

Ville de Livry-Gargan



Pas de T4 sur la nationale 3!

Concernée par 6 familles de tracés sur 6, Livry-Gargan fait figure de point de passage obligé dans l'esprit des concepteurs du débranchement. Toutefois, alors qu'une part significative de ses 42000 habitants subit des temps de parcours identiques aux usagers résidant à Clichy-Montfermeil, rien n'a été fait pour prendre en compte les besoins exprimés. Le projet reste focalisé sur le Plateau, échouant à aborder dans sa globalité la problématique des déplacements sur le secteur. Or, dans le même temps, des efforts considérables sont exigés des Livryens en vue d'accueillir l'antenne du T4.

1) La Nationale 3 en danger

Traversant Livry-Gargan d'ouest en est sur 4,6 km, l'ex-RN 3 n'est pas une voie comme les autres. Elle constitue une véritable colonne vertébrale, accueillant 35000 véhicules/jour, au long de laquelle s'articule toute la vie économique, culturelle et administrative de la commune.

Or, certains choix techniques présentés par le STIF se révèlent lourds de conséquences. En supprimant deux voies, comme le préconisent les tracés 2 et 3, l'ex-RN 3 verrait sa capacité routière réduite d'au moins 25 %, générant d'insoutenables niveaux de saturation sur un axe déjà fortement surchargé, avec de grandes répercussions sur l'ensemble du réseau viaire. En 2005, la nécessité de maintenir les flux d'absorption sur cette voie stratégique obligea la DDE à réaliser le Viaduc de Gargan. **Hier mission impossible, l'insertion du Tram-Train au cœur de l'ex-RN3 serait-elle brusquement devenue concevable ?**

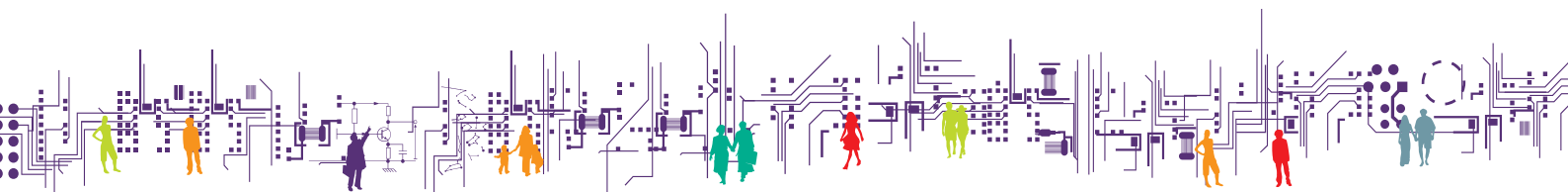
Parce que toute thrombose affectant l'ex-RN3 aboutirait inmanquablement à l'asphyxie du territoire communal, voire même au-delà, rien ne peut se concevoir sans le maintien ABSOLU de son gabarit **en deux fois deux voies de circulation contenues dans les emprises actuelles.**

2) Tracés : le jeu des 6 familles

À ce stade, seules deux familles de tracés (1 et 6) répondent à l'impératif posé. **Les autres se disqualifient d'elles-mêmes.**

Provisoirement ressuscitée par les maires de Clichy-sous-Bois et Montfermeil, malgré l'avis contraire du STIF qui l'avait écarté pour d'évidentes raisons techniques, l'ex-tracé 0 devenu « Tracé 7 » provoquerait une irréversible saturation du trafic sur l'ex-RN3 de Bondy à Vaujours, privant certains Livryens d'accès à leur domicile du fait de la suppression des tourne-à-gauche, pénalisant l'activité économique, en particulier à Chanzy, et, ironie du sort, **accentuant l'enclavement du Plateau par la congestion de ses voies d'accès routières. Deux familles de tracés méritent cependant une attention particulière car ne touchant en aucune manière le gabarit de l'ex-RN 3.**

La famille 1 présente un environnement permettant une bonne insertion. Le franchissement de l'ex-RN 3 ne soulève pas de difficultés insurmontables. Toutefois, l'emprunt des avenues Churchill et Kennedy se révèle plus délicat eu égard à une emprise inférieure. Cependant, ce tracé alternatif offre l'opportunité de desservir l'IUFM, élément important pour le maintien d'un pôle universitaire sur ce site, ainsi qu'une partie significative du cœur de ville.



La famille 6 offre quant à elle l'avantage de relier le Plateau à la sous-préfecture du Raincy ainsi qu'au lycée Schweitzer. Pour autant, la branche empruntant le boulevard de la République est à proscrire au regard de la densité du secteur.

3) Vers un « New Deal » des transports collectifs

Conçu, il y a plus de 5 ans, le débranchement du T4 s'inscrivait dans le réseau existant des transports collectifs. Entre-temps, des projets d'envergure ont pris forme, ouvrant la voie à une profonde modification de la logique des déplacements sur le secteur.

Il en est ainsi du projet de **métro en rocade** proposé par M. Christian BLANC, secrétaire d'État chargé du Développement de la Région Capitale, dont le schéma de principe prévoit l'implantation d'un point d'arrêt sur le Plateau, plaçant ce dernier à moins d'une demi-heure de sites majeurs tels que Roissy, Saint-Lazare ou Marne-la-Vallée, offrant toute une gamme de correspondances avec les lignes A, B, C, D, E du RER ainsi qu'avec le métro parisien.

De même l'**implantation d'un transport en site propre sur l'ex-RN3 (BHNS)** entre la porte de Pantin et le Viaduc de Gargan, inscrit au SDRIF et porté par le Conseil général de la Seine-Saint-Denis participe de cette nouvelle donne. Son principe? Créer une ligne de Bus à Haut Niveau de Service assurant des temps de parcours et un confort similaires à ceux d'un Tramway. Le BHNS établirait un accès supplémentaire vers la Capitale ainsi que de pertinents maillages avec le réseau lourd (T1, T3, ligne 5 du métro).

4) Le débranchement du T4 est à réexaminer en fonction de cet environnement nouveau

De l'avis de tous, y compris des principaux intéressés, le projet de métro en rocade représente un puissant levier de désenclavement susceptible d'activer en profondeur tant la desserte du Plateau que celle de tout un secteur resté à l'écart des modes lourds.

Certes, le Tram-Train constitue pour sa part une réalité tangible qui, à défaut de répondre pertinemment aux enjeux posés, a au moins le mérite d'exister. Néanmoins, dans l'hypothèse, très problématique, de voir se lever dès aujourd'hui les freins techniques au débranchement, celui-ci, du fait des procédures requises, ne serait effectif, dans le meilleur des cas, qu'à compter de l'année 2016. Entre-temps, compte tenu du fort consensus qui l'entoure, il y a tout lieu de croire que le métro en rocade sera entré en phase active de réalisation. De plus, le BHNS sera venu compléter l'offre en transports collectifs sur le secteur.

Faut-il dans ces conditions poursuivre l'idée de débranchement du T4, infrastructure dont on sait qu'elle deviendra obsolète demain? Ne doit-on pas plutôt accélérer la mise en place du premier tronçon du métro en rocade dans l'est du département?

Ces évidences s'avèrent d'autant plus flagrantes que l'**option Tramway est bien loin d'apporter les gains escomptés en termes de temps de parcours**: 10 minutes tout au plus selon les solutions présentées par le STIF. Explication: le débranchement du T4 relie Clichy-Montfermeil, non au réseau lourd, mais à une ligne de tram-train n'effectuant pour seul parcours que le segment Bondy - Aulnay, avec en outre tous les risques de perturbations liés à la jonction en Y.

