

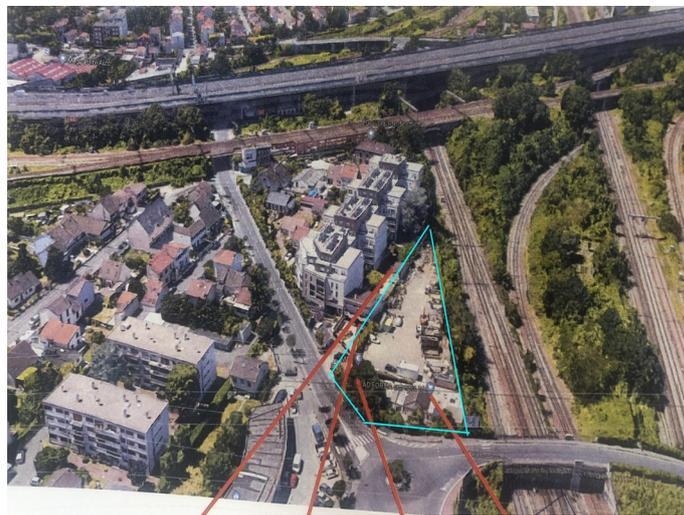
TERRAINS DISPONIBLES AUTOUR DU FUTUR CHANTIER DE LA GARE DE BONDY

CONDITIONS POUR LA RECONSTRUCTION DES PONTS JULES FERRY

Rédacteur : Philippe Fauvel

Stupéfaction à propos du permis de construire au 6 bis rue Jules Ferry et parcelles voisines

Le 30 avril dernier, nous faisons une tournée dans le secteur intéressé par les futurs travaux de construction des gares de Bondy, madame Kasparian et moi-même, et telle ne fut pas notre stupéfaction de voir un panneau affiché au 6 bis rue Jules Ferry indiquant qu'un permis de construire avait été accordé le 2 décembre 2021 par la délégation préfectorale pour la construction d'un ensemble immobilier sur ce terrain et les parcelles voisines représentant un ensemble de 3 067 m² (repérées en bleu turquoise sur le plan cadastral et les vue aériennes qui suivent). Comme le montrent les deux photos qui suivent, ce terrain est idéalement situé pour organiser la reconstruction des ponts Jules Ferry, sachant que pour cette opération, il faudra bien disposer d'une aire suffisante pour fabriquer et manipuler les tabliers du futur ouvrage.



Par ailleurs, on sait que la SGP est à la recherche de terrains pour pouvoir installer confortablement ces chantiers.

Et bien, que fait-on ? On jette en pâture ce magnifique terrain à l'avidité des promoteurs ! C'est à n'y rien comprendre. C'est à se demander si la notion d'utilité publique a encore un sens ; c'est à se demander si nos autorités ont une réflexion à long terme pour l'aménagement du territoire ; c'est à se demander si ce n'est pas la seule cupidité qui oriente des décisions pourtant lourdes de conséquences.

OAP du quartier de la gare et élaboration du plan de mobilité : où en est Est Ensemble ? De quelle manière les ponts Jules Ferry y sont-ils intégrés ?

Lors de la réunion de notre collectif anti nuisance qui a eu lieu 19 avril dernier, nous avons appris que Est Ensemble devait arrêter son plan de mobilité en 2023. Par ailleurs nous avons appris lors d'un entretien que nous avons eu le 8 décembre 2021 avec monsieur Bruno Martinez de Est Ensemble que l'aménagement du pont Jules Ferry n'était prévu qu'après les travaux du métro en gare de Bondy et qu'il consisterait vraisemblablement en une adaptation de l'ouvrage existant pour y permettre des circulations douces. J'ai alors objecté que cet ouvrage qui est constitué d'un béton armé datant de 1914, ne supporterait pas une telle adaptation et que la seule solution raisonnable était sa reconstruction selon un tracé adapté au trafic routier et selon des procédés modernes de construction. Je rappelle que dans les études préliminaires de la SGP, ce pont était présenté comme étant au cœur de la conception du pôle d'échange que sera la future gare de Bondy où se retrouveront RER, métro, tramway et autobus. C'est ainsi qu'il était aussi considéré lors des premières enquêtes publiques. Mais il a été rejeté d'un revers de main dans l'étude d'avant projet en 2017, sous prétexte de sa vétusté et de l'incompatibilité de sa reconstruction avec le planning général de l'opération. Lors du COPIL de 2017, il a été indiqué par la SGP à la municipalité que les études (SNCF) portant sur l'évacuation des déblais par rail concluaient sur une impossibilité de le faire, de même que l'étude de préféabilité de la modification du pont Jules Ferry (INGEROP) démontrait que la réalisation d'un nouvel ouvrage en remplacement de l'existant n'était pas compatible en terme de planning avec l'utilisation de l'ouvrage pour les travaux de terrassement et de soutènement de la gare Grand Paris Express. C'est cette dernière conclusion qui a conduit à la situation absurde que nous connaissons aujourd'hui. Mais qui a vu ces études ? On nous en parle sans cesse, mais jamais on ne nous les montre.

