

NOTE D'INFORMATION AUX LIVRYENS

Délibération n°35 du Conseil municipal du 25 septembre 2008

37 voix pour
2 abstentions

Le maire a fait voter un vœu concernant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales pour un débranchement du T4 à Livry-Gargan présenté par le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) :

Il a été rappelé l'historique des études de désenclavement du plateau de Clichy/Montfermeil, et procédé à l'analyse objective du DOCP.

Le vœu demande au STIF de tenir compte des réflexions du Conseil municipal et d'élargir les hypothèses soumises à la concertation. (voir p.10 et 11)

I. HISTORIQUE DES ETUDES

L'OPTION ROUTIÈRE

Les études de désenclavement du plateau de Clichy/Montfermeil ont débuté au début des années 90. En effet, les emprises de l'ex A87, ayant été abandonnées dans les plans d'urbanisme de toutes les communes du département, les opportunités foncières existantes laissent la place à un projet de rocade apte à recevoir des moyens de transports collectifs performants.

A] La Voie de Désenclavement Est (VDE)

■ **Dès 1992**, sous l'impulsion de la mission d'étude et de développement du plateau de Clichy/Montfermeil, de la DDE et du Syndicat des Transports Parisiens, une étude est entreprise par le bureau d'études « BCEOM » et « TRANSORCO ».

Le projet permet, à partir de Clichy-sous-Bois, une liaison vers le RER E en première phase, puis une liaison vers le RER B, à moyen terme. Il assurait, par ailleurs, une desserte de la plateforme aéroportuaire de Roissy/Charles-de-Gaulle et de sa zone de développement économique.

Le schéma de principe de Voie de Désenclavement Est (V.D.E.) est alors arrêté en **novembre 1994**, et le conseil d'administration du Syndicat des Transports Parisiens décide sa prise en considération, lors de sa délibération **le 21 décembre 1994**.

Ce projet ambitieux a été **rejeté** par les maires de Clichy-sous-Bois et de Sevrans, **en 1995** et donc abandonné.

■ Par la suite, le préfet de Seine-Saint-Denis, conjointement avec le Conseil général, a confié à la société « Ateliers du Midi », une étude de faisabilité d'un boulevard urbain, dans les emprises de l'ex A87, mais avec un tracé alternatif qui irait à Clichy-sous-Bois, en épargnant le tissu pavillonnaire dit du « coteau ».

■ L'Etat décide alors de financer le tronçon franchissant la RN3 au titre des crédits « Politique de la ville » et le département de Seine-Saint-Denis accepte de financer le reste du tronçon entre le RER B (Sevrans-Livry et la RD 129). Deux tronçons sont réalisés à ce jour (entre la RD 44 et l'avenue Maurouard, et entre le boulevard Robert-Schumann et le chemin de la Glaisière), les travaux du troisième, reliant les deux premiers, doivent débuter incessamment.

■ Cette voie de désenclavement, en direction du RER B à la gare de Sevrans/Livry, est en cours de construction, et les deux tiers de ce parcours seront terminés dans le courant de 2009.

Présentation par le maire au Conseil municipal

B] Les bus

■ De nouvelles études, réactivées en 2003, ont ignoré ces décisions passées et les travaux en cours, pour prendre d'autres orientations.

■ **En 2003**, l'option d'un désenclavement routier est toujours à l'ordre du jour. Le plateau de Clichy/Montfermeil est alors au cœur d'un projet de renouvellement urbain. 12 scénarios sont analysés dans un nouveau document réalisé par le bureau d'étude de la RATP (Etude du STIF en coordination avec la DDE et les collectivités locales). Il vise à l'aménagement d'un transport en commun en site propre vers des modes de déplacement collectifs lourds (Gare des réseaux RER/SCNF). Le travail porte sur le réseau de bus essentiellement, avec une option Tramway évoquée à plus long terme.

L'OPTION TRAMWAY

C] Le T4

■ Parallèlement l'aménagement de la ligne ferroviaire des Coquetiers, entreprise pour des raisons de sécurité (11 passages à niveau entre Aulnay et Bondy) et d'obsolescence, est engagée **en 2004** et s'achève avec la mise en service du Tram-train (T4) en **novembre 2006**.

Dans le cadre plus restreint du seul débranchement du « T4 » il est fait mention de l'étude de six familles de solutions.

