



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

ligne des Coquetiers

Question orale n° 1371

Texte de la question

Le 4 novembre 1999, M. Alain Calmat interrogeait M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le projet de requalification de la ligne des Coquetiers, ligne vétuste et dangereuse, sur le rééquilibrage en termes de transports dans le département de la Seine-Saint-Denis et sur la nécessité de désenclaver les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil. Il avait été alors donné l'assurance que le projet serait inscrit au prochain contrat de plan Etat-région Ile-de-France pour un montant de 250 millions de francs, dont 125 millions de francs de l'Etat. Ce projet est une chance pour l'est du département de la Seine-Saint-Denis et pour de nombreuses communes, mal desservies par les transports en commun. Une chance donnée à RFF et à la SNCF d'optimiser un nouveau moyen de transport exemplaire, d'en faire une vitrine technologique, l'expression d'un savoir-faire. C'est surtout un moyen exemplaire de faire de cette requalification un modèle d'aménagement et d'utilisation de nouvelles technologies ferroviaires parfaitement intégrées dans une zone très fortement urbanisée, une traduction concrète du plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France. Depuis plusieurs mois, le syndicat des transports d'Ile-de-France a la charge du suivi de l'élaboration du schéma de principe relatif à l'aménagement de la ligne par RFF et la SNCF. Ce projet est laissé aux mains des spécialistes techniques qui relèguent toutes les questions fondamentales liées à l'intégration urbaine au second plan. En effet, le projet tel que présenté par RFF est un train-tram, où priorité est donnée au train sur toutes les autres modalités de déplacement, ce qui ne correspond pas à la volonté des élus. Or, beaucoup d'incertitudes demeurent alors même que le projet technique avance. Elles concernent en particulier la suppression ou non des passages à niveau et leur transformation en carrefours à feux, le développement des traversées piétonnes et cyclistes, les modalités de rétrocession des emprises et les délaissés de quais, le doublement de la voie sur chaque section où ce doublement est possible, la prise en compte des extensions futures vers Roissy et le plateau de Clichy-sous-Bois/Montfermeil. Toutes ces questions sont fondamentales car elles conditionnent la future insertion de la ligne dans le paysage urbain. Il le remercie des solutions qu'il pourra leur apporter.

Texte de la réponse

Mme la présidente. M. Alain Calmat a présenté une question, n° 1371, ainsi rédigée:

«Le 4 novembre 1999, M. Alain Calmat interrogeait M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le projet de requalification de la ligne des Coquetiers, ligne vétuste et dangereuse, sur le rééquilibrage en termes de transports dans le département de la Seine-Saint-Denis et sur la nécessité de désenclaver les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil. Il avait été alors donné l'assurance que le projet serait inscrit au prochain contrat de plan Etat-région Ile-de-France pour un montant de 250 millions de francs, dont 125 millions de francs de l'Etat. Ce projet est une chance pour l'est du département de la Seine-Saint-Denis et pour de nombreuses communes, mal desservies par les transports en commun. Une chance donnée à RFF et à la SNCF d'optimiser un nouveau moyen de transport exemplaire, d'en faire une vitrine technologique, l'expression d'un savoir-faire. C'est surtout un moyen exemplaire de faire de cette requalification un modèle d'aménagement et d'utilisation de nouvelles technologies ferroviaires parfaitement intégrées dans une zone très fortement urbanisée, une traduction concrète du plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France. Depuis

plusieurs mois, le syndicat des transports d'Ile-de-France a la charge du suivi de l'élaboration du schéma de principe relatif à l'aménagement de la ligne par RFF et la SNCF. Ce projet est laissé aux mains des spécialistes techniques qui relèguent toutes les questions fondamentales liées à l'intégration urbaine au second plan. En effet, le projet tel que présenté par RFF est un train-tram, où priorité est donnée au train sur toutes les autres modalités de déplacement, ce qui ne correspond pas à la volonté des élus. Or, beaucoup d'incertitudes demeurent alors même que le projet technique avance. Elles concernent en particulier la suppression ou non des passages à niveau et leur transformation en carrefours à feux, le développement des traversées piétonnes et cyclistes, les modalités de rétrocession des emprises et les délaissés de quais, le doublement de la voie sur chaque section où ce doublement est possible, la prise en compte des extensions futures vers Roissy et le plateau de Clichy-sous-Bois/Montfermeil. Toutes ces questions sont fondamentales car elles conditionnent la future insertion de la ligne dans le paysage urbain. Il le remercie des solutions qu'il pourra leur apporter.»

