

« Non au site de maintenance du tram dans les Murs à Pêches » : l'avis de MAP



Nous nous permettons de modifier cet article, ayant involontairement publié dans un premier temps un texte intermédiaire, qui n'était qu'un projet d'avis de l'association MAP.

Voici donc, suite la publication de quelques avis sur l'enquête publique du prolongement du tramway T1, l'avis formellement défavorable au projet d'implantation du site de maintenance et de remisage à Montreuil de l'association Murs-à-pêches :



Photos : Pascal Mage et les murs à pêches de Montreuil en juillet 2013
« Montreuil le 20 juillet 2013

LE PROJET TRAMWAY à MONTREUIL: ENQUETE PUBLIQUE

I- LES DOCUMENTS SOUMIS A L'ENQUETE :

Les documents soumis à l'enquête concernent notamment:

- 1- l'étude d'impact.
- 2- le niveau NGF de la piste forme supportant le "site de maintenance et de remise" dénommée SMR
- 3- l'étude des solutions variantes.

II- L'ETUDE D'IMPACT

L'étude d'impact présente de graves carences sur plusieurs points :

- l'intérêt paysager des Murs à Pêches,
- l'aspect architectural du SMR,
- l'étude des solutions variantes de l'implantation du SMR,
- l'emprise précise du SMR sur les clos à pêches existants (parcelles BZ N°:373, 375 et 377).

III-L'INTERET PAYSAGER DES MURS A PECHES

Il y a lieu de souligner la qualité exceptionnelle et le caractère unique du paysage des Murs à Pêches à Montreuil ; ainsi:

- l'instance de classement au titre de la loi du 2 mai 1930, prise par la ministre de l'Environnement, au mois de février 2001, montre bien l'intérêt patrimonial du paysage des M.A.P.; si aujourd'hui cette mesure de protection d'un paysage remarquable est devenue partiellement caduque, elle montre bien son intérêt national,

- le classement définitif, au titre de la protection des sites d'une partie des M.A.P. (8,3 ha) au mois de décembre 2003.

Sur le fond, les éléments constitutifs de ce paysage exceptionnel, sont les suivants:

- un paysage ancien, très structuré par des murs hauts de 2,70 m. environ, tous orientés nord-sud et distants les uns des autres d'environ 10 m. ; la construction de telles structures sur de vastes espaces remonte au début du XVII^e siècle,
- un lieu de calme, de silence, fortement rudéralisé (se dit de plantes qui se développent dans des sites abandonnés, c'est-à-dire en ruine ; il s'agit d'un milieu redevenu sauvage en milieu urbain), projeté en plein ciel et emprunt de poésie, non urbanisée, de 38 ha environ, au centre d'une agglomération de plus de 10 millions d'habitants.

Précisons que les parcelles BZ 373, 375, et 377 étaient incluses en totalité dans l'instance de classement : or, le projet de SMR est situé en partie sur ces parcelles ou à proximité immédiate.

Le paysage des Murs à Pêches constitue donc un patrimoine d'intérêt national, sanctionné par un décret de classement au titre des monuments et des sites, pris au mois de décembre 2003 et qui implique une protection forte : or, l'implantation du SMR, là où il est prévu, viendra ruiner les efforts de l'Etat et de la commune pour protéger ce patrimoine remarquable.

IV- L'ASPECT ARCHITECTURAL DU SMR

Sur ce point, le dossier présente une carence totale sur la nature, l'importance et l'aspect architectural du bâtiment futur dénommé le SMR ; c'est une première carence grave qui confère à ce document un caractère particulièrement incomplet qui ne peut être pallié que par la réalisation d'une étude détaillée sur l'impact d'un tel projet de construction sur le paysage, particulièrement remarquable dans l'agglomération parisienne.

Par ailleurs la RATP et la commune de Colombes ont réalisé un SMR, il y a quelques années. Celui prévu à Montreuil devrait avoir les mêmes caractéristiques:

- hauteur: 12 m. dont rez-de-chaussée (ateliers : 6m.), et locaux de vie de la centaine de salariés (6 m. soit 2 niveaux) (cantine, bureaux, locaux sanitaires...),
- superficie : la quasi totalité de la surface du terrain d'emprise réservée à la construction,
- aspect architectural: pour des raisons économiques, le projet de bâtiment, s'il ressemble à celui de Colombes, est particulièrement ingrat pour ne pas dire massif et laid: aucune intégration dans le paysage ne peut être espérée, vu son importance et sa hauteur et le fait qu'il se trouve au niveau et à bordure immédiate de la rue de Rosny et du site des Murs à Pêches.

Le projet de SMR, très lourd et invasif au niveau du paysage, nécessite donc une étude d'impact à la mesure des enjeux.

