

Patrick Petitjean
Conseiller municipal délégué
à la démocratie locale et
à la vie associative

Montreuil, le 29 juillet 2013

Monsieur VITEL,

Président de la Commission d'Enquête
Prolongement du T1 de Bobigny à Val de Fontenay

Préfecture de la Seine-St-Denis / Direction du
Développement durable et des Collectivités Locales
1, esplanade Jean-Moulin
93007 Bobigny Cedex

Objet : Enquête publique sur le projet de prolongement du T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay

Monsieur le Président de la commission d'enquête,
Madame et Monsieur les membres de la commission d'enquête,

C'est avec soulagement que je vois se dérouler – enfin – cette enquête publique concernant le prolongement du T1 vers Fontenay. Les responsabilités que j'ai, ou que j'avais, à la municipalité de Montreuil me conduisent à proposer mon avis sur quelques aspects de ce dossier, en complément des avis qui vous ont été communiqués par Madame la Maire et plusieurs collègues de la municipalité. Et ce, particulièrement sur la question de la mise en valeur des Murs-à-Pêches, un dossier sur lequel je me suis engagé dès mon arrivée à Montreuil en 1994.

J'ai été adjoint au maire, en charge des transports entre juin 1995 et juin 1997, et à ce titre responsable du dossier « tram ». C'est à cette époque que le prolongement du tram est devenu (à l'égal du prolongement de la ligne 9 du métro) la priorité de la ville de Montreuil, dans le cadre d'un schéma directeur des transports dans l'Est-parisien élaboré avec la RATP et les communes concernées.

Auparavant, la priorité de la ville restait le projet « Orbitale », une boucle de métro automatique (le VAL de Matra), sans incidence (si ce n'est sur le coût du logement) sur l'urbanisme et un meilleur partage de la voirie entre l'automobile et les autres modes de déplacements. Ce changement de priorité de la ville reflétait la prise de conscience des élus, autant que celle des habitants, sur le rôle structurant d'appui à la rénovation urbaine et à un meilleur cadre de vie que pouvait apporter un transport performant en surface, au contraire d'un métro souterrain.

Autant dire que depuis près de vingt ans, l'attente est forte de voir se réaliser ce prolongement, et que l'impatience des habitants est là de le voir se réaliser sans nouveau délai.

Et ce, malgré les oppositions qui subsistent, principalement de la part de la ville de Noisy-le-Sec. Dans les années 1980 à Strasbourg, j'avais participé à la bataille pour la construction d'un tram, traversant en surface le centre ville, au lieu d'un système bancal, avec un souterrain débutant à l'extérieur de la gare, passant sous la totalité du centre ville, et ressortant à l'air libre seulement dans le quartier du Neudorf. Cette expérience strasbourgeoise a beaucoup compté dans ma défense du tram envers mes collègues de la municipalité de l'époque. J'avais pu mesurer le niveau d'opposition conservatrice de la part de certains élus ou de commerçants à un tramway au centre ville – mais plus de vingt après, plus personne ne nie que ce fut le bon choix.

On peut s'attendre à ce que ce soit la même chose dans quelques années à Noisy-le-Sec.

Rompre la continuité d'une avenue paysagère « banale » le long du tram dans la traversée du site des Murs-à-Pêches

J'ai retenu aussi de mon expérience strasbourgeoise l'idée que si le tram peut transformer une ville, il le fait dans le sens où les pouvoirs publics le demandent, et en s'adaptant à la spécificité des quartiers traversés. Le tram, à Montreuil, va traverser des quartiers très différents : les friches de l'emprise de l'ancienne autoroute, le quartier Saint-Antoine / Murs-à-Pêches (MAP), des zones mixtes, pavillonnaires et habitat social. Il ne peut traverser ces quartiers de la même manière, avec une avenue paysagère à l'identique tout le long du passage du tram.

En particulier, et surtout, il doit s'adapter au quartier des MAP, et c'est pour cela que la ville a proposé de ne pas laisser de circulation automobile le long du tram dans ce secteur : avoir la même avenue paysagère dans ce secteur que, par exemple, entre Mozinor et la jonction avec l'A3 reviendrait à banaliser complètement les MAP, au lieu de prendre en compte leur caractère exceptionnel. Les aménagements liés au passage du tram doivent marquer une *rupture* pour mettre en valeur le secteur des MAP. *C'est la première raison pour dévier la circulation automobile lors du passage du tram dans les MAP*

L'héritage horticole de Montreuil : un patrimoine paysager et immatériel

Aujourd'hui l'héritage horticole de Montreuil est essentiellement visible dans le quartier Saint-Antoine, dit des « Murs-à-Pêches ». Sur une quarantaine d'hectares, une agriculture urbaine s'est maintenue de façon active jusque dans les années 1970, pour ensuite décroître sous la pression de la ville, et particulièrement après la coupure du secteur en deux par l'autoroute A 186. Pour le passage du tram, ce secteur s'étend entre Mozinor et le carrefour entre l'autoroute et la rue Pierre de Montreuil.