La parole est à M. Alain Calmat, pour exposer sa question.

M. Alain Calmat. Madame la secrétaire d'Etat au logement, je souhaite vous poser, sur la ligne des Coquetiers, une question que j'avais posée à M. Gayssot; je crois que vous pourrez tout à fait me répondre.

Avec ce nom amusant, à consonance campagnarde, on pourrait croire le problème anodin. Or il n'en est rien puisqu'il s'agit là d'une ligne vétuste, extrêmement dangereuse, située entre les villes d'Aulnay-sous-Bois et de Bondy; elle traverse plusieurs agglomérations importantes comme Livry-Gargan et Le Raincy. Son trajet est dangereux en particulier à cause de plusieurs passages à niveau qui sont la cause de nombreux accidents. Un rééquilibrage en termes de transport dans le département de la Seine-Saint-Denis est indispensable en désenclavant les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil et surtout en sécurisant cette voie.

M. Gayssot m'avait donné l'assurance, en novembre 1999, en répondant dans cet hémicycle à une question que je lui posais, que le projet serait inscrit au prochain contrat de plan Etat - région Ile-de-France, qui vient d'être signé, pour un montant de 250 millions de francs, dont 125 millions de francs seraient fournis par l'Etat. C'est désormais chose faite et je réitère mes remerciements au Gouvernement et à la région Ile-de-France.

Ce projet est une chance non seulement pour l'est du département de la Seine-Saint-Denis, notamment pour les nombreuses communes mal desservies, mais également pour RFF et la SNCF qui peuvent ainsi optimiser un nouveau moyen de transport exemplaire - il n'est pratiquement pas utilisé en France - et en faire une vitrine technologique. C'est surtout une occasion unique de faire de cette requalification un modèle d'aménagement et d'utilisation de nouvelles technologies ferroviaires parfaitement intégrées dans une zone très fortement urbanisée, et une traduction concrète du plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France.

Cependant, madame la secrétaire d'Etat, depuis plusieurs mois que le syndicat des transports d'Ile-de-France est chargé de suivre l'élaboration du schéma de principe relatif à l'aménagement de la ligne par RFF et la SNCF, le climat est à l'inquiétude.

En effet, mon sentiment est que ce projet est laissé aux mains des spécialistes techniques, qui relèguent au second plan toutes les questions fondamentales liées à l'intégration urbaine. Le projet tel que le présente RFF est un train-tram, plutôt qu'un tram-train, où priorité est donnée au train sur toutes les autres modalités de déplacements, ce qui ne correspond pas à la volonté des élus. Les orientations techniques du projet ne peuvent se résumer à l'aspect uniquement ferroviaire. A mon sens, elles doivent au contraire tenir compte des aménagements qui pourront être réalisés à moyen ou long terme en fonction des réalités financières.

Or, demeurent à l'heure actuelle beaucoup d'incertitudes pour lesquelles les élus n'ont pas eu de réponses satisfaisantes, alors même que le projet technique avance. Elles concernent en particulier la suppression, ou non, des passages à niveau et leur transformation en carrefours à feux; le développement des traversées piétonnes et cyclistes; les modalités de rétrocession des emprises et les délaissés de quais; le doublement de la voie sur chaque section où il est possible; la prise en compte des extensions futures vers Roissy et le plateau de Clichy-sous-Bois/Montfermeil.

Pour ce qui concerne le financement du matériel roulant, sur lequel planait une ambiguïté, je pense que vous pourrez peut-être un peu plus tard, si vous ne le pouvez aujourd'hui, nous confirmer qu'il n'est pas compris dans ces 250 millions de francs.

Voilà, madame la secrétaire d'Etat, la question que je souhaitais vous poser en espérant que vous pourrez nous rassurer.

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat au logement.

