



PROLONGEMENT DE LA LIGNE T8, DES CORRESPONDANCES AUDACIEUSES POUR LE GRAND PARIS

Depuis le 9 septembre et jusqu'au 26 octobre, Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, **mène une concertation qui vise à recueillir l'avis des acteurs du territoire au sujet du prolongement du T8 de Saint-Denis – Porte de Paris, vers Rosa Parks** via le Stade de France.

Ouverte en 2014, cette ligne de tramway relie les communes d'Épinay-sur-Seine, de Villetaneuse à Saint-Denis avec **des correspondances structurantes avec les lignes C et D du RER, la ligne 13 du métro, le T1, le T11 Express qui longe la Grande Ceinture ferroviaire et 4 lignes de Noctilien**. L'arrivée à Paris constitue la 2^e étape du projet.

Le prolongement du T8 vers la gare de Rosa Parks (initialement appelée *Évangile*), figure dans plusieurs documents d'urbanismes structurants :

- Schéma directeur de la région Île de France adopté en décembre 2013 ;
- Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France adopté en juin 2014 ;
- Plan local des déplacements de Plaine Commune adopté en octobre 2016.

En outre, **de nombreux projets d'urbanismes intègrent depuis de nombreuses années l'arrivée future de cette ligne de tramway à Paris** parmi lesquels le campus Condorcet où **l'aménagement de la gare de Rosa Parks**.

Dans son comité d'évaluation de l'offre de transports publié en juin dernier, Île-de-France Mobilités estime **la hausse de fréquentation à 21% de voyageurs** entre 2015 et 2017, sur la section déjà ouverte. **L'arrivée vers Paris de la ligne T8 la développera encore davantage**. En effet, à l'horizon 2030, **130 000 voyageurs/jour*** (page 129 du DOCP présenté à la concertation 2019 sur le site) fréquenteront la ligne, nombre à rapprocher des 55 000 voyageurs/jour actuels. **Plus largement, la fréquentation annuelle des réseaux de tramway et de bus (Noctilien inclus) augmente de 24,2% depuis 9 ans !** Cela témoigne de l'engouement des usagers pour les transports collectifs.

L'un des enjeux de ce prolongement porte sur l'emplacement de son terminus à Paris.

Actuellement situé à St-Denis, le terminus du T8 se caractérise par la présence d'un quai dit « d'arrivée », d'un second dit « de départ » ainsi que d'une arrière-gare qui permet de stationner plusieurs rames et d'offrir une meilleure régulation de cette ligne qui comporte une fourche. De plus, **la station terminus se situe à proximité immédiate de l'entrée de la station de métro de la ligne 13, rendant la correspondance avec cette ligne rapide et donc attractive.**

