

Paris, le 26 mars 2010

Mairie du 13^{ème} Arrondissement
Enquêtes Publiques sur le secteur
Masséna Bruneseau
1, place d'Italie
75013 Paris

Objet : Observations déposées dans le cadre
de l'enquête publique, tenue du 10 février au
27 mars 2010, concernant la REVISION DU PLU
sur le site Masséna Bruneseau, à Paris, 13^{ème}
arrondissement (trois pages au format A4).

Document en copie à divers mouvements et associations.

A l'attention de Monsieur M. BRION, commissaire enquêteur

Monsieur,

Après plusieurs visites à la Mairie du 13^{ème} arrondissement pour consultation des documents mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique concernant la révision du PLU sur le site Masséna Bruneseau, et après deux rencontres avec vous, les 12 et 25 mars 2010, je fais part ici des remarques que ce projet m'inspire.

La révision du PLU soumise à l'enquête publique a pour but de « déplafonner » le secteur, c'est à dire de relever le plafond réglementaire qui s'applique, selon le PLU actuel, à toute construction nouvelle sur le site. Le but explicite est de permettre la construction de tours de bureaux et de logements de grande hauteur, notamment aux abords de l'échangeur avec le Boulevard Périphérique, qui sera lui-même remodelé selon l'enquête publique parallèle sur les travaux de voirie.

J'ai bien noté que ce déplafonnement est une possibilité que les auteurs du projet se donnent à long terme, et qu'en l'état actuel du projet ni le nombre, ni la position, ni la vocation, et, a fortiori, ni l'architecture des constructions à venir sur ce site ne sont encore fixés, et que leur réalisation dépendra évidemment des possibilités d'investissement des acteurs potentiels, et du jugement qu'ils porteront sur l'attrait du site.

Il est cependant manifeste que le projet s'inscrit dans la tendance générale que l'on observe sur l'ensemble des quartiers périphériques de Paris, et qui consiste à y construire un maximum de nouveaux logements et bureaux sur les vastes étendues laissées libres par d'anciennes activités industrielles et de logistique, qui migrent vers la lointaine banlieue.

D'une part, cette tendance ne peut que renforcer les disparités entre Paris et sa banlieue, de même qu'elle augmentera mathématiquement les densités d'habitants et d'emplois intra-muros, pourtant déjà très élevées : 24 000 habitants / km² pour le 13^{ème} arrondissement, selon un précédent recensement !

Les mètres carrés de bureaux et de logements cités dans le projet, même s'ils ne sont aujourd'hui que des estimations difficiles à traduire en terme d'habitants et d'emplois nouveaux, ne font que confirmer cette future augmentation marquée, vu la faible occupation actuelle de ce site.

La présence du Périphérique qui traverse le site, et la proximité du centre de Paris, ne peuvent que renforcer l'attrait du secteur pour les sociétés cherchant une implantation

parisienne. De ce seul point de vue, le succès du projet est donc très probable, au moins à long terme.

Et son plus grand mérite, à mes yeux, serait de contribuer ainsi au rééquilibrage de l'implantation des activités vers l'est de l'agglomération.

Mais d'autre part, et puisqu'il s'agit des moyen et long termes, la desserte prévue du site par les transports publics n'est pas du tout cohérente avec ces objectifs :

En effet, le mode le plus lourd qui dessert le site en le traversant dans une direction radiale, est le RER C, mais ses stations encadrantes, Bibliothèque F.Mitterrand et Ivry, sont assez éloignées du secteur Masséna-Bruneseau.

Vous avez fait état d'un accord tout récent du STIF au prolongement vers Ivry de la ligne 10 du métro, depuis Austerlitz, prolongement qui ne s'entend logiquement qu'avec une station à la future Porte de France. C'est évidemment un progrès très important pour le projet.

Mais cette ligne de métro permet l'accès au centre de Paris et est orientée radialement, comme le RER C, qu'elle recoupe à Javel, dont elle n'est que faiblement éloignée dans Paris, formant avec lui une sorte de fuseau est-ouest.

Dans une direction tangentielle par rapport à l'agglomération, le site ne connaîtra donc, selon le projet actuel, que le tramway T3, à la seule station de Porte de France.

C'est bien peu quand on (re-)connaît les limites de ce système de transport, telles que trois années complètes d'exploitation entre Bd Victor et Pte d'Ivry nous les montrent : vitesse et capacité modérées, performances plus faibles que prévues, système vite saturé aux heures de pointe et non extensible en vitesse commerciale, en capacité et en fréquence de passage.

Cette ligne de tramway T3, dans cette direction tangentielle, est un axe de transport plutôt mineur comparé au flot énorme de circulation automobile parallèle sur les Maréchaux et surtout sur le Boulevard Périphérique.

Est-il aussi à la hauteur de la croissance marquée que connaissent et connaîtront les quartiers périphériques de Paris sur les sites de « Gare de Rungis », « Paris nord est » et « Clichy Batignolles », qui s'ajouteront aux nouveaux pôles existants sur la couronne interne de Paris ?