Pour ma part, j'affirme que les auteurs de ces études ne connaissaient pas réellement le plan des voies en gare de Bondy et de ses abords, pas plus qu'ils n'en connaissaient leur mode d'exploitation.

Présenté comme le nœud de l'aménagement des abords de la gare dans les études préliminaires de la SGP, il devrait l'être aussi pour l'OAP et le plan de mobilité élaborés par Est Ensemble.

Va-t-on encore longtemps se mettre la tête sous le sable sur ce sujet ?

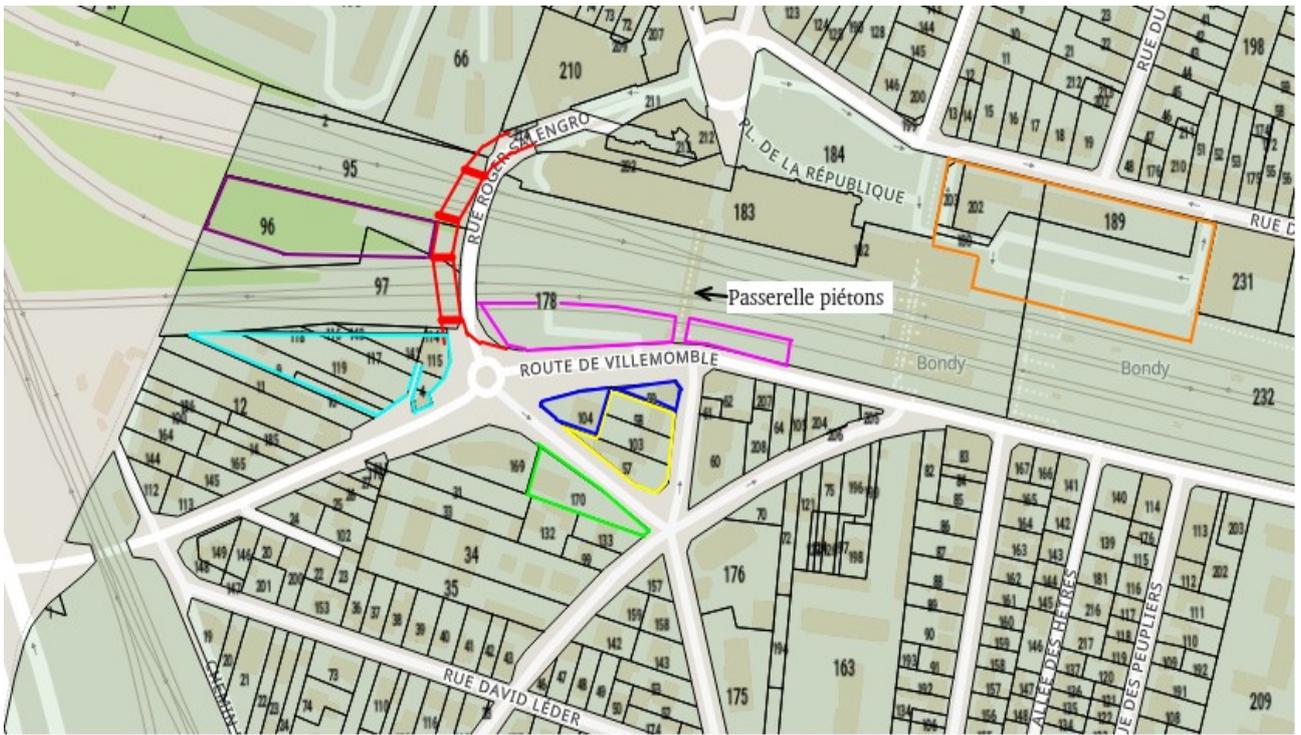
L'autorisation de permis de construire citée plus haut laisserait entendre que oui.

