

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Commission de suivi du projet de débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil

Mardi 5 juillet 2011

intervention de

Pascal Popelin

Premier adjoint au maire de Livry-Gargan
Vice-président du Conseil général

5 VII 11

Mme la directrice générale,
Mes chers collègues,
Mesdames, Messieurs,

Sur la forme, je veux saluer la démarche du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), consistant à nous réunir régulièrement et à tenir les élus locaux concernés informés de l'avancement des études relatives au projet de débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil. Cette méthode tranche heureusement à celle qui avait prévalu dans la période qui a précédé la concertation préalable de l'automne 2009.

Sur le fond, la position de la ville de Livry-Gargan est connue et, de notre point de vue, le pêché originel de ce dossier, c'est que le Stif a fait fi de l'avis unanime de notre Conseil municipal, en éliminant le tracé 1 que nous nous étions déclarés favorables à étudier et dont nous considérons qu'il aurait pu être amendé pour tenir compte des demandes légitimes des élus de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, pour la partie concernant leur territoire. Ce rappel me permet une nouvelle fois de redire combien il est insupportable aux élus livryens d'entendre et de lire encore qu'ils seraient opposés au débranchement du T4 par refus du passage des Clichois et des Montfermeillois dans leur ville. Est-il besoin de préciser ici que le tracé 1, pour lequel nous avons manifesté notre intérêt, traversait le centre de Livry-Gargan par l'axe médian nord-sud qu'est l'ex RN 370 (avenue Jean-Jaurès, avenue Charles-de-Gaulle, avenue du président Kennedy et avenue Winston-Churchill).

Ne retenir que les tracés 3 et 4, auxquels le Conseil municipal de Livry-Gargan s'était déclaré radicalement opposé, constitue à mes yeux une faute politique du Conseil d'administration du Stif. L'expérience a en effet démontré, jusqu'à présent, que vouloir agir contre l'avis d'une commune conduisait en général dans l'impasse. Non seulement les tracés 3 et 4 n'apportent aucune amélioration à la desserte en transports en commun de la majorité de la population de Livry-Gargan. Cet objectif a été totalement ignoré par le Stif dès le départ, comme en atteste le Document d'orientation et des caractéristiques particulières (DOCP) du projet. Pourtant, les conditions de transports de la plupart des Livryens sont comparables à celles des habitants du plateau. Même si je ne suis pas un adepte de ce genre de palmarès, je rappelle que dans un dossier récent du magazine « L'Express », le seul mauvais classement de la ville de Livry-Gargan concernait les transports en commun, une place devant (ou derrière, je ne me souviens plus) Clichy-sous-Bois. L'impasse dans laquelle s'est engagée le Stif ne sert pas non plus la cause du désenclavement de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil qui, par la force des choses, ne progresse pas non plus, ce qui est tout aussi regrettable.

Malgré tout cela, la ville de Livry-Gargan a fait le choix de jouer le jeu, en participant et en apportant son concours au processus des études de ce projet. Nous l'avons fait avec :

- **une exigence** : celle de l'objectivité de ces études,

- **une conviction** : celle que si les études étaient objectives, elles conduiraient inévitablement à l'abandon des tracés 3 et 4,
- **un regret** : celui du temps perdu pour tout le monde, sans parler de l'argent public mobilisé. Si le tracé 1 avait été étudié, nous serions en effet allés bien plus vite, tant les contraintes étaient moindres et le bénéfice du projet eut été bien supérieur, avec un double débranchement vers l'est et le nord possible, tandis que le tracé 4 écarte définitivement cette perspective et que le tracé 3 la repousse aux calendes grecques !

