

Jeu de dominos pour le métro sur pneu

Le STIF a élaboré un premier schéma directeur qui concerne le matériel métro à roulement pneu. Il y a actuellement 5 lignes sur pneu : 1, 4, 6, 11 et 14. Une opération est déjà engagée puisque la ligne 1 reçoit des nouvelles rames MP05 dans le cadre de son automatisation qui doit s'achever à la fin de cette année, et la ligne 4 hérite des rames MP89 de la ligne 1. Il faut traiter ensuite le cas des matériels des lignes 6 et 11, qui ont environ 40 ans et qu'il faut remplacer « d'ici 2020 » d'après le STIF.

La problématique de la ligne 14 est plus complexe : son prolongement à Mairie de Saint-Ouen, annoncé pour 2017, nécessite 14 rames en plus. Il est nécessaire aussi de passer de 6 à 8 voitures pour accroître la capacité, car on est déjà proche de la saturation (30 000 voyageurs/heure dans l'interstation la plus chargée) et le prolongement apportera évidemment des usagers en plus sur la partie existante. Autre besoin, des rames pour le prolongement vers Orly, porté par la SGP, qui est théoriquement prévu pour 2020. Mais les temps de parcours souhaités imposent une vitesse soutenue sur une succession d'interstations longues. Les expertises techniques de la RATP ont montré que les rames MP89 et MP05 ne pourront dès lors pas circuler jusqu'à Orly, vu le risque d'échauffement des organes de transmission. De plus, l'allongement de 6 à 8 voitures des rames existantes est aussi considéré comme trop risqué.

Il faudra donc remplacer tout le parc de la ligne 14 par un matériel nouveau (MP-NG) à 8 voitures mais, vu les délais de marché, conception et fabrication, une commande de rames MP05 à 6 voitures a été décidée dans un premier temps. Quand les rames MP-NG arriveront à partir de 2018, commencera alors un jeu de dominos qui n'est pas encore totalement défini. C'est soit la ligne 4, soit la ligne 6 qui recevra le matériel actuel de la ligne 14.

Reste le cas de la ligne 11 qui doit être prolongée à Rosny d'ici 2019. L'AUT est favorable à ce que soit sérieusement étudiée la possibilité de passer en roulement fer sur cette ligne. En effet, la plupart des spécialistes considèrent que le matériel fer est environ 30% moins cher à l'achat et en consommation énergétique pour des performances similaires. Si cela peut se faire sans trop impacter le fonctionnement de la ligne durant les travaux, c'est la solution la plus rationnelle.

Quand ces sujets seront clarifiés, il faudra aussi un plan d'investissement sur le métro à roulement fer car, au-delà des lignes 2, 5 et 9, il faut continuer à renouveler un parc vieillissant.

Marc Pélissier ■

Le tramway T1 : passé, présent et avenir



T1 au terminus de Noisy-le-Sec

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 Saint-Denis, futur T5 au Marché de Saint-Denis, ligne 13 du métro à Saint-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. 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, avec 21 stations sur 9 km, la gare de Saint-Denis au pôle de Bobigny. Son succès immédiat justifia le lancement de nouvelles lignes comme le T2 et le T3 et son prolongement en 2003 de Bobigny à Noisy-le-Sec, soit 2,9 km et 5 stations. 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 malheureux à cet égard. Une refonte générale des arrêts, bien que fort coûteuse, 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 et à l'est

À l'ouest, les choses avancent bien. Fin 2012 sera mis en service le prolongement de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers - Les Courtilles, où il sera en correspondance avec l'autre branche de la ligne 13. Au passage sera desservie la gare RER C de Gennevilliers. 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-Saint-Denis et les voies étroites de Gennevilliers-Village.

À l'est, en revanche, le prolongement de la gare de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay prend du retard. Après la phase de concertation en 2001, le principe de cette nouvelle extension sur 8 km et 13 nouvelles stations a été validé par le STIF en 2002. Puis une nouvelle concertation a été lancée en 2008 ! Ce prolongement apportera une amélioration essentielle à la desserte des hauts quartiers de ●●●

●●● Le T1 : passé, présent et avenir

Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et Fontenay-sous-Bois, aujourd'hui très défavorisés car desservis par des bus peu fréquents, irréguliers et souvent bondés. Il apportera une contribution importante au maillage des transports grâce aux diverses correspondances assurées : gare de Noisy-le-Sec, prolongements des lignes 11 et 9 du métro (qu'il croisera respectivement à Romainville-place Carnot et à Montreuil-Paul Signac) et grand pôle régional de transports de Val-de-Fontenay (RER A et E, ligne orange du GPE, ligne 1 du métro prolongée).

