

« Oui, à Clichy-sous-bois, on est à quinze mois près ! » Le maire PS, Olivier Klein, ne se résout pas à devoir attendre 2019 pour voir le tramway rouler jusqu'à l'hôpital de Montfermeil. « Il faut que l'Etat se mobilise », assène l' élu. Il réclame une opération d'intérêt national (OIN) pour le débranchement du tramway, inspirée du dispositif exceptionnel prévu par la loi pour les copropriétés dégradées du Bas-Clichy : « Dans deux ans, il y aura des logements en travaux à cet endroit, cela doit être coordonné avec le chantier du T4. »

Comme Xavier Lemoine, son voisin UMP de Montfermeil, Olivier Klein n'est pas convaincu par les explications livrées lors du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), la semaine dernière. La menace d'un retard se dessinait dès mars dernier, alors que le chantier doit démarrer avant la fin de l'année. Si les travaux s'achèvent au printemps 2018, ils seront suivis d'une longue phase d'essais à blanc, avant que les premiers voyageurs puissent monter dans le tram en mars 2019. « On nous parle d'études qui restent à mener. S'il faut plus d'ingénieurs, qu'on les mobilise ! » martèle Olivier Klein.

Du côté du Stif, on se justifie en accusant à demi-mot l'ancienne municipalité (divers gauche) de Livry, très hostile au projet de débranchement, d'avoir ralenti les études sur son territoire : « On peut espérer que la nouvelle équipe nous aidera à avancer », glisse un porte-parole.

Dans l'entourage du nouveau maire (UMP) de Livry, Pierre-Yves Martin, on assure que l' élu ne « pratiquera pas la politique de la chaise vide » et participera aux réunions avec le Stif, **même s'il maintient son recours auprès du tribunal administratif contre le projet.**

Autre raison invoquée par le Stif pour expliquer ce retard : de nouvelles études autour de l'allongement des quais en gare de Bondy, afin d'y stationner plus de rames, « pour une meilleure exploitation de la ligne ». Jean Faussurier, directeur régional de Réseau ferré de France, estime que le report est surtout lié au travail préalable au déplacement de la sous-station de Gargan.

Autant de raisons difficiles à « avaler » pour des élus qui réclament cette desserte depuis des années. « Les élus ont raison d'être vigilants, on comprend leur inquiétude », confie Jean Faussurier. Les délais sont-ils compressibles ? Une phase du chantier nécessitera d'interrompre la circulation des rames sur le tronçon actuel, entre Aulnay et Bondy. Les maîtrises d'ouvrage veulent attendre l'été 2017 pour perturber le moins de monde possible. Là encore, Olivier Klein n'est pas d'accord : « Soit on peut le faire dès l'été 2016, soit on met en place des bus de substitution. »

Pour l'heure, nul ne semble en mesure d'évaluer le surcoût lié à ce nouveau report. Pour rappel, l'enveloppe prévue pour le chantier est de 214 M€, auxquels s'ajoutent les 60 M€ pour financer des tramways supplémentaires.