

# Conseil municipal de Livry-Gargan

## Débat sur le débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil

Mercredi 8 juillet 2009

intervention de

**Pascal Popelin**

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

7 VII 09

M. le maire,  
Mes chers collègues,  
Mesdames, Messieurs,

Ma conception du rôle et du devoir d'un élu, consiste à **dire -en toutes circonstances- sa part de vérité et de prendre ses responsabilités**. Je veux m'y efforcer, une fois encore, ce soir.

### Quelques principes, tout d'abord.

Ma première remarque est pour **rappeler ma conviction de longue date que le désenclavement du plateau de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil est une priorité**, plus qu'une priorité même, une urgence. Toutes mes déclarations publiques et privées en attestent. Pas de double langage sur ce dossier... pour ce qui me concerne. Parce que je porte en moi cette conviction, je me navre que cet objectif n'avance pas d'un pouce depuis des années. Je veux aussi dire avec force qu'il n'est pas admissible d'en faire porter la responsabilité au maire, aux élus et aux habitants de Livry-Gargan. Ils ne sont pour rien dans le fait qu'à ce jour, ceux qui ont pour mission d'agir et de proposer des solutions concrètes ont été incapables de le faire, préférant s'entêter dans des voies qui ne débouchent sur rien, sinon des retards, des reports, un petit pas en avant, suivi de plein de pas en arrière, bref, l'enlisement.

Ma deuxième remarque est pour faire savoir à tous ceux qui semblent l'ignorer -depuis hauteurs où ils se trouvent- que **si le désenclavement du plateau de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil est indispensable, l'amélioration de la desserte en transports en commun de Livry-Gargan ne l'est pas moins**. A entendre certains, à lire ce qui a pu être produit ou commis sur le sujet, on pourrait croire qu'il y a d'un côté la galère pour nos proches voisins (et personne ne conteste qu'elle est bien réelle) tandis que ceux qui vivent en bas de la côte ne connaîtraient que le bonheur et la facilité. Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet de débranchement du T4 adopté en juillet 2008 par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) est un exemple malheureusement révélateur de cet état d'esprit. Alors que les flux et les besoins légitimes en matière de transports en commun des habitants de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil y sont décortiqués, pas un mot, pas une réflexion sur ceux des habitants de Livry-Gargan, pourtant largement concernés par les itinéraires de débranchement proposés ! C'est d'autant plus dommage qu'une telle étude aurait permis de constater que pour les habitants de nombreux quartiers de notre commune, les temps de trajet pour rejoindre un mode de transport lourd sont tout aussi longs et inacceptables, constituent le même parcours du combattant, que celui imposé aux Clichois et aux Montfermeillois.

Troisième principe, dont l'expérience m'a toujours confirmé la pertinence : **un dossier n'avance et n'a de chance d'aboutir dans des délais acceptables, que lorsqu'il est convenablement et sérieusement étudié, travaillé**. Je l'ai dit à de nombreuses reprises, à

mes amis de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil et à tous ceux qui ont bien voulu m'écouter -ou faire semblant de m'écouter- partout où il m'a été donné l'occasion de m'exprimer sur ce dossier : tel n'est vraiment pas le cas de ce projet de débranchement du T4. Georges Brassens a chanté « *faites semblant de croire et bientôt vous croirez !* ». C'est sans doute possible d'un point de vue spirituel. Ca ne l'est pas pour un projet technique et concret. Il ne suffit pas de dire « ça passe ! » pour que ça passe vraiment. Il n'est pas suffisant de mettre un coup de crayon sur une carte pour prétendre que la solution existe. Parfois même, certains coups de crayon sont faits de manière tellement désinvolte, qu'un simple examen attentif permet à toute personne normalement constituée de se convaincre que l'hypothèse envisagée n'est pas sérieuse. Nous n'avons eu aucune peine à le démontrer, s'agissant du tracé 3 (qui prétend faire passer le T4 par le boulevard Gutenberg), lors de notre Conseil municipal du 25 septembre dernier. Tout le monde en a convenu. Et pourtant, on nous le ressert aujourd'hui, parmi les hypothèses soumises à la concertation ! Bien que le projet de débranchement du T4 soit au cœur du débat depuis plusieurs années, j'affirme -pour le déplorer- qu'aucune étude n'a été suffisamment poussée pour permettre de proposer un itinéraire pertinent, garantissant une bonne insertion dans un tissu urbain dense et complexe. On ne s'y serait pas pris autrement si on voulait que ce projet ne se réalise jamais !

