

Le conseil général s'alarme de l'état du T1

Le président du département vient d'écrire à Jean-Paul Huchon pour dénoncer la vétusté du matériel et les rames surchargées.

« **A**ujourd'hui, le T1 est une ligne malade. » D'une phrase, Stéphane Troussel, président PS du conseil général de Seine-Saint-Denis a résumé sa vision des conditions de déplacement sur le tramway T1 (qui relie Saint-Denis à Noisy-le-Sec), dans un courrier adressé à Jean-Paul Huchon, le président socialiste de la Région, également à la tête du Stif, le syndicat des transports d'Ile-de-France.

Croisés cette semaine à la station des Six-Routes à La Courneuve, les habitants confirment ces lentes dégradations par leurs propres évaluations basées sur des habitudes quotidiennes. « Ça marche moins bien qu'il y a quelques années en arrière », estime une femme, en descendant avec son cabas de la rame. « On attend un peu plus entre deux passages », commente un voyageur. Mis en service en 1992, le tronçon entre Bobigny et Saint-Denis a signé la renaissance du tramway en Ile-de-France. Cette ligne est de fait la plus ancienne.

■ Une vitesse de 15 km/h

« Vingt-deux ans après, chacun s'accorde à dire que l'infrastructure n'est plus à la hauteur et est incapable d'absorber l'augmentation de la fréquentation », écrit encore Stéphane Troussel. Chiffres à l'appui, il évoque la réalité. « Le T1 a été conçu pour recevoir 52 000 personnes par jour et dès l'ouverture, il en a accueilli 55 000 », précise-t-il. Selon la RATP, l'exploitant, la fréquentation de la ligne est aujourd'hui de 180 000 voyageurs par jour. « Sur la même période, le matériel roulant a peu évolué. Les rames n'ont que quatre portes au lieu de six, sur les ver-



La Courneuve, les Six-Routes, mardi. En service depuis 1992, la plus ancienne ligne de tramway d'Ile-de-France souffre du poids des ans. (LP/C.G.)

sions qui équipent des tronçons plus récents. » L'élu cite alors des temps de montée dans les rames qui peuvent durer « jusqu'à 70 secondes ». La RATP confirme également que la vitesse commerciale n'est que de 15 km/h. Le taux de régularité est passé de 99 % à 97,6 %.

Le Département demande « le renouvellement du matériel roulant dans les meilleurs délais », en même temps que la mise en service en 2017 du prolongement entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay (Val-de-Marne) et dont la déclaration d'utilité publique a été signée le 17 février. « Il ne faudrait pas que les usagers voient les anciennes rames partir à l'ouest, les nouvelles à l'est », assure Stéphane Troussel.

En attendant, un programme d'ac-

tions vient tout juste d'être décidé par les partenaires : le Stif, la RATP (l'exploitant), le conseil général et les villes du 93 traversées par la ligne. Le « PacT1 », c'est son nom prévoit en particulier d'améliorer la vitesse et la régularité, en modifiant la gestion des feux tricolores aux carrefours, sur les axes contrôlés par le système départemental Gerfaut II. « Cela permettra de gagner 10 % sur le temps de parcours », souligne Stéphane Troussel, qui doit pour agir, obtenir l'accord des villes concernées par les carrefours. Enfin, ce programme d'actions prévoit des aménagements de voirie et notamment l'agrandissement des quais pour éviter les embouteillages de voyageurs au moment des montées et descentes.