En effet, plusieurs tracés sont alors envisagés pour relier, dans le cadre du débranchement « T4 » la ligne existante et le carrefour des « Libertés » à Clichy-sous-Bois. Par exemple, la famille « 6 » (voir schéma), qui dessert sur son passage le lycée Albert Schweitzer et la Sous-préfecture.

■ Le rapport final de cette étude est publié **en mai 2006**. Le débranchement du T4 n'est pas acté à ce stade. Dans un courrier d'**octobre 2006** à Alain Calmat, le préfet confirme d'ailleurs que cette solution n'est pas définitivement arrêtée et qu'elle reste sujette à sa « faisabilité technique » et à l'impact de l'insertion d'un tramway sur la RN3.

■ A partir de **Janvier 2007** l'option routière n'est plus prise en compte dans les réflexions, le bureau d'étude SEMALY, aujourd'hui EGIS RAIL, réalise alors à la demande du STIF un rapport consacré au débranchement du T4 et reprend 6 familles de tracés reliant le plateau de Clichy/Montfermeil à la ligne actuelle du Tram-train.

La réalisation des **études** relatives au projet est quant à elle inscrite au contrat État-Région 2007-2013 signé en février.

■ Quand **le 26 mars dernier**, Alain Calmat avec l'ensemble des acteurs concernés par le projet est invité à prendre connaissance des résultats de cette étude au cours d'une réunion organisée par le STIF, il apparaît que le document a considérablement évolué.

Seules 2 familles de tracés sur 6 ont fait l'objet d'une analyse approfondie.

Elles préconisent toutes deux un passage sur le territoire livryen, dont un tracé complètement nouveau. Ce dernier privilégié par le STIF emprunte la RN3 et se présente comme particulièrement dommageable pour la ville.

Alain Calmat exprime sa plus vive désapprobation.

■ Une étude d'insertion sur la RN3 réalisée par la DDE quelques semaines plus tôt vient justement d'établir l'impossibilité de mettre en œuvre un tel projet. La capacité des parcours routier ne le permet pas, sous peine de provoquer des niveaux de saturation inadmissibles de la circulation.

■ **Le 10 avril dernier**, Alain Calmat propose aux élus livryens réunis en Conseil municipal de saisir la commission nationale de débat public pour obtenir la garantie d'une étude transparente et objective sur le débranchement du T4. La délibération est votée à l'unanimité.

■ Par courrier du **30 juin 2008**, le STIF transmet pour avis à la Ville de Livry-Gargan un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP). (voir p.5 à 9)

■ Le DOCP n'est parvenu à la ville de Livry-Gargan qu'au début du mois de juillet, il lui était donc impossible de faire sérieusement entendre sa voix sur ce document avant son examen par le STIF **le 9 juillet 2008**.

Par ailleurs, le contenu du DOCP ne fait apparaître que les deux familles de tracés et exclut de revenir sur les autres familles de tracés, ce qui n'est pas conforme à l'esprit d'une concertation.

■ Ces deux tracés ont été présentés lors du Conseil municipal du **25 septembre dernier** et ont donné lieu au vote d'un vœu de la part de l'ensemble du Conseil Municipal.

Ce sont ces derniers éléments qui vous sont présentés dans les pages suivantes.

II. LE DOCP APPROUVÉ PAR LE STIF LE 9 JUILLET 2008

Lors de sa séance du 9 juillet 2008, le conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) a décidé d'approuver le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet de débranchement du tramway « T4 », pour desservir le plateau de Clichy-Montfermeil.

Ce projet propose deux tracés de débranchement par tramway depuis la ligne des Coquetiers (T4) :

