

Le T3 sur
le boulevard
des Maréchaux,
à Paris.

PHOTO AKATRE



Partout où il passe, le tramway redistribue l'espace, transforme les franges en voies de passage et réconcilie les habitants avec la ville. D'où son retour en grâce.

Par **TONINO SERAFINI**

Les deux jeunes fument une cigarette devant le Royal Massena, porte de Vitry, XIII^e arrondissement de Paris. Avant la construction du tramway, «on vivait un peu à part», disent-ils. Les habitants du quartier «avaient l'impression de ne pas faire partie de Paris». Il y avait une raison, solide : un imposant viaduc routier construit en 1962, époque où l'on prétendait adapter la ville à la voiture et où l'on passait à l'acte. Sur deux fois deux voies, les automobiles filaient sur cet ouvrage long de 300 mètres qui surplombait ce quartier malheureusement situé

dans une cuvette, entre la porte d'Italie et la porte de Bercy. «Les voitures passaient à hauteur des premier et deuxième étages», raconte cet habitant d'un HLM en briques rouges et qui était, pour sa part, aux premières loges. «On avait le bruit et la pollution.» Et surtout, «le pont, ça nous isolait du reste de l'arrondissement». L'ouvrage créait une sorte de frontière qui reléguait à la périphérie cette zone pourtant bien parisienne. «Quand le projet du T3 a commencé à être examiné, il a été décidé assez vite de démolir le viaduc pour faire passer dans ce secteur un tramway de plain-pied et éliminer cette coupure urbaine», poursuit-il. La

destruction de cette grande masse en béton a été une petite renaissance pour ce quartier constitué essentiellement d'habitat social.

EXPLOSIFS. «Avant, sous l'autopont, il y avait des places de stationnement. C'était sombre, c'était sale, se souvient la patronne du Royal Massena. Ils ont fait place nette. Ils ont enlevé ce pont qui bouchait la vue et nous coupait de tout. Maintenant, on a de la lumière, c'est très propre, je suis ravie.» Au-dessus du comptoir, elle a collé la photo du quartier avant travaux, pour que chacun puisse apprécier le changement.

Il a quand même fallu plusieurs mois pour venir à bout du viaduc. Le tablier a été débité par morceaux et les piliers de béton grignotés avec des marteaux-piqueurs géants. Impossible en pleine ville d'utiliser les explosifs, plus expéditifs. « Les travaux ont duré longtemps. Mais maintenant, on apprécie, disent deux pompiers de la caserne Mas-sena. La destruction du pont, ça redonne de la clarté, ça dégage l'horizon, et on va beaucoup plus facilement de l'autre côté. » Comprendre : dans le reste du XIII^e arrondissement.

« Porte de Vitry, c'est l'un des endroits où la construction du tramway a apporté les changements urbains les plus spectaculaires », considère Julien Bargeton, adjoint au maire de Paris chargé des déplacements, des transports et de l'espace public. « Le cadre de vie a vraiment été amélioré. » De plus, le nouveau tronçon du T3 a offert une ouverture au quartier avec la station Maryse-Bastie qui, comme tous les nouveaux arrêts des 14,5 kilomètres entre les portes d'Ivry et de la Chapelle, porte le nom d'une femme.

Inauguré mi-décembre par le maire Bertrand Delanoë et le président du conseil régional d'Île-de-France, Jean-Paul Huchon, le prolongement du T3 ceinture petit à petit la capitale après avoir conquis toute la rive gauche. La voilà qui attaque la rive droite et met cap au nord, désenclavant des quartiers et les requalifiant au passage. Sur les 580 et 280 millions d'euros que les deux collectivités ont investis, 150 ont été consacrés aux « réaménagements urbains qualitatifs » le long du tracé.