Enfin, comme la plupart des urbanistes le disent, et comme la longueur du trajet moyen effectué sur le T3 le confirme, le tramway urbain n'est qu'un mode de desserte plutôt local, alors que les ambitions affichées pour le secteur sont au niveau de l'agglomération toute entière.

Or le site est traversé depuis le 19^{ème} siècle par la ligne ferroviaire de Petite Ceinture, à gabarit standard et double voie, qui a été mise en site propre intégral vers 1888-1889 (photos d'époque consultables à la BNF, toute proche, cote PH297A, ou sur gallica.bnf.fr), et dont la plate-forme inutilisée court du nord au sud de Paris, en passant par Masséna, sur une longueur continue de 23 km.

Mais le projet Paris Rive Gauche, comme d'autres, a malheureusement décidé d'ignorer l'opportunité que cette ligne pourrait offrir au niveau de l'agglomération comme axe de transport lourd desservant la périphérie de Paris en forte croissance.

L'étroite insertion de cette ligne dans le tissu urbain et la crainte des riverains, si proches, ont suffi pour enterrer tout projet de réactivation de la Ceinture et pour se dispenser d'explorer toute nouvelle technologie et tout compromis permettant de tirer parti de ses atouts : métro sur pneus, moteurs linéaires silencieux, pose de voie sur dalle flottante comme au Japon, desserte limitée à la période diurne en semaine, seules heures où les réseaux sont saturés, etc.

Comble de l'erreur, non seulement la Petite Ceinture n'est pas retenue, même à long terme, mais le site de Masséna sera le premier à connaître une coupure de la Ceinture ferroviaire sur 100 ou 200 mètres⁽¹⁾, au débouché de l'Avenue de France sur le Boulevard du Général Jean-Simon, et au croisement de la nouvelle rue A. Einstein !

Je demande donc, qu'en accord avec les objectifs de croissance de l'activité prévus par le projet de révision du PLU sur le site Masséna Bruneseau, on veuille bien prendre la mesure conservatoire consistant à s'abstenir de couper la ligne de Petite Ceinture et à trouver, dans le cadre de la vaste opération Paris Rive Gauche, les moyens de conserver l'intégrité de ce site propre intégral ferroviaire, de faible largeur mais à double voie et à très fort potentiel, afin que sa réactivation pour le transport urbain de voyageurs, reste possible à terme.

Je demande, de plus, que cette mesure conservatoire conditionne l'exécution du projet.

En vous remerciant de ce que vous pourrez faire dans ce sens, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sincères salutations.

Pierre Bocquialt

Note (1) : Les plans et documents mis en consultation dans le cadre de l'enquête ne permettent pas de conclure sur ce qui est prévu pour la Ceinture au niveau du débouché de l'avenue de France sur le boulevard du Général Jean-Simon, et au niveau de la rue A. Einstein, récemment construite, soit trois nouvelles voies routières en travers de l'ancienne plate-forme de la Ceinture. Vu l'espace laissé disponible verticalement entre les voies ferrées du faisceau Austerlitz et ces nouvelles avenues, espace trop bas pour y insérer la Ceinture, on ne voit pas comment on pourrait échapper à des solutions également désastreuses : coupure de la ligne sur 100 à 200m, ou franchissement à niveau des trois voies routières espacées de quelques dizaines de mètres !

Mes demandes de précision sur ce point, tant dans le cadre de l'enquête publique que directement auprès de RFF, demeurent sans réponse à ce jour, malgré l'implication de la SNCF et de RFF dans le projet.

Le franchissement à niveau des voies routières interdirait, tout autant qu'une coupure, toute réactivation de la Ceinture de type RER (Voir proposition de l'urbaniste F. Léonhardt, dans "Rail, Ville et Transports" n°476 de juillet dernier), ou de type métro, mais aussi les options de type tram-train ou tramway, de même que les dessertes marchandises vers d'éventuels "Espaces Logistiques Urbains", étant donné le trafic automobile qui est à prévoir sur le carrefour de la Porte de France, quand l'Avenue de France sera terminée et reliée au Périphérique, par la rue Bruneseau à double sens : imagine-t-on ici deux lignes parallèles, T3 et Ceinture, franchissant à niveau les trois avenues prévues, quand une seule a déjà du mal à passer les carrefours aujourd'hui ?!

Après la coupure de la ligne à l'ouest par la destruction des viaducs d'Auteuil et du Point du Jour en 1960 (époque du "tout voiture"), il est donc très probable que l'on assiste aujourd'hui, sur le site de Masséna, à la première agression caractérisée contre la Ceinture depuis les années 60.

Des exemples étrangers, à Londres (Overground), Bruxelles (RER), Berlin (RingBahn), Vienne (StadtBahn), Moscou et Atlanta, nous montrent pourtant tout le parti que l'on peut intelligemment tirer des rocade ou tangentiels délaissés.