



Le tramway T1 : un élément essentiel du maillage du réseau de transport en banlieue Nord et Est

Le tramway T1 joue un rôle essentiel dans le maillage du réseau de transport en banlieue Nord et Est grâce aux correspondances qu'il assure avec d'autres lignes ferrées existantes ou à venir : RER D, Transilien H et futur T8 à la gare de St-Denis, futur T5 au Marché de St-Denis, ligne 13 du métro à St-Denis Basilique, ligne 7 à La Courneuve, ligne 5 et future ligne orange du Grand Paris Express à Bobigny Préfecture et RER E à la gare de Noisy-le-Sec (que rejoindront un jour le T4 et la Tangentielle nord, laquelle fera aussi arrêt à l'hôpital Avicenne), RER A et E puis métro 1 à Val de Fontenay. Le T1 joue donc un grand rôle structurant, que ses prolongements en cours (à l'ouest) ou à l'étude (à l'est) vont encore accroître.

La ligne actuelle : Saint-Denis – Bobigny – Noisy-le-Sec

Lors de sa mise en service en 1992 le T1, première ligne de tramway moderne en Ile de France, reliait sur 9 km la gare de Saint Denis au pôle de Bobigny, avec 21 stations. Le T1 rencontra immédiatement un énorme succès qui justifia le lancement de nouvelles lignes telles que le T2 et le T3. La ligne a été prolongée en 2003 de Bobigny à Noisy le Sec, soit 2,9 km avec 5 stations.

Voir : http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_1_du_tramway_d%27%C3%8Eile-de-France

Il est dès lors très regrettable que la configuration actuelle des arrêts ne permette pas d'envisager la mise en service de rames de plus grande longueur. Le positionnement de la station de correspondance La Courneuve - 8 mai 1945, au centre du rond-point, est particulièrement malheureuse à cet égard. Une refonte générale des arrêts serait sans doute fort coûteuse, mais risque de s'imposer à l'avenir. Sans doute, le succès qu'allait rencontrer la réintroduction du tramway en Ile-de-France n'était-il guère prévu au moment de la conception de cette première ligne ...

Les prolongements à l'Ouest

A l'ouest les choses ont bien avancé. Au printemps 2012 doit être mis en service le prolongement de la gare de St Denis à Asnières-Gennevilliers Les Courtilles, où une correspondance sera offerte avec l'autre branche de la ligne 13, également en voie d'achèvement. Cette branche desservira au passage la gare RER C de Gennevilliers. http://www.ratp.fr/fr/ratp/c_10208/prolongement-t1-ouest/

Puis viendra un prolongement vers Colombes pour assurer la correspondance avec la banlieue Saint-Lazare (ligne d'Argenteuil) et le T2. Pourtant les difficultés n'étaient pas simples à résoudre pour le passage à travers l'île St Denis et les voies étroites de Gennevilliers Village.

Le prolongement à l'Est, attendu avec impatience

A l'est, en revanche, le prolongement attendu entre la gare de Noisy-le-Sec et Val de Fontenay prend du retard. Après la phase de concertation en 2001, le principe de cette nouvelle extension sur 8 km avec 13 stations nouvelles, a été validé par le STIF en 2002. Puis, remis en concertation en 2008 !

Ce prolongement constituera une avancée essentielle pour améliorer la desserte des hauts quartiers de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et Fontenay-sous-Bois, quartiers actuellement particulièrement défavorisés en matière de transports en commun. Ces derniers sont assurés aujourd'hui par des bus trop peu fréquents, irréguliers et souvent bondés.

Ce prolongement apportera aussi une contribution importante au maillage des transports grâce aux correspondances avec le RER E et la future tangentielle Nord à la gare de Noisy-le-Sec, avec le prolongement programmé de la ligne 11 du métro à Romainville, avec le prolongement de la ligne 9 du métro à Montreuil et avec le grand pôle régional de transports de Val de Fontenay (RER A et E, ligne orange du Grand Paris Express, prolongement de la ligne 1 du métro).