DESSERTE. Dans toutes les villes, le tram oblige à rebattre les cartes du partage de l'espace public en faveur des transports en commun, des cyclistes et des piétons (1). La voiture, qui a envahi la cité depuis un demi-siècle, est prîée de rétroceder un peu de bitume. Le T3 suit les boulevards des Maréchaux, sorte de périphérique intra-muros, où la circulation automobile est passée de trois à deux voies dans les deux sens, avec un terre-plein engazonné sur lequel circulent les rames. Les contre-allées squattées par le stationne-

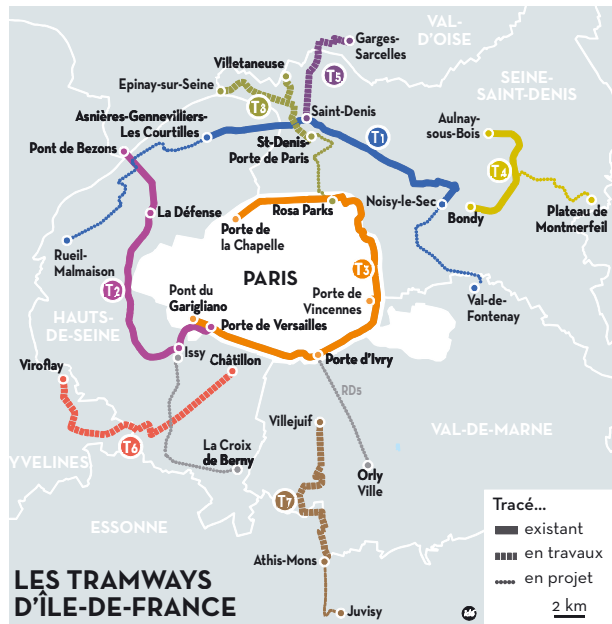
« Des trottoirs plus larges, des pistes cyclables, la redistribution de la voirie, ça engendre de nouveaux modes de vie et donc de nouveaux comportements. »

Julien Bargeton adjoint au maire de Paris

ment ont été supprimées pour élargir les trottoirs et créer des pistes cyclables. « Au-delà de l'offre de transport, le tramway fait bouger les lignes de la ville et de l'aménagement urbain, dit encore Julien Bargeton. Des trottoirs plus larges, des pistes cyclables, la redistribution de la voirie, ça engendre de nouveaux modes de vie et donc de nouveaux comportements. »

Le tramway contribue à créer une ville plus apaisée et plus agréable à vivre. Selon une étude réalisée en 2012, six ans après la mise en service du premier tronçon du T3 entre le pont de Garigliano et la porte d'Ivry, 91% des habitants alentour et des usagers jugeaient que le paysage urbain avait été amélioré, 60% des riverains disaient que leur qualité de vie était meilleure. Aujourd'hui, la mairie de Paris constate aussi une petite mutation des commerces : l'alimentaire et les restaurants tendent à remplacer la réparation automobile qui profitait du caractère très routier des Maréchaux. Le nouveau tronçon du T3 anticipe aussi la desserte de grandes opérations d'urbanisme, comme la ZAC Paris Nord-Est, une langue de 200 hectares en cours d'aménagement le long des Maréchaux, entre les portes de la Chapelle (XVIII^e) et de la Villette (XIX^e). OÙ sont notamment prévus 500 000 m² de logements et 330 000 m² de bureaux.

Le tramway arrive aussi à point nommé pour la desserte de l'extrémité de la ZAC-Paris Rive Gauche, où poussent de nombreux immeubles. Les rames vert et blanc qui passent aux franges ●●●



●●● de la capitale, où se trouvent beaucoup de quartiers d'habitat social, sont aussi un élément structurant pour des opérations de rénovation des zones en difficulté coincées entre les Maréchaux et le périphérique et qui se sentent à juste titre à la marge de la capitale.

BLOUSONS. Mais l'effet tramway va plus loin. Il infuse dans la ville, même assez loin de son tracé. Certains chantiers, comme celui de la rénovation de la rue d'Avron (XX^e), qui se paupérisait et dont le commerce déclinait, ont été menés en tenant compte de son arrivée. Elargissement des trottoirs, plantation d'arbres, réorganisation du stationnement, pose de pavés, changement de mobilier urbain, création de stations Velib'... Et, pour finir, le T3 au bout de la rue. Dans cette artère où Eddy Mitchell et Johnny Hallyday venaient acheter des blousons de cuir dans leur jeunesse, le « commerce monte de nouveau en niveau », affirme le patron de la Caverne des marques, qui vend des vêtements dégriffés. Des opérateurs de téléphonie, des commerces franchisés s'installent. Partout où il passe, serpentant aux franges de la capitale, le tramway change un peu la vie des gens et fait bouger les lieux.

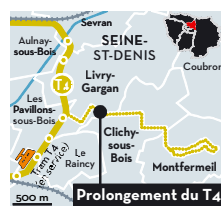
TONINO SERAFINI

(1) Lire l'« Atlas du tramway dans les villes françaises », de François Laisney, Ed. Recherches, 2011.