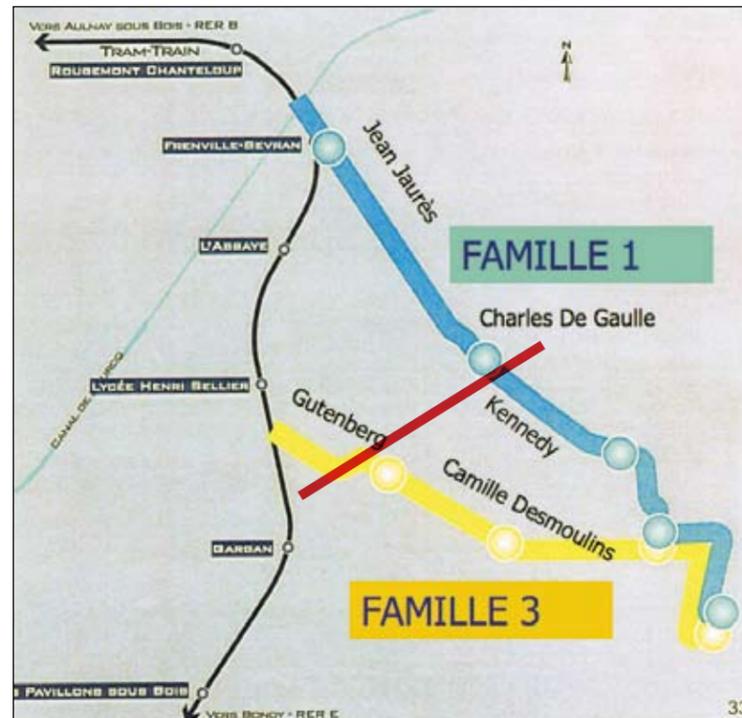
- Le premier (voir p.6-7), fortement soutenu par le STIF, débranche la ligne à hauteur du boulevard Gutenberg sur toute la longueur, entre le passage à niveau avenue Turgot et la RN3, la RN3 elle-même du boulevard Chanzy à l'avenue Camille-Desmoulins, puis l'avenue Léon-Blum jusqu'à Clichy-sous-Bois.
- Une alternative à ce tracé (voir p.8-9) se débranche au passage à niveau de Freinville, puis emprunte l'avenue Jean-Jaurès, l'avenue Charles-de-Gaulle, l'avenue J.-F.-Kennedy et l'avenue Winston-Churchill, jusqu'à Clichy-sous-Bois.

La décision donne également mandat à la Directrice du STIF pour saisir la Commission nationale du débat public, en émettant le vœu que soit désigné un garant, pour la tenue d'une concertation préalable, selon les termes de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, prévue pour la fin 2008.

Elle approuve les modalités de **concertation préalable** des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées par le projet. Les modalités de concertation comprendront, notamment, une publicité préalable dans la presse et par voie d'affichage, une exposition générale d'informations sur le projet, d'une durée de deux semaines minimum, avec mise à disposition du public, d'un registre destiné à consigner leurs observations. Un site Internet dédié à cette concertation sera créé, avec mise en place d'une adresse e-mail susceptible de recevoir avis et suggestions.