L'AMUTC plaide pour le maillage du réseau

L'Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs (AMUTC) soutient sans réserve ce projet de prolongement, attendu avec impatience. Elle souligne que l'intérêt du T1 et de la ligne 11 prolongée serait fortement réduit en l'absence de maillage par la ligne 9. En matière de transports, le problème prioritaire du haut Montreuil n'est en effet pas la liaison vers Les Lilas, Noisy-le-Sec ou Val-de-Fontenay, mais le lien vers le centre de la commune, où se trouvent les terminus actuels de la ligne 9 et les principaux équipements de la ville. Il serait donc opportun que le prolongement de la ligne 9 à l'Hôpital intercommunal, prioritairement demandé par la population montreuilloise, se fasse dans la foulée de celui, déjà programmé, de la ligne 11, par réutilisation du tunnelier pour assurer une optimisation des coûts. La desserte locale qu'assurera le T1 est d'autant plus importante que de nombreux projets immobiliers ponctuent ce trajet, ce qui rend absurde l'argument, parfois avancé, d'un doublon avec la branche est du GPE, elle aussi indispensable à terme.

Le Bureau de l'AMUTC

Voir http://www.amutc.fr/pdf/TRA_T1_AMUTC_Fev_2012.pdf pour plus de détails.

Un tracé qui ne fait pas encore consensus

A Noisy-le-Sec, le passage du tramway en centre ville dans la rue Jean-Jaurès 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 cette grande artère 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 (BHNS), moins coûteux et au tracé plus souple.

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

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 limiter l'emprise rue Jean-Jaurès à une voie unique. Longue de quelques centaines de mètres seulement, celle-ci ne créerait pas de fortes contraintes d'exploitation et ne dégraderait guère le service rendu aux usagers. 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. En effet, 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 dans le Contrat de Projets Etat-Région et son dernier avenant.

Une autre contestation porte sur l'implantation du site de maintenance et de remisage (SMR) dans le quartier des Murs à Pêches, alors qu'un autre emplacement était possible (à la place de la bretelle autoroutière A3-A186). L'association Montreuil Environnement a lancé une pétition à ce propos. Il importe toutefois que ces ateliers soient réalisés rapidement. La ville de Montreuil, la RATP et le Conseil Général ne ménagent pas leurs efforts pour limiter au minimum possible l'impact de cette localisation malheureuse et semblent avoir convaincu les associations de défense des murs à pêches.

Problèmes de continuité

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. Mais l'utilisation de ce matériel,

conjointement au 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 on veut garantir un minimum de régularité. De plus, un prolongement plus au sud est prévisible... On s'oriente vers la réalisation de ce terminus à Bobigny, ce qui aurait pour inconvénient de faire perdre aux usagers de la branche nord une relation directe avec le RER E à la gare de Noisy.

Quant au terminus de Val-de-Fontenay, sa localisation pose problème. En effet, à la demande de la mairie de Fontenay-sous-Bois, soucieuse de desservir un nouveau quartier, ce terminus est actuellement positionné à 200 m du pôle RER-bus, ce qui n'est guère acceptable pour les usagers.

Une mise en service en 2017 ?

Il existe une forte volonté politique de lancer le prolongement du tram T1 dans les délais les plus courts. L'avant-projet présenté dans le CPER évoque la fin des travaux pour 2016 et les élus parlent d'une mise en service en 2017. Ce calendrier ne semble pas raisonnablement tenable, malgré la diligence du STIF, de la RATP et du Conseil Général 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. Celle-ci pourrait donc 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, à savoir : accord sur le tracé par la rue Jean-Jaurès ; rupture de charge à Bobigny ; insertion du SMR respectueuse du site des murs à pêches ; solution satisfaisante pour la correspondance avec le RER et les bus à Val-de-Fontenay...

Compte tenu de toutes ces incertitudes et de l'urgence du projet de desserte, ne serait-il pas prudent de lancer sans attendre l'étude de solutions alternatives susceptibles d'être mises en œuvre rapidement si le blocage actuel perdurait ? Un BHNS a été évoqué, mais il risque de se révéler rapidement de trop faible capacité et, si on ne veut pas qu'il soit englué dans la circulation, il exigerait lui aussi un site propre dans le centre de Noisy... sans doute plus large que celui d'un tram ! Un tracé direct du tram depuis Bobigny via La Folie et l'avenue du Parc a aussi été proposé. Il desservirait des quartiers en développement, mais exigerait de nouvelles études, et c'est alors la branche sud qui perdrait la correspondance directe avec le RER E.