

A Clichy, le tramway «désenclave les âmes»

Le Monde, 4 Mars 2020

En décembre 2019 était inauguré le tronçon du T4 reliant la ville de Seine-Saint-Denis au RER

reportage

Elles ont à peine 15 ans et pensent déjà à leur curriculum vitae, à ce nom, chargé de fantasmes et de discriminations, qu'elles devront un jour inscrire dans la case «adresse»: Clichy-sous-Bois, Seine-Saint-Denis. Un moment qu'elles redoutaient – «Clichy, ça fait peur aux gens sur un CV» –, du moins jusqu'au 14 décembre 2019.

C'est à cette date que le dernier tronçon du tramway T4 a été inauguré, à cette date que - Yasmine, Aïssatou, Fatoumata, Leila, Yricia et Abissetou ont commencé à envisager l'avenir – un peu – plus sereinement. «On n'a plus l'impression de vivre dans une ville-ghetto repliée sur elle-même, lance Fatoumata, attablée avec ses copines au fast-food Chicken Spot. Le regard des autres sur notre ville va évoluer.» «Avant, on dégoûtait tout le monde, renchérit Aïssatou. Ça fait du bien qu'on s'occupe de nous. »

Pour les habitants de cette commune de 30 000 âmes, plus connue du grand public pour ses faits divers que pour sa résidence d'artistes Ateliers Medecis, l'arrivée du tramway – qui relie Bondy (où se trouve le RER E) à Montfermeil, en passant notamment par les Pavillons-sous-Bois et Clichy-sous-Bois – représente bien davantage qu'un gain de temps pour rejoindre Paris ou Aulnay-sous-Bois (RER B) – depuis 2006, le T4 assurait une liaison entre Bondy et Aulnay-sous-Bois. «Voir le tram, c'est déjà un bonheur, s'émerveille Benyoussef Bouzidi, 58 ans, Clichois de longue date et président d'honneur du collectif AC Le Feu, en admirant les voies recouvertes de pelouses et bordées d'arbres (plus de 500 ont été plantés ainsi que 25 000 arbustes et plantes). C'est tellement joli, c'est le fruit d'une bataille de toute une vie, ça fait beaucoup de bien d'avoir du beau dans nos quartiers, pour nous, cela signifie que l'Etat, la France, mise enfin sur nous.»

A Clichy-sous-Bois et Montfermeil, cela faisait plus de quinze ans que le tramway était attendu et trois ans que les travaux avaient démarré (pour un budget de 370 millions d'euros). L'objectif: relier Livry-Gargan à Montfermeil afin de désenclaver ces villes proches de Paris mais mal desservies par les transports en commun. Si seulement 15 kilomètres séparent Clichy-sous-Bois de Paris, il fallait compter au moins une heure trente, voire une heure quarante, en transports en commun, pour s'y rendre.

Batina Beauregard a 60 ans, un bonnet vissé sur la tête et un chariot chargé d'emplettes: elle vient de faire ses courses au petit centre commercial du Chêne Pointu, à deux stations de tramway de chez elle. «Le tramway, ça nous donne la force de sortir plus souvent et de venir faire nos petites courses», dit-elle, assise sur un banc à la station Clichy-sous-Bois-Mairie.

Femme de chambre en intérim dans un hôtel du parc d'affaires Paris Nord 2 depuis huit ans, elle gagne une demi-heure sur chacun de ses trajets, soit une heure par jour. Elle reçoit également plus souvent amis et membres de sa famille, qui viennent désormais lui rendre visite plus volontiers. «Notre ville, elle est en train de devenir trop belle», se réjouit-elle.

Déplacements inter-banlieues

A Clichy-sous-Bois, la journée du 14 décembre a été «une vraie fête», raconte Benyoussef Bouzidi, qui a donné de la voix avec son groupe de musique lors d'un bal et d'une kermesse organisés l'après-midi. Sous les applaudissements et les cris de joie, plusieurs centaines d'habitants de la cité du Chêne-Pointu ont grimpé dans la rame inaugurale au pied de ce quartier qui a servi de décor au film *Les Misérables* de Ladj Ly.

C'est ici, dans cette résidence privée très dégradée de 1 500 logements (entre 6000 et 8000 habitants), que vivait Bouna Traoré, l'un des deux adolescents morts en 2005 dans un transformateur électrique après une course-poursuite avec des policiers, événement déclencheur d'une vague de violences urbaines qui ont secoué le pays. Ici que classes moyennes et cadres s'étaient pressés dans les années 1960 avec la promesse d'une autoroute et d'un métro aérien. Deux projets qui n'auront jamais vu le jour.

