



»» Toutes les **BROCANTES**
Pages 35 à 37

Saint-Valentin
Pages 29 et 30

L'ECHO

Le Régional

www.tele95.com 1,10 €

LOT DE MATELAS & SOMMIERS
MATELAS 140x190
169 €
 ANTI-ACARIEN COUCHAGE FERME
 Existe autre dimension
LE DEAL
 PARTENAIRE D'USINE
60 - CHAMBLY
 Route de Beaumont - Z.A N°3
 Tél: 01 30 34 88 18

TRAMWAY, GRANDE CEINTURE : Les Val-d'Oisiens s'impatientent



Les voyageurs ont besoin de liaisons ferrées directes de banlieue à banlieue. Mais les projets, très coûteux, avancent lentement. Notre dossier pages 39 à 43

- ROISSY**
Un trésor archéologique saisi par les douanes. Page 2
- GOUSSAINVILLE**
Des policiers violents devant le tribunal. Page 5
- ARGENTEUIL**
Un retraité étranglé sa femme. Page 3
- SAINT-GRATIEN**
Découverte macabre dans un pavillon. Page 3
- MONTMAGNY**
Tentative d'incendie contre la mairie Page 4

SOMMAIRE

- Faits divers ▶ 2 à 5
- Le Carnet ▶ 6
- Politique ▶ 7
- Communauté d'agglomération ▶ 8 à 12
- Vallée de l'Oise ▶ 13 à 16
- Le Vexin ▶ 17 à 22
- Vallée de Montmorency ▶ 23 à 25
- Plaine de France ▶ 26
- Sannois ▶ 27
- Ermont ▶ 28
- Dossier :
- Saint-Valentin ▶ 29 et 30
- Sports ▶ 31 à 34
- Brocantes ▶ 35 à 37
- Les Ventes Judiciaires ▶ 38
- Dossier :
- Les transports ▶ 39 à 43
- Franconville ▶ 44
- Eaubonne ▶ 45
- Bezons ▶ 46
- Argenteuil ▶ 47
- Culture ▶ 48 à 51
- PA et OE ▶ 52 à 55
- Annonces légales ▶ 56 à 64
- La vie pratique ▶ 65
- Programme télé ▶ 66

Sortir

THEATRE
Ce week-end, le théâtre des Louvrais accueillera deux pièces mises en scène par Vladimir Moravec et présentées en langue tchèque.

Page 48

CONCERT
Clôture du festival à Mériel par un spectacle humoristique des DéSaxés.

Page 48

Tout le programme cinéma.

