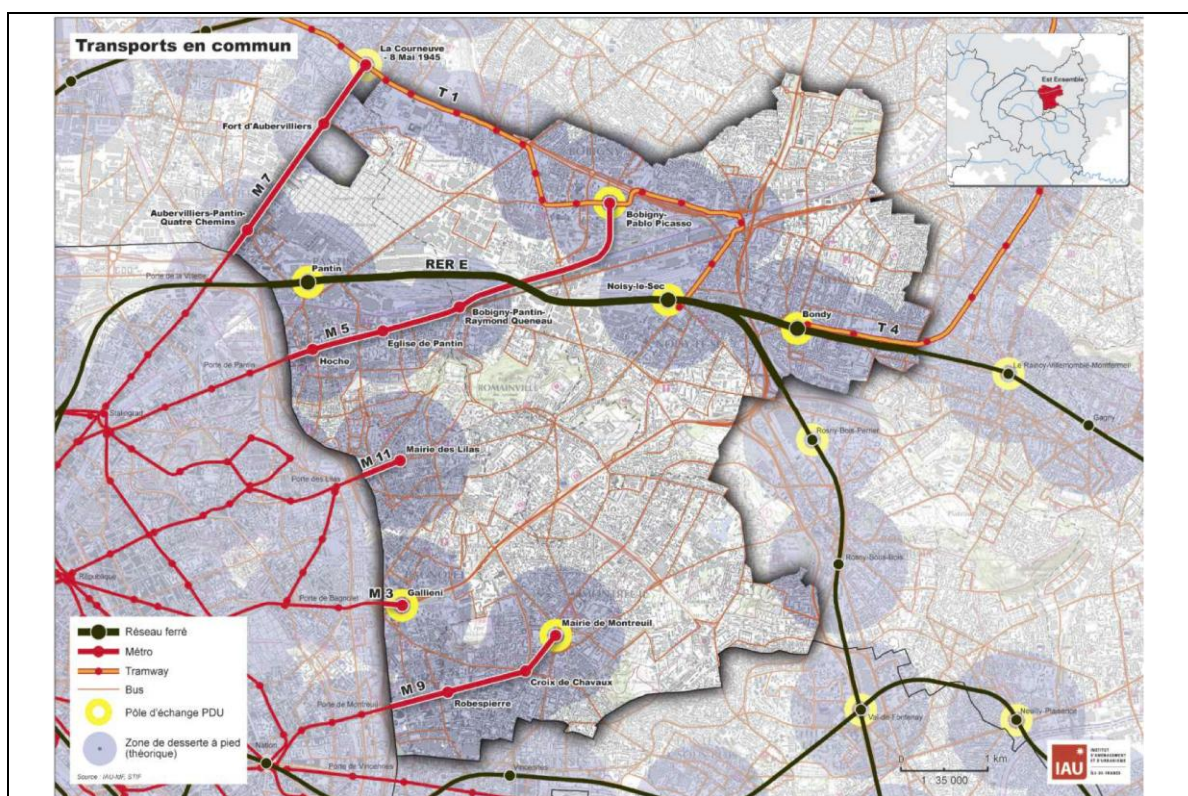




Contribution de l'AMUTC à l'enquête publique sur le prolongement du tram T1

Réuni le 26 juin 2013, le Conseil d'Administration de l'AMUTC a confirmé son soutien au projet de prolongement du tram T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay. Il est nécessaire et urgent comme premier élément d'un réseau desservant efficacement ce secteur de l'Est parisien aujourd'hui délaissé.

La présente contribution entend éclairer les raisons de notre soutien et proposer des solutions aux points litigieux qui pourraient retarder durablement le projet.



Cette carte montre l'urgence de créer un vrai réseau de transports en site propre pour desservir le plateau

1. Le prolongement du tram T1 est nécessaire et urgent

Depuis sa création l'AMUTC a fait du prolongement du tram T1 un de ses objectifs prioritaires. Pourquoi ? Une part importante des usagers des transports qui se sont regroupés au sein de l'AMUTC habite dans le haut de Montreuil et dans les communes avoisinantes.

Ce secteur situé sur un plateau est aujourd'hui totalement enclavé, dépourvu de toute desserte en site propre. Les transports en commun y sont assurés par des bus qui sont bondés aux heures de pointe et peu fréquents aux heures creuses, quand il y en a. Et, quelle que soit l'heure, l'irrégularité des bus conduit à des attentes imprévisibles et trop longues, qui suscitent la colère des usagers.