Aujourd'hui, près des deux tiers des habitants vivent sous le seuil de pauvreté. «L'enclavement n'est pas seulement territorial, il est aussi psychologique, avec cette sensation d'avoir sa place nulle part, en tout cas nulle part en dehors de la cité, explique M. Bouzidi. Le tramway aide aussi à désenclaver les âmes.» «Sans vrai réseau de transports, on se sent assignés à résidence et pas aidés pour en sortir, témoigne Olivier Klein, maire socialiste qui a grandi au Chêne Pointu, où ses parents se sont installés en 1966. C'est essentiel pour désenclaver un territoire.»

Une première Opération de requalification des copropriétés dégradées (ORCOD) d'intérêt national avait été décidée en 2015, suivie d'une opération de rénovation urbaine. A terme, toutes les barres seront démolies (plus de 400 millions d'euros de budget pour un chantier qui devrait s'étaler jusqu'en 2030). Ces travaux font suite aux vastes programmes de rénovation urbaine engagés dans plusieurs quartiers HLM traversés par le tramway. Objectif: métamorphoser le visage de ces villes-ghettos où «les déplacements inter-banlieues sont un enjeu majeur», souligne Wael Sghaier, 33 ans, du MediaLab 93 (incubateur de médias et créatifs urbains) et réalisateur du documentaire *Mon incroyable 93*. «Pour nous, l'arrivée du tramway est une vraie révolution, poursuit-il, cela veut dire qu'on a le droit à la mobilité, comme tout le monde, les habitants pensent à leurs enfants, à leurs études, aux universités auxquelles ils auront éventuellement accès. C'est aussi l'idée qu'on a les mêmes droits que les Parisiens: pouvoir circuler à pied, avoir des espaces communs agréables...»

La crainte de la gentrification

«Quand j'emprunte le tram, déjà, psychologiquement, ça va mieux, confie Nawufal Mohamed, 30 ans, qui habite Clichy-sous-Bois depuis bientôt vingt ans. Quand j'arrive à

Bondy, je ne suis plus qu'à quatre stations de RER de Paris. Pour moi, le gain de temps n'est pas si extraordinaire, mais, dans la tête, ça change tout, ça paraît beaucoup plus fluide.»

Même si cette arrivée tant espérée s'accompagne de craintes. Celle de la gentrification et de la hausse des loyers: «Nombre d'habitants ont peur d'être chassés de chez eux et repoussés toujours plus loin une fois que les choses s'arrangent», dit Wael Sghaier. Celle, aussi, de rester «au service de Paris». «La question de savoir si on va mettre des parkings géants dans les banlieues, aux entrées de la capitale, pour faciliter le développement des mobilités douces [vélo, trottinettes...] pour les Parisiens, inquiète de nombreux habitants», poursuit le réalisateur. D'autres réserves se font déjà sentir: la suppression à venir du bus 601 (qui relie la gare du Raincy à l'hôpital de Montfermeil) qui préoccupe les habitants et les pannes et autres incidents techniques à répétition qui rendent le tramway «pas toujours fiable».

«Entre les pannes et les grèves, l'appropriation prend un peu plus de temps que prévu», consent Olivier Klein. «En espérant que cela s'arrange avec le temps», dit Nawufal Mohamed, en CDI à la Maison de l'habitat de Montfermeil, qui pense avant tout à ce que l'arrivée du tramway va changer en termes d'emplois pour les habitants des quartiers traversés par le tramway. «Cela va nous donner accès aux grands bassins d'emploi franciliens comme Disney ou Roissy beaucoup plus facilement, on va pouvoir étendre nos recherches, les employeurs seront moins effrayés par nos temps de transport... On va enfin pouvoir aller chercher du boulot là où il y en a!»

Pas sûr cependant que cela suffise à «lutter contre la stigmatisation du jeune de quartier», mais «ça peut y contribuer», espère-t-il, tout en listant les discriminations qu'il «porte sur [son] dos»: son patronyme, d'abord –«première alerte»; sa couleur de peau, «je suis black» – «seconde alerte»; sa religion ensuite, «je suis musulman» – «troisième alerte»; son adresse, Clichy-sous-Bois – «quatrième alerte»; son jeune âge – «cinquième alerte»; et enfin, «je suis militant antiraciste» – «sixième alerte».

«Nous sommes en train de gagner la bataille du désenclavement territorial, conclut Benyoussef Bouzidi, mais pas encore la guerre contre les inégalités et les discriminations.» Le dernier tronçon du T4 reliant la station Arboretum à l'hôpital de Montfermeil devrait être mis en service au printemps.

Louise Couvelaire