Présentation de terrains disponibles

Je prétends donc éclairer les politiques en leur présentant dans ce qui suit un état des terrains disponibles autour de la gare. Cette présentation se résume en un extrait du plan cadastral et en une vue aérienne sur lesquels sont repérés les terrains recensés, avec leurs superficies respectives. La vue aérienne s'étend jusqu'à l'autoroute A3 sous lequel un terrain loué par la ville de Bondy sur le territoire de Noisy le Sec pourrait être mis à la disposition de la SGP pour ses installations. Ce terrain est repéré en vert pâle.

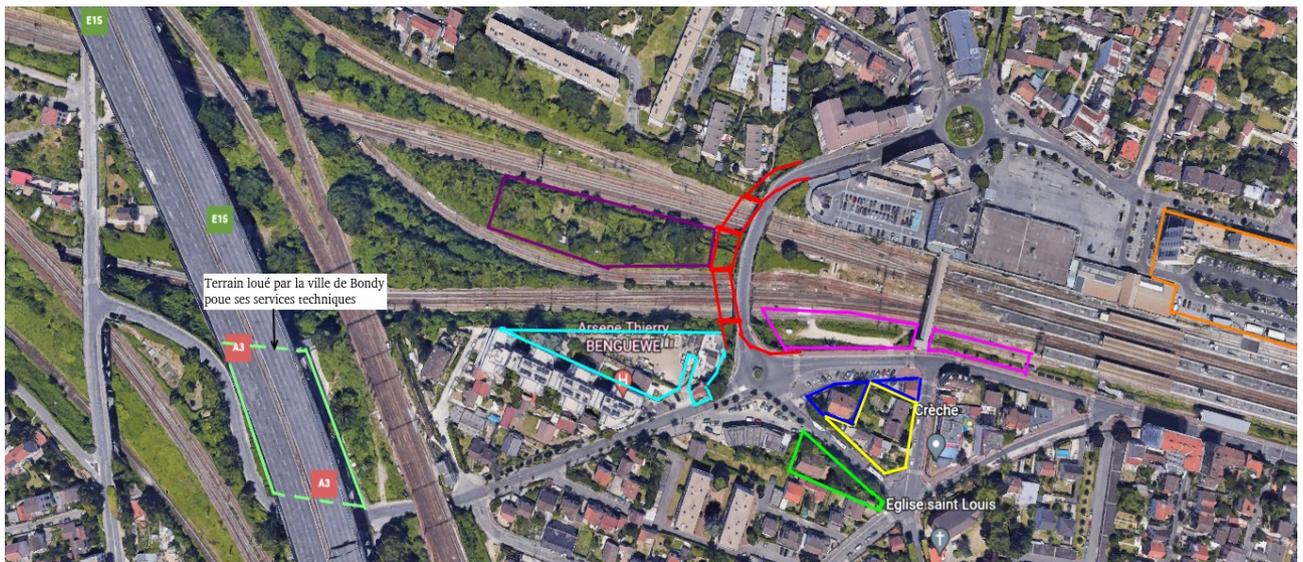
Vous noterez que j'ai fait figurer en rouge ce que pourraient être les futurs ponts Jules Ferry qui, je ne le répéterai jamais assez, sont au cœur du problème.

Quelques commentaires suivent ces deux illustrations.



- Projet de doublement des ponts Jules Ferry — Culées d'appui des futurs tabliers
- Parcelles concernées par le permis de construire accordé le 2 déc 2021 : 3 067 m²
- Délaissé SNCF estimé à 2 600 m² accessible depuis les ponts Jules Ferry

- Chantier principal SGP et gare SNCF estimé à 8 000 m²
- Terrains acquis par la SGP : 746 m²
- Pavillons occupés convoités par la SGP : 1 396 m²
- Terrain apparemment vacant : 908 m²
- Espaces sur le domaine SNCF non utilisés estimés à 2 380 m² + 760 m²



Conditions pour la reconstruction des ponts Jules Ferry

Tout d'abord, parlons du pont puisqu'il est au cœur du problème. La rampe d'accès au nouvel ouvrage tel que je l'imagine (j'avais produit une esquisse pour la réunion publique du 15 septembre 2021), nécessite d'amputer une toute petite portion de la parcelle 66, sans que les immeubles qui y sont implantés ne soient touchés.