Voir le bilan de la deuxième concertation en 2008 : <http://www.t1est.fr/index.php>

Et le dossier du STIF : <http://www.stif.info/les-developpements-avenir/les-projets-du-contrat-plan-etat-region-cper/rocade-tramway-projets-tramway-petite-couronne/projets/tramway-noisy-sec-val-fontenay-187.html>

Un tracé qui ne fait pas encore consensus

Mais à Noisy-le-Sec, le passage du tramway dans la rue Jean Jaurès, en centre ville, est au cœur d'un débat politique local d'une grande intensité. Il a été l'enjeu des deux élections municipales de 2003 et 2010. Celle de 2008, remportée par la gauche, ayant marqué un court intermède plus favorable à un accord.

La municipalité de Noisy-le-Sec n'a, à ce jour, pas donné son accord pour que le tram emprunte comme prévu la rue Jean Jaurès, grande rue commerçante : le passage du tram à deux voies poserait des problèmes difficiles de stationnement et de circulation dans le quartier.

Cela explique que l'opposition au passage du tram reste forte et qu'une association très active, « Tram NON » continue à proposer des solutions alternatives telles qu'un Bus à Haut Niveau de Service, bien moins coûteux et plus souple dans son tracé.

Tout en affirmant ne pas être opposée au tram, le maire de Noisy-le-Sec reste très exigeant sur les modalités de son insertion et propose un trajet alternatif évitant la rue Jean Jaurès. Ce trajet pose lui même des problèmes puisqu'il est différent de celui retenu à l'issue du débat public de 2008, qu'il nécessite de nouvelles études et qu'il serait probablement un peu plus coûteux car légèrement plus long.

C'est pourquoi la RATP et le Conseil Général du 93, qui assurent la maîtrise d'ouvrage du projet, privilégient le maintien du tracé initial, quitte à prévoir de limiter l'emprise à une voie unique avenue Jean Jaurès. Diverses études sont en cours sur cette base, avec comme objectif d'emporter la conviction de la municipalité de Noisy-le-Sec sur la qualité d'insertion du projet ainsi réduit.

Si ces efforts méritent d'être salués, ils ne suffisent pas à dissiper complètement les inquiétudes.

D'une part, on voit le calendrier dériver depuis un an sans avoir l'assurance qu'un accord sera trouvé à terme. Que se passerait-il si la municipalité de Noisy-le-Sec maintenait son opposition alors que le dossier doit être finalisé au printemps 2012 pour pouvoir être soumis à l'enquête publique d'ici la fin de 2012 ?

Il existe un risque sérieux de devoir reprendre les études, voire de perdre les financements sécurisés par le Conseil Régional, le Conseil Général et l'Etat au CPER et à son dernier avenant.

D'autre part, la nécessité de prévoir une voie unique rue Jean Jaurès crée des contraintes d'exploitation très fortes et risque de dégrader le service rendu aux usagers en allongeant les temps de parcours et en compliquant la régulation (intervalles entre les rames).

Les ateliers du tram dans les murs à pêches ?

Une autre association, Montreuil Environnement, a lancé une pétition contre l'implantation d'un site de maintenance et de remisage (SMR) prévu, en face de Mozinor, sur le site des murs à pêches que la ville de Montreuil s'est engagée à protéger. L'emprise de ces ateliers est importante (environ 2 ha) et vient s'ajouter à d'autres équipements dont l'implantation dans les murs à pêches est contestée.

Le choix de cet emplacement est en effet difficile à défendre puisqu'on trouve à proximité, le long de la ligne, d'importants terrains disponibles en limite de Romainville, terrains occupés aujourd'hui par l'échangeur entre l'autoroute A3 et l'autoroute A186, terrains qui ne présentent aucun intérêt environnemental contrairement à ceux des murs à pêches.