Ce secteur a malgré tout résisté à l'urbanisme débridé sur une trentaine d'hectares qui étaient classés en zone d'urbanisation future dans le plan d'occupation

des sols jusqu'à 2010. Il est parfois qualifié de « magique » : au milieu de cités d'habitat social et d'une zone urbaine dense, à 3 kilomètres du périphérique, on a l'impression d'être en pleine nature.

Une procédure de classement des MAP a été lancée en 2001 par la Ministre de l'environnement, Dominique Voynet. Initialement demandée sur une quinzaine d'hectares, elle s'est finalement conclue sur une surface de 8,4 hectares seulement, en raison de l'opposition de l'ancien maire. *Le secteur classé est actuellement coupé en deux par l'autoroute A 186.* Ce classement (décret du 16 décembre 2003) reconnaît trois intérêts majeurs liés au site :

- un patrimoine anthropologique,
- des techniques de construction originales,
- un paysage particulier.

Pour compléter ce classement, un dossier est en cours d'élaboration pour l'inscription du site au titre du *patrimoine immatériel de l'humanité à l'UNESCO*. Même si la restauration (partielle) des murs a été entreprise, le site présente davantage de valeur pour son paysage, pour les savoir faire accumulés, pour l'histoire de la vie des travailleurs agricoles venus d'autres régions, etc, que le « bâti » proprement dit.

La mise en valeur de ce site exceptionnel

De nouveau adjoint à la maire à partie de 2008, j'ai été en charge, jusqu'en 2010, de la mise en valeur du site des MAP

La municipalité élue en 2008 a, successivement, bloqué en juin 2008 une modification du POS engagée peu avant les élections par l'ancien maire permettant de lancer cette urbanisation, – étendu la protection (surface et règlement) dans le PLU de 2012, - et, les études ayant permis de préciser le projet de mise en valeur, élargi encore cette protection dans une révision du PLU qui viendra cette automne à enquête publique.

Une commission extramunicipale a été constituée dès le printemps 2008, avec des associations et des personnes ressources, pour définir les grandes lignes d'un projet de sauvegarde et de mise en valeur. L'idée majeure – que nous avons mise sous le nom de « projet agriculturel » - est de s'appuyer sur l'histoire agricole du site, pour y développer différents types d'activités agricoles, dont des productions économiquement viables, qui toutes ont des dimensions complémentaires, sociales ou culturelles. Il ne s'agit pas de revenir (pour l'essentiel) à la culture des pêches d'il y a un siècle. Notre projet n'est pas de « muséifier » le site, mais d'en faire un lieu vivant enraciné dans son histoire.

La nature ayant repris ses droits dans nombre de friches anciennement cultivées, la dimension « nature en ville » est également importante : le « Conservatoire botanique national du Bassin parisien », dépendant principalement du muséum national d'histoire naturelle, doit s'installer dans ce site, appuyé sur un « jardin des diversités ». Enfin, une grande place est doré et déjà accordée à des associations (des appels à projet ont lieu régulièrement), pour développer une dynamique citoyenne dans la mise en valeur du site.

Ces différents aspects sont matérialisés par la création de zones naturelles et agricoles sur la majeure partie du site, et par une limitation draconienne des possibilités de nouvelles constructions dans le PLU.

La commission extramunicipale des MAP a décidé des grandes orientations, sans pouvoir (ni vouloir) entrer dans des décisions opérationnelles, renvoyées à des études complémentaires, qui ont été effectuées depuis : notamment sur l'introduction

d'agriculture urbaine, sur le volet architecture / paysage et sur la restauration des murs. Une *charte urbaine et paysagère* permet de maintenir une cohérence d'ensemble pour l'ensemble des projets qui seront développés sur le site.

Fait partie de ces études complémentaires le travail des services de la ville et du conseil général sur la faisabilité et les conséquences de réserver aux modes « doux » le segment du trajet du tram entre les Ruffins et Mozinor. Ces études ont conclu à la faisabilité des déviations. La charte, le projet tram, et les autres études ont alors intégré la perspective de réserver cette partie du passage du tram aux circulations douces

Evidemment, il n'a jamais été question d'interdire de manière générale la voiture. La commission extramunicipale a souligné, dans son rapport en 2009, l'importance de rétablir la continuité de la rue Saint-Antoine. La place de la voiture dans le quartier est, et sera, celle de la desserte des habitants et des activités, notamment agricoles : c'est indispensable. Mais une telle circulation de desserte n'a rien à voir avec une circulation de transit, dans laquelle les voitures ne feraient que traverser ce site exceptionnel sans s'y arrêter. Et même à 20 km/h, l'automobile n'est pas un mode « doux », contrairement à ce que l'on entend parfois.

Une esplanade, au cœur d'un parc, sans voitures

L'autoroute A 186 était une fracture urbaine, physique et symbolique, dans la ville. Elle était infranchissable, particulièrement dans le secteur des MAP, morcelant le secteur classé. *Réunifier un site exceptionnel* en réduisant le plus possible l'emprise des voiries liées au passage du tram, *telle est la seconde raison pour dévier la circulation automobile « de transit »* en supprimant la continuité de l'avenue paysagère.

