 94

www.montreuil-environnement.org

contact@montreuilenvironnement.org

Préambule

Présentation de Montreuil environnement (Me)

Montreuil environnement est une association de défense de l'environnement et du cadre de vie. Elle promeut également le développement de l'agriculture en ville, l'enjeu étant de participer à une politique de la ville plus respectueuse de l'homme et de son environnement.

Elle est adhérente d'Environnement 93 (E93) et membre d'Ile-de-France Environnement (IDFE).

Les travaux de l'association ont consisté à élaborer et/ou promouvoir :

- Un projet cohérent d'aménagement de l'ensemble du quartier des Murs à pêches respectant le patrimoine et permettant des usages agri-urbain
- Une protection réglementaire durable de ce territoire
- La reconnaissance du patrimoine matériel et immatériel lié à l'activité horticole montreuilloise à l'UNESCO

L'association a été conviée à participer :

- Au Comité de pilotage du site classé (Préfecture de Seine-Saint-Denis)
- À la Commission Extra Municipale sur les Murs à pêches (Montreuil)
- À des ateliers de travail technique avec la RATP sur le SMR

Les Spécificités montreuilloises

L'aménagement du site des Murs à pêches

L'aménagement du quartier des Murs à Pêches présente un caractère exceptionnel du fait de ses caractéristiques rurales et traditionnellement agricoles à proximité immédiate de la Ville de Paris.

Le site est l'ultime zone cohérente, vestige de l'architecture et de l'organisation du territoire horticole francilien. Ce sont également les toutes dernières terres agricoles si proches de Paris.

Cet aménagement suppose de fortes contraintes - cohérence territoriale, respect du patrimoine, usages spécifiques - mais leur respect permettra un développement économique et culturel d'envergure nationale.

L'ouvrage autoroutier

Bien que bien différent du patrimoine des Murs à pêches, l'ex A186 n'en est pas moins remarquable. Patrimoine représentatif des années 70, l'époque du « tout bagnole », il n'en est pas moins un ouvrage d'art.

Édifice futuriste s'il était intégré à une nouvelle organisation urbaine, car corridor suspendu, circuit ou coulée protégée, sillonnant à travers et au-dessus de la ville.

Lui aussi représente une opportunité et pourrait être intégré dans un projet de ville durable.

Analyse

Le projet de Rocade urbaine circulaire en petite couronne, accueillant un transport en commun en site propre

En 1976, le projet de la Rocade “Grand Tram” est inscrit au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France. Ce projet de rocade urbaine, bouclée, à travers la petite couronne parisienne, consiste en l'aménagement de l'espace public pour qu'il puisse recevoir un transport collectif de surface en site propre. Ce réaménagement est donc considérable tant en surfaces déployées, qu'en coût financier. Les lignes de tramway T1, T2 existantes constituent les premières étapes de sa réalisation.

La réalisation de la section nord-est du « Grand Tram », bien qu'inscrite dans plusieurs contrats Etat/Région, a pris beaucoup de retard. La prolongation du T1 à l'Est de Paris a donc déjà suscité plusieurs concertations, de nombreux débats, espérances et désillusions.

Le projet d'aménagement du tronçon à l'Est de Paris est donc un ancien projet qui prend ses racines à une époque où la préservation de l'environnement et du patrimoine n'était sans doute pas une priorité pour les édiles locaux. Il était plutôt soutien d'un combat fédérateur, car le projet étant plusieurs fois reporté, élus et citoyens se sentaient sacrifiés à de lointaines priorités.

À Montreuil, en particulier, ce projet était ainsi porté comme étendard de la défense des intérêts de la commune. Le projet dans sa globalité (tracé, destruction de l'ouvrage autoroutier, emplacement du SMR dans les Murs à pêches, choix du matériel roulant, nombre et noms de stations), n'était donc jamais remis en cause par la municipalité.

Bien au contraire, les Murs à pêches étaient considérés comme une réserve foncière et proposés pour recevoir les équipements publics utiles au projet, comme le SMR pour le tramway mais aussi les ateliers de maintenance pour les rames de l'hypothétique métro, toujours promis de nos jours.