Il est en outre prévu de réaliser une raquette au sein de ce SMR afin d'assurer le retournement des rames. Une telle raquette contribue à augmenter l'emprise nécessaire et à compliquer son insertion du fait de la largeur nécessaire. Elle ne manquera pas d'être une source de nuisances pour le voisinage du fait du grincement des roues dans les courbes d'un rayon très court, rendues inévitables par la faible largeur du terrain.

Mais l'important est que ces ateliers soient réalisés rapidement. La ville de Montreuil, la RATP et le Conseil Général ne ménagent pas leurs efforts pour limiter l'impact de cette localisation malheureuse et semblent avoir convaincu les associations de défense des murs à pêches.

Vers un terminus intermédiaire à Bobigny ?

Les pentes dans Noisy-le-Sec et Montreuil imposent l'utilisation de la nouvelle génération de tram Citadis qui permet de gravir des gradients de 75 mm/m. En revanche l'utilisation de ce matériel, conjointement avec le matériel actuel, imposera de couper la ligne en deux et de prévoir un terminus intermédiaire. De toute façon l'exploitation d'une ligne aussi longue (25 km entièrement en site urbain) n'est pas envisageable de bout en bout si l'on veut garantir un minimum de régularité. De plus, un prolongement plus au sud est prévisible...

Très logiquement on s'oriente vers la réalisation de ce terminus à Bobigny, ce qui va imposer l'implantation de deux voies supplémentaires dans un espace assez réduit. Il semblait que le transfert des services de la Trésorerie Générale, riveraine du terminus actuel, allait faciliter les choses. Mais ce transfert serait remis en cause, ce qui rendrait très difficile l'opération

La localisation de la gare à Val de Fontenay

Actuellement, la gare « terminus » du prolongement est positionnée à 200 m du pôle modal. Ce qui n'est pas acceptable par les usagers ! La mairie de Val de Fontenay, consultée, est soucieuse de desservir un nouveau quartier, ce qui se comprend. Une solution meilleure serait rendue possible avec une gare supplémentaire plus au sud, lors d'un prolongement souhaité... Le T1 a de l'avenir !

Une mise en service de 2017 ?

Il existe une forte volonté politique de lancer la réalisation du tram T1 dans les délais les plus courts. L'avenant au CPER évoque la fin des travaux pour 2016 et les élus parlent d'une mise en service en 2017.

Raisonnablement, ce calendrier ne semble pas tenable malgré la diligence du STIF, de la RATP et du Conseil Général de la Seine-St-Denis à conduire les études aussi rapidement que possible. L'expérience montre qu'il faut compter 6 à 7 ans, si tout va bien, entre l'enquête publique (fin 2012) et la mise en service d'un tram.

Ainsi, la mise en service du T1 pourrait intervenir au mieux fin 2018, à condition de ne pas rencontrer de difficultés pour les expropriations et que soient réglés très vite les problèmes recensés :

- Que le maire de Noisy-le-Sec donne son accord sur le tracé par la rue Jean Jaurès
- Que la rupture de charge à Bobigny trouve solution
- Que l'insertion du SMR soit respectueuse du site des murs à pêches
- Qu'une solution satisfaisante soit proposée pour la correspondance avec le RER à Val de Fontenay

Compte tenu de toutes ces incertitudes et de l'urgence du projet de desserte, il serait prudent de lancer sans attendre l'étude de solutions alternatives susceptibles d'être mises en œuvre rapidement si le blocage actuel perdurait. Un bus à haut niveau de service, plus économique ? Il risque de se révéler rapidement de trop faible capacité et exigerait sans doute, au centre de Noisy, une voie plus large que celle d'un tram ! En revanche, un tracé direct de Bobigny, via La Folie et l'avenue du Parc à l'Ouest de Noisy-le-Sec, offrirait une meilleure alternative en desservant la nouvelle cité administrative d'EST Ensemble, à Romainville. La rupture de charge à Bobigny trouverait alors une solution facile, les deux dessertes empruntant les voies actuelles en centre ville ! Et, le T1 pourrait continuer sa progression plus au Sud pour une desserte efficace en petite couronne.