Cette décision se fonde sur la mise en œuvre d'un projet de mise en valeur, et non sur la volonté de réduire la circulation automobile, même si bien sûr la suppression du transit le long du tram dans le site, ajoutée à la mise en service du tram lui-même et à la réorganisation du réseau de bus, contribuera à la diminution de la circulation et donc à l'amélioration de la qualité de l'air.

Le carrefour entre la rue Saint-Antoine reconstituée et la voie du tram *fait partie du cœur du site*, entre la future piscine et le futur collège, à proximité immédiate du carrefour des rues Nouvelle France et Saint Antoine où des premiers aménagements vont débuter dans les prochains mois. C'est dire l'importance pour le projet de *préserver cette esplanade d'un « transit » automobile*.

Une concertation régulière avec les habitants.

Depuis 2011, cette question est en débats à travers « La Fabrique », une plate forme de participation citoyenne que la municipalité a mise en place en 2010 pour l'ensemble de l'écoquartier « les hauts de Montreuil », dont le site des MAP fait partie. De nombreux ateliers sur les différents volets de la mise en valeur des MAP ont eu lieu, et des rencontres organisées avec les habitants sous des formes diverses. Cet espace est spécialement dédié aux interactions entre habitants / techniciens / élus / équipes de maîtrise d'œuvre. Son originalité est la possibilité pour les habitants d'apporter des sujets à débattre et de définir les modalités mêmes de concertation.

Une « bonne concertation » débute par *un débat sur l'opportunité d'un projet*, et c'est bien ce qui a été débattu à La Fabrique pour l'existence d'une esplanade sans voitures au cœur des MAP (et donc de la déviation de la circulation de transit).

En mai 2012, après ces premières concertations, le projet du tram, avec la déviation autour des MAP, est présenté aux habitants lors d'un arpantage sur le marché des Ruffins. Ce n'est donc pas « par hasard », comme le prétendent des élus et un groupe

d'habitants, que ce projet de déviation de circulation est venu à leur connaissance. Une première réunion publique sur le sujet a lieu en octobre 2012.

En février 2013, la maire est invitée à s'exprimer sur l'affaire lors d'une réunion publique aux Ruffins, à l'invitation du conseil de quartier. Elle explique le processus de la décision et déclare que le dialogue sur cette déviation n'est pas arrêté à la seule arrivée du tramway.

Que ce soit lors de débats contradictoires dans certains conseils de quartier, comme à Jean-Moulin, lors d'ateliers à La Fabrique, ou lors de « conversations de rues » avec les habitants, la concertation et les débats publics sur ce sujet se sont poursuivis en février et mars 2013.

4 conseils de quartier ont alors proposé de constituer une Commission extramunicipale sur le sujet. La concertation aurait pu se poursuivre dans le cadre de La Fabrique, mais la municipalité a accepté, en mai 2013, de s'engager dans cette voie, et a exploré avec des animateurs de ces conseils la composition, les thèmes et les modalités de travail d'une éventuelle commission. Malheureusement, ces discussions n'ont pas permis de déboucher sur une commission opérationnelle dans le court délai qui restait avant l'enquête publique.

Le travail de concertation va reprendre avant le début des travaux du T1 pour penser un plan de circulation le moins contraignant possible. La municipalité développera ce travail avec une concertation constructive et dépassionnée. Elle l'engagera une fois l'enquête publique terminée, et en fonction de ses conclusions.

Pour l'instant, autant les inquiétudes des habitants autour de certaines rues (Jean-Moulin, Savart, etc) apparaissent comme légitimes compte tenu des conséquences du plan de circulation de 2007, autant l'opposition d'un groupe d'habitants semblent traduire des craintes volontairement exagérées, selon lesquelles la circulation ne diminuerait pas et toutes les voitures qui transitent actuellement par l'autoroute se répartiraient dans les quartiers avoisinants. Il y a eu refus de discuter de l'opportunité même du projet, et défense d'une position de principe sur le maintien du transit (même sous forme d'une « zone 20 »). A la lecture de leur pétition (et aux explications fournies), les habitants comprennent souvent que la circulation va disparaître le long du tram sur toute la longueur de l'ex-A186, alors qu'il n'est question de la traversée des MAP, ce qui est pour le moins mystificateur.

Pour conclure, l'arrivée du tram à Montreuil sans délai supplémentaire va constituer une amélioration très importante des conditions de vie des habitants de ces quartiers et un point d'appui essentiel pour la mise en valeur du site des Murs-à-Pêches.

Je vous remercie de votre travail et de votre engagement pour tenir cette enquête et en transmettre les résultats dans les très courts délais impartis, et vous adresse, Monsieur le président, Madame et Monsieur les membres de la commission d'enquête, mes plus sincères salutations

Patrick Petitjean