Depuis quinze ans, les deux communes, très enclavées, luttent pour être desservies par un tramway qui combattent leurs voisines plus cossues.

Pour Clichy et Montfermeil, le chemin de croix en 9 stations

C'était le 26 janvier dernier. Il y avait là plusieurs centaines de personnes, réunies pour former une chaîne humaine sur le tracé du T4, projet de tramway revendiqué depuis près de vingt ans par les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil (Seine-Saint-Denis). Les deux communes n'en font qu'une seule, coupée par une frontière invisible. Outre un territoire commun, elles partagent le même destin accablant, celui d'être situées à 15 kilomètres de Paris mais à une heure et demi de trajet. Pour elles, le tramway T4 est vital. Mais il est loin d'être acquis.



Organisée par les maires des deux communes deux jours après le bouclage de l'enquête publique, la manifestation voulait « démontre l'extrême mobilisation des habitants des deux villes », souligne Olivier Klein, édile (PS) de Clichy. Le commissaire-enquêteur doit rendre son rapport pour début mars. « On espère que tout le monde acceptera la décision », a ajouté l' élu. Car, à ce jour, rien n'est encore sûr. Pourtant, jamais deux communes – l'une de droite, l'autre de gauche – ne se sont autant battues ensemble pour faire reconnaître leur situation d'enclavement et obtenir pour les 55 000 habitants du secteur un moyen de transport leur donnant enfin les moyens d'une mobilité normale.

Lutte. Il faut voir de quoi l'on parle : neuf stations sur un peu plus de quatre

kilomètres, soit un tronçon de ligne assez court et un « petit » projet comparé à d'autres infrastructures en Île-de-France. Pour les communes voisines de Livry-Gargan (maire divers gauche) et des Pavillons-sous-Bois (maire UMP), c'est déjà trop. Elles aussi sont alliées dans un combat : pas question que le T4 traverse leur territoire. Les élus invoquent des problèmes de place et de circulation. Mais l'affaire ressemble furieusement à une lutte des classes modèle territorial, avec pavillonnaire versus grands ensembles. Et niveaux de richesse des collectivités bien différents.

Redoutable. Le plus étonnant, c'est que le T4 ne manque pas d'appuis au plus haut niveau de l'Etat. Il racolera Clichy et Montfermeil aux RER E et B, permettant ainsi aux habitants d'accéder au plus grand bassin d'emploi de la région qu'est la zone de l'aéroport de Roissy. Mais le projet s'est enlisé malgré les promesses de plusieurs ministres de la Ville successifs, qui ont réaffirmé la légitimité de ce T4.

Lors des émeutes urbaines de 2005, parties de Clichy-sous-Bois après la mort de deux jeunes poursuivis par la police, le maire de l'époque, Claude Dilain (PS), avait été reçu à l'Elysée par Jacques Chirac. « Quels projets jugez-vous prioritaires pour améliorer la situation dans vos communes ? » lui avait demandé le chef de l'Etat. Réponse : « Un commissariat et un tramway pour désenclaver nos villes. » Chirac avait alors promis que l'Etat ferait son devoir.

Fin 2010, le commissariat de police, érigé sur un terrain situé pile entre Clichy et Montfermeil, a ouvert. Il compte 150 policiers. Parallèlement, un impor-

tant travail de rénovation urbaine grandement lié à l'arrivée prévue du T4 a été mené sur les deux communes. Malheureusement, le tramway est resté en rade. L'opposition des maires des communes voisines a été d'une efficacité redoutable. Six parcours différents ont été envisagés sans qu'aucun ne fasse consensus et les réunions de concertation ont été houleuses. Une fois le rapport du commissaire enquêteur remis, les travaux devraient commencer en 2014, pour une mise en service en 2017. En théorie.

T.S.

LES DÉBATS À SUIVRE

Quelles priorités pour les mobilités de demain ?

Avec Jean-Paul Huchon et Guillaume Pepy

VENDREDI 22 février, 17h-18h30, salle Oleg Efremov

Comment la mobilité façonne-t-elle la ville ?

Avec Jean-Marie Duthilleul, Douwe Jan Joustra et Michèle Sabban

SAMEDI 23 FÉVRIER, 10h-11h30, salle Oleg Efremov