L'AMUTC plaide le maillage du réseau...

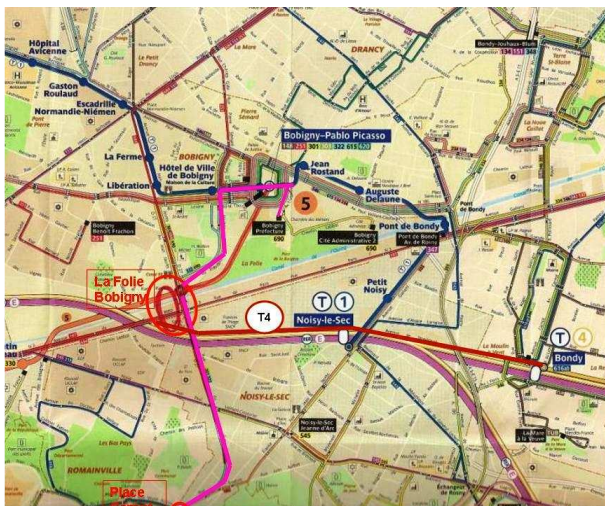
L'Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs soutient sans réserve le projet de tram T1, qui constituera une avancée importante pour la desserte des Hauts de Montreuil mais surtout comme maillon essentiel du réseau de TC pour lequel elle milite.

Mais, l'AMUTC souligne que l'intérêt du T1 et de la ligne 11 serait fortement réduit en l'absence de maillage par la ligne 9. En matière de transports le problème prioritaire du haut Montreuil n'est pas la liaison vers Les Lilas, Noisy-le-Sec ou Val de Fontenay, mais le lien vers le centre de Montreuil où se trouve le terminus actuel de la ligne 9 et les principaux équipements de la ville.

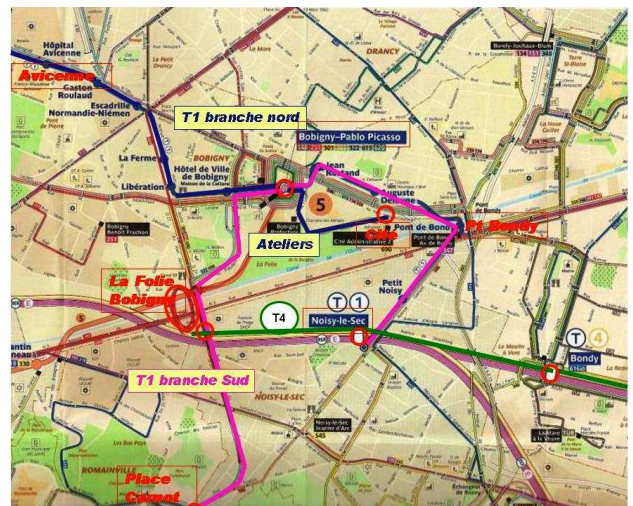
C'est pourquoi, avec le prolongement du métro M11, celui de la ligne M9 est prioritairement demandé par les Montreuillois-es. Techniquement, à partir de la même plateforme, le tunnelier de la ligne 11 offre l'opportunité d'une réalisation optimale de ce prolongement de la M9, en coûts et en services, jusqu'à la station "Hôpital intercommunal".

Le T1 maillerait donc avec la M11 à Romainville-place Carnot et avec la M9 à Montreuil – Paul Signac, et avec les RER E et A, à Noisy et à Val de Fontenay. Une desserte locale d'autant plus importante que de nombreux projets immobiliers ponctuent ce trajet et rend « absurde » l'argument, parfois avancé, d'un doublon avec la branche Est du GPE, totalement indispensable à la rocade en petite couronne francilienne.

Le bureau AMUTC, Février 2012



Hypothèse 1 : T1 sud depuis Bobigny



Hypothèse 2 : T1 sud depuis Noisy-le-Sec
T1 Nord jusqu'à Cité administrative