Pages 50-51

DOSSIER

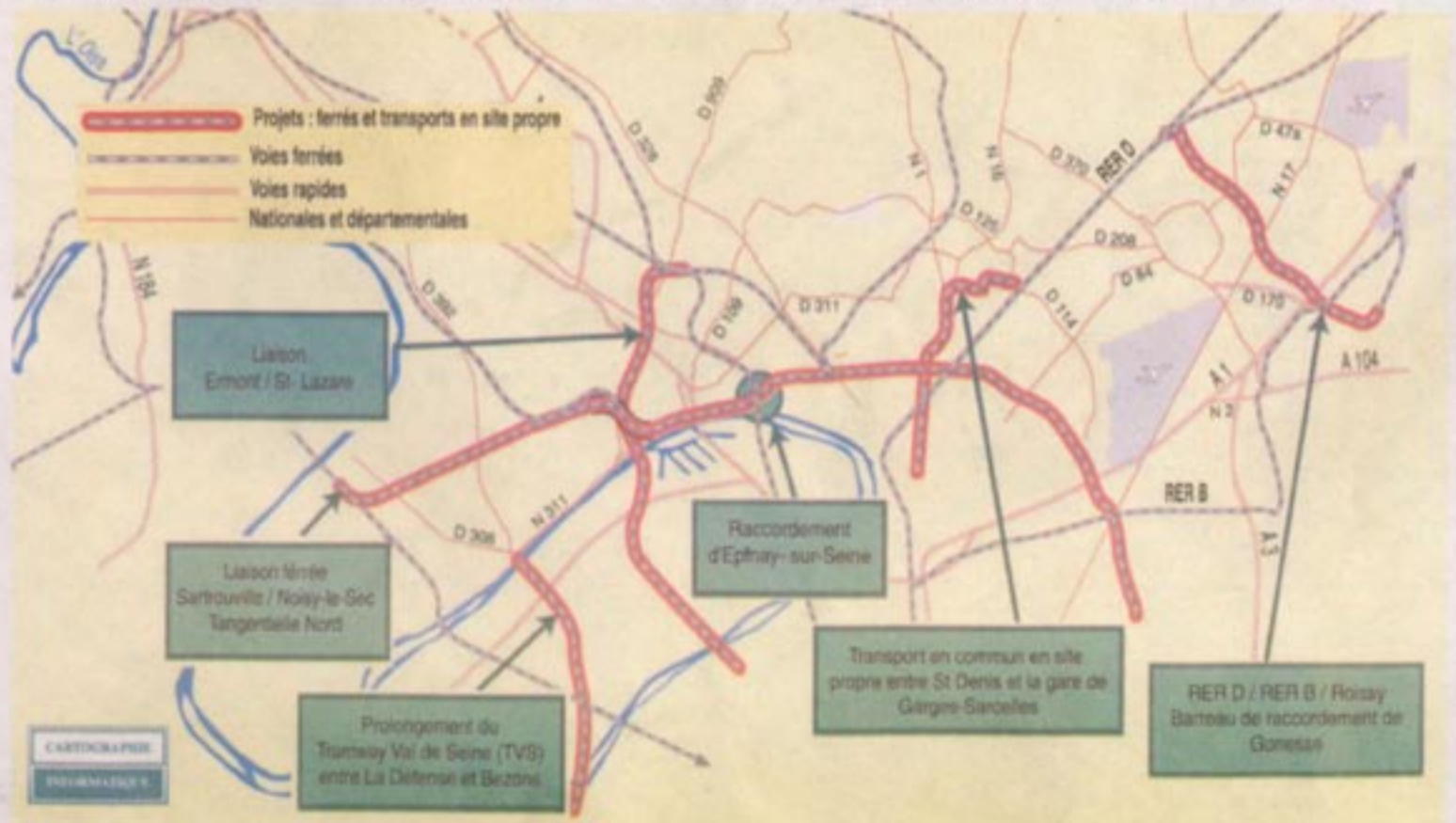
Grande Ceinture SNCF / RATP

La révolution tranquille

Pour répondre aux besoins d'une population de plus en plus mobile, l'Île-de-France s'est lancée depuis une quinzaine d'années dans des grands projets de transports en commun. Ils atteignent maintenant le Val d'Oise.

Les habitants d'Île-de-France souffrent d'un réseau de transports en commun de plus en plus inadapté à leurs besoins et à leurs déplacements. Il y a 40 ans, presque tous les déplacements s'effectuaient entre Paris et ses banlieues, et vice-versa ; maintenant, plus de 70 % des trajets quotidiens en Île-de-France se font de banlieue à banlieue (plus de 17 millions de voyages par jour). Par manque de liaisons en commun pratiques et rapides, les Franciliens utilisent leur voiture dans plus de 80 % de leurs trajets...

Une situation qui mène très vite à des bouchons importants à quelques endroits clés. L'entrée de Sarcelles est régulièrement embouteillée aux heures de pointe. Il ne suffit pas de remettre aux normes ni d'améliorer les réseaux routiers existants. C'est la même chose pour les transports en commun. Les Franciliens n'ont pas besoin de lignes de bus supplémentaires. Ils veulent des liaisons ferrées rapides et sûres pour pouvoir se permettre de laisser leur voiture au garage, sans pour autant sacrifier une heure de leur temps.



Suite page 40

Les tracés des divers projets dans le Val d'Oise.

DOSSIER

Grande Ceinture SNCF / RATP

L'Ile-de-France relance la « Grande Ceinture »

La Région a entendu les doléances des voyageurs qui réclament des lignes de transport ferroviaires directes de banlieue à banlieue, sans passer par Paris. Mais le Val d'Oise n'est pas le mieux loti !

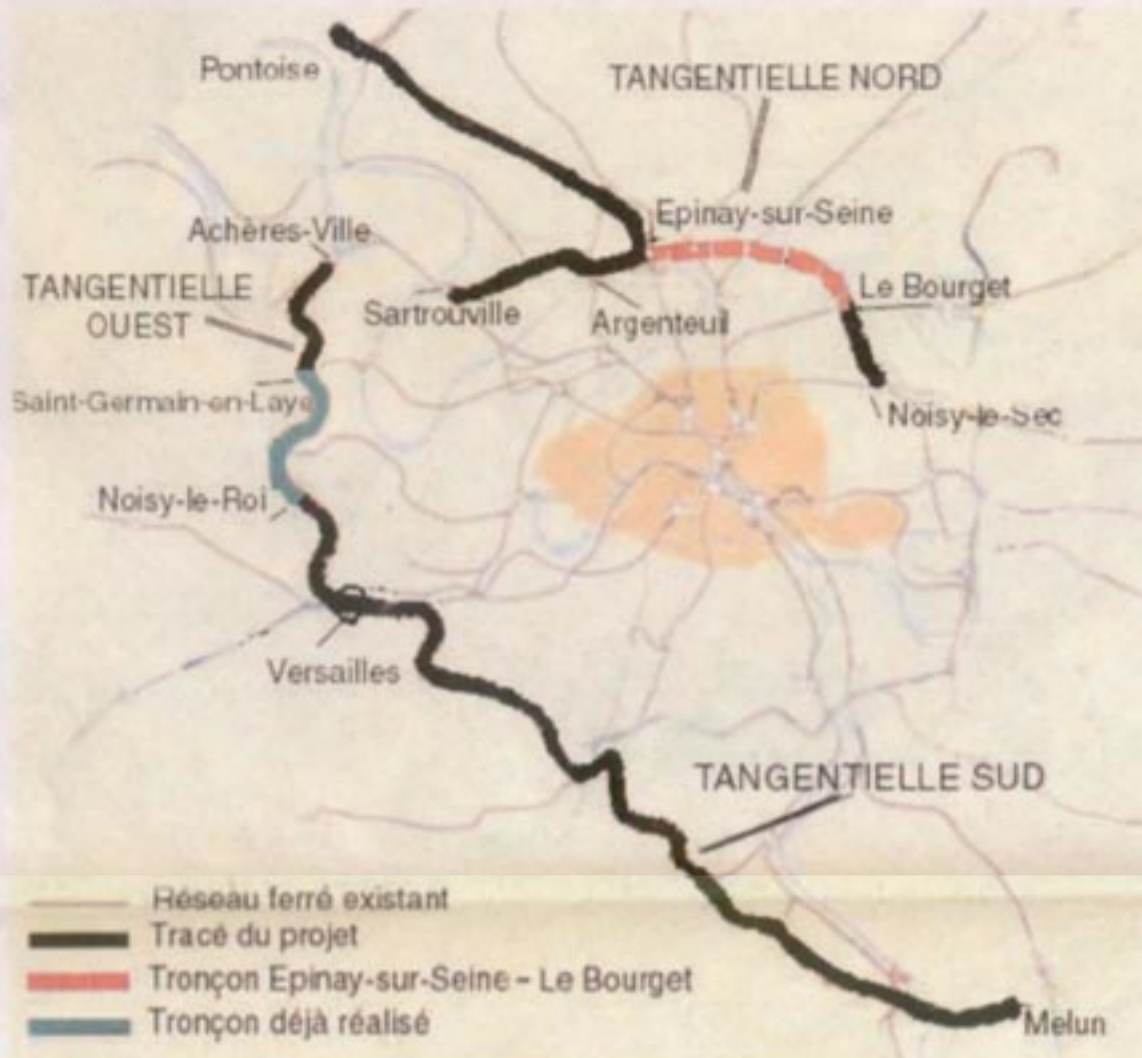
L'idée est tellement vieille qu'on se demandait si elle allait se réaliser un jour. Des lignes de transports en commun permettant d'aller d'Argenteuil au Bourget sans passer par Paris ni faire quatre changements. C'est aujourd'hui l'un des plus importants projets de la Région. « Ca fait plus de vingt ans que je soutiens ce projet, dit Serge Mery, vice-président de la Région. On se battra pour lui jusqu'au bout. »

