

## Des tramways

Nous avons rapporté **l'arrêt des circulations du tram T1 à l'ouest de Saint-Denis cet été** et nous nous étions étonnés du besoin de travaux de voies sur cette partie de la ligne, seulement trois ans après sa mise en service.

Une visite sur place nous a permis de constater que les travaux concernaient seulement le revêtement de la plate-forme autour et entre les rails, principalement dans la commune de l'Île Saint-Denis.

Une affichette posée par la municipalité sur l'abri de l'arrêt du T1 situé devant la mairie de cette commune indique qu'il s'agit de remédier à des malfaçons...

La fermeture de la partie ouest du tracé fut très certainement, et malheureusement, justifiée par l'absence de dépôt sur ce tronçon, et de maillage avec d'autres lignes de tram. Un service de bus de remplacement fut donc mis en place, avec ses limites et le cheminement excessivement long imposé pour le rejoindre à Saint-Denis.

On peut espérer que si d'autres occasions de coupure du T1 se présentaient à l'avenir, quand la ligne sera étendue à l'ouest jusqu'au T2, le dépôt nord de ce dernier pourrait abriter temporairement quelques rames du T1 pour assurer au moins un service réduit sur la partie ouest.

Côté est, la municipalité de Noisy-le-Sec fait de la résistance au **prolongement du T1 vers Montreuil et Val de Fontenay** en opposant des bacs de fleurs qu'elle vient de classer pour empêcher les premiers travaux ([journal régional 19/20 de FR3-IdF du 02/9/2015](#)).

En cause, le passage du tram par l'étroite rue Jean Jaurès, artère commerçante principale entre la mairie et la gare. Un tracé alternatif par la plaine ouest, en cours de densification, était souhaité par la municipalité mais ce tracé a été étudié et rejeté : il faut dire qu'il impliquait un nouveau franchissement du canal de l'Ourcq et qu'il ne desservait plus la gare de Noisy-le-Sec, pôle d'échange important (RER E plus tangentielle nord phase 2) et actuel terminus est du T1.

Le président du département fait appel au préfet pour faire respecter la déclaration d'utilité publique.

On a souvent dit ici à quel point il est hasardeux d'implanter une ligne de transport lourd en plein Paris sous la forme d'un tramway sur voirie parce qu'aux sources d'incidents communes à tout système de transport s'ajoutent dans ce cas celles provenant de son voisinage avec la voie publique et du tracé et contraintes de la voie routière (profil, sinuosités, plan de voies minimaliste sans garage intermédiaires faute de place).

Ces incidents, sans être très nombreux, sont très pénalisants pour les usagers quand ils surviennent et qu'aucun moyen de substitution n'est mis en place. C'est ce qui s'est passé à plusieurs reprises pour le T3 ces dernières années : blocage du dépôt nord par une rame en décembre 2012, blocage par la neige en janvier 2013, accidents routiers à Brancion coupant la plate-forme en mars 2013 et février 2014, etc.

C'est ce qui s'est passé à nouveau lors de la récente manifestation des agriculteurs à Paris, le 3 septembre dernier. **La voie du T3 fut coupée par les tracteurs** à leur arrivée dans le sud

de Paris, puis une bonne partie de la journée au niveau de la Porte de Vincennes, par le stationnement de centaines de tracteurs.

Ce jour, vers 17h, on a pu constater que le terminus Porte de Vincennes du T3a, sous le viaduc inutilisé de la Petite Ceinture, n'était plus desservi, tandis que le T3b avait repris du service au côté des centaines de tracteurs parkés sur la chaussée. Interrogé, un employé de la RATP précisa qu'il fallait se rendre à la Porte de Charenton pour retrouver le T3a, alors que la desserte de Porte de Vincennes par le T3b n'avait repris qu'à 14h ([reportage du journal régional 19/20 de FR3-IdF du 03/9/2015](#), [Le Parisien du 04/9/2015](#)).

Nous ne critiquons pas ici le tram moderne par principe mais nous souhaitons mettre en évidence ses limites quand d'autres moyens, plus efficaces et appropriés dans une agglomération d'une telle densité et étendue, pourraient être utilisés pour desservir efficacement la périphérie interne de Paris.

Et cette position se veut objective et complètement indépendante des groupes ou partis qui ont défendu ceci ou cela, hier ou aujourd'hui.

Elle n'est évidemment pas une objection au développement très souhaitable du tram à travers les nombreuses villes et territoires d'Île de France ou de province, où la densité le justifie pleinement.