Ma dernière remarque générale porte sur l'état d'esprit qui -de mon point de vue- devrait animer tous les acteurs de cette concertation. On nous demande notre avis. Sur un dossier incomplet certes, mal ficelé assurément, mais on nous demande tout de même enfin notre avis. **Pour moi, cette concertation doit donc être un temps d'échange dans la sérénité.** Si tel n'était pas le cas, un blocage de plus serait créé. C'est pourquoi j'invite tous les acteurs à la retenue. Respectons-nous. Evitons l'invective. Retenons-nous d'être inutilement blessants. Sachons nous passer, dans le débat public, de ces bons mots qui n'en sont pas. Pour donner un peu de légèreté à mon propos, je conseille d'ailleurs à mes collègues et amis adeptes des références au « patinage » de bien vouloir se rappeler qu'en ce domaine, l'histoire de Livry-Gargan est plutôt marquée par des victoires... Comparaison n'est pas raison et concertation n'est pas compétition. Nous avons besoin d'un échange constructif de points de vue, pour avancer, pour aboutir. Voilà pourquoi j'ai lu avec beaucoup de tristesse la tribune de mes amis de la liste « *Ensemble pour Clichy* » dans le numéro de juin-juillet 2009 du magazine de la ville de Clichy-sous-Bois. J'ai la conviction que leurs mots ont dépassé leur pensée, lorsqu'ils écrivent : « *Ce qui bloque, c'est tout simplement l'égoïsme et l'entêtement des élus des villes de Livry-Gargan et des Pavillons-sous-Bois, qui souhaitent maintenir plus de 50 000 habitants dans l'isolement et la précarité* ». Certes, Nietzsche a écrit « *Là où l'on ne peut rien savoir de vrai, le mensonge est permis...* », mais tout de même ! Je déplore tout autant la conception que nos collègues semblent avoir de la concertation qui s'ouvre, résumée à la fin du même article par ces mots : « *Obligeons Livry-Gargan et les Pavillons-sous-Bois à céder !* ». Je ne crois pas que nous avancerons comme ça et, pour ma part -comme vous tous ici je crois- j'entends conserver calme et esprit de responsabilité, ce qui n'exclut ni la franchise, ni la volonté de construire.

### **J'en viens maintenant à l'essentiel, c'est-à-dire au fond du dossier.**

Je veux tout d'abord insister, comme le fait le cahier d'acteurs soumis à notre vote d'aujourd'hui, sur **l'évolution du contexte depuis la décision d'étudier le débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil.** A l'époque, aucun mode lourd alternatif au débranchement du T4 n'était sur la table pour désenclaver le plateau de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil. Ce n'est plus vrai aujourd'hui. Et nous ne sommes pas les seuls à le dire. Le garant de la concertation, M. Jean-Luc Mathieu le reconnaît lui-même, dans la lettre qu'il a adressée à Alain Calmat le 13 juin dernier : « *De façon à enrichir et améliorer la concertation qui aura lieu du 1<sup>er</sup> septembre au 31 octobre 2009 sur le projet de branche nouvelle du tram-train T4 vers Clichy et Montfermeil, il me semble indispensable d'ouvrir la possibilité aux collectivités, aux associations et aux acteurs économiques de présenter, sous forme d'un*