Au départ, il s'agissait de rénover et d'adapter une partie d'un réseau déjà existant, la « Grande Ceinture », et d'instaurer un nouveau service de trains de banlieue. Mais la « Grande Ceinture » est aujourd'hui essentielle au transport de fret. Le projet actuel consiste à créer de nouvelles voies, parallèles aux rails de fret, qui permettront un service de « tram-train » (lire encadré) d'une cadence de cinq à dix minutes. « Le choix a été voté le 2 avril 2003, rappelle Serge Mery. Le système sera plus avantageux, plus rapide, et moins bruyant. »

Une réalisation progressive

Trois lignes sont prévues : d'abord la tangentielle ouest, qui ira d'Achères-Ville à Versailles, couvrant moins de 30 km ; la tangentielle sud, encore à l'étude, de Versailles à Melun (60 km) ; enfin la tangentielle nord entre Sartrouville et Noisy-le-Sec (30 km). Une deuxième ligne nord est à l'étude, reliant directement Pontoise au Bourget. Dans un troisième temps, celle-ci serait prolongée jusqu'à Roissy. À terme, toutes les tangentielles seront reliées entre elles, recréant ainsi une véritable Grande Ceinture pour voyageurs.

Un petit tronçon de la tangentielle ouest a été inauguré le 11 décembre, entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye, mais avec



Plan du projet des tangentielles.

des rames de train de banlieue (lire ci-contre). Le prochain tronçon réalisé entre Le Bourget et Epinay-sur-Seine sera, lui, équipé de rames mieux adaptées, dites « tram-trains ». Il a été choisi à cause des connexions qu'il va créer avec les lignes de RER A, B, C et D. Elle devrait transporter plus de 50 000 voyageurs par jour. Les travaux, évalués à 300 millions d'euros, devraient commencer en

2007, pour une mise en service en 2012.

« Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF nous garantissent des conditions d'environnement supérieures aux normes européennes », affirme Serge Mery. Le budget est à la hauteur des ambitions du projet : la tangentielle nord coûte à elle seule plus de 900 millions d'euros, à répartir principalement

entre RFF, la SNCF et la Région, comme pour les autres tangentielles. Pour l'instant, seule cette dernière s'est engagée à hauteur de plus de 300 millions d'euros sur l'ensemble du projet. L'enquête pour la déclaration d'utilité publique devrait avoir lieu en 2005 dans toutes les communes concernées.

J.-M. B.

La solution retenue : le « tram-train »

Un tram-train est un tramway dit « bimode », pouvant s'insérer par tronçons discontinus dans le trafic ferroviaire. Pour le voyageur, la différence avec un tramway normal n'est pas sensible. Un tram-train est juste un peu plus bruyant, parce qu'il est équipé de plus gros condensateurs.

La comparaison avec un train de banlieue est à l'avantage du tram-train. Moins large, ce dernier est aussi plus léger, et donc plus « nerveux ». Cette légèreté, associée à une forte proportion d'essieux motorisés, confère à ce matériel un freinage particulièrement efficace. La sécurité active est donc très largement supérieure à celle d'une rame de train conventionnel. Enfin, dernier avantage technique, il consomme moins d'énergie.

Mais le tram-train apporte aussi des « plus » économiques. Tout d'abord, le matériel est moins cher. Ensuite, la maintenance est plus légère. Enfin, la formation des conducteurs est plus courte.

Mais la grande spécificité du tram-train se trouve dans sa souplesse. Il est à l'aise aussi bien en ville que sur les voies ferrées. Du coup, le voyageur est pris en charge à la halte près de sa résidence de banlieue et mené en centre ville à proximité de son lieu de travail, sans prendre de correspondance.

La révolution tranquille

Suite de la page 39

En réponse à ces attentes, le contrat de plan État-Région 2000-2006 instaure trois grands axes de créations de nouvelles voies : les tangentielles, des nouvelles voies ferrées au niveau de la « Grande Ceinture », des lignes de tramways sur un périmètre plus proche, la « Petite Ceinture », un projet qui est également appelé « le Grand Tram » et la réduction du trafic automobile, tout en améliorant le réseau existant, notamment par la construction de contournements d'agglomération. Après les Yvelines et la Seine-Saint-Denis, c'est au tour du Val d'Oise de voir ces nouveaux rails s'installer sur son sol.