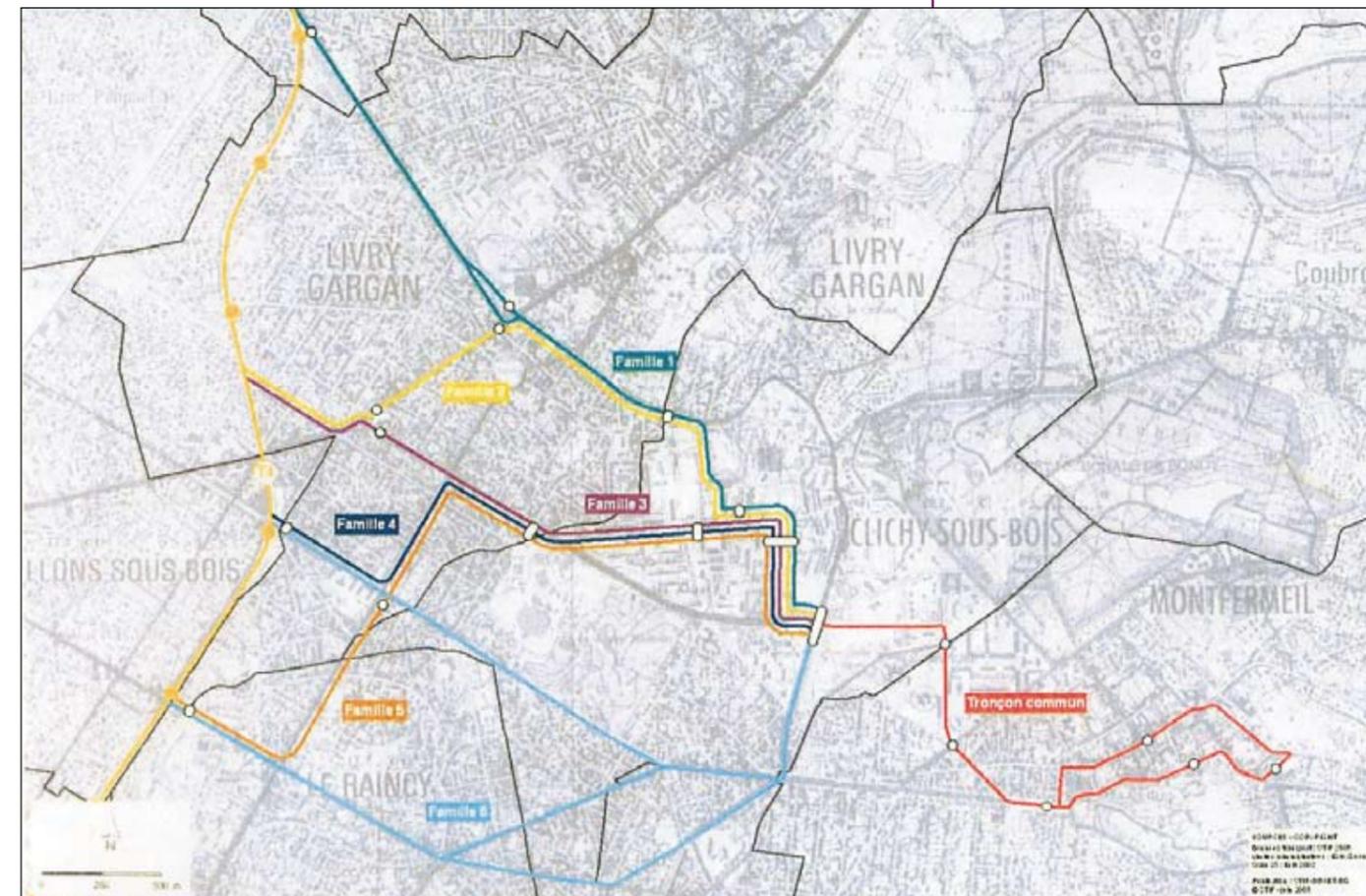
Enfin, il est prévu, si nécessaire, la tenue de réunions publiques. La décision du 9 juillet 2008 décide, également, d'engager les études du schéma de principe et d'établir le dossier d'enquête publique, en vue de leur approbation par le conseil du STIF.

LES 2 FAMILLES RESTANTES AU DOCP



Ci-dessus les 2 familles de tracés retenus dans le DOCP du Stif approuvé le 9 juillet 2008