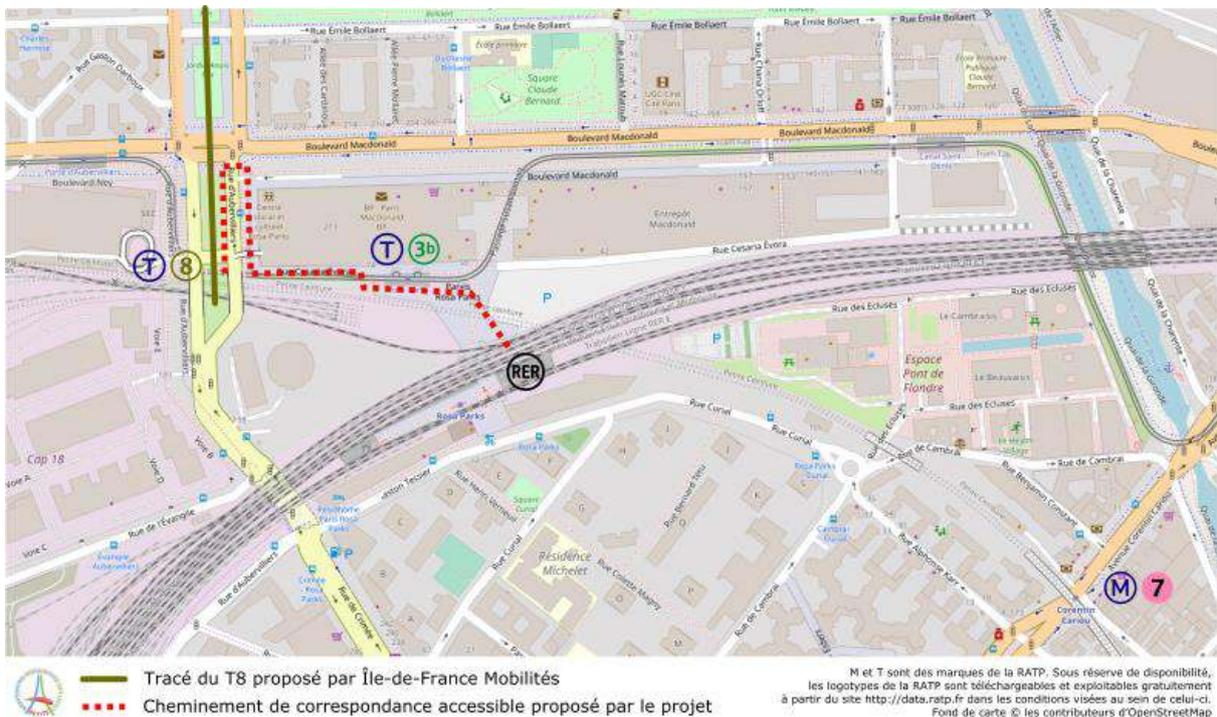
De fait, et étudiée ainsi dès l'origine du projet, l'arrivée du T8 devrait s'établir sur le parvis de Rosa Parks afin de répondre à la logique de pôle multimodal imaginé pour la gare.

Les aménagements conçus dans le cadre du projet de la gare SNCF intègrent cette logique dès l'origine, d'où le parvis ouvert et vide de tout aménagement irréversible pour permettre l'arrivée du T8.

DÉFAUTS COMMUNS AUX DEUX VARIANTES PROPOSÉES À LA CONCERTATION

Les deux variantes présentées durant cette concertation impliquent des correspondances longues, peu pratiques et dissuasives, estimées entre 3 et 4 minutes selon les variantes et par trajet. Ainsi un aller-retour fait perdre entre 6 et 8 minutes sans compter les temps d'attente et les aléas d'exploitation possibles sur le parcours d'un voyageur en correspondance. Le DOCP stipule que ces temps de correspondance sont davantage augmentés pour les personnes à mobilité réduite : seniors, handicapés, voyageurs avec valise, poussettes, fauteuils roulants...

De plus, le positionnement des voies empêche la création d'une arrière-gare appelée également « tiroir de manœuvre », nécessaire pour faciliter l'exploitation au quotidien, et condamne un futur prolongement de la ligne.