Cette grave carence des transports collectifs dans le secteur se paie en outre au prix fort puisque les tarifs applicables sont ceux de la zone 3 alors que les quartiers plus proches de Paris, desservis par le métro, bénéficient des tarifs de la zone 2.

Cette insuffisance du réseau de transport est d'autant plus mal vécue que ce secteur est également particulièrement défavorisé pour ce qui est des emplois et des grands équipements publics, qui sont le plus souvent situés dans les centres villes, voire plus loin. C'est particulièrement grave pour les emplois qui obligent à des trajets quotidiens longs, fatigants et coûteux. Les carences des transports publics sont une des causes de ce manque d'emplois. Il se développe ainsi un véritable cercle vicieux : le manque d'emplois sur place conduit à la saturation des transports et la saturation des transports décourage l'implantation des emplois.

Le prolongement du tram T1 est attendu comme une première réponse à cette situation. Il devrait être en service depuis des années. Le coût de ce prolongement est modéré ce qui facilite son financement. La durée des travaux nécessaires est limitée. Les emprises sont en grande partie celles acquises depuis des années pour l'ancienne autoroute A186, ce qui limite les besoins d'expropriations. Ainsi ce prolongement doit constituer **un premier pas vers la création d'un vrai réseau maillé** qui seul est susceptible de répondre aux demandes des usagers et de justifier l'implantation des nombreux emplois qui manquent dans ce secteur.

Outre le prolongement du tram T1, ce réseau maillé associera le prolongement de la ligne 11 de la Mairie des Lilas à Rosny-sous-Bois (qui doit être mis prochainement à l'enquête) et le prolongement de la ligne 9 de la Mairie de Montreuil à l'hôpital intercommunal André Grégoire. Ce prolongement de la ligne 9 sera en correspondance avec le tram T1 à la station Aristide Briand comme le montre le dossier d'enquête. Ce maillage offrira aux usagers une grande variété de destinations et des gains de temps importants. **Le tram T1 en constitue un élément essentiel.**



2. Construire un consensus sur le tracé à Noisy-le-Sec

Face au risque très sérieux de blocage résultant de la contestation du tracé par la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec, l'AMUTC souhaite la mise au point d'une solution de nature à limiter les risques de recours et les retards importants qui pourraient en découler. Elle propose pour cela un tracé alternatif rejoignant directement la préfecture.

2.1 Un risque très sérieux de blocage durable de l'opération

En 2003 puis en 2010 le refus du passage du tram par la rue Jean Jaurès a constitué l'un des enjeux principaux des élections municipales à Noisy-le-Sec. Les partisans du refus ont gagné ces élections en préconisant un tracé alternatif dit « tracé ouest ». Le débat public organisé par la CNDP en 2008 a montré la persistance de cette opposition, qui a constitué le point le plus contesté du débat.

Après l'élection de Laurent Rivoire en 2010, le STIF s'est efforcé d'améliorer l'insertion du tram dans la rue Jean Jaurès, notamment en étudiant en accord avec la ville la possibilité d'une section à voie unique dans la partie la plus étroite de cette rue. Cette solution a dû être écartée car elle créait des contraintes trop lourdes sur l'exploitation de la ligne (fréquence des trams et régulation).

Le dossier proposé à l'enquête prévoit en conséquence deux voies, mais l'opposition des riverains et des élus ne s'est pas réduite au vu des études. Elle s'est au contraire renforcée.

Ainsi les risques de contentieux aux issues imprévisibles seraient très importants si une DUP était prise sans apporter une réponse claire, précise et crédible à chacun des arguments avancés par les opposants à ce tracé. En effet les opposants ne cachent pas leur ferme détermination à d'engager des recours devant la justice administrative si les réponses apportées leur semblent insuffisantes.

L'AMUTC estime qu'après avoir pris près de 10 ans de retard **il n'est pas acceptable de courir le risque de nouveaux reports** qui pourraient être très importants, sans parler de celui d'un abandon du projet après une annulation d'une DUP insuffisamment étayée.

2.2 Des éléments nouveaux à prendre en considération

Depuis le débat public de 2008 de nouveaux éléments peuvent justifier de revoir le tracé proposé. En effet, le choix de nouveaux matériels roulants conduit à créer une nouvelle ligne T1 Sud, en correspondance à Bobigny Picasso avec la ligne Nord existante devenue autonome.