Mais encore, un important projet d'urbanisation du Haut Montreuil (sur 200 hectares), était déjà porté en 2005 par la précédente municipalité et il était articulé au passage du Tramway.

L'apport financier important de l'Etat (et autres investisseurs privés) sous-entendu par son arrivée ainsi que l'espoir d'apport de Taxes professionnelles (TP) étaient perçus comme des priorités absolues.

Ces deux arguments ont permis tous les sacrifices environnementaux.

On peut d'ailleurs toujours les entendre (mis à part celui concernant la TP, supprimée depuis) de la part de la nouvelle municipalité, pourtant bien différente politiquement.

En effet, le projet d'urbanisation existe toujours, « Les Hauts de Montreuil » qualifié aujourd'hui comme étant « le plus grand éco-quartier d'Europe ».

Si sa nature a effectivement évolué, ce n'est pas le cas de l'articulation, en particulier économique, liée à l'aménagement du passage tramway.

L'A186 et le site des Murs à pêches

En 1976 encore, le site des Murs à pêches est éventré par la construction de la portion finale de l'A186, autoroute qui devait relier directement l'A86 à la Porte de Bagnolet. Cet axe avait en effet été conçu dans le but de permettre le délestage du trafic de l'A86 et de l'A3 et de permettre ainsi un accès facilité à des milliers de véhicules/jour entre Paris et Val de Fontenay.

Grâce à la mobilisation citoyenne et politique locale, ce projet pharaonique sera abandonné, inachevé.

L'immense ouvrage d'art, réalisé car « d'Utilité Publique » a mobilisé les plus hauts ingénieurs et techniciens français, la puissance et les deniers publics sans compter les millions de m³ de matériaux transportés et utilisés pour sa construction.

Il a déclenché nombres d'expulsions, coupé les voies de circulation et modifié massivement et violemment le paysage du Haut Montreuil. Il a aussi donné le coup de grâce aux horticulteurs montreuillois et déstructuré le site des Murs à pêches, pourtant encore en activité et protégé réglementairement à l'époque.

Cet immense chantier, fruit de la vision politique du « tout voiture » se conclura par un feu rouge, au sortir du site des Murs à pêches, au carrefour avec la rue Pierre de Montreuil.

Un immense gâchis à bien des égards.

Quarante ans plus tard, il est question d'un nouveau grand chantier, lui aussi qualifié « d'Utilité Publique » qui consistera à détruire l'ouvrage et une des entrées principales du site des Murs à pêches.

L'implantation du SMR dans le secteur des Murs à pêches

L'implantation du SMR dans le secteur des Murs à pêches n'a jamais été remise en cause par les élus locaux jusqu'à l'arrivée de la dernière équipe. Elle était même désirée et une réserve foncière était également dédiée à l'implantation d'ateliers de maintenance pour l'éventuelle arrivée du métro dans le secteur. Les 2 surfaces réservées étaient d'ailleurs considérables.

Ainsi, les divers projets envisagés pour urbaniser le quartier des Murs à pêches ne s'appuyaient nullement sur la mise en valeur et l'exploitation du caractère patrimonial et agricole du site.

La vision pour aménager ce secteur faisait table rase du passé. Elle était revisitée par une pensée unique, dévalorisant l'activité économique agricole au profit de l'industrie ou des services, des grands projets d'équipements ou de logements. Cette vision empêchait d'imaginer tout développement harmonieux s'appuyant sur l'histoire de ce territoire.

L'idée que ce patrimoine puisse être la base et le moteur d'un projet économique, écologique et touristique est toute récente. Elle est encore trop peu reconnue et donc trop peu portée par la puissance publique.

Intervention de Montreuil environnement (Me)

En 2006, nous créons l'association. Personne n' imagine alors que le patrimoine horticole montreuillois puisse être revitalisé et servir d'assise à la l'implantation de nouvelles agricultures urbaines.

Les derniers horticulteurs sont vieillissants, très peu exploitent encore les clos, ils sont découragés et se sentent même pris en otages, leur patrimoine privé est invendable, sauf à un prix dérisoire.

