

Paris, le 27 mars 2010

Mairie du 13<sup>ème</sup> arrondissement  
Enquêtes publiques Masséna Bruneseau  
1, place d'Italie  
75634 Paris Cedex 13

Objet : Observations déposées dans le cadre des enquêtes publiques concernant le site Masséna Bruneseau, à Paris 13<sup>ème</sup> arrondissement.

*En copie à différents mouvements et associations*

**A l'attention de Monsieur Marc BRION, commissaire enquêteur**

Monsieur,

Lors de mon appel téléphonique de ce samedi matin 27 mars, vous m'avez informé, comme convenu, de votre contact avec les personnes concernées par le projet, chez RFF, SNCF, la SEMAPA et la Ville de Paris, et de la réponse que vous avez obtenue de leur part sur la question que j'avais posée concernant la continuité de la ligne ferroviaire de Petite Ceinture sur le site visé par l'enquête publique.

Vous me dites que l'option choisie est de maintenir la continuité de la Ceinture ferroviaire, entre ses tronçons est et sud, au franchissement de l'Avenue de France, mais que ce franchissement se ferait par **deux** passages à niveaux.

Je vous remercie pour la recherche de ces informations et la transmission de ces réponses.

Cependant, outre le caractère très surprenant de ce choix inédit en pleine ville, les questions demeurent de savoir :

- si une seule ou les deux voies d'origine seront maintenues à ce franchissement – probablement les deux voies seront maintenues, dites-vous, car elles seraient nécessaires aux circulations envisagées de trains de marchandises, but (unique ?) du maintien des voies,
- si la priorité absolue sera donnée aux circulations ferroviaires, comme c'est la règle aux passages à niveau classiques, ou si les trains devront s'arrêter pour attendre l'interruption du trafic routier,
- quelle option est prévue au franchissement avec la nouvelle rue A. Einstein, qui vient d'être construite en travers de la plate-forme de la Petite Ceinture, et qui ne montre aucune trace d'un quelconque passage de voies ferrées, comme tout visiteur de ce chantier peut le constater aujourd'hui,
- pourquoi deux passages à niveau sont annoncés, et non pas les trois qui seraient nécessaires, espacés de quelques dizaines de mètres, pour franchir la rue A. Einstein et les deux avenues qui constitueront la patte d'oie à l'extrémité de l'avenue de France.

En plus des questions ci-dessus qui restent ouvertes, le choix annoncé, pour assurer la continuité de la Ceinture ferroviaire sur le site de l'enquête publique, conduit, en réalité, à une coupure de la Ceinture sur ce site pour tout service urbain de passagers imaginable sur les 23

km de plate-forme encore disponibles, car il est difficilement imaginable que de tels services puissent s'accommoder de trois passages à niveau successifs, en parallèle avec ceux du tramway T3 voisin, en un point où le trafic routier sera très probablement important, quoiqu'en dise l'étude d'impact.

Il est proprement stupéfiant que dans le cadre d'un aussi vaste et dispendieux projet que celui de Paris Rive Gauche, on ne trouve ni les moyens ni la volonté de sauvegarder le site propre intégral d'une double voie ferrée, de si faible largeur mais de si grand potentiel !

En conséquence, je maintiens naturellement les remarques que j'ai déposées, hier 26 mars, sur les pages 14 (mention manuscrite) et 15 (deux feuilles A4 agrafées) du cahier d'observations de l'enquête relative à la révision du PLU, et je renouvelle ici ma demande : que l'on veuille bien s'abstenir de couper le site propre intégral sur lequel passait la double voie ferrée de la Petite Ceinture, depuis 150 ans !

En respectant cette ligne mythique dans la mémoire populaire, on s'inscrirait ainsi pleinement dans l'histoire de Paris au lieu d'y appliquer aveuglément des schémas tout faits. Le passionné d'urbanisme et le parisien de naissance que je suis ne pourrait que s'en réjouir, comme de nombreux autres intervenants dans cette enquête.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sincères salutations.

Pierre Boquialt