Le premier et le plus important est le développement du secteur de la Folie

Ce secteur se situe aux confins des communes de Bobigny, de Noisy-le-Sec, de Romainville et de Pantin.

Il existe de part et d'autre du canal de l'Ourcq et de la nationale 3, de très importantes possibilités de développement qui se concrétisent dans des projets d'aménagement.

Ce secteur va bénéficier de la création d'une gare de correspondance entre le RER E (prolongé jusqu'à la Défense à l'horizon 2020 puis en direction de Mantes), la ligne de métro N° 5 (existante) et la tangentielle Nord qui va arriver au Bourget avant de rejoindre Drancy et La Folie en 2023 (voie SNCF existante). Il s'y ajoute le Bus à haut niveau de services TZen 3 qui doit relier en 2020 la porte de Pantin (tram T3) à Livry Gargan (tram T4) par la N3.



Cette carte (IAU concertation ligne orange, février 2013) montre que le tracé du T1 par la rue Jean Jaurès, en pointillé violet, ne dessert aucun projet de développement urbain.

A cette desserte exceptionnelle s'ajoutent de très importantes opportunités foncières. C'est pourquoi le Contrat de Développement Territorial de la Communauté d'Agglomération Est Ensemble met le développement de ce secteur au centre de sa stratégie. Il fait l'objet de 9 fiches projet (10, 39, 43, 44, 46, 51, 52, 53, 54) sur un total de 66. La Folie se trouve exactement au centre de « la plaine du canal de l'Ourcq » à laquelle le CDT consacre un chapitre (pages 44 à 49) sous le titre « **inventer un territoire de liens autour du nouveau réseau de transport** » et le sous-titre « **Le Canal : une centralité de demain pour la métropole** » en précisant que « *La Plaine du Canal de l'Ourcq va connaître dans les années à venir l'une des dynamiques de projets parmi les plus fortes de la métropole, dans la continuité du mouvement qu'elle connaît depuis maintenant plusieurs années.* »

Ce CDT vient d'être validé par le Préfet et par tous les maires de l'agglomération.

Ainsi ce secteur de la Folie présente un intérêt majeur pour le T1 et serait susceptible, à terme, de générer un trafic beaucoup plus important que le tracé par la rue Jean Jaurès qui, au delà du terminus actuel ne traverse que des quartiers pavillonnaires.

Le second est la création d'un double terminus à Bobigny Pablo Picasso

Le débat public de 2008 avait fait apparaître de sérieuses réticences à la création d'une tranchée rue des Ruffins, à Montreuil, rendue nécessaire pour limiter la pente incompatible avec le matériel roulant utilisé aujourd'hui pour le T1. Pour régler ce problème le STIF a décidé d'utiliser pour ce prolongement de nouvelles rames capables de franchir des pentes plus fortes.

Ce choix impose de gérer ce prolongement comme une ligne nouvelle indépendante et le STIF a proposé de créer deux terminus en **correspondance à Bobigny Picasso**. Le dossier d'enquête montre que la création de ce double terminus n'est pas facile dans un espace très contraint mais cette localisation permet d'optimiser la longueur des deux lignes et de créer un nœud de communication plus puissant que celui de la gare de Noisy-le-Sec (ligne 5 du métro et future ligne 15 du nouveau Grand Paris, Préfecture de la Seine-Saint-Denis).

L'AMUTC se réjouit de ces choix : les usagers du futur prolongement du T1 pourront bénéficier du matériel le plus récent, le plus performant et aux capacités accrues. Ils auront un accès direct à la préfecture et à la ligne de métro 5, sans avoir à changer de tram à la gare Noisy-le-Sec. Ce sont des améliorations très importantes qui renforcent l'intérêt du prolongement.

Mais ce choix conduit à poser une question : pour aller de Montreuil et de Romainville à Bobigny Pablo Picasso est-il vraiment inévitable de faire un long détour par la gare de Noisy-le-Sec ? Cela mérite au moins réflexion alors que l'enquête publique n'en dit mot.