Les associations présentes impasse Gobétue ne viennent pas de ce monde agricole, y sont peu sensibles et voient plutôt la reprise d'une activité économique horticole comme un empêchement à leur développement.

Les citoyens sont, pour la grande majorité, ignorants d'un pan entier de l'histoire de leur commune et n'ont pas accès à la grande majorité des parcelles, ils ignorent donc l'étendu de ce territoire qui est en outre très dégradé. Ils ressentent même un sentiment d'insécurité à le traverser.

C'est donc dans ce contexte morose, si ce n'est hostile, que nous avons créé Montreuil environnement. Nous militons, toujours déterminés, pour une protection réglementaire durable des terres agricoles montreuilloises et pour un projet cohérent d'aménagement patrimonial agri-urbain pour le quartier des Murs à pêches .

En 2008, c'est à ce titre que l'association a été conviée à participer à la Commission extra municipale sur les Murs à pêches mis en place par Dominique Voynet, tout nouvellement élue Maire de Montreuil.

La Commission extra municipale sur les Murs à pêches (octobre 2008-avril 2009)

La nouvelle équipe municipale désirant décliner de nouvelles orientations pour l'aménagement du site des Murs à pêches, décide de consulter un certain nombre de personnes morales ou physiques compétentes ou investies dans le quartier. Les membres de la Commission ont été consultés sur le Tram puisque le site était directement concerné par son passage et par l'implantation du SMR toujours privilégiée dans le secteur des Murs à pêches.

À cette époque le projet est encore incertain : il est possible que le tram ne voit pas le jour. Il pourrait être remplacé par un BHNS car il y aurait moins de contrainte.

Le SMR

Me était l'une des 6 associations participantes à la Commission et nous avons rendu un avis partagé avec la Société Régionale d'Horticulture de Montreuil (SRHM), l'Association de Défense des Habitants de Montreuil (ADHM), mais aussi les personnes ressources associées Manuel Pluvinaud (agronome et historien, ancien Responsable du Potager du Roi à Versailles), Jacques Brunet (historien ethnologue, auteur d'ouvrages sur les horticulteurs montreuillois) et Gilles Clément (paysagiste).

Ainsi bien que nous nous réjouissons de l'arrivée de l'arrivée du tramway à Montreuil et de son passage à travers le site des Murs à pêches, nous avons communément émis l'avis réservé suivant :

« L'accueil des ateliers du tramway dans le site pose problème, tant par leur surface qui limitera la déambulation dans le site que par la hauteur du bâti qui ne permettra pas une intégration discrète dans le paysage. Toutes les solutions permettant d'implanter les ateliers du tramway en dehors du site, y compris la modification du tracé, devront être étudiées. »

On peut aussi lire dans le rapport final : « les membres de la commission se sont situés entre résignation et rejet des options de localisation du SMR. Aucune n'est

satisfaisante pour la mise en valeur du quartier. Ils suggèrent que de nouvelles études soient entreprises pour l'implantation en dehors du quartier. »

Cette position, reprise par Dominique Voynet lors de la réunion publique du 2 décembre 2009 (étape de la procédure de concertation sur le prolongement du T1, menée par le garant Michel Gaillard) « ses services travaillent à d'autres hypothèses de localisation pour le SMR ».

À cette époque, tous les espoirs sont donc permis. Suivront des études de faisabilité qui confirmeront le bien fondé du projet agri-urbain et culturel. D'autres seront également menées concernant la localisation du SMR, mais visiblement moins concluantes pour le STIF, les élus locaux et la RATP.

La circulation automobile le long du Tramway dans les Murs à pêches

Les consensus suivants se sont dégagés des travaux de la Commission :

- Ne pas bâtir le long de l'emprise du Tramway afin de faire une section paysagère très différente du reste du parcours. Un traitement particulier de « l'avenue » est aussi souhaité pour cette section, moins large, plus « naturelle ».
- Limiter la circulation de voitures dans le cœur du quartier implique aussi de travailler à des solutions de stationnement en entrée de secteur, rue Pierre de Montreuil notamment et à des solutions de livraison pour les activités à mettre en place en cœur de secteur.