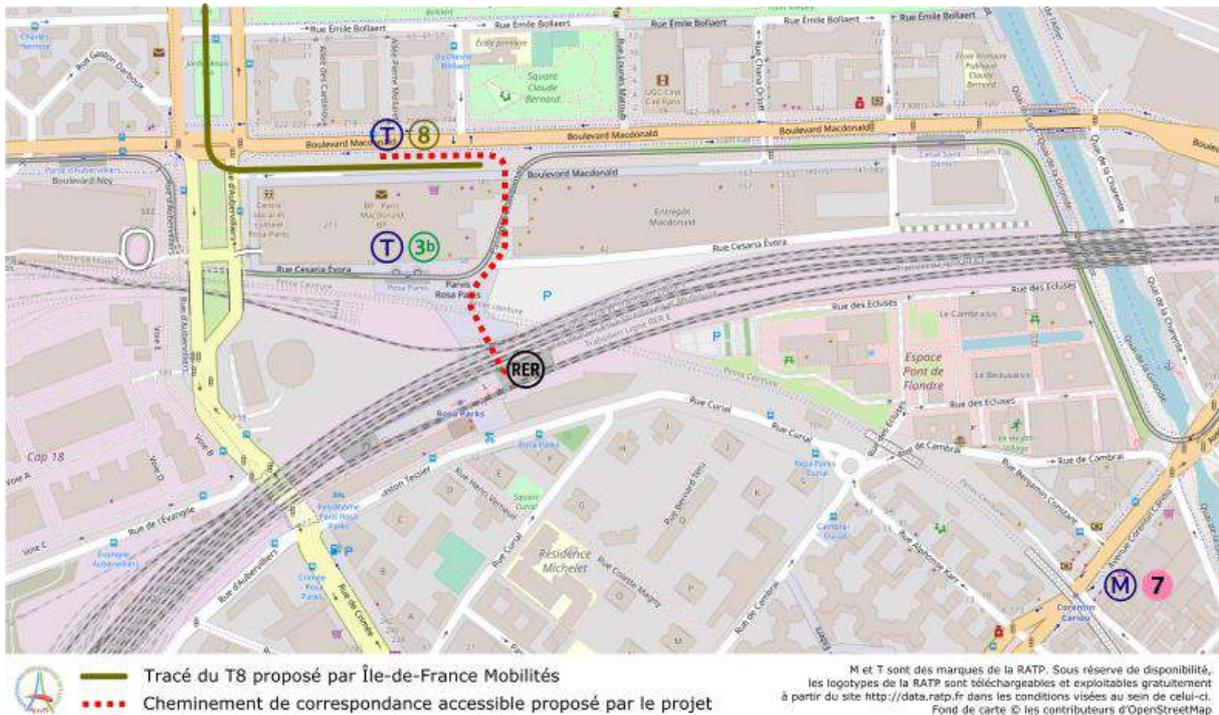


*Variante A étudiée par Île-de-France-Mobilités et jugée peu pertinente par notre association.
La correspondance accessible (sans escaliers), en rouge, mesure près de 500 mètres.*

Il est très important de créer un « effet réseau » et de permettre une vraie correspondance qui ne doit pas être trop longue, au risque de dissuader les changements de mode (une rupture de charge étant toujours un frein à l'usage d'une nouvelle infrastructure, minimiser son impact est donc primordial). De plus, l'arrivée sur les Maréchaux (solution B) pourrait créer un nouveau point de saturation à proximité d'une artère majeure, pouvant occasionner d'évidents problèmes de sécurité, notamment en heure de pointe. Le DOCP souligne à cet effet une réduction de capacité routière à la porte d'Aubervilliers qui est affichée comme étant maîtrisée. Toutefois, l'expérience montre que les portes de Paris restent sujettes à des engorgements importants qui compromettent l'exploitation des tramways.

LA VARIANTE B NUIRA AU TRAMWAY DES MARÉCHAUX

La solution B questionne aussi l'exploitation du T3b à terme si elle devait être retenue. En effet, **les voyageurs du T8 seraient amenés à traverser les voies du T3b et à rajouter un flux de voyageurs conséquent qui dégraderait l'exploitation de cette ligne et anéantirait tout prolongement.** La RATP connaît une situation analogue à hauteur de la station Issy – Val de Seine sur le T2. En effet, les nouveaux résidents du quartier doivent traverser les voies du T2 pour rejoindre ce nouveau quartier ou le RER C. En heure de pointe, la forte fréquentation engendre des perturbations qui laissent présager une dégradation importante de l'exploitation et de la fréquence du T2.



Variante B étudiée par Île-de-France Mobilités avec traversée obligatoire des voies du T3b dans un espace avec peu de visibilité.

La correspondance, en rouge, entre T8 et RER E mesure environ 400 mètres.

Les deux solutions proposées hypothèquent donc à la fois le succès du prolongement, l'accessibilité du terminus et l'avenir de la ligne.

Les deux variantes que nous proposons et présentons ci-après, apportent une vision d'ensemble cohérente, du bon sens et une meilleure lisibilité des correspondances pour les voyageurs.

