

Concertation sur le projet de débranchement du T4

Réunion publique à Montfermeil

Vendredi 11 septembre 2009

intervention de

Pascal Popelin

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

11 IX 09

M. le préfet,
M. le ministre,
M. le sénateur,
M. le maire,
Mes chers collègues,
M. le garant,
Mesdames, Messieurs,

Une concertation, c'est un temps d'écoute et d'échange. Cinq réunions publiques ont été prévues. Lors de la première, qui s'est tenue au Raincy mercredi dernier, chaque acteur a pu exposer sa position et ses préoccupations -ce qui était bien légitime- et entendre les arguments des autres.

Soit nous renouvelons l'exercice ce soir, puis encore trois autres soirs, chacun campant sur ses positions. Nous n'aurons alors pas avancé d'un pouce à la fin de la concertation.

Soit nous nous efforçons de prendre en compte les éléments du débat précédent, pour essayer de trouver un chemin.

C'est cet état d'esprit qui anime la municipalité de Livry-Gargan, au nom de laquelle je m'exprime ce soir devant vous. En m'excusant pour ceux qui n'y ont pas assisté, je vais donc partir de ce que j'ai retenu du débat de mercredi.

Premièrement, je crois que ce débat a permis de lever un malentendu, qui pèse lourdement sur ce dossier depuis plusieurs années : personne n'est hostile au désenclavement du plateau de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil. Tout le monde considère que c'est une nécessité et une urgence, le maire de Livry-Gargan, le conseiller général de ce canton et l'ensemble des membres du Conseil municipal, pas moins que les autres !

Deuxièmement, la réunion de mercredi a été l'occasion d'entendre les représentants de l'Etat, comme ceux du Conseil régional, nous dire que nous aurions bien tout à la fois le métro automatique en rocade (à l'horizon 2020 pour les premiers tronçons) et le débranchement du T4 (à l'horizon 2015, même si le phasage indiqué dans les documents me semble optimiste, à l'aune de l'expérience que j'ai de la réalisation de la transformation de la ligne actuelle du T4 en tram-train). Quant au Conseil général, il nous promet pour bientôt un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la RN3 depuis la porte de Pantin jusqu'au viaduc du T4. Métro automatique, BHNS et débranchement du T4 : plat de résistance, fromage et dessert, en quelque sorte.

A partir de là, une seule question reste en débat, même si c'est loin d'être la plus simple : quel trajet pour le futur débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil ?

Là encore, j'ai le sentiment que le débat de mercredi a contribué à clarifier les choses. Les techniciens du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) ici présents, on rappelé avec objectivité le cheminement du projet. Ils ont dit comment le tracé dit « historique », appelé aussi tracé 0 et suggéré de nouveau aujourd'hui sous le nom de tracé 7, avait été écarté, car jugé trop compliqué à insérer dans le tissu urbain. La démonstration vient d'en être faite de nouveau par le maire des Pavillons-sous-Bois, photos à l'appui. Comment en effet imaginer trouver une emprise de six mètres sur cette portion de la RN 3, sans réduire la chaussée d'une voie de chaque côté (ce qui serait catastrophique, non seulement pour les habitants de Livry-Gargan, des Pavillons-sous-Bois et de Vaujours, mais aussi pour ceux qui viennent de, ou rentrent vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil en voiture) ou sans se lancer dans un aléatoire processus d'expropriations (qui serait très long, ce qui n'arrangerait les affaires de personne) ?

Les techniciens du STIF nous ont aussi expliqué comment, parmi les six tracés évoqués dans le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), ils en avaient fléché deux (le 1 et le 3), considérant que les autres étaient tout aussi difficiles à concrétiser que le tracé dit « historique ». Si on veut avancer, le vrai débat, de mon point de vue, demeure donc entre le tracé 1 et le tracé 3.

Les élus de Livry-Gargan unanimes, toutes tendances politiques confondues, ont adopté un cahier d'acteurs, dont le titre résume notre principale préoccupation : « Pas de T4 sur la RN 3 ! ». Pourquoi, des élus aussi divers que des socialistes, des communistes, des verts et radicaux de gauche, des personnalités locales, des UMP, un MODEM et un divers droite se sont-ils retrouvés sur cette position là ? De mon point de vue, tout simplement parce qu'elle relève du bon sens. Nous sommes autant opposés au tracé 3 qu'au tracé historique (devenu tracé 7) parce que nous sommes persuadés que ça ne marchera pas ! Je vous passe sur des détails -qui n'en sont pas- comme la mise en sens unique du boulevard Gutenberg qui ne permettra plus aux enfants du quartier situé de l'autre côté de la ligne de l'actuel T4 d'accéder à leur école, où encore engendrera le blocage de la progression du T4 dès qu'un des nombreux riverains de ce boulevard voudra sortir de chez lui, pour me concentrer sur le principal point critique à nos yeux : pour traverser la RN 3 au niveau du carrefour Chanzy, il est clairement indiqué que le T4 doit emprunter une sorte de baïonnette, sans site propre, en pleine circulation. Compte-tenu des flux connus et même s'ils venaient à diminuer un peu grâce au T4, celui-ci n'avancerait plus. Envolé le temps que l'on espérait gagner pour rejoindre le plateau. Assurée, la désorganisation de la ligne actuelle en raison de son futur fonctionnement en Y.

Reste le tracé 1. Alain Calmat, le maire de Livry-Gargan, a dit que nous étions prêts à travailler sur cette hypothèse. N'oubliez pas que cet itinéraire, qui traverse intégralement Livry-Gargan en son centre, sur un axe Nord-Sud, est pour nous une solution de confort. Comme toute insertion d'un tram en zone urbaine dense, cela posera des difficultés, nécessitera études et aménagements. Mais au stade actuel, à partir des informations dont nous disposons, c'est le seul tracé qui nous semble réalisable dans Livry-Gargan. Il présente en plus l'avantage de désenclaver le seul site universitaire du secteur, l'actuel IUFM, et de desservir la mairie de Clichy-sous-Bois.

J'ai cependant entendu les préoccupations exprimées par mon ami Claude Dilain, mercredi soir. Il vient de les rappeler. Et s'il est logique et légitime qu'il soit maître du tracé dans sa commune, par symétrie, chacun pourra convenir qu'il n'est pas anormal que nous voulions maîtriser celui ayant vocation à traverser notre territoire.

Je veux donc faire une remarque et une suggestion. Ma remarque est pour dire qu'il me semble difficile de hiérarchiser l'importance du rabattement vers le B ou vers le E. L'un comme l'autre constituent un véritable enjeu. Je précise cependant que le tracé 1 n'ajoute que deux stations pour aller vers le E et raccourcit d'autant le temps de parcours vers le B.

J'ajoute que cette « gêne » ne sera que temporaire, le projet de métro automatique ayant vocation à régler ensuite le problème, sans doute à une échéance compatible avec la mise en place du pôle multimodal de Noisy-le-Sec.

Ma suggestion enfin concerne le passage par le carrefour du général de Gaulle. Ne serait-il pas possible d'étudier une variante du tracé 1 dans Clichy-sous-Bois, qui emprunterait l'allée Maurice-Audin jusqu'à ce rond point, pour rejoindre ensuite l'itinéraire du tracé 3 au carrefour des Libertés ? Cette variante aurait sans doute un coût, dont il faudrait mesurer l'impact en temps et en euros. Elle mérite, à mon sens, au moins d'être regardée de plus près.

Telle est la contribution nouvelle que je souhaitais apporter ce soir à la concertation, au nom de la ville de Livry-Gargan, en espérant qu'elle servira l'avenir du projet mis en débat.