C'est à la suite de la Commission extra municipale que l'hypothèse de la non circulation automobile a donc été étudiée. Les études menées par le Conseil Général ont confirmé la faisabilité du projet.

Mais faisabilité n'abouti pas obligatoirement à la concrétisation. En ce qui nous concerne, l'idée nous semble intéressante car elle représente un fort atout dans le projet d'aménagement, le fuseau prévu pour l'accueil du Tramway étant l'axe essentiel du développement futur du site. Les Montreuillois et les visiteurs pourraient ainsi bénéficier d'un espace fortement attractif, car protégé de nuisances urbaines et permettra l'accueil d'un flux touristique important.

L'avis de notre association apparaît clairement lors de l'enquête publique sur le PLU de Montreuil en 2010 :

« Le passage du tramway à travers les murs à pêches est une excellente opportunité de donner une large visibilité sur le cœur du site, son caractère patrimonial et agricole. En effet, les voyageurs, Franciliens ou autres, pourront lors de leur trajet découvrir le site, son paysage, sa large place piétonne, son belvédère et ses jardins cultivés, et donc éprouver le désir de s'y arrêter ou d'y revenir.

Afin d'assurer la convivialité du site, seules les modes de circulation douces permettront la traversée des Murs à pêches, le long du passage du tramway et de la rue Saint-Antoine. En particulier, une avenue piétonne paysagère sera aménagée le long du tramway, reliant les deux stations situées aux entrées du site. Un itinéraire de contournement sera prévu pour les véhicules motorisés.

Montreuil n'est aujourd'hui pourvue d'aucune zone piétonne significative, alors que de telles zones constituent les principaux lieux d'animation, de récréation et de rencontre dans de nombreuses grandes villes (Paris, Nantes, Montpellier) »... et Barcelone par exemple.

Participation de Montreuil environnement avec les services de la RATP

Le STIF et la RATP ne suivront pas les préconisations de la Commission extra municipale concernant l'emplacement du SMR. En 2011, nous prendrons donc position contre la localisation choisie pour le SMR, lancerons une pétition « Oui au Tram, non aux ateliers dans les Murs à pêches » et écrirons à la RATP.

Nous serons ensuite invités à rencontrer les services et architectes mandatés pour réaliser ce projet. Nous visiterons également un SMR en compagnie de l'Association Montreuilloise des Usagers des Transports en Commun (AMUTC).

Bien que nous ayons été consulté dans l'idée d'améliorer le projet (diminution de la surface, choix des matériaux et plantations), nous avons toujours fait part de notre incrédulité quant à réelle possibilité de réussir l'insertion de cette infrastructure industrielle dans et à l'entrée du site.

Nous respectons les techniciens, les architectes et le travail qu'ils ont effectué. Nous avons remercié la RATP de leur confiance, mais toujours affirmé que « ce projet était un mauvais projet, qu'il consistait à vouloir faire entrer, de force, un éléphant dans une 2CV et qu'il était aussi incompatible avec les Murs à pêches que la présence de cet animal dans un magasin de porcelaine... et aussi incongru à cet endroit qu'au pied du Mont Saint-Michel ou sur le parvis de Notre-Dame. »

Il nous semble ainsi bien réducteur de trouver, p. 575 de l'Etude d'impact, que les attentes locales ont été prises en compte. L'intérêt pour les Murs à pêches et leur protection dépassant bien, de nos jours, les limites même de la commune.

Bilan de la démolition de l'autoroute

Le calcul a été effectué par nos soins :

Démolition de la superstructure en viaduc et du pont sur 750m environ

= 33 000 m³

Terrassement de la partie en talus sur 600m environ

= 64 800 m³

Pour déplacer toute la matière produite, il faut compter 3260 voyages de bennes pleines (30 m³), qui reviendront vides

= 6520 voyages au total

La partie en tranchée (devant Mozinor et dans les Murs à pêches) représente un volume 54 000 m³ (soit 55% du volume de déblai).