Les difficultés vis à vis de l'exploitation ferroviaire sont liées à l'édification des culées à proximité des voies d'une part et à la mise en place des tabliers au-dessus des voies d'autre part.

Les culées sont représentées en rouge gras. L'hypothèse ici retenue est celle d'une seule travée pour l'ouvrage sud ; sa portée pourrait être éventuellement réduite par l'adjonction d'un ouvrage cadre en béton armé au-dessus de l'embranchement en direction du triage de Noisy, l'intérêt étant de réduire l'épaisseur du tablier principal.

Le contexte des voies à Bondy est favorable pour l'édification des culées. En effet, la culée sud de l'ouvrage sud se fera à proximité du prolongement d'une voie fermée à l'exploitation depuis la mise en service du tramway. La culée nord de l'ouvrage sud se fera à proximité de l'embranchement en direction du triage de Noisy assez peu circulé, uniquement par des trains de fret roulant au maximum à 30 km/h.

La culée sud de l'ouvrage nord se fera à proximité de la voie Paris Strasbourg empruntée par les trains de grande ligne et les TGV, mais nous avons la chance de disposer d'une voie ter, la fameuse voie ter évoquée à propos d'une éventuelle bande transporteuse lors de notre rencontre du 11 octobre 2021 au siège de la SGP avec la SNCF, la seule fois où nous l'avons rencontrée. Ce jour là, ses représentants n'ont cessé de nous dire et de nous répéter que cette voie était classée voie principale, qu'il était impossible de la déclasser car elle était indispensable à l'exploitation (je n'y ai jamais vu circuler un train). Et bien l'édification de la culée sud de l'ouvrage nord nous donnera l'occasion de s'en servir en y faisant rouler les RER marquant l'arrêt à Bondy, libérant ainsi la voie 1 pour y faire circuler les trains de grande ligne et les TGV. Ainsi la voie la plus proche de la culée serait libérée de toute exploitation.

Quant à la culée nord de l'ouvrage nord, elle se fera le long de la voie de desserte des ateliers de Noisy empruntée à moins de 30 km/h par les tramways vides de tout voyageur.

La mise en place des tabliers, qui auront été fabriqués à proximité, nécessitera une interception des circulations ferroviaires le temps d'un week-end (ou de deux). Cela doit être programmé très longtemps à l'avance (de l'ordre de trois ans) pour être intégré dans l'établissement des horaires ; c'est, je ne cesse de le répéter, ce qui conduit à augmenter le temps, non pas de réalisation de l'ouvrage, mais le temps entre la décision de faire et celui de faire. C'est pourquoi la reconstruction de ces ouvrages devraient déjà être en étude dans les bureaux de la SNCF. C'est une totale ineptie qu'ils n'y soient pas encore, je ne cesse de le répéter.

Mais avant de mettre en place les tabliers, il faut les fabriquer et pour cela, il faut de la place. Dans mon esquisse en vue de la réunion publique du 15 septembre 2021, j'avais imaginé que cela pourrait se faire sur un terrain appartenant à la SNCF, situé entre les voies paires et impaires, sur une partie de la parcelle 96 (repéré en violet foncé). Ces terrains sont occupés par des jardins ouvriers. L'inconvénient, c'est qu'il n'est accessible que depuis le pont Jules Ferry. À l'époque, je n'avais pas repéré le terrain objet du permis de construire évoqué plus haut en début de texte et repéré en bleu turquoise. Il ne présente pas les inconvénients cités pour la parcelle 96. Il est idéal pour l'ouvrage sud. En revanche, il est beaucoup plus éloigné de l'ouvrage nord et nécessiterait pour sa manutention une grue de très très grande portée. La faisabilité reste donc à établir. Sans

doute faudra-t-il se partager entre les deux terrains et faire des deux ouvrages deux chantiers indépendants. C'est à voir.

En tout état de cause, je doute que les bureaux d'étude (INGEROP ou EGIS) qui sont à l'origine des conclusions reprises à son compte par la SGP en 2017 aient porté leur réflexion très loin. J'aurais la prétention de penser qu'ils ne l'ont pas portée aussi loin que moi.