2.3 L'AMUTC propose de construire un consensus autour d'un tracé par « La Folie »

Cette proposition vise surtout à éviter les retards, voire le blocage, qui pourraient résulter de la très forte contestation du tracé empruntant la rue Jean Jaurès. Mais cette remise à plat peut aussi être l'occasion d'améliorer le service rendu aux usagers et de renforcer la desserte du secteur placé par le CDT au centre de la stratégie de développement d'Est Ensemble.

Nous soumettons au débat la possibilité de rejoindre la Préfecture **directement** en passant par la rue du Parc à Romainville et la rue Salvador Allende à Bobigny, deux larges avenues où l'insertion du tram serait aisée.



Tracé T1 La Folie proposé par l'AMUTC

Dans ce tracé le T1 Sud rejoint le T1 Nord à l'Hôtel de Ville de Bobigny. Il pourrait aller jusqu'à la Cité Administrative. Le T1 Nord conserve son tracé actuel jusqu'à Noisy-le-Sec, sans allongement des quais des gares traversées.

En partant du sud le tracé proposé serait, dans le futur, en correspondance à la Folie avec le RER E, la tangentielle Nord (emprise SNCF), le TZen 3 (RN3, en vert sur le schéma) et la ligne 5 (en ocre sur le schéma), puis à la préfecture avec la ligne 5 et le tram T1 (lignes actuelles) et la ligne 15 du GPE à venir (échéance 2020, en rouge sur le schéma).

Ce tracé direct présente deux avantages : un meilleur service rendu aux usagers et une meilleure desserte du secteur de La Folie.

Améliorer le service rendu aux usagers du futur T1

Un trajet direct par La Folie présenterait pour les usagers des avantages incontestables :

- Une correspondance améliorée avec la ligne 5 du métro (4 stations de tram en moins) ;
- Un accès plus rapide à l'ensemble des services départementaux situés autour de la Préfecture ;
- Un arrêt à proximité de l'Hôtel Communautaire d'Est Ensemble ;
- Une nouvelle desserte de quartiers peuplés de Bobigny ;
- La desserte de zones d'emploi appelées à un développement considérable.

Puis, dans le futur :

- Une correspondance améliorée avec le TZen 3 (3 stations de moins vers Pantin et Paris T3) ;
- Un accès direct à la future ligne 15 du Grand Paris Express à Bobigny Pablo Picasso au lieu de Pont de Bondy (gain de plusieurs stations vers St Denis puis vers la Défense) ;
- Une correspondance améliorée avec la tangentielle Nord (1 station de moins vers Drancy et Le Bourget) ;
- Une correspondance améliorée avec le RER E réduisant les temps de parcours vers Paris puis vers la Défense.

Améliorer la desserte du secteur de la Folie

Ce secteur sera très bien desservi lorsque les 4 projets en cours auront été mis en service : station du TZen 3 (vers le T3 à la porte de Pantin à l'Ouest et le T4 à Livry Gargan à l'Est), gare RER E (vers Paris et la Défense et vers la banlieue Est), gare de la tangentielle Nord (vers Drancy, le Bourget, Argenteuil et Sartrouville) et station de la ligne 5 du métro (vers Place d'Italie à l'Ouest et Bobigny Picasso au Nord).

La puissance de cette desserte ne peut masquer toutefois des lacunes sérieuses dans les dessertes vers le Nord (notamment vers le pôle d'emploi de Roissy) et vers le sud. C'est ce dernier point qui intéresse le choix du tracé du T1. Or, le tracé proposé à l'enquête ne dessert pas du tout La Folie.

Le tracé alternatif proposé par l'AMUTC améliorerait considérablement les liaisons du pôle de la Folie vers son hinterland sud, c'est-à-dire ses liaisons avec Romainville et avec Montreuil. Tous les éléments sont réunis pour créer à la Folie un pôle multimodal particulièrement puissant. Il ne manque que le tram...

Avec ce tracé par la Folie le prolongement du T1 pourrait être mis en cohérence avec l'une des principales orientations du CDT de la communauté d'Agglomération Est Ensemble visant le développement de ce secteur.

2.4 Un compromis gagnant-gagnant

L'AMUTC ne prend pas parti dans le conflit de Noisy-le-Sec. Il ne s'agit pas de donner raison aux uns ou aux autres mais de trouver une solution répondant bien aux besoins des usagers et acceptable par tous.

L'important est que le tram se fasse aussi vite que possible.