Les projets dans le Val d'Oise

Concrètement, cela se traduit par trois projets principaux et deux projets annexes :

La construction d'un premier tronçon de la tangentielle nord (voir ci-dessus) ;

Projet	Tramway la Défense - Bezons	Tramway St-Denis - Sarcelles	Tangentielle nord Sartrouville - Noisy-le-Sec	Tangentielle nord, premier tronçon Le Bourget - Epinay-sur-Seine	Liaison directe Ermont-Eaubonne - Saint-Lazare	Raccordement d'Epina y	Barreau de Gonesse (études foncières)	
Coût	Enveloppe prévue au contrat de plan	111,29 M€	53,36 M€	1 139,00 M€	335,39 M€	144,83 M€	22,90 M€	7,60 M€
	Infrastructure	178,33 M€	116,00 M€	868,00 M€	330,00 M€	196,07 M€	22,90 M€	7,60 M€
	Matériel roulant	36,89 M€	27,40 M€	261,00 M€	50,00 M€			
	Part des collectivités locales	103,70 M€	48,00 M€		295,90 M€	137,23 M€	11,50 M€	6,10 M€
	Part de l'État et de la région	7,59 M€	5,36 M€		39,49 M€	7,60 M€	11,40 M€	1,50 M€
Date de mise en service (estimation)	A partir de 2009	A partir de 2009	A partir de 2020	A partir de 2012	Sept. 2006 (desserte) 2008 (gare d'Ermont)	A partir de 2008		

Budget des projets.

L'arrivée de deux lignes de tramways interdépartementales, l'une entre la Défense et Bezons, l'autre entre Saint-Denis et Sarcelles (lire page 42), prévues pour ;

La réalisation d'une liaison directe Ermont-Eaubonne/Paris Saint-Lazare (lire page 43) ;

Enfin, l'étude d'un barreau de raccordement entre le RER B et le RER D à Gonesse, et la mise en place d'un raccordement à Epinay-sur-Seine, qui préparent sur le long terme une liaison rapide entre Pontoise et Roissy.

L'arrivée de ces nouvelles lignes de transports en commun ne va pas que réduire le trafic automobile et changer les habitudes de déplacement. Non seulement elles s'accompagnent d'un vrai renouveau du tissu urbain partout où elles passent, mais elles vont véritablement désenclaver le département. La révolution est en marche, et les Valdoisiers l'attendent.

Jean-Marie BENOIST

DOSSIER

Grande Ceinture SNCF / RATP

La tangentielle s'arrête avant Argenteuil

La réalisation du premier tronçon de la tangentielle nord a été décidée entre Le Bourget et Epinay-sur-Seine. Mais la ligne s'arrête juste avant Argenteuil, la troisième commune d'Ile-de-France !

Les Argenteuillais l'attendent, la tangentielle. Malgré quelques différents, tout avait fini par s'arranger entre la commune d'Argenteuil et Réseaux Ferrés de France (RFF), responsable du projet. Mais la priorité, pour RFF et le Syndicat des Transports en Ile-de-France (STIF), était d'assurer les correspondances avec les lignes de RER A, B, C et D avec un chantier dont le coût ne dépassait pas le budget inscrit au contrat de plan, ce qui permet le tronçon Le Bourget - Epinay-sur-Seine. Il aurait pourtant suffi de prolonger le tronçon d'un arrêt... « On ne comprend pas trop, dit un cadre de la mairie, surtout qu'Argenteuil est une des plus grosses communes d'Ile-de-France. Et là, ils l'arrêtent juste sous notre nez. On était vraiment enthousiastes. La tangentielle répond à des besoins tant économiques que sociaux. Bien sûr, il y aura des nuisances, mais on est prêt à les supporter. »

Il s'agit principalement du bruit. Une rame toutes les cinq minutes, même si elles ne sont pas très bruyantes, c'est une gêne. En

plus, il y a déjà le fret, la nuit. Mais seuls ceux qui résident près de la voie en souffriront. Un sacrifice qui serait amplement récompensé. Le projet est indispensable au développement d'Argenteuil. En plus, il est prévu d'instaurer deux arrêts : à la gare centrale et à la gare du Val Nord.

La déception est d'autant plus forte que le rythme des travaux est lent. La mise en œuvre du tronçon Epinay-sur-Seine - Le Bourget est prévue pour 2012, mais le calendrier risque de prendre du retard. Argenteuil espère maintenant faire partie du lot suivant. Au rythme des travaux, ça nous amène déjà en 2020 !

Une opportunité d'ouverture

Mais Argenteuil fait contre mauvaise fortune bon cœur, et profite du temps supplémentaire pour tenter d'améliorer le projet. La solution retenue pour l'instant consiste à doubler les voies arrivant à la gare centrale et celles partant de la gare du Val Nord.



« Le Croissant » à Argenteuil.

Entre les deux, le tram-train emprunterait les voies de fret. Or Argenteuil est coupée en deux par ces voies, qui entourent l'ancienne gare de triage, appelée par les Argenteuillais « le Croissant ». Le tram-train emprunterait la voie au sud du Croissant, et le fret serait dévié sur la voie du nord, pour l'instant inutilisée. Mais pour les Argenteuillais, il est possible de

faire mieux.

L'idée est de doubler les voies au nord du Croissant. Ainsi ce dernier s'ouvrira sur la ville. Cela représente des dizaines de milliers de mètres carrés libres en plein milieu d'Argenteuil, et pour l'instant complètement à l'abandon ! Si on arrivait à redonner vie à cet espace perdu, on désencla-

verait la ville. RFF avait d'abord dit que ce détour entraînerait un surcoût de 30 millions d'euros. La municipalité a fait valoir le formidable potentiel immobilier de ce terrain. RFF a accepté de réétudier la question.

J.-M. B.

Sur le premier tronçon entre Saint-Germain-en-Laye et Noisy-le-Roi

Visite du premier tronçon de la tangentielle ouest. Inauguré le 11 décembre, il est loin de rencontrer le succès espéré...