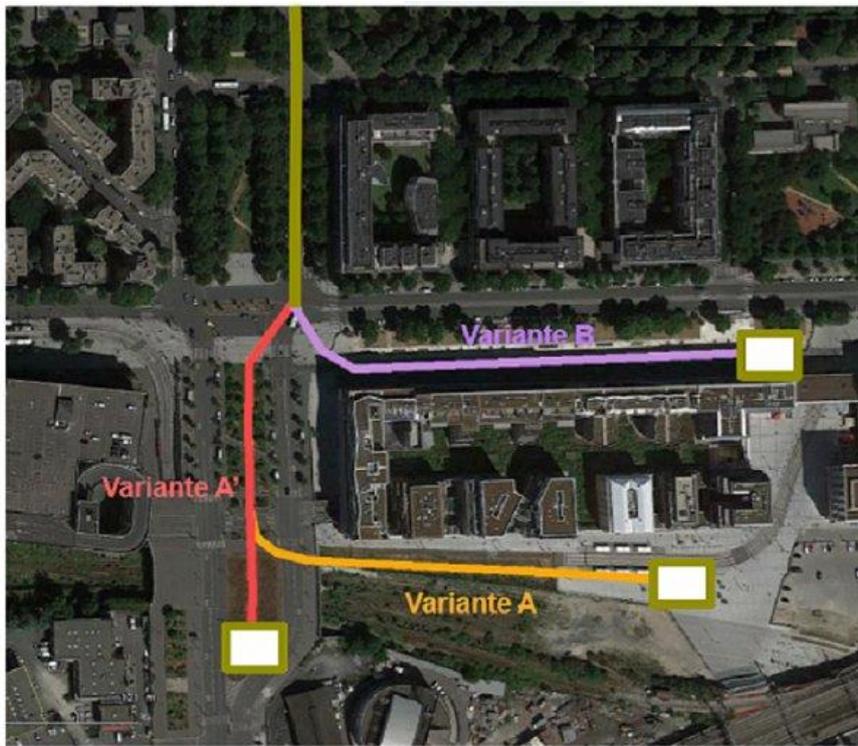
VARIANTE « PARVIS » : L'ARRIVÉE SUR LE PARVIS ROSA PARKS APPORTE DE NOMBREUX AVANTAGES

Établir l'arrivée de la ligne 8 du tramway sur le parvis nord de la gare Rosa Parks présenterait de nombreux avantages, parmi lesquels :

- **la création d'une correspondance de plain-pied et immédiate entre les 3 lignes** (pas d'ascenseur ou de longue distance à parcourir), favorisant l'effet réseau ;
- **l'arrivée sur une emprise ferroviaire existante** (la Petite Ceinture) pouvant être réutilisée dans ses premiers mètres, sous les voies du RER E, pour créer l'arrière-gare garantissant au futur exploitant une souplesse d'exploitation optimale, et donc de meilleures performances pour les usagers ;
- **la possibilité d'une extension potentielle vers « Pont de Flandres »** (Métro Corentin Cariou, + de 3 000 entrants par jour) pour apporter une vraie solution de contournement en cas de défaillance du T3 ou du RER E, avec un repli vers une ligne de métro ;
- **l'éloignement de la correspondance de toute artère de circulation routière (zone piétonne) et donc en toute sécurité.**

Cette arrivée sur le parvis peut s'établir de deux façons :

Soit par une rampe depuis la rue d'Aubervilliers, historiquement étudiée et envisagée par Île-de-France Mobilités pour faire arriver le T8 sur les emprises existantes de SNCF Réseau ;

