

T1 et T5

Des tramways nommés désir... contrarié

Le tram a prouvé son efficacité dans l'amélioration de la vie des habitants pour se déplacer et a contribué à la qualité urbaine. Mais avec l'augmentation du trafic voyageurs, il est devenu urgent, en particulier pour le T1, de gagner en fluidité et en sécurité.



Aujourd'hui plébiscité par tous, le tram a eu du mal à revenir et à s'imposer à l'époque où le tout voiture était la règle générale. C'est en 1992 que ce mode de transport fait son grand retour en région parisienne entre Bobigny et Saint-Denis, aboutissement d'une longue bataille menée par les élus et les habitants. Prolongée depuis, à l'ouest comme à l'est, d'Asnières-sur-Seine/Gennevilliers à Noisy-le-Sec, cette ligne très surchargée est victime de son succès. Devant l'état des rames et des infrastructures, il a bien fallu se rendre à l'évidence. La modernisation des stations entre Gare de Saint-Denis et Hôtel de ville de Bobigny est devenue indispensable. Encombrement des quais, échanges voyageurs difficiles, bousculades, inconfort, autant de difficultés rencontrées par les voyageurs sur ce tronçon historique.

En ce jour de marché à Saint-Denis, Lamouri (82 ans) est venu faire quelques emplettes. « Avant, dit-il, ça marchait bien, depuis ça s'est dégradé. Mais quand même, je préfère le tram au bus, on n'attend pas. » Une fois le tram à quai, on joue des coudes devant les portes pour monter, et les mamans avec poussettes ont bien du mal à descendre. Farid(70 ans), retraité tiré à quatre épingle, habite derrière l'hôpital Delafontaine depuis 42 ans. « J'ai constaté, dit-il fermement, que depuis un an, sur le T1, les conducteurs freinent fort, et les voyageurs sont chahutés à l'intérieur. Je l'ai bien sûr dit, mais je n'ai jamais eu de réponse en retour... »
« Sur cette ligne, nous sommes passés de 110 000 voyageurs par jour en 2010 à 142 000 au lendemain du

prolongement jusqu'à Gennevilliers, souligne Nicolas Laurent, chef de projet sur le centre-ville de Saint-Denis. Et aujourd'hui, on oscille entre 170 000 et 180 000 à l'échelle de toute la ligne. C'est phénoménal ! » Prévu à l'origine pour transporter entre 50 000 et 70 000 voyageurs, on mesure l'urgence de la modernisation à apporter. En 2022, les rames auront 30 ans d'existence !

Deux stations déplacées

Le Plan d'actions coordonnées du tramway T1 (PACT T1) engage en maîtrise d'ouvrage les quatre acteurs : la RATP et les trois gestionnaires de voirie, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, Plaine Commune et Bobigny. Ce plan prévoit la modernisation et l'agrandissement des stations existantes. Aujourd'hui, le principal problème touche au renouvellement des rames qui n'est possible que par la création d'un nouvel atelier de remisage à Montreuil. Rappelons que depuis de nombreuses années, le projet de prolongement jusqu'à Val-de-Fontenay a été bloqué par la Ville de Noisy-le-Sec, en désaccord sur le tracé. La RATP, quant à elle, fait savoir que « ces travaux sont programmés de 2019 à 2022, sous réserve que les gestionnaires de voirie réalisent leur part de travaux dans les temps ».

Sachant qu'un autre prolongement est prévu à l'ouest en direction de Colombes pour desservir le stade Yves-du-Manoir, site olympique pour 2024, on mesure la complexité mais aussi la nécessité de ne pas perdre une minute. Ces travaux doivent permettre de rallonger les quais de 8 mètres et de changer le mobilier. Par ailleurs, deux stations auront droit à un traitement particulier : Gare de Saint-Denis sera transférée au niveau de Gare Confluences, et la station Basilique déplacée d'environ 200 m pour des raisons de sécurité et d'aménagement.

T5 : deux nouvelles rames pour l'été

Dès son ouverture, la ligne du T5 qui relie Saint-Denis à Garges-Sarcelles connaît une forte fréquentation. Aujourd'hui elle est empruntée par plus de 56 000 personnes par jour. Moitié plus que prévu à son démarrage ! Annick (63 ans) habite à Pierrefitte et travaille à la Porte de Paris : « Moi, je n'ai pas de voiture, je jongle avec le tram, le bus et le métro... Autrefois il y avait le 168 qui me déposait en bas de chez moi. Le T5 c'est plus pratique, moins polluant, mais certains jours de marché, ça nous pose des problèmes à nous voyageurs. » La situation aurait dû s'améliorer en début d'année avec l'arrivée de deux nouvelles rames supplémentaires qui auraient permis d'augmenter la fréquence et de désengorger certaines stations.

Selon la RATP, ce retard est imputable au fournisseur Alstom. Elles n'arriveront que cet été. Quant aux deux autres déjà commandées, elles seront livrées avant 2020. Le troisième quai prévu à la station Marché-de-Saint-Denis, afin de résorber les problèmes de flux de voyageurs, lui, n'est plus à l'ordre du jour, alors qu'une convention avait été signée entre Plaine Commune et la RATP pour engager les travaux.