Gare de Saint-Nom-la-Bretèche. Sur le quai, une trentaine de personnes tout au plus, surtout des jeunes et des promeneurs. Lorsque la rame arrive, une dizaine descend. « On n'est pas gêné par le monde, c'est sûr, dit un usager qui se définit comme l'un des rares réguliers. Mais nous sommes de plus en plus nombreux ». On est tout de même loin des prévisions de 10000 voyageurs par jour... Ce n'est pas la seule déception. La ligne était censée être 100% accessible aux handicapés : or les ascenseurs d'accès aux quais ne fonctionnent pas, à cause de retards dans les travaux. Les rames neuves sont des réussites, même si elles restent

bruyantes. Quatre wagons climatisés, des espaces prévus pour les vélos, un système de vidéo surveillance embarqué... « On s'y sent bien, dit un jeune. Il faut espérer qu'il n'y aura pas trop de dégradations ». Celles-ci ont déjà commencé sur le pont enjambant la voie ferrée : des tags « Non à la grande ceinture » s'affichent déjà.

Autre problème, la tarification. Certaines gares du tracé se trouvent en zone 4 et d'autres en zone 5. On aurait aimé évidemment que toutes les gares soient classées en zone 4, mais le STIF (Syndicat des transports de l'Ile-de-France) se refuse à chambouler son organisation.



Les nouvelles rames en fonctionnement.

Prendre son mal en patience

Certes, il faut rentabiliser un projet lourd. La réalisation de ce tronçon a coûté 90,58 millions d'euros, financé par la Région à 90%. Le reste a été pris en charge par le Conseil général des Yvelines, Réseau ferré de France (RFF) et SNCF. Le STIF contribue au fonctionnement à hauteur de 9 millions d'euros par an. Or même avec la moyenne espérée de 10000 voyageurs par jour (loin d'être atteinte !), la vente de billets représenterait 6 millions d'euros par an... À ce train-là, on peut craindre le gouffre financier.

Mais l'avenir n'est pas noir pour autant. Des correspondances sont

assurées avec le réseau existant de transport à Saint-Nom-la-Bretèche et à Saint-Germain-en-Laye, et des services de bus se mettent en place pour amener plus de passagers. Il ne faut pas oublier non plus que ce n'est qu'un tronçon de la future tangentielle ouest.

« Cette ligne servira vraiment lorsqu'ils l'auront prolongée, dit un régulier. Pour l'instant, elle est un peu anecdotique. » La ligne complète ne devrait pas souffrir de problèmes de fréquentation. Mais pour l'instant, la priorité est le nouveau chantier de la tangentielle nord. Il y a de fortes chances pour que les prolongements tant attendus, vers Cergy notamment, ne se fassent pas avant une quinzaine d'années.

J.-M. B.



La gare de Saint-Nom-la-Bretèche.



Un des ascenseurs en travaux.

DOSSIER

Grande Ceinture SNCF / RATP

Un tramway à Bezons... en 2009

Prévue pour fin 2004, l'enquête publique aura finalement lieu du 7 mars au 8 avril prochain.

Le projet est simple : réaliser un site propre pour un tramway guidé sur rails, entre La Défense et Bezons. Un trajet de 4,2 km, parcouru en 12 minutes à la cadence d'une rame toutes les 4 minutes, avec une capacité maximale de 300 voyageurs par rame. Ce prolongement constitue la première étape d'une liaison vers Sartrouville, voire Argenteuil, tandis qu'à plus long terme est attendue l'arrivée du T1 prolongé depuis Saint-Denis via Gennevilliers et Colombes.

Le projet, lancé depuis une dizaine d'années, avait pris un peu de retard, mais une étape décisive devrait être franchie en mars. Une enquête publique aura lieu dans la commune. Il s'agit d'une procédure pour informer le public et recueillir, préalablement à certaines décisions ou à certaines opérations, ses appréciations, suggestions et contre-propositions. L'occasion pour chaque Bezonnais de pouvoir exprimer ses désirs sur un projet qui va profondément modifier la ville.

Celui-ci est déjà bien défini jusqu'au pont de Bezons. Le passage du tramway sur le pont entraînera une profonde modification de la circulation. Les passages piétons et cyclistes, peu pratiques, seront reportés de part et d'autre du pont, sur des pas-

serelles, pour permettre d'aménager la plate-forme du tramway. Cela s'accompagnera en plus de la réalisation d'un ouvrage qui permettra à terme le prolongement de la RN311. Cette vague de rénovation va s'étendre sur tout le quartier du pont de Bezons : les autoponts tant décriés disparaîtront, et la nationale 192 s'ornera d'une allée d'arbres.

Des changements sociaux

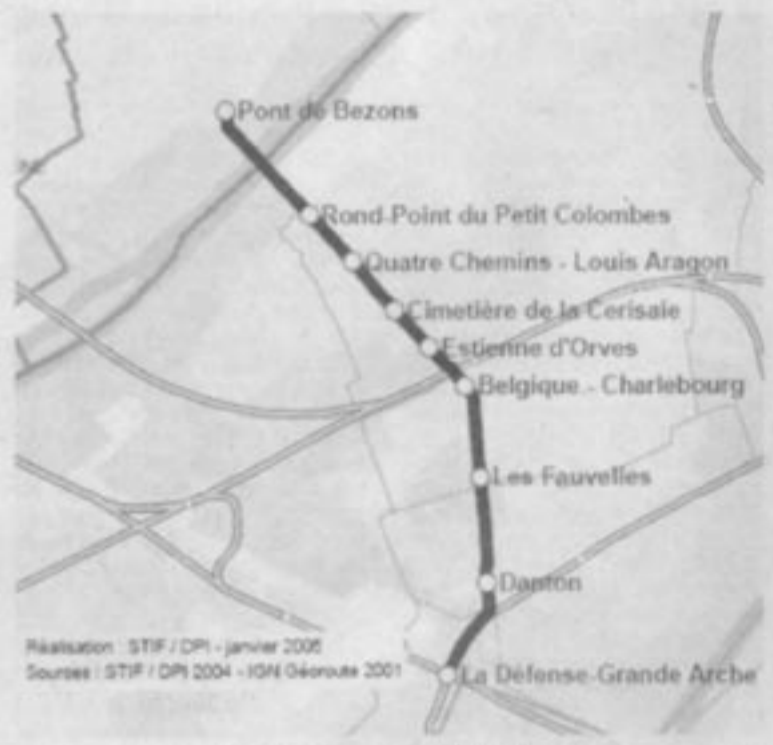
Des changements similaires se produiront dans la ville autour du futur tracé du tram. De plus, le maire, Dominique Lesparre, compte bien profiter de l'occasion pour favoriser l'utilisation des transports en commun, au détriment de la voiture, qui empoisonne régulièrement Bezons aux heures de pointe. Ainsi il n'y aura pas de parking autour de la gare centrale. Par contre, le maire souhaite développer les interconnexions entre les lignes de bus existantes et le futur tramway. Des propositions ont été faites à la RATP et à Transports du Val d'Oise (TVO), qui étudient les diverses possibilités.