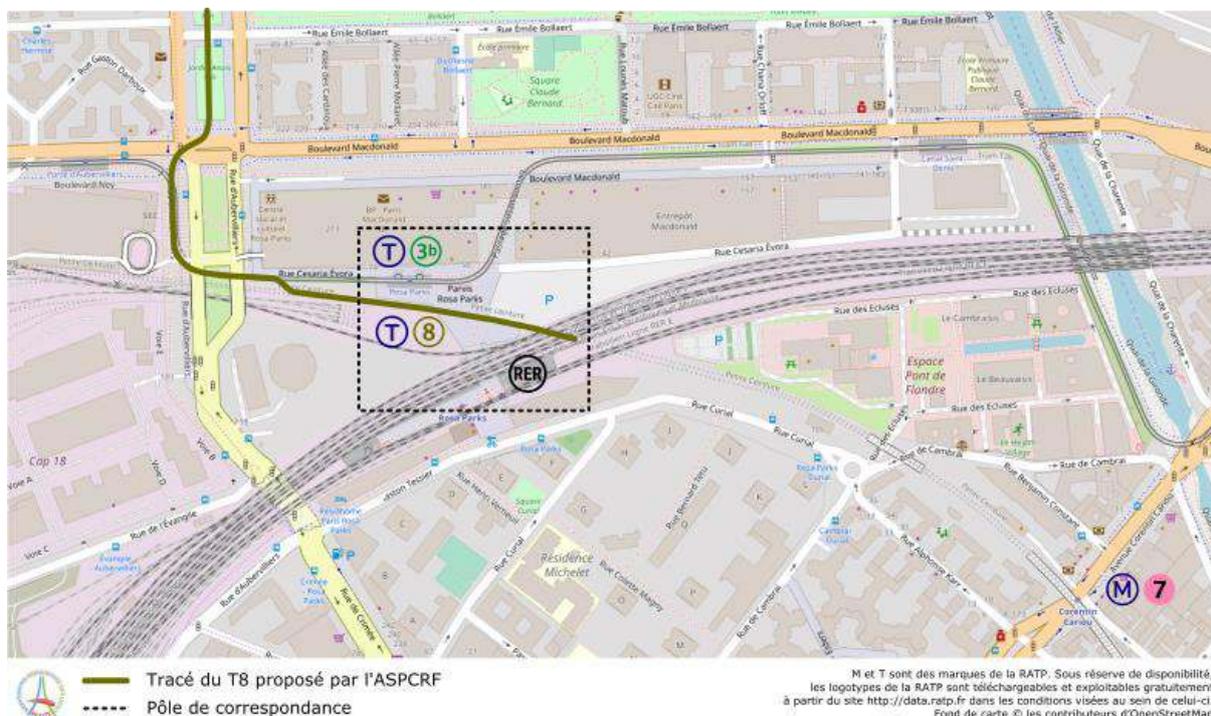


Tracé de la variante « A » (parvis) originellement étudiée par Île-de-France Mobilités.

Soit par **souci d'efficacité économique**, par l'utilisation du tunnel existant du T3b avec un court tronçon commun entre les deux lignes de tramway.

Le T8 quitterait les voies du T3 pour rejoindre les emprises de SNCF Réseau afin d'avoir une station qui lui est dédiée sur le parvis de la gare.

Les voies seraient prolongées sous les voies du RER E afin de permettre le garage ou la régulation du tram.



Tracé proposé par l'ASPCRF alliant efficacité économique et création d'un véritable pôle multimodal.

Avantages de la variante « Parvis » :

- **Correspondances rapides et proches** avec le RER E et le T3b ;
- **Utilisation des infrastructures existantes** : tunnel du T3b et emprises SNCF Réseau ;
- **Visibilité importante du pôle multimodal** (trams, vélos, RER) ;
- **Présence d'une arrière-gare** facilitant la régulation du trafic et assurant une fréquence appropriée pour les usagers ;
- **Possibilité d'un éventuel prolongement** du T8 au-delà de Rosa Parks.
- **Suppression du coût très élevé de déviation de la canalisation de la CPCU** (chauffage urbain) par le retrait la 3^e voie terminus sur la rue d'Aubervilliers envisagée par Île-de-France Mobilités.

Inconvénients de cette solution :

- Aménagement d'un balisage pour la traversée piétonne des voies du T8 ;
- Concentration des flux sur le parvis nord au détriment du quartier sud de la gare.

Idées reçues sur la variante « Parvis » :

Un tronç commun dégraderait le T3b

De nombreux tramways en Europe et en France disposent de troncs communs sans que cela dissuade pour autant les voyageurs. Le tramway n'est pas un métro, c'est un bus amélioré qui fonctionne en marche à vue avec une signalisation simple et similaire à celle des voitures ;
Le T8 croise à niveau le T1 dans les deux sens à la gare de Saint-Denis ;
Le T8 dispose d'une fourche à Épinay-sur-Seine avec un cisaillement des voies ;
Les prolongements du T1 et T2 portés par Île-de-France Mobilités et la RATP circuleront sur les mêmes voies avec deux cisaillements sur la commune de Colombes.