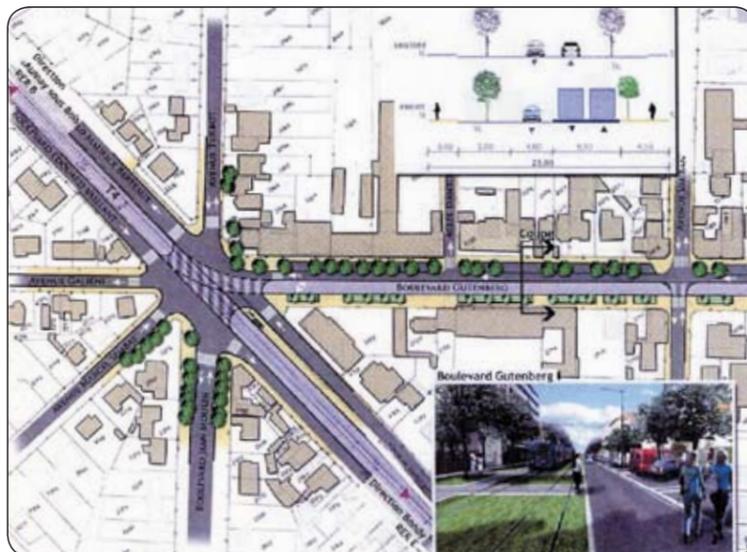
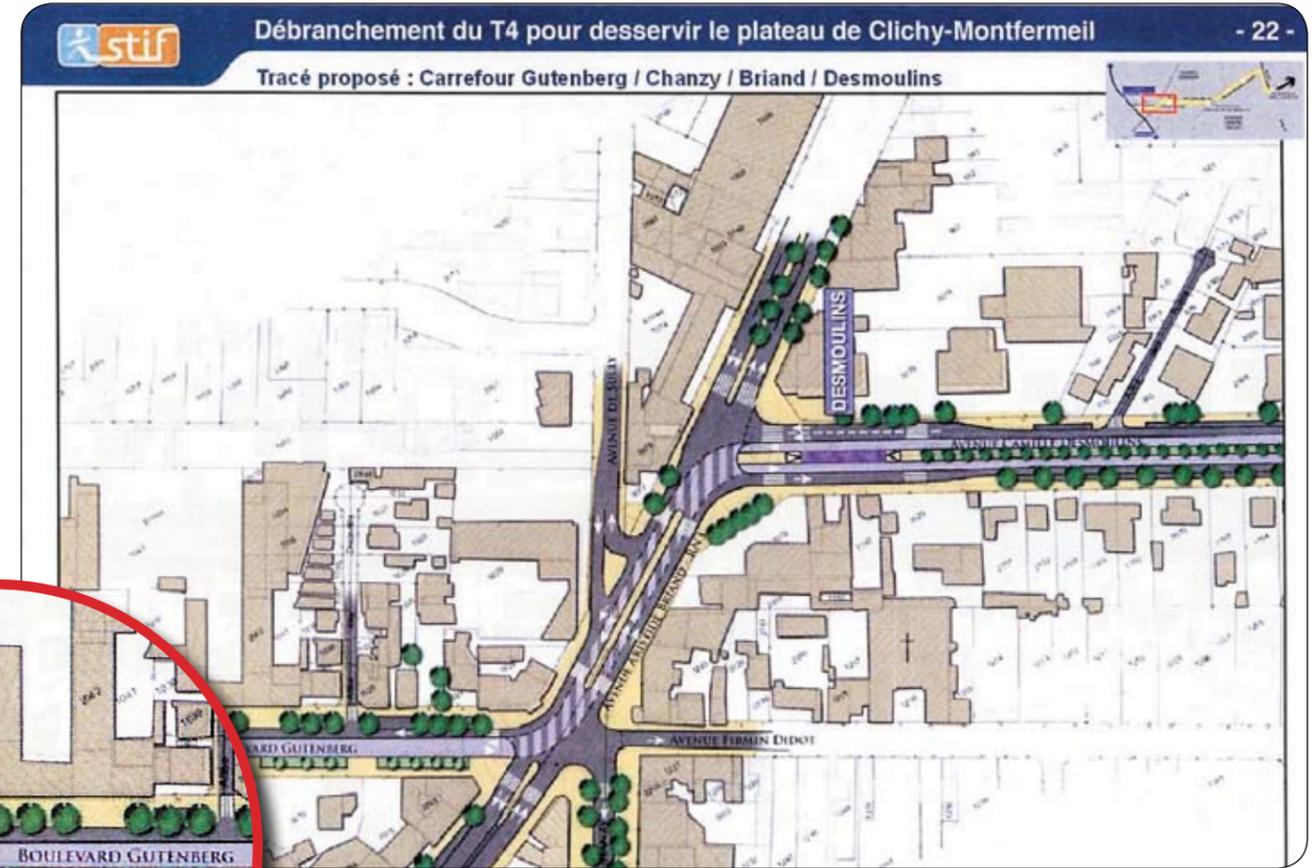
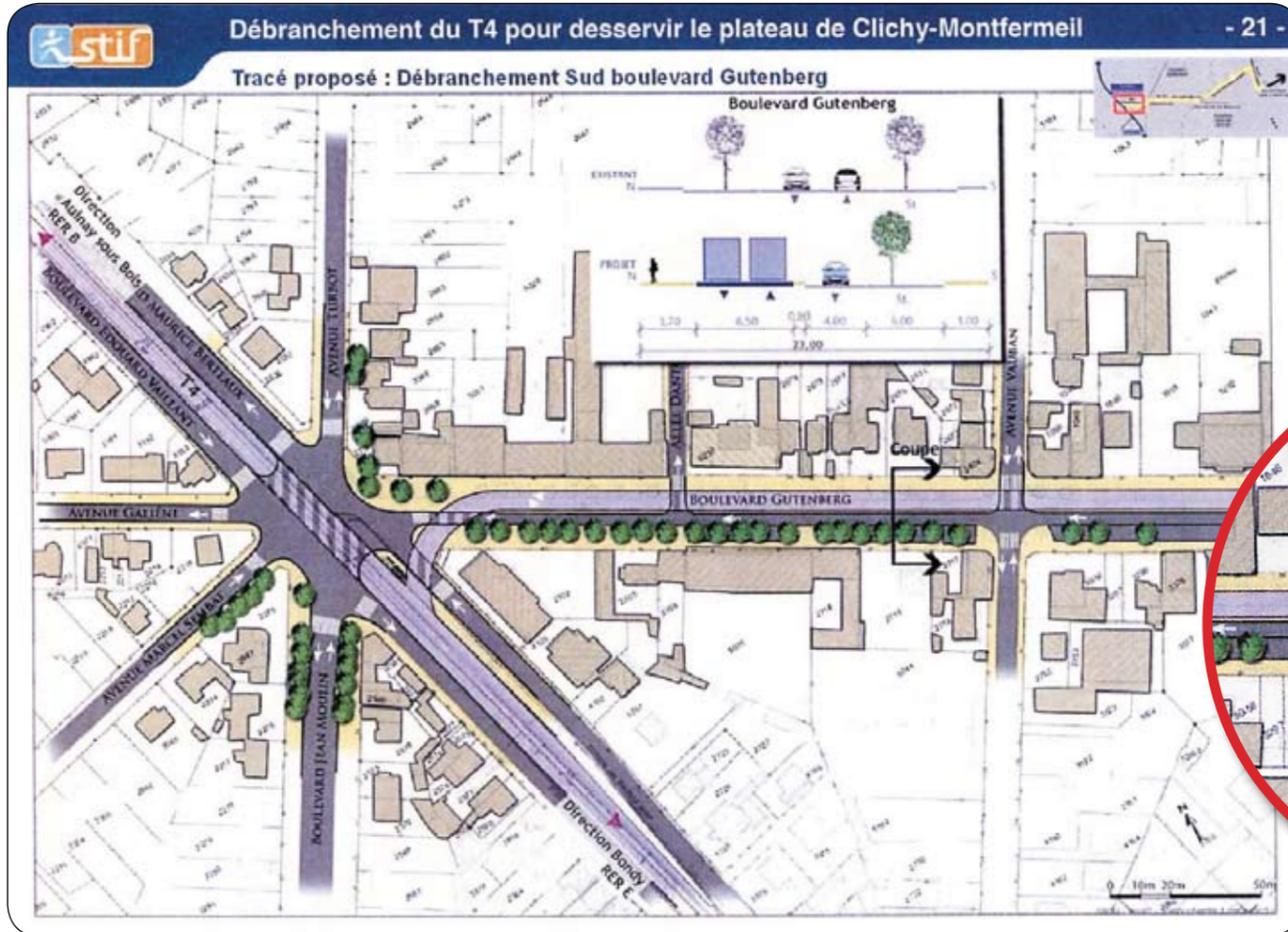
LES 6 FAMILLES DE TRACÉS INITIALEMENT RETENUES VERS LE PLATEAU DE CLICHY-MONTFERMEIL