Le tramway ne changera pas uniquement la physionomie de la ville. La possibilité d'être, en moins d'un quart d'heure, à la

Défense, sans correspondance, va changer les habitudes des Bezonnais. Aller au cœur de Paris ne prendra plus qu'une grosse demi-heure. Un gain de temps précieux pour tous ceux qui travaillent dans la métropole, et qui pourront ne pas prendre leur voiture. Le tramway permettra aussi de faire venir des gens plus facilement à Bezons, une perspective particulièrement appréciée par les commerçants et les industriels.

Mais la venue du tram n'a pas forcément que des bons côtés. Pendant toute la durée des travaux, les nuisances dues au trafic automobile devraient augmenter. Plus préoccupant encore, dans toutes les communes où le tram a été installé, le prix de l'immobilier à proximité de la ligne a explosé. La même chose va certainement arriver à Bezons. Une opportunité à saisir mais qui, mal gérée, pourrait nuire sur le long terme aux populations les plus défavorisées à la commune. Une inquiétude partagée par le maire, Dominique Lesparre, qui a déjà organisé une réunion d'information avec ses administrés et prévoit d'utiliser le droit de préemption de la mairie pour assurer une meilleure mixité sociale.

À terme, la ligne de tramway devrait être prolongée dans un



Tracé du tramway jusqu'à La Défense.

futur indéterminé vers Argenteuil et Cormeilles-en-Parisis, une liaison qui élargirait encore l'horizon des Bezonnais. Si l'enquête publique se déroule sans accroche, les travaux devraient pouvoir commencer en 2006, pour

une mise en service 2009. Les Bezonnais ont l'occasion de pouvoir participer à un projet décisif pour leur ville. Il y a fort à parier qu'ils vont saisir leur chance.

J.-M. B.

Garges et Sarcelles attendent encore, et encore...

Les travaux du tramway auraient dû commencer dans quelques mois. Pour des raisons budgétaires, l'Etat freine...

Le projet est alléchant. Sur 6,6 km, avec 16 stations, le tramway doit relier la place du 8 mai 1945 à Saint-Denis et la gare de Garges-Sarcelles (RER D), en reprenant pour l'essentiel le tracé de la ligne d'autobus 168. Quelques 30 000 voyageurs quotidiens sont attendus sur cette nouvelle ligne;

qui proposera un service toutes les 4 minutes à la vitesse moyenne de 20 km/h, avec un temps de parcours de bout en bout de l'ordre de 20 minutes, au mieux...

Les travaux auraient dû commencer dans à peine trois mois. Mais l'avancement du projet est

bloqué par des problèmes de budget.

L'Etat à la traîne

Il y a d'abord eu des difficultés pour boucler le budget des études. Les conseils généraux du Val d'Oise et des Hauts-de-Seine ont déboursé in extremis le million d'euros nécessaire, à la place de l'Etat.

Tout est prêt. La maîtrise d'œuvre est faite, les candidatures sont retenues pour les bureaux d'études. Sauf que pour pouvoir garder le projet tel quel - un tramway et tous ses aménagements - il manque encore 110 millions d'euros. Sinon, Garges et Sarcelles pourraient se retrouver avec... un bus. « L'Etat ne veut pas payer ce surcoût », dit Mme Peronnet du cabinet du maire. Les conseils généraux ont déjà fait plus que leur part. Lors d'une entrevue en décembre, le préfet a assuré à Sarcelles que le tramway serait gardé coûte que coûte. Du coup, il ne reste plus qu'un acteur susceptible de donner le coup de pouce final : la Région. « Un rendez-vous a été pris pour le mois de février.

Un projet vital pour les communes

Au total, le projet a déjà pris plus de trois ans de retard. Les choses en sont au point mort. Or les villes de Garges et de Sarcelles avaient toutes les deux intégré cette nouvelle ligne dans leurs projets d'urbanisation. Eux aussi subissent ce retard, ce qui ne fait qu'alourdir les coûts. Une situation intenable pour une commune qui se reconnaît elle-même

comme une des plus pauvres d'Ile-de-France.

Des liaisons sont prévues avec le réseau lourd, c'est-à-dire les RER et à terme la tangentielle nord (lire page 40) à la gare de Pierrefitte-Stains. Le choix d'un tramway sur pneu a été fait après une concertation. C'est un pari sur l'avenir qui peut laisser dubitatif vu les résultats mitigés de ce type de rame à Caen et Nancy (lire encadré.) Cependant, la technologie a évolué depuis ; et Sarcelles ne pouvait accueillir un tramway sur rail.