Les voies du court tronç commun seraient plus utilisées et nécessiteraient des travaux plus réguliers sur le T3b

Le T8 dispose d'un matériel plus étroit que celui du T3b. **La technologie des voies imbriquées s'envisage donc aisément.** Chaque ligne de tramway dispose de voies dédiées au matériel de la ligne et dispense ainsi de la présence d'aiguillage. Les réseaux de Bruxelles et de Séville illustrent par exemple ce type d'aménagements.



Exemple de voies imbriquées à Séville (Espagne)

Cette solution technique élimine de plus le problème des aiguillages au niveau du carrefour de la porte d'Aubervilliers et allège les aménagements du poste de régulation du T3b.

Cela n'augmente donc pas la fréquence des travaux de maintenance.

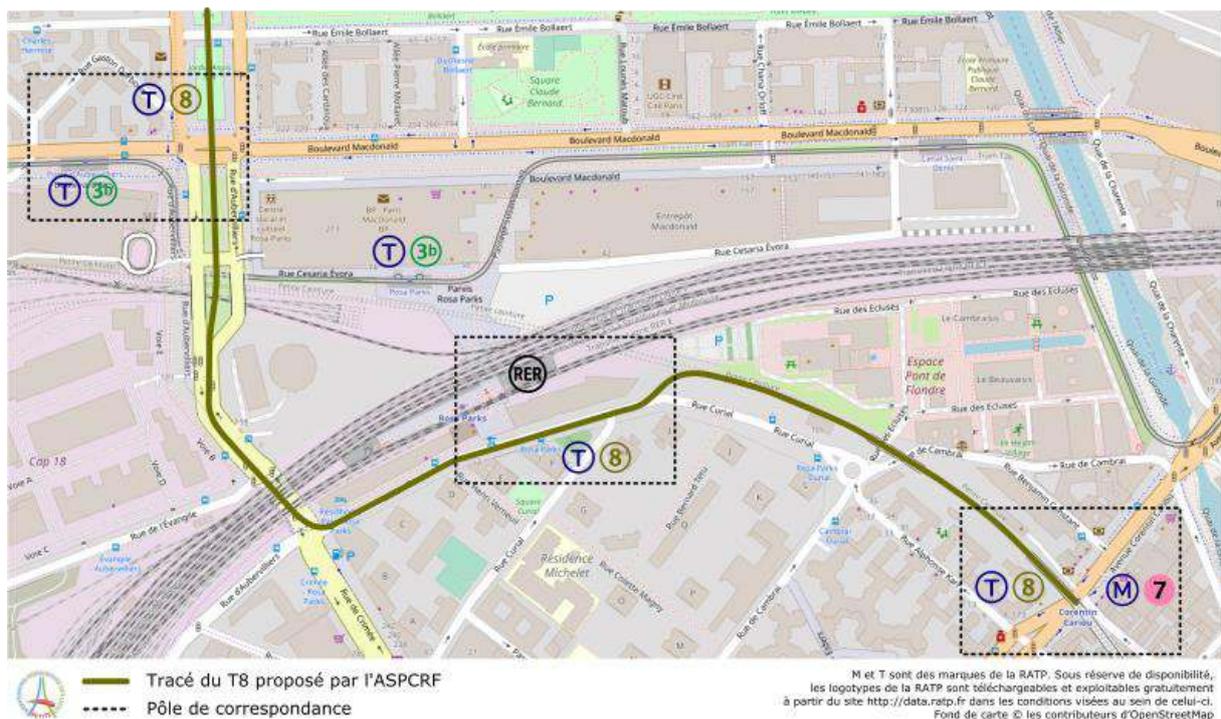
VARIANTE TESSIER : UNE REQUALIFICATION URBAINE AMBITIEUSE POUR LE QUARTIER SUD DE LA GARE :

Le T8 remplacera en grande partie la ligne de bus 239, qui assure la jonction entre les magasins généraux à Saint-Denis et Rosa Parks.

Nous proposons le prolongement du T8 par la variante A, pour remplacer le bus 239, sur la rue d'Aubervilliers afin de récupérer la rue Gaston Tessier et redynamiser ainsi cette partie de la gare et du quartier où les flux restent très modestes par rapport à ceux constatés sur la partie nord. Ce tracé permettrait par la même occasion d'ouvrir le passage souterrain de la gare de façon permanente, tel un lien ville/ville et rendrait aisées les correspondances entre le T8, le RER E, le T3b et d'éventuelles lignes de bus locales.