Au stade où nous en sommes aujourd'hui, et compte-tenu des éléments qui nous ont été fournis par le Stif et ses bureaux d'études depuis le début de cette année :

- **nous entrevoyons quelques éclaircies « rassurantes »** : les résultats des études récentes, en particulier celles qui nous ont été présentées le 29 juin dernier, commencent à démontrer combien certains aspects des tracés 3 et 4 sont délirants et dramatiques. C'est un progrès par rapport aux simples dessins qui nous avaient été présentés le 28 avril. Ainsi, parmi toutes les aberrations auxquelles conduiraient ces deux itinéraires, a-t-on appris qu'en cas de site propre pour la baïonnette de l'ex-RN 3 (franchissement du carrefour Chanzy depuis le boulevard Gutenberg jusqu'à l'avenue Camille-Desmoulins dans le tracé 3), aucune traversée piétonne ne serait possible. Comment imaginer un tel résultat, pour un carrefour qui dessert la principale artère commerçante de la ville, un des principaux marchés de plein vent de la Seine-Saint-Denis trois fois par semaine et un lycée de plus de 1 000 élèves ?! On nous indique par ailleurs une réduction de 40 % de la capacité du carrefour dans le sens Paris-Meaux aux heures de pointe, alors qu'il est déjà aujourd'hui saturé. Non seulement les automobilistes de Livry-Gargan, Pavillons-sous-Bois et Vaujours ne pourraient plus rentrer chez eux le soir, ni aller travailler le matin, mais il en sera de même pour ceux de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, que l'on prétend désenclaver ! Quant à l'hypothèse du tracé 4, on nous a dit que l'engorgement de la place Oissery-Forfry aux heures de pointe serait tel qu'il provoquerait 1,7 kilomètre de bouchon sur le boulevard Chanzy et au-delà, puisque cette artère -principale rue commerçante de Livry-Gargan et des Pavillons-sous-Bois- ne fait pas cette longueur ! Et que dire des suppressions des places de stationnement ? Une cinquantaine sur le boulevard Gutenberg pour le tracé 3, nettement plus d'une centaine sur le boulevard de la République pour le tracé 4. Pour prendre la mesure de l'ampleur et de l'impact de ces chiffres, il faudrait les rapporter d'ailleurs au nombre total de places disponibles actuellement, ce que vous n'avez pas fait dans votre présentation.
- **nous maintenons nos exigences** : celles relatives à la complétude et à l'objectivité des études. Il ne serait pas concevable que soit proposée une nouvelle décision au Conseil d'administration du Stif, sans que ses membres ne soient réellement informés des résultats des simulations dynamiques modélisant l'impact de l'insertion du débranchement sur la circulation dans les axes concernés et au-delà, sans que les effets du débranchement sur le fonctionnement de la ligne actuelle ne soient totalement précisés, sans que les impacts sur les flux liés à l'activité commerciale et économique, aux accès scolaires et à la vie quotidienne des riverains ne soient convenablement analysés. Il ne serait pas non plus envisageable que ne soient pas communiqués aux décideurs les conséquences financières des multiples contorsions auxquelles vous êtes en train de vous livrer pour tenter de rendre possible l'impossible, pour essayer vainement de rendre acceptable l'inacceptable.
- **nous conservons une inquiétude** : celle que perdure la volonté de passer à tout prix, sans souci de la réalité et de l'intérêt général. De ce point de vue, la brochure récemment éditée par le Stif pour « informer » la population de l'avancement du projet, n'est pas de nature à nous rassurer. Permettez-moi de vous le dire, ce document, c'est

le monde des *Bisounours*, ou « Tout va très bien, Madame la marquise ». Il a d'ailleurs provoqué un certain émoi dans la population livryenne.

Tels sont les éléments de réaction que je souhaitais formuler au nom de la ville de Livry-Gargan, au moment de ce bilan des études qui n'est, vous l'avez dit, qu'un simple bilan d'étape. Pour conclure, je ne puis m'empêcher de redire que le bon sens eut été de travailler à une solution réalisable pour le débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil. J'avais moi-même, en son temps, parlé de débranchement « efficace ». Ce choix de la raison aurait permis d'éviter de perdre bien du temps !