Si 55% des 6520 voyages serviront à remblayer cette zone décaissée, les 45% restant seront évacués vers des décharges et centre de valorisation des déchets (par exemple à Bondy et Limeil Brevannes).

Si on considère que les déblais sont équitablement répartis entre ces deux centres, la distance parcourue est de 20 km à plein et 20 km à vide, donc 40 km (en moyenne).

Ce qui fait donc un total de 6520 voyages à 20 km (ou 3260 à 40 km)

= 130 400 km

= 3 fois le tour de la planète

Un 38t consomme 30L/100 km (en moyenne). La consommation totale d'essence nécessaire est de
= 39 120L

La consommation d'un litre d'essence génère 3,8 kg/Co2 environ (*source ADEME*).

Le coût de ses voyages en terme d'émission de Gaz à Effet de Serre
= 148 656 Kg / Co2 dans l'atmosphère.
= 11 250 A/R Paris-Le Havre en train
= 90 tours du monde en train !
= 875 arbres à planter pour compenser (*source : chambre de commerce et d'industrie de Normandie*)

Nos calculs ne prennent pas en compte le temps de travail utile aux outils et engins nécessaires à la démolition qui sont de grands consommateurs d'énergie également.

Sans parler du bruit, de la poussière occasionnée, enfin toutes les nuisances liées à une telle démolition qui devraient elles aussi être évaluées.

Nous n'avons trouvé aucune référence aux conséquences de cette démolition dans l'Etude environnementale.

Conclusion

Le tramway ne doit pas être imposé, coûte que coûte, en ne respectant pas, voir en détruisant le territoire qu'il traverse.

La genèse du projet du prolongement du Tram à l'est de Paris a été pensée à une époque où « rénovation urbaine » signifiait bien souvent « table rase de l'existant ».

Les élus responsables du projet doivent le réviser en respectant les spécificités territoriales, les priorités environnementales actuelles plus vertueuses quant à la protection de l'environnement et le souhait d'une ville plus harmonieuse.

Le territoire traversé par le Tramway est plutôt à considérer comme un corps vivant. Avant d'en amputer une partie, il faut bien être certain qu'elle est bien malade et que cette intervention n'aura pas de conséquences bien pires encore.

La création de cette ligne de transport ne peut être réduite à favoriser une rénovation urbaine juteuse pour les promoteurs, mais bien avoir une « Utilité Publique ».

La destruction de l'ouvrage autoroutier

C'est un acte violent, non respectueux de l'existant, coûteux. Ses conséquences environnementales sont considérables :

- + 97 800m3 de gravats à dégager, soit l'équivalent de 50 piscines olympiques
- + 130 400 km parcourus par les camions, soit trois fois le tour de la planète
- + 39 120 litres de carburant, soit 782 pleins d'une voiture particulière avec un réservoir de 50L
- + 148 656 Kg de Co2 émis dans l'atmosphère, soit l'équivalent de 90 fois le tour de la terre en train
- + Les nombreuses nuisances occasionnées non évaluées (bruit, poussières etc.)

L'ouvrage d'art est intéressant

S'il représente une coupure dommageable aujourd'hui, c'est à cause de l'usage qui en est fait.

À Paris, on conserve la « Petite couronne ferroviaire » pour la transformer en fabuleux jardins, réserve de la biodiversité et circuits pédestres et cyclistes.

À Montreuil aussi, on pourrait conserver l'ouvrage d'art autoroutier, héritage de l'époque « du tout voiture » pour en changer l'usage et l'intégrer au projet du « plus grand éco-quartier d'Europe ».

Le choix de l'emplacement du SMR

Cet emplacement été discuté lors de la concertation menée par Michel Gaillard en 2009, mais il était encore en cours d'étude. Le choix définitif de cet emplacement a donc été décidé arbitrairement, sans consultation des citoyens et sans considérer la nécessité de préserver le site des Murs à pêches.

Cette infrastructure industrielle, nécessitant plus de 2 hectares, devrait être installée ailleurs . Elle n'est, en aucun cas, une « entrée de site » intéressante.