Mme Marie-Noëlle Lienemann, secrétaire d'Etat au logement. Monsieur le député, M. Jean-Claude Gayssot aurait aimé pouvoir vous répondre sur ce sujet qu'il connaît bien. Vous avez eu l'amabilité de rappeler qu'il s'était

engagé pour que soit inscrit au sein du contrat de plan Etat-région le réaménagement de la ligne des Coquetiers pour un montant de 250 millions de francs.

Le projet, vous l'avez dit, consiste à transformer un service ferroviaire traditionnel en une desserte de type tram-train; c'est aussi l'occasion d'un véritable renouvellement urbain du secteur, en particulier grâce à la restructuration de l'espace public.

Vous savez aussi que dans ce type de projet, une commission de suivi et de pilotage est mise en place par le syndicat des transports de l'Ile-de-France, qui a décidé que les maîtres d'ouvrage seraient conjointement RFF et la SNCF. Il leur a demandé de rencontrer toutes les communes concernées. A ce titre, une rencontre va être organisée avec des représentants de chacune des communes, pour faire le point, à la fois sur les opportunités de ce projet et sur les sujétions qu'il pourrait impliquer ici ou là.

Les études sont nécessairement complexes. Elles doivent non seulement prendre en compte les aspects techniques du projet, mais aussi aller de pair avec une réflexion urbaine d'accompagnement, en particulier à un moment où la loi de solidarité et de renouvellement urbains insiste sur la nécessité, dans les documents d'urbanisme, d'une complémentarité entre les projets d'urbanisme et ceux concernant les déplacements, et cela dans un esprit de développement durable. Le ministre a donné des instructions dans ce sens au syndicat des transports d'Ile-de-France.

Par ailleurs, je puis d'ores et déjà vous confirmer que, lors des récentes réunions de la commission de suivi du projet, le syndicat des transports d'Ile-de-France a fait adopter plusieurs orientations qui, je crois, répondent aux questions que vous avez posées.

Il s'agit de remplacer les passages à niveau par des carrefours à feux, exploités comme des carrefours urbains, avec priorité de passage au tramway, de traiter les circulations «douces» - vous avez parlé des circulations piétonnes et des pistes cyclables - et de répondre à l'exigence de la mise au point d'une variante à voie double en section courante - c'est une préoccupation des élus locaux et de vous-même. Je crois qu'il faut privilégier ce système.

Enfin, le projet doit préserver la possibilité d'extensions futures vers Roissy et Clichy-Montfermeil.

Quant aux modalités de rétrocession des emprises et des délaissées de quai, elles vont faire l'objet de négociations entre les communes et les entreprises de transport ferroviaire. Cet esprit de négociation devrait nous permettre d'aboutir rapidement. Tel est, en tout cas, le souhait de M. Gayssot. J'espère, monsieur le député, que vous aurez le sentiment qu'en la matière le Gouvernement est à l'écoute de vos préoccupations et que nos efforts convergeront pour la réussite de ce projet, qui marquera un progrès.

M. Dominique Baert. Bien sûr !

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Calmat.

M. Alain Calmat. Madame la secrétaire d'Etat, je vous remercie de cette réponse, qui me satisfait. Vous répondez sur pratiquement tous les points que j'avais soulevés. En effet, vous réaffirmez le caractère tram-train du projet, ce qui est très important. Il y aura donc disparition des passages à niveau. Et je suis heureux de voir que, depuis que nous en avons parlé avec le ministre, des consignes ont d'ores et déjà été données pour que les choses avancent sur les questions des circulations douces, de la variante à double voie, de l'extension vers Clichy-Montfermeil, ainsi que sur les emprises et les délaissées de quai, qui sont des problèmes très importants et concrets. Tout cela va donc dans le bon sens. J'espère bien entendu, que l'on n'en restera pas au stade des bonnes intentions, que le dialogue qui va s'engager entre l'ensemble des collectivités locales, Réseau ferré de France et la SNCF, par l'intermédiaire du STIF, nous permettra d'aboutir et que des villes comme Livry-Gargan et Le Raincy en particulier, qui sont traversées par cette voie, trouveront leur compte dans l'aménagement prévu par la loi SRU.

Données clés

Auteur : [M. Alain Calmat](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (12^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1371

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 mai 2001, page 2875

Réponse publiée le : 23 mai 2001, page 3176

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 21 mai 2001