ci-dessus les 6 familles de tracés possibles pour un éventuel décrochage du T4 tel que donné dans le rapport du Stif de Mai 2006

TRACÉ N°1 : FAMILLE 3

→ Gutenberg, RN3, Camille-Desmoulins, Léon-Blum (sud)



Variante de débranchement vers le nord

INSUPPORTABLE POUR LES RIVERAINS

(en particulier Bd Gutenberg)

- Mise en sens unique rendant les accès très difficiles
- Perte de places de stationnement
- Accès aux écoles très délicats voire dangereux
- Accès des riverains à leurs propriétés impossibles ou nécessitant l'arrêt du Tram-train pour entrer ou sortir
- Desserte très difficile du quartier Firmin-Didot
- Forte pénalisation de l'activité des commerçants tant de Chanzy, avec 3 marchés par semaine, que du Bd Gutenberg

INCOHÉRENT AU PLAN TECHNIQUE

- Le Tram-train est au sud-ouest sur une partie du bd Gutenberg et au nord-ouest ensuite
- Les rayons de giration du Tram-train frappent les propriétés riveraines
- Le site propre est impossible sur la RN3
- Il pénalise fortement le T4 actuel par un fonctionnement en « Y »

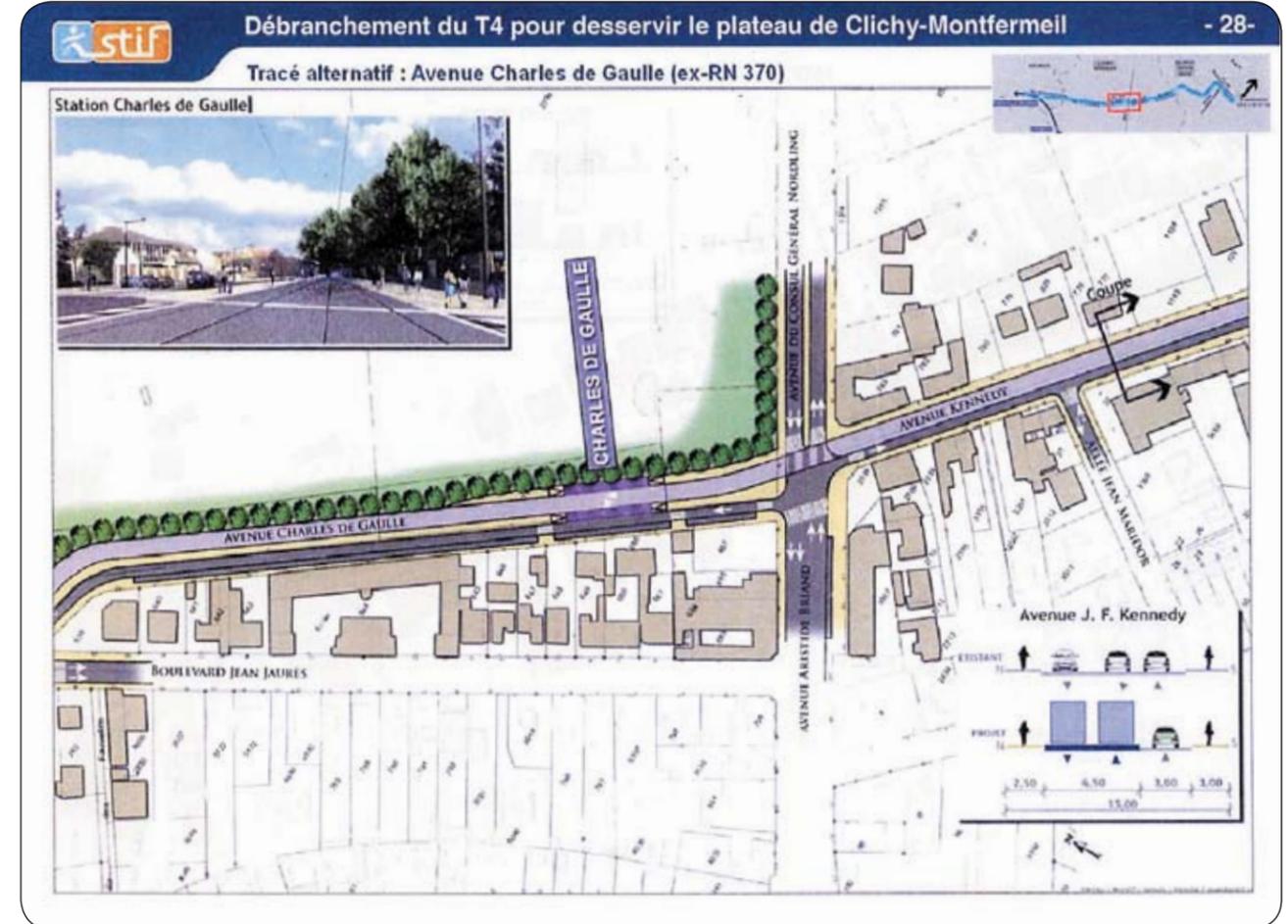


INADMISSIBLE SUR LE PLAN DE LA CIRCULATION

- Blocage de la RN3 y compris du Tram-train lui-même selon une étude DDE
- Blocage des transports en commun sur toutes les voies du tracé (bus, navette)
- Inaccessibilité aux écoles élémentaires, maternelles et au lycée depuis l'est du T4 par mise en sens unique du Boulevard Gutenberg
- Blocage des voies parallèles à la RN3 indispensables à la desserte de nos quartiers
- Desserte très réduite des commerces du Bd Chanzy
- Mise en sens unique inversé rue Firmin-Didot pénalisant fortement la desserte de ce quartier
- Blocage du carrefour Camille-Desmoulins/Roger-Salengro par suppression des "tourne-à-gauche"
- Difficultés de circulation aggravées par les nécessités de l'entretien de la voirie et du ramassage des déchets des ménages