Pour terminer sur le sujet, il est à noter que la reconstruction des ponts Jules Ferry telle que je la présente ne condamnerait pas le trafic routier sur le pont actuel, sauf durant la mise en place des tabliers (en week-end). D'ailleurs, le pont actuel pourrait être conservée en phase définitive et être dédié aux fameuses circulations douces évoquées par Est Ensemble, ou bien, et ce n'est pas incompatible, être aménagé en une aire de repos, une sorte de belvédère au-dessus des voies pour y regarder les trains passer. Il est à noter aussi, que si ce pont était doublé avant que ne commencent les travaux, un des deux ouvrages pourrait être exclusivement dédié à la desserte du chantier.

Réflexion sur les autres terrains

Il est clair que l'essentiel de l'activité du chantier se fera sur l'emprise principale repérée en orange, la seule située au nord des voies ferrées. Sa desserte, à partir du moment où l'on veut éviter le centre ville, se fera, qu'on le veuille ou non, par le pont Jules Ferry. Elle se fera par le pont Jules Ferry, dans son état actuel ou dans son état futur. Dans son état futur serait bien sûr l'idéal.

On aura beau imaginer tout autre stratagème, comme cette idée folle de condamner la passerelle piétons pour y installer une bande transporteuse et une conduite d'acheminement du béton, le pont Jules Ferry restera incontournable, de la même façon que l'ouverture de la fenêtre l'est pour l'évasion d'une mouche volant désespérément en s'y heurtant devant chaque carreau d'une fenêtre fermée.

Les autres terrains possibles sont tous situés au sud des voies, c'est à dire de l'autre côté du chantier principal auquel ils ne pourront être reliés que par le pont Jules Ferry, encore lui, dès lors que la passerelle ne sera pas condamnée. Si elle l'était malgré la folie que cela représente, on se demande pourquoi les terrains sur le domaine ferroviaire (repérés en violet clair) ne seraient pas mis à profit pour la gestion des déblais et l'installation d'une centrale à béton. Ces terrains auraient même l'avantage, mais encore faudrait-il en avoir la volonté, d'être desservi par la voie ferrée aujourd'hui abandonnée. Mais, je le concède, il faudrait pour cela faire une étude d'exploitation dont je ne suis pas certain qu'elle puisse aboutir. En revanche, et j'en suis certain, la mise à profit de ces terrains présenterait l'avantage de ne pas avoir à franchir la route de Villemomble, évitant tout risque de l'ordre de celui qui s'est produit à Chelles par l'effondrement d'une bande transporteuse.

Et puis, il faut le dire ouvertement, cela éviterait d'aller emmerder ces pauvres gens de la rue Etienne Dolet (dont les terrains sont repérés en jaune) et les enfants de la crèche Janusz Korcsak.

Quant à cette fameuse base vie, grand mot pour désigner des baraquements de chantier, il y aurait toute liberté pour mettre à profit un terrain apparemment abandonné (repéré en vert), curieusement snobé par la SGP ou bien leur trouver place en d'autres lieux, les terrains déjà acquis par la SGP (repérés en bleu foncé) ou la voie publique (parking le long de la route de Villemomble), ou bien encore les terrains inopportunément lâchés aux promoteurs évoqués en début de texte. Ces baraquements, notons le au passage, ne sont pas trop assujettis à la superficie des terrains disponibles puisqu'ils peuvent s'empiler sur plusieurs niveaux quand on manque de place. Mais de la place, on le voit, on n'en manque pas.

Retour vers le passé pour y trouver l'exemple

On aurait aimé retrouvé chez nos gestionnaires d'aujourd'hui la pertinence des anciens qui à la fin du XIXe siècle avaient su profiter de travaux d'aménagement importants dépassant la dimension de la commune dont ils avaient la charge pour lui faire bénéficier d'avantages très locaux. Quand la Compagnie de l'Est avait décidé de porter le nombre des voies Paris Strasbourg de deux à quatre, les voies existantes étaient franchies par un passage à niveau. Le projet de quadruplement des voies touchant Bondy, la municipalité demanda qu'en contrepartie le passage à niveau soit remplacé par ouvrage supérieur. Ce fut l'objet de longues négociations, mais la ville de Bondy obtint gain de cause. Et ce fut les ponts Jules Ferry qui furent inaugurés en 1914, tels qu'ils sont aujourd'hui, ou presque, puisqu'ils furent rehaussés durant les années 1960 lors de l'électrification de la ligne. Mais le béton, lui, date toujours de 1914.