La station Rosa Parks du T8 serait alors située à l'emplacement de l'arrêt de bus actuel des lignes 60 et 239. Le tramway continuerait ensuite son tracé en récupérant la Petite Ceinture, grâce à la rampe récemment imaginée par SNCF Réseau et SNCF Immobilier. Il faudrait toutefois détruire le mur de soutènement afin qu'une rampe d'accès soit établie pour le tram.

Le terminus s'établirait ainsi à la station Corentin Cariou en correspondance avec la ligne 7 du métro, qui voit passer près de 3 000 entrants chaque jour en moyenne. Cette station se situe à proximité immédiate du pôle de la porte de la Villette.



Tracé proposé par l'ASPCRF par la rue Gaston Tessier.

Avantages variante Tessier :

- **Correspondance immédiate entre le T8 et le RER E** : les voyageurs en provenance de St-Denis conservent la correspondance qu'ils connaissent avec le bus 239 ;
- **Correspondance entre T8 et T3b assurée à la porte d'Aubervilliers** ;
- **Meilleure répartition des flux de voyageurs** ;
- Requalification de la rue Gaston Tessier ;
- Diminution ou suppression du trafic automobile avec mise en sens unique de la rue Gaston Tessier sauf riverains et secours (à concerter avec les acteurs locaux) ;
- Desserte de la gare Jazz de la Petite Ceinture sans suppression de l'activité commerciale ;
- **Itinéraire de substitution complémentaire en cas d'interruption du RER E** avec une nouvelle correspondance assurée avec la ligne 7 du métro ;
- **Utilisation des emprises existantes** de la Petite Ceinture ferroviaire ;
- **Présence d'une arrière-gare aidant à la régulation du trafic** et assurant une fréquence appropriée pour les usagers ;
- **Possibilité d'un éventuel prolongement** vers le nord ou l'est de la Petite Ceinture ferroviaire ;
- Peu ou pas d'impact sur la canalisation CPCU, limitant ainsi les surcoûts ;
- Baisse du trafic automobile au sud de la gare de Rosa Parks.

Inconvénients de cette solution :

- Pôle multimodal moins visible par rapport à l'essence du projet Rosa Parks ;
- Suppression de la circulation routière dans un seul sens.

Idées reçues sur la variante « Gaston Tessier » :

« *La Petite Ceinture, c'est un jardin, ça ne servira plus jamais !* »

En 2015, la Maire de Paris et les Maires d'arrondissements se sont engagés auprès de SNCF Réseau, propriétaire de la Petite Ceinture via un protocole d'accord. Il vise à permettre l'ouverture de certaines sections de ligne dans l'attente de l'aboutissement de projets de transports plus concrets. La ligne fait toujours partie du Réseau Ferré National, elle dispose ainsi du même statut juridique que les voies du RER E à Rosa Parks. L'ensemble des aménagement réalisés s'avèrent précaires et réversibles. Le linéaire de la ligne reste maintenu.

En 2013, lors de la concertation engagée par la Ville de Paris et SNCF Réseau, l'hypothèse et la pertinence de l'arrivée du T8 à Rosa Parks et son prolongement vers l'est de Paris étaient soulignés.



Carte des usages par secteurs présentée lors de la concertation sur le devenir de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris en 2013

« *On ne peut pas faire cohabiter un tramway à côté de la gare Jazz Pont de Flandres !* »

La gare de Pont de Flandres dispose de deux rampes d'accès, l'une est utilisée actuellement par le restaurant, la seconde servirait à l'exploitation du T8. Une mitoyenneté pourrait être imaginée entre l'exploitant du tram et celui de la gare.

En tout état de cause, le bâtiment de la gare gardera son usage actuel et ne sera pas du tout utile à l'exploitation du T8. Le tram apportera même de nombreux usagers supplémentaires en renforçant la notoriété de ce quartier encore trop méconnu de Paris.