Nous comprenons la difficulté à mettre en cause une partie du travail accompli depuis des années et les efforts déployés pour trouver les meilleures réponses aux difficultés rencontrées. Mais force est de constater que ces efforts n'ont pas produit le résultat escompté. Or les enquêtes publiques ont précisément pour fonction de permettre d'évaluer la pertinence des choix effectués au fil des années.

En favorisant la recherche d'un compromis dépassant l'intransigeance actuelle des deux parties en désaccord la commission d'enquête peut contribuer à accélérer la construction d'un consensus.

3. Rétablir la continuité de l'avenue paysagère traversant Montreuil

Lors du débat public de 2008 un consensus s'est dégagé sur le parti d'aménagement proposé consistant à remplacer l'actuelle A 186 par une avenue paysagère limitant la circulation automobile à une seule voie dans chaque sens et rétablissant la continuité des rues qui avaient été coupées par la bretelle autoroutière. Ce parti donnait clairement la priorité aux transports en commun (le tram) et limitait la circulation de transit en raison de la réduction du nombre de voies et de la mise à niveau de nombreux carrefours impliquant l'installation de feux rouges.

Le dossier d'enquête s'éloigne de ce consensus en proposant que l'avenue paysagère soit coupée dans la traversée des « murs à pêches » sur plusieurs centaines de mètres. Cette suppression a été décidée sans concertation, suscitant l'étonnement et la colère de nombreux habitants.

L'AMUTC a également été surprise par cette décision non concertée et, après débat, a décidé de demander que la voie paysagère soit rétablie comme elle était prévue à l'origine.

Pour nous, il ne s'agit pas seulement, de défendre les personnes contraintes d'utiliser leur voiture et qui seront gênées par la mise en place de déviations longues et peu fonctionnelles. Mais, nous sommes sensibles à l'aggravation des difficultés de circulation que provoqueraient ces allongements de trajets dans des quartiers déjà soumis à des embouteillages trop récurrents, avec les nuisances, les risques et la pollution qui en découlent.

Mais, c'est surtout en tant qu'usagers des bus que nous craignons l'impact de ces embouteillages sur leur circulation, notamment celle du 301, du 121, du 129 et du 102.

Déjà ces bus sont caractérisés par de grandes irrégularités liées aux aléas de la circulation, notamment aux heures de pointe, les plus importantes pour les usagers. La coupure de l'avenue paysagère ne manquerait pas d'ajouter de nouvelles difficultés de circulation notamment Boulevard de la Boissière, rue de Rosny et Boulevard Aristide Briand en raison du report du trafic qui utilise aujourd'hui la bretelle autoroutière. Il nous semble pour le moins imprudent d'ajouter à la réduction de la capacité de cette voie - du fait de son remplacement par une avenue paysagère au calibre bien plus modeste - une coupure de l'avenue paysagère en plein milieu de son parcours.

Cette coupure pourrait rendre encore plus difficile la circulation des bus. C'est pourquoi l'AMUTC, dont les adhérents utilisent les bus, joint sa voix à celle des conseils de quartier pour que ce point soit revu en revenant au projet qui avait été approuvé en 2008, ce qui ne pose aucun problème de calendrier.

Dans le même esprit nous constatons que le plan des accès à l'autoroute A3, produit en page 169, ne décrit pas avec suffisamment de clarté l'organisation des flux automobiles venant ou allant vers Paris et vers Bobigny. La qualité de ces accès est importante pour éviter les encombrements et leurs conséquences sur la régularité des bus.

4. Le SMR dans le site des Murs à Pêches

Nous n'ignorons pas que la localisation du SMR est contestée, ainsi que le choix architectural retenu. L'AMUTC ne veut pas prendre le risque de retarder la réalisation de ce prolongement et s'abstient en conséquence de prendre parti dans un débat qui ne concerne pas directement les usagers.

5. Améliorer la correspondance avec les RER A et E à Val de Fontenay

La qualité des correspondances entre les divers modes de transports est un élément essentiel du service rendu aux usagers. Réduire la durée du passage d'un mode à l'autre et veiller à l'agrément et à l'urbanité des parcours doivent constituer un objectif prioritaire dans la conception des gares et des stations.

L'AMUTC se réjouit que ce point soit de plus en plus reconnu. Elle s'interroge de ce fait sur les solutions mises en œuvre à Val de Fontenay puisque les correspondances offertes aux usagers à Val de Fontenay sont l'une des principales justifications du tracé retenu pour le T1 dans ce secteur.

