

Tramway à Noisy-le-Sec : une nouvelle étude pour sortir de l'enlissement

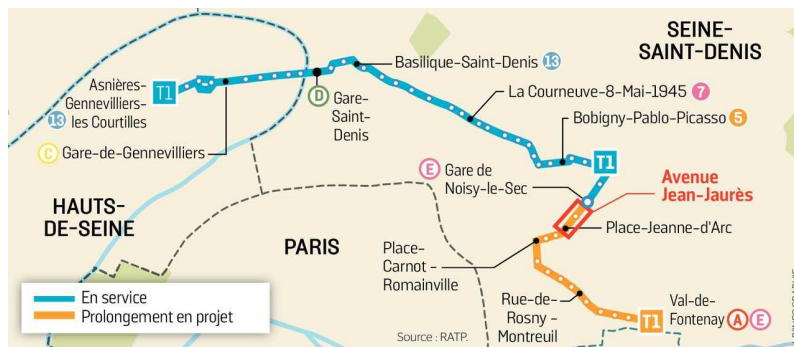


Le tramway est arrivé en gare de Noisy-le-Sec en 2003. Depuis, son prolongement vers Val-de-Fontenay, via Romainville et Montreuil, est toujours en suspens. **LP/S.T.**

Pour savoir si le tramway T1 sera bien prolongé de la gare de Noisy-le-Sec jusqu'à Val-de-Fontenay (Val-de-Marne) via Romainville et Montreuil, il va encore falloir attendre un peu. Les 200 000 habitants concernés ont l'habitude, ils attendent ce tram depuis... 2 007 (l'année de mise en service annoncée lors du lancement du projet !)

Lors d'une réunion du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) ce mercredi, une étude sur le passage rue Jean-Jaurès par une voie unique va être lancée. D'un coût total de 300 000 €, elle devrait rendre ses conclusions... dans 9 mois, en juin prochain.

Si le prolongement est encore loin d'être sur les rails, au moins, il en prend la direction. Le maire UDI de Noisy-le-Sec, Laurent Rivoire, foncièrement opposé à un passage à double sens dans la rue Jean-Jaurès, accepte le principe de cette étude. « Si c'est viable, je ferai quand même un référendum auprès des commerçants, les premiers concernés, promet-il. Si le projet laisse une voie aux voitures et si le Stif crée des places de stationnement, ils ne seront pas forcément hostiles. En revanche, au cas où le projet serait irréalisable, je relancerai mon tracé par la plaine ouest où 2 000 logements doivent sortir de terre. Après tout, si on peut mettre 300 000 € dans une étude à Jean-Jaurès, on peut faire la même chose sur ma proposition. »



L'étude va porter sur la possibilité d'un passage par voie unique sur la rue Jean-Jaurès. (LP/Infographie)

Le département, lui, estime que c'est un premier pas. « Si ça va dans le bon sens, on votera pour, souligne-t-on au cabinet du président PS du conseil départemental. Mais nous posons quand même deux conditions : il ne faut pas que cette solution revienne sur la fréquence des rames en heure de pointe, soit 1 toute les 4 minutes. Par ailleurs, le calendrier ne doit pas être trop retardé. »

En clair, l'étude ne doit pas empêcher de démarrer les travaux ailleurs sur le parcours du prolongement du tramway – l'avenue litigieuse fait 900 m, le prolongement près de 8 km. Pour autant, le département regrette le silence de la région sur d'autre aspect du dossier à savoir le financement du rachat des maisons situées sur le trajet du prolongement. Pour le moment, celui-ci n'est toujours pas assuré.

Le Stif considère en tout cas que le lancement de cette étude « permet de sortir un projet qui était en train de s'enliser », selon Laurent Probst, directeur général même s'il reconnaît qu'un passage par une voie unique sera toujours plus difficile à exploiter. « L'objet de l'étude est de justement voir quelles seront les difficultés de fonctionnement et s'il est possible de les contourner », analyse-t-il. Il se refuse à commenter l'éventuel référendum que ferait le maire sur la question mais, en revanche, il affirme que « l'étude du tracé par la Plaine ouest (déjà réalisée en 2005 mais pas retenue, NDLR) n'est pas à l'ordre du jour ».

Repères

2003. Arrivée du T1 en gare de Noisy-le-Sec. La nouvelle municipalité DVD s'oppose au tracé du prolongement jusqu'à Val-de-Fontenay. De nouveaux tracés sont étudiés.

2008. Lancement d'une concertation avec passage par la rue Jean-Jaurès. La nouvelle majorité de gauche est favorable au prolongement.

2013. Enquête publique.

2014. Signature de la déclaration d'utilité publique.

Été 2015. Le maire (UDI) Laurent Rivoire tente d'empêcher le début des travaux mené par le département.

Décembre 2015. La région passe à droite. La région suspend le projet comme l'avait promis Valérie Pécresse à Laurent Rivoire.

Juin 2017. Date prévue de remise des nouvelles études. La mise en service du T1 n'interviendra pas avant 2021 au plus tôt.