« Et le jardin actuellement aménagé va être détruit ! »

La Ville de Paris sait que l'ensemble des aménagements réalisés sont légers et réversibles. Pour le prolongement du T8, la mise en service ne se ferait pas avant 2030, c'est-à-dire dans 11 ans ce qui laisse le temps de profiter des aménagements envisagés !

De plus, la plateforme de la Petite Ceinture n'empêche pas le maintien d'un espace de promenade accessible au public entre la rue Cambrai et les voies du RER E. Nous proposons même d'imaginer une passerelle piétonne parallèle au pont-rail pour permettre aux riverains de prolonger la promenade verdoyante vers la gare de pont de Flandres. **Un tel aménagement similaire existe sur le T2 entre la station Belvédère et le tunnel de Suresnes.**

« Les arbres de la rue Gaston Tessier seront abattus ! »

L'ensemble des projets de tramway nécessitent des adaptations de la voirie. Les arbres les plus récemment plantés pourraient être déplantés en vue d'être replantés en d'autres endroits. L'ensemble du linéaire subira des transformations importantes. Notre proposition se veut être constructive, et novatrice ; s'il est possible de préserver les arbres, préservons-les !

« Les correspondances sont très éloignées entre le métro et la Petite Ceinture ! »

À Corentin Cariou, l'entrée de la station située en bas de la rampe d'accès à la gare.

« Les rails sont rouillés ou ils n'existent plus, comment faire rouler le tramway ? »

Dans le cas où la Petite Ceinture servirait pour le tramway, **les installations existantes seraient bien entendu remplacées !** Si les rails n'existent plus, la propriété juridique existe bel et bien. En général, il s'agit d'un choix de SNCF Réseau, critiquable au passage... mais les rails, la RATP et la SNCF en changent chaque jour en France.

« *L'arrière-gare, ça ne sert à rien !* »

A priori, une arrière-gare allonge la longueur physique de la ligne et la logique voudrait que cela ne soit pas souhaitable.

Une arrière-gare permet d'assurer une exploitation à haut débit du terminus. **Deux tramways peuvent ainsi être stationnés simultanément à quai** qui sont alors dédiés, l'un pour la montée, l'autre pour la descente des voyageurs.

Les flux voyageurs ne s'opposent donc pas, limitant les risques d'accidents liées aux traversées précipitées de voies.

De plus, l'arrière gare permet de stocker deux autres rames de tramways prêtes au départ et permettant **ainsi d'assurer les fréquences annoncées de 3 à 4 minutes.**

En cas d'absence de ce dispositif, les tramways s'accumulent avant l'arrivée au terminus, engendrent des embouteillages, des arrivées sur les quais non dédiés à une arrivée ou à un départ. Les voyageurs qui descendent du tramway se retrouvent face à ceux qui veulent monter.

En outre, le machiniste change de cabine, cheminant au milieu des flux de voyageurs nombreux ce qui peut retarder d'autant le départ du tramway. L'arrivée d'autres rames ne peut s'effectuer et elles se retrouvent en attente en pleine voie avant le terminus.

Enfin, en Île-de-France, les tramways suivants disposent d'arrière gare à leur terminus :

- T1 ;
- T3a ;
- T3b ;
- T6.

Le T2 et T8 disposent de dispositifs similaires dans l'un de leur terminus. Sur le T8, celui de la porte de Paris disparaît avec le prolongement à Paris d'où son indispensable préservation pour son arrivée à Paris.

Pour conclure, il est important, dans une métropole où les transports sont déjà saturés et le seront encore, même une fois le métro du Grand Paris réalisé, au vu des évolutions démographiques, de conserver des possibilités d'évolution du réseau existant ou en cours de création et de se concentrer sur des choix de long terme, pragmatiques et efficaces plutôt qu'esthétiques.

Par ailleurs, les mauvaises performances du T3 (Cf. le rapport de la Cour des Comptes de 2010, voir <https://bit.ly/CComptesPC2010>) **devraient inciter les pouvoirs publics à préférer des solutions fonctionnelles** (Cf. l'exemple du tram T3a, **illustrant le choix des élus au détriment de celui des usagers**, voir <http://bit.ly/ChoixTramSud> page 55).

Les membres du conseil d'administration de l'ASPCRF.