V- LES INCERTITUDES DU DOSSIER

Sur la commune de Montreuil, l'actuelle autoroute A186 traverse actuellement le secteur des Murs à Pêches en tranchée et passe sous le pont utilisé par la rue de Rosny; le dossier d'enquête n'est pas clair sur un éventuel remblaiement de cette tranchée dont l'impact sur le paysage des Murs à Pêches est, à l'évidence, très important; s'il s'agit là d'une mesure intéressante sur le plan de l'urbanisme, encore faut-il s'assurer que la coupure existante de l'autoroute A189 ne soit pas remplacée par une autre coupure, plus grave encore, constituée par le tramway, les circulations douces et autres plantations ou par une urbanisation le long du tramway. Autant d'incertitudes et d'interrogations que l'étude d'impact doit lever. Il semble que le remblaiement de cette tranchée ne soit abordée que par quelques lignes dans l'introduction, sans apporter le développement conséquent qu'un tel projet implique (définition des objectifs recherchés, analyse des éléments positifs et négatifs en vue des objectifs précédemment définis, et surtout les précisions concernant les nouvelles cotes altimétriques de ce nouveau tracé).

Par ailleurs, il apparaît, d'après le travail réalisé par la "fabrique", en vue de la révision du PLU de Montreuil, que la coupure de l'actuelle A 189 sera au contraire renforcée par l'extension de l'urbanisation, sous diverses formes, aggravant ainsi la coupure en 2 de l'ensemble des Murs à Pêches. Le dossier d'enquête publique n'est, pour le moins, pas clair sur le profil en long du tracé emprunté par le tramway:

Deux solutions sont possibles, mais aucune n'est précisée comme retenue dans le dossier d'enquête :

- 1ère solution: le tramway suit le tracé actuel de l'autoroute A186 et passe sous la rue de Rosny; cela signifie que le niveau du rez-de-chaussée du SMR sera sensiblement enterré, au niveau de l'actuel A186 sous le pont de la rue de Rosny: dès lors, on peut espérer l'enterrement totale de cette construction particulièrement agressive dans le paysage, et donc sa disparition visuelle,

- 2ème solution: la tranchée actuelle de l'autoroute A186 est entièrement remblayée; cela signifie que le niveau du rez-de-chaussée du SMR se situera au niveau de l'actuelle rue de Rosny et que le bâtiment constituera un « bloc » compact et massif de 12 m de haut environ (R+3 étages ou 4 niveaux). L'impact sur le paysage de la rue, d'une part, et sur la zone naturelle protégée et remarquable qui la jouxte, d'autre part, sera particulièrement agressif et destructeur pour le patrimoine paysager protégé des Murs à Pêches : cette solution ne peut être retenue ; il semble, pourtant, que ce soit cette solution qui soit retenue dans le cadre de la présente enquête publique. Ce point doit être éclairci, et le dossier doit préciser les cotes altimétriques de la voie du tramway et de la plateforme du SMR, de manière à permettre d'apprécier l'importance des remblaiements prévus pour compenser la forte pente du terrain naturel, et la hauteur du mur de soutènement qu'il faudrait construire en bordure des Murs à Pêches le long de la nouvelle voie (rue Paul Signac prolongée).

En conséquence, il est indispensable que l'étude d'impact soit complétée par une étude sur les conséquences, directe et indirectes, du remblaiement éventuel de l'actuelle tranchée de l'autoroute A 189.

VI- LES SOLUTIONS VARIANTES:

Quatre solutions variantes sont présentées concernant uniquement l'implantation du SMR: celles-ci sont accompagnées d'un commentaire « avantages-inconvénients ». La solution variante sur la commune de Romainville a été écartée au seul motif de son exigüité, pourtant elle est sensiblement de la même dimension, plus petite de quelques centaines de mètres de celle retenue à Montreuil; par contre la solution Romainville est considérablement moins impactante dans le tissu urbain environnant que celle retenue à Montreuil; néanmoins cette solution a été écartée; pour ces raisons, il nous apparaît indispensable que cette solution soit étudiée sérieusement et présentée dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, et c'est là le plus important, il existe en limite des communes de Rosny et de Fontenay sous Bois, à l'extrémité de la ligne de tramway qui nous concerne, 2 vastes terrains libres pour lesquels l'impact de ce type de construction serait nettement moins pénalisant pour le tissu urbain industriel qui l'environne; de plus cette proposition présente le double avantage d'être située aux abords de la future ligne de métro N)15 prévue dans les aménagements du Grand Paris, et à l'extrémité de la présente ligne de tramway, ce qui est somme toute, normal et évident ; cette solution devrait donc être explorée et présentée dans l'étude d'impact.

CONCLUSIONS :

En conséquence:

- vu l'absence d'information sur la nature, l'importance et l'aspect architectural des façades du SMR,
 - vu l'absence d'information sur le profil en long de la tranchée en long de l'actuelle autoroute A186, et en particulier de son remblaiement ou non,
 - vu le choix du lieu d'implantation du SMR,
 - vu, surtout, l'absence totale d'analyse du paysage immédiat unique et remarquable bordant immédiatement le projet de SMR,
 - vu, enfin, l'atteinte grave, certes partielle, portée au clos des Murs à Pêches, patrimoine d'intérêt national, par l'implantation du SMR,
- nous formulons un avis formellement défavorable au projet d'implantation du SMR à Montreuil.

Le président, pascal Mage »

Dimanche 4 août 2013