*cahier d'acteur, des points de vue différents de ceux qui, directement inspirés du DOCP, figureront dans les documents élaborés par le STIF et brièvement complétés, à ma demande, par le projet de TCSP sur la N3 et par le projet Blanc ».* Élégante manière de dire que la proposition de réponse qui nous est servie par le STIF avec ses 6 tracés de débranchement du T4 -à moins que ce ne soit 7, on ne sait plus très bien- date un peu et manque pour le moins de réactivité avec l'actualité récente des projets de développement des transports en commun dans notre secteur. Alors oui, je le dis, nous le disons et nous allons le formaliser tout à l'heure par notre vote : il existe aujourd'hui des perspectives bien plus intéressantes pour désenclaver véritablement notre secteur que le débranchement du T4. En matière de rocade, le projet de métro automatique proposé par le secrétaire d'Etat chargé du Développement de la région capitale Christian Blanc est une formidable opportunité pour les habitants de la partie Est de la Seine-Saint-Denis, qui permettra de les connecter aux RER B et E, mais aussi à tous les autres, à partir d'une gare située directement sur le territoire de Clichy-sous-Bois/Montfermeil et -j'espère- à partir d'une autre qui pourrait être située dans la partie Est de Livry-Gargan. En matière de radiale, le projet de Transport en commun en site propre (TCSP) appelé aussi Bus à haut niveau de service (BHNS) porté par le président du Conseil général Claude Bartolone, qui relierait en empruntant l'ex RN 3 le métro à Pantin au T4, au niveau du viaduc de Livry-Gargan/Pavillons-sous-Bois, présente aussi un grand intérêt. Comment ne pas intégrer ces éléments nouveaux dans notre réflexion ? Doit-on privilégier aujourd'hui un petit projet de rabattement sur une ligne qui est elle-même déjà un rabattement (car le T4 n'est pas autre chose), alors que des perspectives enfin ambitieuses se dessinent en matière de développement des transports en commun pour toutes nos villes ? Doit-on s'entêter sur une solution aléatoire de débranchement en Y -dont personne n'arrive à dire sérieusement par où elle pourrait passer avec l'accord de tous, sans générer de graves désordres sur les autres modes de déplacements- alors même que le fonctionnement en Y est remis en cause en raison des perturbations qu'il engendre, partout où il existe ? Ces questions méritent au moins d'être posées. Et puisque le STIF n'a semble-t-il pas jugé opportun de les intégrer dans les modalités de la concertation qu'il organise, vous avez raison, M. le maire, de proposer que nous le fassions.

Certains disent, il faut tout : le métro automatique de Christian Blanc, le BHNS du Conseil général sur l'ex RN3 et le débranchement du T4. Leur principal argument tient à **l'urgence de répondre aux attentes légitimes des habitants de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil**. Si on considère que le métro automatique ne sera pas là avant 50 ans et que le débranchement du T4 est possible dans les 5 ans, le raisonnement se tient. Je crains toutefois que cette vision ne résiste pas à une analyse un peu plus poussée. Tout d'abord, pour avoir attentivement écouté Christian Blanc, venu présenter ses projets la semaine dernière devant le Conseil général, je n'ai pas le sentiment qu'il considère son projet de métro automatique comme une simple idée. J'ai la conviction qu'il entend bien en faire la priorité de la mission qui lui a été confiée. Nous devrions d'ailleurs être très rapidement renseignés sur les arbitrages relatifs à ce dossier. J'ai aussi bien noté ce qu'a dit le ministre en matière de phasage : dans son esprit, il est très clair que le premier tronçon à réaliser doit être celui reliant Noisy-le-Grand au Bourget, c'est-à-dire précisément celui qui nous intéresse tous dans le secteur. Bien sûr, je ne prétends pas que les travaux vont commencer la semaine prochaine. Mais qui peut dire sérieusement que le dossier du débranchement du T4 est suffisamment abouti pour démarrer avant ? Pas de tracé à ce jour, des études techniques plus qu'insuffisantes et peu rassurantes et un tracé 7 -prôné par nos collègues de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil- que je qualifierais de « fantôme ». Rappelons en effet qu'il ne figure pas au DOCP adopté par le STIF en juillet 2008. Pourquoi donc au fait ? Pour répondre à cette question, je m'en tiendrai au document remis par le STIF lui-même aux participants de la Commission de suivi du 26 mars 2008 (c'est à la page 15) : « *le tracé de référence identifié dans l'étude de la RATP est un scénario présentant d'importantes difficultés d'insertion (viaduc de Gargan, RN3) et d'exploitation. Une démarche a donc été lancée par le STIF pour explorer les alternatives de tracé en tram-train entre le T4 actuel et*

*le plateau de Clichy-Montfermeil (étude EGIS) ». Suivent, en page 16, six propositions de tracés, dont aucune n'emprunte directement l'ex RN3 sur un important linéaire. La fameux tracé 7 qu'on nous ressort aujourd'hui, c'est donc exactement le « tracé de référence » d'origine, écarté il y a plus d'un an et demi par le STIF lui-même, parce que jugé infaisable. Et c'est avec ce projet là qu'on nous dit que le débranchement du T4 est une solution qui pourra se mettre en œuvre plus vite que le métro en rocade. Il faut avoir la foi du charbonnier pour y croire ! Au risque d'être qualifié d'hérétique par certains, je serai à tout le moins le mécréant de cette hypothèse.*

Malgré tout ceci, vous nous proposez, M. le maire, de respecter l'esprit de la concertation et de nous prononcer sur les tracés mis en débat par le STIF. C'est, je crois, une attitude responsable, qui tend à prouver que les plus responsables ne sont pas forcément ceux que l'on dit...