Le tramway établit une liaison directe en transports en commun entre le nord de Plaine Commune

(communauté d'agglomération de Seine-Saint-Denis) et le sud du Val d'Oise. Elle répondra aux besoins de nombreux salariés qui circulent entre les deux territoires. Plus de 16 000 actifs du Val d'Oise se rendent chaque jour à la Plaine Commune ; inversement, près de 6 000 habitants de la Plaine Commune travaillent eux dans le Val d'Oise. En outre, des centres urbains de l'importance de Saint-Denis et de Garges-Sarcelles constituent des pôles d'attraction pour des déplacements liés au commerce ou aux loisirs. On comprend l'impatience des deux communes à voir enfin arriver un tramway qui joue à l'Arlésienne.

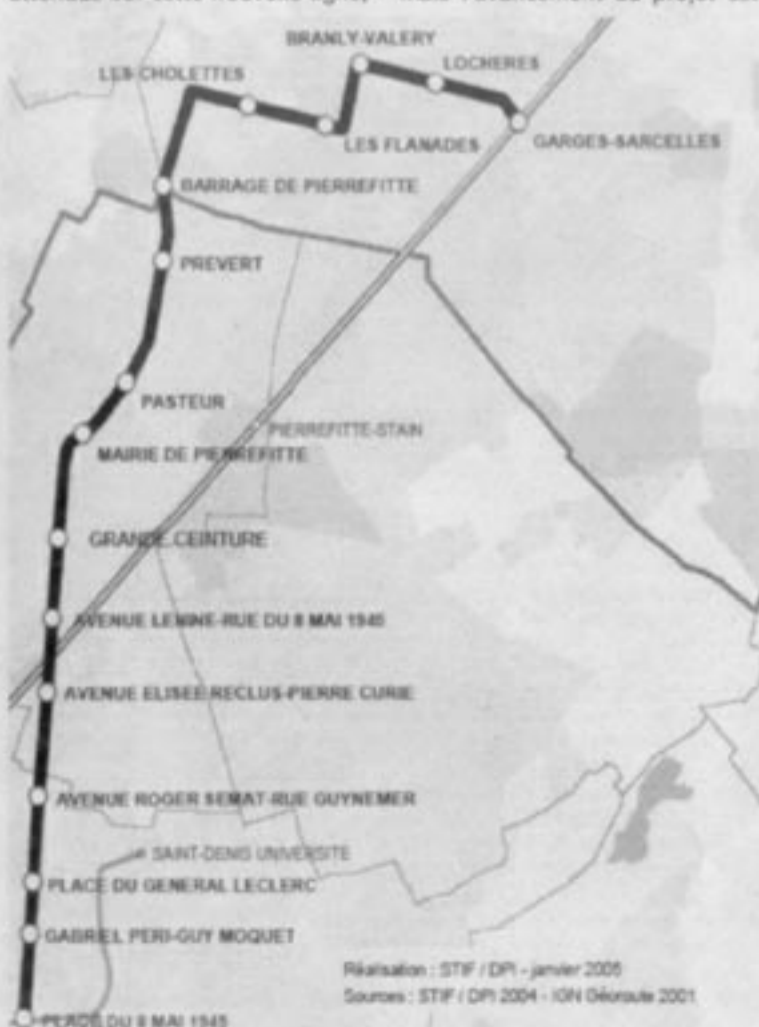
J.-M. B.

Le tramway sur pneu

Un tramway sur pneu est un tramway qui repose sur des roues recouvertes de gomme, contrairement à un tramway classique qui lui repose sur des roues métalliques en contact direct avec les rails. Ici la rame roule sur la chaussée elle-même, tout en étant guidée par un unique rail central. Le système est non seulement moins cher à l'investissement, mais aussi plus souple d'utilisation qu'un tramway classique : les rames sont plus petites, et il peut gravir des pentes plus inclinées qu'un tramway sur rail. Et surtout il peut circuler comme un bus, sans guidage, grâce à un moteur diesel auxiliaire. Cela offre la possibilité à la rame de quitter ponctuellement le tracé initial en cas d'accident de parcours.

Par contre, la capacité maximale d'un rame est d'environ 150 personnes, soit deux fois moins qu'un tramway classique. De plus, la sécurité demeure un problème préoccupant. Les tramways de Caen et de Nancy ont connu de nombreux problèmes, entraînant des longues interruptions de services. Les rames sont plus délicates à conduire, et le système est plus fragile.

D'autre part, le choix d'un véhicule de ce type obligerait à prendre une correspondance avec la ligne de tramway T1. En effet, le voyageur serait obligé de changer de station pour passer d'un tramway à l'autre. Enfin, les enquêtes menées démontrent que le coût d'entretien du tramway sur pneu est plus important que celui d'un tramway classique.



Tracé du tramway.

Réalisation : STIF / DPI - janvier 2006
Sources : STIF / DPI 2004 - IGN Déroule 2001

DOSSIER

Grande Ceinture SNCF / RATP

Saint Denis, ville témoin

Le tramway reliant Saint-Denis à Bobigny a été inauguré en 1992, et prolongée fin 2003 à Noisy-le-Sec. Son succès a ouvert la porte à tous les projets actuels.

C'était la première ligne du genre depuis 50 ans réalisée par la Région. Un tramway « moderne », qui parcourt 9 km à travers les anciennes banlieues ouvrières de Seine-St-Denis : Cosmonautes, Youri Gagarine, Jean Moulin, Pablo Picasso, Paul Eluard... La ligne, entièrement en site propre, est insérée dans le tissu urbain, en l'occurrence la N 186. Certaines rues lui sont totalement réservées, ménageant des espaces urbains piétons-tramway dans le centre notamment.

Ainsi la station Gare de Saint Denis est située à quelques encablures de la gare proprement dite et de la Seine, sur un pont enjambant le Canal St-Denis. Malheureusement, il y a un parking et une rue très fréquentée à traverser en courant entre le RER et le tram, ce qui rend l'accès peu commode. Peu après le départ, le tram emprunte déjà une rue mi-piétonne, mi-tram. À la station St-Denis-Basilique, qui donne correspondance à la station de métro du même nom (ligne 13) le quartier traversé est moderne : l'arrivée du tram a été associée à des opérations de réhabilitation, voire de reconstructions urbaines.