TRACÉ N°2: FAMILLE I

→ Jean-Jaurès, Charles-De-Gaulle, Kennedy, Churchill



GÊNE POUR LES RIVERAINS
(en particulier Av. Kennedy et W. Churchill)

- Mise en sens unique rendant les accès très difficiles
- Perte de places de stationnement
- Accès des riverains à leurs propriétés impossibles ou nécessitant l'arrêt du Tram-train pour permettre les entrées/sorties
- Desserte très difficile du quartier

LE MOINS PÉNALISANT SUR LE PLAN DE LA CIRCULATION

- L'av. Jean-Jaurès est large et permet sous conditions des règles de sécurité d'insérer, en plus du Tram-train, une piste cyclable dans chaque sens
- La gêne dans cette voie est moindre que sur la RN403 car elle supporte 20% de trafic automobile de moins
- Les sorties des écoles Jaurès doivent être traitées sous l'angle de la sécurité
- Le franchissement de la RN3 est un simple carrefour en croix qui ne pose pas de problèmes techniques majeurs
- Ce tracé dessert par un transport en commun nouveau le centre-ville de Livry-Gargan

- La mise en sens unique des avenues Kennedy et Churchill pénalise la desserte de ce quartier il existe néanmoins des voies de substitution dans le secteur dont la RN403
- Les difficultés de circulation pour l'entretien de la voirie et du ramassage des déchets des ménages sont les mêmes mais sur des axes moins fréquentés

Le vœu

NOTE DE SYNTHÈSE

- Vu l'article L.2121-29 du Code général des collectivités territoriales,
- Le projet de vœu au Conseil municipal concernant l'éventuel débranchement du T4 à Livry-Gargan est motivé par les considérations suivantes.
- Le projet de désenclavement de Clichy-Montfermeil est étudié dès 1992 et donne lieu à un principe de voie de désenclavement (VDE) voté par le Syndicat des transports parisiens le 15 décembre 1994.
- Il est repoussé par les maires de Clichy-sous-Bois et de Sevran à la suite des élections de 1995.
- À partir de l'année 2003 de nouvelles études pilotées par le STIF avec l'appui de la DDE met l'accent sur l'intérêt de travailler essentiellement sur les réseaux de bus existant. Au lendemain des événements de l'automne 2005 les municipalités de Clichy-sous-bois et de Montfermeil ne veulent envisager que le seul débranchement du T4 en proposant des tracés sans concertations réelles avec la ville de Livry-Gargan, et avant les études techniques de faisabilité.
- En février 2008 une étude de la DDE concernant l'insertion d'un tramway sur la RN3 montre son impossibilité dans le carrefour Chanzy/Gutenberg.
- Par courrier du 30 juin 2008, le STIF transmet pour avis à la Ville de Livry-Gargan le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP).
- Le DOCP n'est parvenu à la Ville de Livry-Gargan qu'au début du mois de juillet, il lui était donc impossible de faire sérieusement entendre sa voix sur ce document avant son examen par le STIF le 9 juillet 2008.
- Par ailleurs, le contenu du DOCP ne fait apparaître que deux familles de tracés et exclut de revenir sur d'autres familles de tracés, ce qui n'est pas conforme à l'esprit d'une concertation.
- En effet, les procédures de débat public et de concertation préalable n'ont d'intérêt que si toutes les variantes de tracés et de modes de transport qui ont été envisagées sont étudiées.
- A ce titre, la lettre du secrétaire d'Etat chargé des transports datée du 21 août 2008 adressée au maire de Livry-Gargan contredit les termes du DOCP en affirmant qu'il reste quatre familles de trajet en discussion.
- Devant le manque de concertation et de cohérence,

LE CONSEIL EMET LE VŒU SUIVANT

- L'implication de la Commission Nationale du Débat Public et la participation des administrés dans le cadre de la procédure de concertation préalable n'ont de sens que si tous les scénarii alternatifs sont étudiés.
- Le Conseil municipal demande donc au STIF que toutes les variantes de tracés et de modes de transport soient présentées lors des procédures de débat public et de concertation préalable.

Résultat du vote

37 voix pour
2 abstentions