Si on peut comprendre le choix d'implanter le terminus du T1 sur la nationale 186 (Avenue De Lattre) son mode de liaison avec la gare RER n'est pas clair. Le chemin qui se trouve en contrebas du talus du RER, même élargi, n'est guère agréable. Nous nous demandons si un lien direct et convivial entre le terminus du T1 et le RER E ne pourrait pas être trouvé dans le cadre de l'étude en cours sur la future gare de la ligne 15 et sur le prolongement de la ligne 1.

C'est pourquoi L'AMUTC souhaite que soient clairement définis les cheminements entre le terminus du T1 (Avenue De Lattre) et les entrées des stations existantes du RER A (située un niveau au-dessus) et du RER E (située deux niveaux au-dessus). De même il serait utile d'au moins esquisser les cheminements vers les stations de correspondance à construire pour la future ligne 15 (GPE) et pour le futur terminus de la ligne 1, dont le niveau reste à préciser.

Il paraît anormal que ces éléments ne figurent pas au dossier d'enquête publique. L'AMUTC demande que les usagers du T1 bénéficient à terme d'**un accès direct**, court et agréable, à chacune de ces lignes.

6. Préciser le déroulement des travaux sur l'A186

Nous sommes bien conscients que la réalisation de la plate forme en site propre du tram ne peut se faire sans perturber sérieusement la circulation en général et celle des bus en particulier. Il est de ce fait essentiel que ces difficultés soient bien anticipées afin que le déroulement des travaux les minimise.

Dans le cas du prolongement du tram T1 ce souci prend une acuité particulière dans la mesure où il ne s'agit pas classiquement de poser des rails sur une voie existante mais de transformer une bretelle autoroutière (A186), aux nombreux passages supérieurs ou inférieurs, en avenue paysagère qui accueillera à son tour les voies du tram. Cela n'est pas sans conséquences à la fois pour l'accès du secteur à l'autoroute A3 et pour le maintien de la circulation des bus.

6.1 L'accès à l'autoroute A3

L'A186 joue un rôle important pour la circulation vers Paris dans la mesure où elle bénéficie d'un véritable échangeur. Cet échangeur sera détruit et remplacé par un diffuseur plus classique.

Le dossier d'enquête (page 169) ne précise clairement ni le plan de circulation futur, ni ce qui va se passer pendant les travaux :

- Des accès provisoires à l'A3 vont-ils être réalisés avant que l'échangeur ne soit fermé à la circulation en vue de sa démolition ?
- Une demi voie de l'A186 sera-t-elle maintenue pour drainer la circulation vers l'A3 pendant que l'autre demi voie sera remise au niveau du terrain naturel préexistant ? Il y a là une vraie difficulté dont la solution est loin d'être évidente et ne ressort pas d'une première lecture du dossier d'enquête.

Pour l'AMUTC l'important est de minimiser l'impact sur la circulation en préservant la mobilité des habitants et ses répercussions sur la circulation des bus. Or, nous connaissons les longs embouteillages qui engorgent les quartiers Nord et Est dès la moindre perturbation sur l'une des voies de communication.

6.2 Le franchissement de l'A186 avenue Aristide Briand et rue de Rosny

Aujourd'hui l'avenue Aristide Briand passe en dessous de l'A186 et la rue de Rosny passe au-dessus. Ces passages dénivelés ont l'avantage de faciliter la circulation des bus 129, 121 et 102. Leur suppression va nécessiter des travaux de destruction d'ouvrages très importants qui pourraient gêner considérablement la circulation en général et celle des bus en particulier.

C'est pourquoi l'AMUTC souhaite que les choix retenus soient définis bien avant l'engagement des travaux et fassent l'objet d'une concertation avec les riverains, les usagers des transports et les responsables des lignes de bus impactées.

Conclusion

L'AMUTC affirme à nouveau son soutien très ferme au projet de prolongement du tram T1, en dépit des questions importantes qu'il reste à régler pour optimiser cette opération.

Elle soutiendra toutes les initiatives susceptibles d'en permettre une réalisation rapide.

La mise en service de ce prolongement apportera un progrès énorme aux usagers des secteurs aujourd'hui enclavés de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Fontenay sous Bois et de nouvelles possibilités aux usagers de toutes les villes voisines.

C'est un pas positif vers la réalisation du réseau maillé moderne dont ce secteur Est parisien a besoin.