

Un 38 t 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 extramunicipale. 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 raisons essentielles 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 passages ont plus d'importance.

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 chers (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 révélatrices 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