Malheureusement, la RATP n'a

pas doté la ligne d'une gestion prioritaire des feux de signalisation, et le tramway est contraint à respecter une signalisation lumineuse qui pénalise sa vitesse commerciale. Néanmoins, en permettant une liaison directe entre les deux pôles majeurs du département de Seine Saint Denis, la ligne T1 connaît rapidement le succès. Elle transporte aujourd'hui chaque jour plus de 100 000 voyageurs.

Pour la desservir, cette ligne était équipée uniquement de rames type TFS (Tramway Français Standard). Elles permettent d'accueillir 178 voyageurs. Ces rames bénéficient d'un plancher bas sur les deux tiers seulement de leur longueur. Mais l'importance du trafic a obligé le conseil général des Hauts-de-Seine à rénover les tramways en 1998, notamment en installant la climatisation. Le parc en circulation s'est vu renforcé par des rames modernes, du type Citadis, qui circulent aussi sur la ligne T2, qui relie Issy-les-Moulineaux à La Défense. Elles offrent une capacité de 213 places. L'intérieur est aménagé selon les derniers canons de la Régie avec des éléments anti-vandalismes qui ne sont pas très confortables, mais résistants.



Vue de l'arrêt Saint-Denis Basilique.

Le 15 décembre 2003, le T1 a atteint la gare de Noisy-le-Sec, offrant une correspondance avec la ligne E du RER. D'un terminus à l'autre, le trajet prend 45 minutes. À Noisy-le-Sec aussi l'arrivée du tramway a provoqué des bouleversements dans de

nombreux domaines. Il a entre autres suscité des controverses qui ont abouti au changement de couleur politique de la ville. Avec ce prolongement, pour nombre d'habitants de Bobigny le tram constitue désormais un remarquable moyen de transport urbain qui traverse la commune de part

en part. Les habitants de Saint-Denis, eux, bénéficient d'une liaison directe avec le RER E et la ligne de métro 5. Rien ne laisse présager une baisse de la fréquentation. Le T1, le pionnier, continue de montrer la voie.

J.-M. B.

Ermont-Eaubonne et Paris-Saint-Lazare bientôt reliés

Les travaux avancent pour une mise en service prévue en septembre 2006.

Pour faire face à une densité de population croissante, il fallait réussir à augmenter la cadence des trains desservant le Val d'Oise. L'idée retenue à et effet comportait deux facettes. La suppression de la branche du RER C entre Ermont-Eaubonne et Argenteuil permettrait de doubler

la fréquence des rames en direction de Montigny Beauchamp. Pour récupérer la liaison entre Ermont Argenteuil, les trains partants de Saint-Lazare vers Argenteuil et Colombes seront prolongés jusqu'à Ermont-Eaubonne, ce qui permettra d'assurer une cadence de 10 minutes aux heures

de pointe. Les trains seront omnibus jusqu'à Asnières. Ce projet induit l'augmentation de capacité dans le secteur du pont du Stade de Colombes, ce qui permettrait également le renforcement de l'offre sur Paris - Mantes avec un train toutes les 20 minutes contre 25 actuellement.

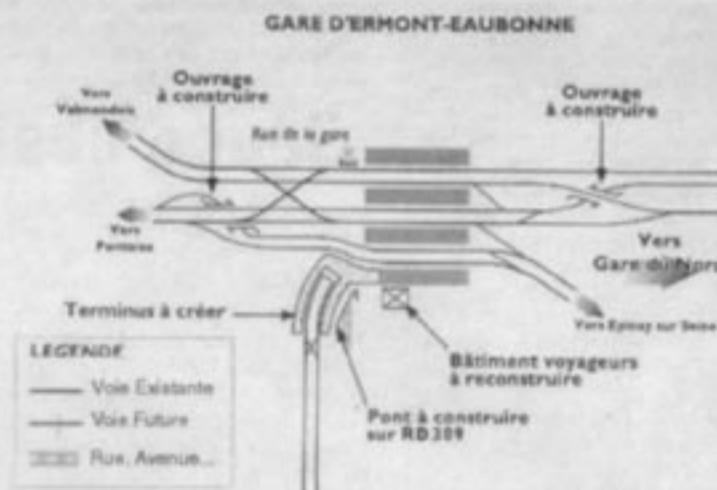
Dans tous les cas les voyageurs y gagnent. Le RER C devient plus simple et plus efficace, ce dont il avait grandement besoin. Le Syndicat des Transports en Ile-de-France estime à 60 millions le nombre de voyageurs concernés par an, et une économie de 2,3 millions d'heures chaque année. Le coup d'envoi des travaux a été donné le 2 juillet 2003. Le plus difficile consiste à mettre à 4 voies la ligne entre les gares du Stade et d'Argenteuil, avec doublement des ponts sur l'A86 et la Seine. Ainsi, un des principaux goulets d'étranglement de la circulation en banlieue ouest disparaîtra. Les voies seront également réaménagées à Ermont-Eaubonne pour éviter des croisements à niveau. Enfin, la gare même d'Ermont-Eaubonne sera entièrement rénovée à l'horizon 2008.

Cette rénovation s'accompagnera d'une réurbanisation aux alentours de la gare. La circulation des piétons et des cyclistes sera favorisée, et une nouvelle gare routière est en cours d'aménagement à proximité. L'aménageur n'a pas encore été choisi, mais cela devrait être fait vers la fin du mois. Une réunion publique est prévue par la communauté des communes Val et Forêt le 18 février prochain.

J.-M. B.



Plan des travaux à Argenteuil.



Plan des travaux de la Gare d'Ermont.



Les travaux à Ermont.