

Bonjour

Voici un article du Parisien qui confirme le blocage du T1 : pour le maire de Noisy, il n'est pas question que le T1 passe par le centre ville. Il est d'accord pour le tram mais par le tracé Ouest, qui a été rejeté, suite au débat public, par le STIF et le conseil général (maître d'ouvrage pour l'aménagement des voies départementales empruntées par le tram).

### **Le STIF et le conseil général peuvent-ils passer outre ?**

C'est quasiment impossible puisque le projet inclut la "requalification" de la rue Jean Jaurès, qui ne peut se faire sans l'accord de la ville. La nouvelle municipalité ayant été élue sur ce thème, il paraît difficile de lui tordre le bras par des menaces de rétorsion ou de l'acheter par des compensations supplémentaires que l'on imagine mal.

### **Le STIF et le conseil général peuvent-ils accepter le tracé Ouest ?**

C'est possible mais très difficile. Cela se traduirait en effet par un surcoût (estimé à 40 millions d'euros) et par une perte de trafic, en desservant un quartier peu dense, qui rallongerait les temps de parcours pour les Montreuillois.

Le STIF et le Conseil Général ont déjà refusé ce tracé proposé par Mme Rivoire en 2001, lorsque qu'elle a été élue maire. Ainsi 9 ans auraient été perdus pour rien, par la faute du Conseil Général qui refusait cette variante. L'accepter aujourd'hui serait une sorte de mea culpa et un véritable triomphe pour la nouvelle équipe, garantissant sa réélection en 2014.

L'adoption de ce nouveau tracé nécessiterait de nouvelles études, retardant d'au moins un an l'enquête publique qui devait avoir lieu en 2011. Il n'est pas exclu qu'il faille préalablement relancer un débat public (bien que le débat public serve uniquement à éclairer la décision du STIF, qui reste libre de changer d'avis). Ainsi la mise en service du tram, annoncée pour 2017, interviendrait au mieux, dans cette hypothèse super optimiste, en 2018.

### **Faut-il attendre 2014, pour pouvoir s'en tenir tracé initial ?**

Le STIF et le Conseil Général pourraient trouver avantage, en ces temps de difficultés budgétaires, à différer le projet de quelques années en espérant que la position de la ville de Noisy évoluera en 2014, après les élections municipales. C'est évidemment prendre un grand risque car rien ne permet de compter sur un changement de majorité en 2014, compte tenu des divisions de la gauche Noisienne.

Si cette option d'attente était retenue, il serait possible de terminer les études et de lancer l'enquête publique en 2011, dans l'espoir d'obtenir une DUP en 2012 et de préparer à petite vitesse le lancement des travaux en 2014. Mais cela présente un défaut majeur : engager encore d'importants budgets d'études sans aucune garantie qu'ils servent réellement un jour, alors que les services de la RATP doivent étudier et porter de très nombreux projets urgents (plan de modernisation de la région et Grand Paris).

### **Faut-il lancer rapidement l'étude d'un trajet alternatif pour débloquer le projet ?**

Si (et seulement si) il se confirme que le projet actuel est bloqué, il est indispensable de trouver rapidement un tracé alternatif afin de limiter au strict minimum le retard apporté aux travaux. Il faudrait alors engager un nouveau débat public pour valider la variante proposée.

Le plus simple semble d'étudier un trajet direct par Bobigny la Folie en utilisant la RD27, avec une correspondance avec Eole (gare à créer) puis la ligne 5 du métro (gare à créer) et avec Arc Express si le tracé proposé par l'AMUTC pour l'arc Est était retenu. Cela améliorerait la desserte de ces quartiers de Noisy et de Bobigny et réduirait les temps de trajets vers Eole, vers la ligne 5 et vers St Denis pour les usagers du T1 en provenance de Montreuil et de Romainville.

Quel que soit le choix du tracé, l'important est d'aller de l'avant afin que le projet ne soit pas suspendu sine die comme il l'a été entre 2011 et 2008. Dans cette hypothèse il faudrait lancer rapidement, après consultation des villes concernées, un nouveau débat public, comparant le tracé proposé par la ville de Noisy (tracé Ouest rejoignant le terminus actuel du tram) et un nouveau tracé rejoignant le T1 au nord du canal (tracé à définir de manière sommaire en vue du débat public).

En fonction du résultat de ce débat, il serait possible de lancer les études avec l'accord de la municipalité actuelle de Noisy, sans être tributaire des résultats des prochaines élections municipales. Le retard apporté à la réalisation du tram pourrait ainsi être limité à 3 ans et ne plus être sous la menace de l'hostilité de la ville de Noisy.

### **Les Hauts de Montreuil différés ?**

Jusqu'à présent on pouvait trouver imprudent de lancer les ZAC des hauts de Montreuil sans que les financements et les échéanciers du tram et de la ligne 11 soit garantis. Le fait nouveau du changement de position de la ville de Noisy rend aujourd'hui indispensable de recalculer le calendrier. Peut-on livrer des logements en 2013, comme cela est prévu sur la ZAC Acacia Boissière, si l'on n'a aucune garantie sur un renforcement des transports avant 2019 au mieux ? Comment espérer faire venir des entreprises si la réalisation du tram est reportée à une date inconnue ?

Cordialement

Georges Bertrand,  
Pour l'AMUTC