Mais encore, nous craignons que cette implantation n'handicape fortement le projet agri-culturel, pourtant souhaité par la commune et reconnu par la Région dans le nouveau Schéma Directeur d'Ile-de-France (SDRIF).

Nous nous inquiétons également de l'impact négatif de ce projet sur la démarche tendant à reconnaître et valoriser le patrimoine horticole des Murs à pêches et la démarche de demande de classement au Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

Le site Murs à pêches n'est pas reconnu

Ainsi, il est notable qu'aucune des 2 stations de desserte du site des Murs à pêches n'en porte le nom : « Rue de Rosny », « Théophile Sueur ».

Lors de l'enquête publique en 2008/2009, nous avons proposé qu'une station soit créée au croisement de la rue Saint-Antoine et soit nommée « Murs à pêches ».

Cette idée a été reprise également par la SRHM lors de la Commission extra municipale.

On peut considérer cette question négligeable. De notre point de vue, elle est représentative de l'ignorance des décideurs concernant l'intérêt de ce territoire, mais a également des conséquences importantes : ce qui n'est pas visible et n'est pas nommé n'existe pas.

Ne pas ouvrir le paysage des Murs à pêches aux voyageurs (implantation du SMR dans le site) et ne pas dédier une station à ce site nie une des raison essentielle de créer ce moyen de transport : transporter des personnes vers des destinations attractives. Les détruire ou les négliger est également un non-sens pour le bon fonctionnement du Tram : sans raisons, sans but, sans destinations pourquoi se déplacer ?

Le choix du matériel roulant

À Marseille, Cannes ou Nantes, les élus privilégient le Bus à Haut Niveau de Services . Les capacités de transport de personnes et les fréquences de passage sont plus importantes.

Ce moyen de Transport Collectif, pour la même qualité de service, coûte bien moins cher et ne nécessite pas d'infrastructures lourdes comme celle prévue dans les Murs à pêches pour le SMR.

Ce choix permettrait donc l'arrivée de Transport en Commun plus rapide et coûterait beaucoup moins cher aux collectivités. Le coût de construction serait 10 fois moins cher et celui du fonctionnement sur 30 ans serait 4 fois moins cher (cf. tableau comparatif joint). Il éviterait la construction du SMR absolument nécessaire au tramway.

Il est également notable que depuis 1976, date de la décision de la rocade du « Grand Tram », d'autres projets d'aménagement de transports ont vu le jour. Et en particulier le tout récent « Grand Paris » désiré par la grande majorité des élus, toutes tendances politiques confondues. Ce projet demande un investissement financier considérable. Pourtant, le contexte actuel est à l'économie.

D'autres solutions plus respectueuses, plus vertueuses, non-violentes et enthousiasmantes sont donc bien envisageables.

Intervention de la société civile et des associations dans les débats

Les tensions actuelles concernant la circulation automobile le long du tramway sont tout à fait révélatrice du manque de communication et d'implication des populations mais aussi des politiques. La réaction des populations avoisinantes au site des Murs à pêches est tout à fait compréhensible. En l'absence de connaissance du projet et de l'apport bénéfique dont elles pourraient bénéficier, n'apparaissent que les inconvénients ou inquiétudes liés au changement d'habitudes.

Pour autant, un travail d'information et de sensibilisation doit être mené. Il ne peut être en aucun cas possible qu'il soit mené uniquement par les associations ou les citoyens investis dans ces questions d'aménagement.

La responsabilité du choix final d'un équipement ou d'un autre, d'une circulation douce ou non, repose sur le politique. Il est donc important que les élus justifient, argumentent, expliquent leurs décisions.

Pour finir, il nous semble que ce projet nécessite encore réflexion, d'autant que des études ont été faites. Elles pourraient être sorties des tiroirs et une révision des choix conflictuels ne repartirait pas de zéro pour autant.

Quoi qu'il en soit, les erreurs du passé devraient être évitées.

L'Utilité Publique ne peut être imposée. Elle doit être comprise et admise par tous, car ancrée dans une véritable nécessité.

Nous vous remercions de votre attention et vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, nos respectueuses salutations,

Pour Montreuil environnement
La présidente, Véronique Ilié