A ce stade, **je veux dire un mot sur l'ex RN3, tant j'ai entendu d'inexactitudes là-dessus.** Non Livry-Gargan n'est pas une ville dont les élus seraient les tenants archaïques du tout voiture, rétifs à tout progrès et préférant rester coupés du développement des transports en commun, plutôt que l'on touche à leur sacro sainte RN3 ! Tout d'abord, rappelons que depuis 15 ans, après avoir lancé une étude diagnostique des déplacements dans la commune, nous avons multiplié les initiatives pour lutter contre la prolifération anarchique de l'automobile, contre le cortège d'excès et d'incivilités qui l'accompagne. Réaménagement complet de l'ex RN3, création de pistes cyclables et itinéraires de circulation douce, aménagements de sécurité routière, plan de circulation, création des navettes municipales : nous avons conçu et mis en œuvre tout ceci à grand frais, avec un certain succès je pense -même si rien n'est jamais parfait ni achevé- avec un objectif principal : apaiser la circulation dans les quartiers et reporter la circulation de transit sur l'ex RN3, dont c'est la vocation. Il est donc totalement impossible, inimaginable, non négociable, d'envisager un quelconque projet modifiant le gabarit actuel de cette voie dans toute sa traversée de Livry-Gargan. Les deux fois deux voies actuelles, déjà à la limite de la rupture, ne sauraient être remises en cause. C'est une simple question de bon sens, qui concerne autant les habitants de Livry-Gargan et de Vaujours, que ceux de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, pour qui c'est le seul itinéraire automobile empruntable pour rejoindre leur domicile lorsqu'ils viennent de Paris. Seuls les inventeurs de l'embouteillage permanent de Bobigny (lorsque le T1 croise, dans un magnifique entonnoir, le seul itinéraire de dégagement vers l'Est des cités administratives, sur lequel vient se greffer pour faire bon poids une sortie de l'autoroute A86), seuls les inventeurs de cette même A86 (grand succès de fluidité routière), peuvent prétendre doctement le contraire et, pour ne rien vous cacher, ça ne me rassure pas ! J'observe d'ailleurs que les personnes qui réfléchissent actuellement pour le compte du Conseil général au projet de BHNS, ont convenu de l'impossibilité de réduire l'emprise de l'ex RN3 dans la traversée de Livry-Gargan. Ils l'ont exprimé lors de la première réunion de présentation du projet le 26 juin dernier à l'Hôtel du département. C'est d'ailleurs dommage, car, personnellement, je verrais d'un bon œil le BHNS aller un peu plus loin, pour mieux irriguer Livry-Gargan et pourquoi pas aller jusqu'à Vaujours. Mais, il faut être sérieux : cette perspective ne sera envisageable dans l'avenir qu'en réfléchissant à d'autres itinéraires que l'ex RN3. Pour conclure sur ce point, j'ai lu dans le 4 pages édité par nos collègues de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil que le tracé 7 qu'ils défendent ne provoquerait pas de perturbations sur le trafic automobile, pas plus qu'il ne générerait les commerces et les habitants riverains (dont ceux de leur propre commune, je le rappelle) « car il longe la RN3 et sa venue permettra de réaménager celle-ci ». Je serais bien curieux qu'on m'explique ce réaménagement là. Je ne vois qu'une solution : l'élargissement. Il implique des destructions de bâtiments. Assurément, les commerces et les riverains n'en seront pas gênés... mais tout simplement expropriés. Une telle idée est-elle vraiment de nature à permettre la réalisation rapide du projet, à laquelle nos collègues aspirent à juste titre ?

**Une seule solution est donc possible si, malgré tout ce qui précède, il est tout de même décidé de concrétiser rapidement et efficacement le débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil. Cette solution, c'est le tracé 1, qui emprunte l'ex RN370 jusqu'à la gare de Freinville.** Je ne prétends pas qu'elle est simple à mettre en oeuvre, mais elle est possible et sans doute réalisable dans des délais acceptables, contrairement à toutes les autres. Elle ne modifie qu'à la marge la suite de l'itinéraire dans Clichy-sous-Bois, permettant même une meilleure desserte de l'Hôtel de ville. Pour Livry-Gargan, c'est la seule solution qui comporte plus d'avantages que d'inconvénients. Elle réduirait l'emprise de l'ex RN370 qui, dans sa partie du bd Jean-Jaurès, est une véritable autoroute urbaine au gabarit préjudiciable à la sécurité des groupes scolaires situés de part et d'autre de cet axe. Même si la partie de l'ex RN370 constituée par l'av. du président Kennedy et l'av. Winston-Churchill sera beaucoup plus délicate à traiter, le T4 à cet endroit desservirait le seul pôle universitaire du secteur, à savoir l'IUFM. La pérennité d'une activité d'enseignement supérieur sur ce site est d'ailleurs plus menacée par son enclavement que par les projets de réforme du gouvernement. En traversant Livry-Gargan en son centre sur un axe Nord-Sud, le tracé 1 aurait enfin un mérite qu'aucun autre tracé ne porte : celui d'améliorer réellement la desserte en transports en commun des habitants de Livry-Gargan. Je le dis très tranquillement et de manière presque chantante à tous ceux qui regardent ce dossier de loin, depuis Paris, rive droite comme rive gauche : c'est peut être un détail pour vous, mais pour moi ça veut dire beaucoup. Enfin, mais ce n'est là que l'écume des choses, être favorable à cet itinéraire est la meilleure réponse que nous pouvons donner à l'abjecte insinuation selon laquelle nous serions défavorables aux autres tracés parce que nous ne voudrions pas voir passer les Clichois et les Montfermeillois par Livry-Gargan. Insinuation tout aussi ignoble que stupide, qui ne peut être véhiculée que par ceux qui ignorent que nos voisins passent depuis toujours par chez nous en bus ! Pour justifier leur rejet du tracé 1, nos collègues de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil estiment qu'« *il empêche les habitants de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil de se rendre directement vers le Sud, en direction du RER E, le plus emprunté par les habitants* ». Pour corriger cette assertion, précisons que les études faites par le STIF (et celles-ci ont bien été faites !) donnent la juste dimension de cet aspect. Par ce tracé, on gagne 5 minutes pour rejoindre le RER B (qui va être entièrement requalifié à compter de 2012 et qui dessert le pôle d'emploi de Roissy) et on met seulement 5 minutes de plus pour rejoindre le RER E, que ne mettraient d'autres tracés, imaginaires, parce qu'impossibles à mettre en oeuvre, du moins dans des délais raisonnables.

**Je dis donc à nos amis et voisins, ainsi qu'à toutes celles et tous ceux qui auront à prendre des décisions sur ce dossier : réfléchissez bien, réfléchissez juste !**

Faut-il persister dans le projet d'obtenir le débranchement du T4, qui n'est en fait qu'un rabattement compliqué à réaliser, sur une ligne qui n'est elle-même qu'une ligne de rabattement, ou vaut-il mieux agir pour que le projet beaucoup plus ambitieux de métro automatique en rocade, beaucoup plus efficient en matière de désenclavement, se réalise vite dans notre secteur ?

Si le principe du débranchement du T4 est toutefois maintenu, faut-il s'obstiner sur un chemin parsemé d'embûches dont l'itinéraire rime avec chimère, où bien choisir un projet dans lequel tout le monde pourrait trouver son compte ? Un tram vaut bien 5 minutes de plus d'un côté, pour 5 minutes de moins de l'autre !

Le cahier d'acteur qui est proposé à votre vote ce soir ne dit pas autre chose, dans le format contraint des 7 000 signes qui nous ont été demandés. Voilà pourquoi je le voterai sans hésiter et pourquoi je vous invite, dans la diversité de ce que nous sommes, à la porter unanimement, devant nos concitoyens et auprès de tous ceux qui doivent se forger une opinion sur cet important dossier.