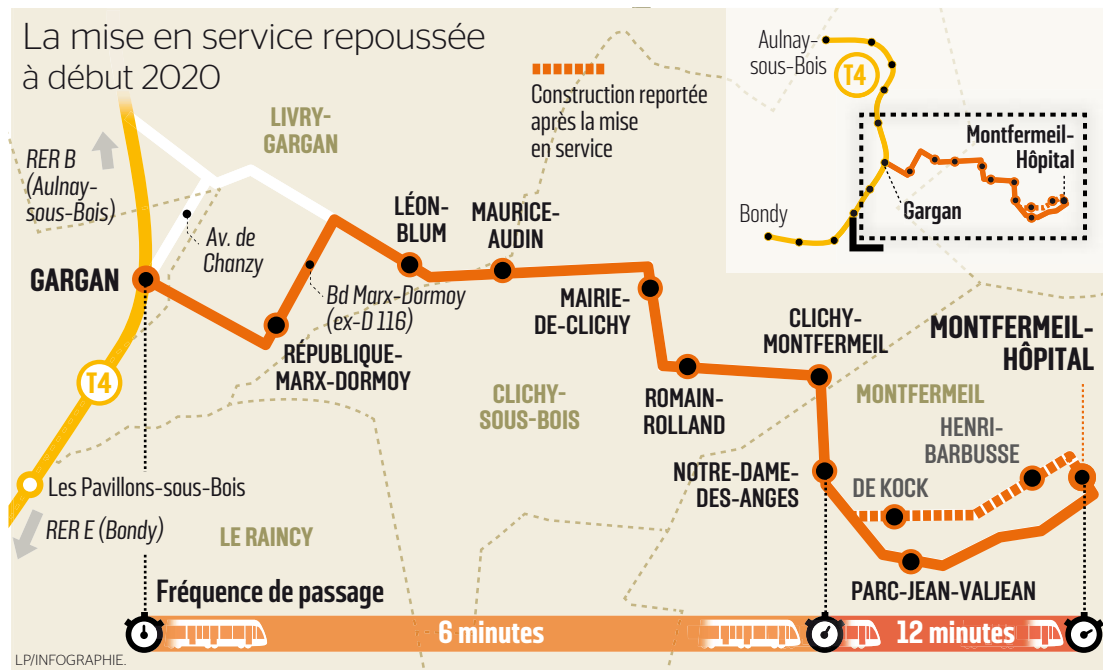


Débranchement du T4 : deux stations de moins en 2020

Les gares prévues dans la rue Henri-Barbusse seront finalement réalisées lors d'une autre phase.



MONTFERMEIL

PAR GRÉGORY PLESSE

À MONTFERMEIL, on voit enfin les premiers rails posés depuis près de quatre-vingts ans et la perspective du tant attendu débranchement du tram-train T4, depuis la gare de Livry-Gargan et qui desservira aussi la ville voisine de Clichy-sous-Bois, n'a jamais été aussi concrète.

Après des années d'oppositions politiques locales, les travaux sont bel et bien engagés. Et malgré quelques tracasseries préalables au lancement du chantier qui ont encore repoussé la date de la mise en service de quelques mois, le directeur du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), Laurent Probst, l'assure : « Le débranchement du T4 sera ouvert début 2020 ».

Mais pas avec les onze stations promises... Les deux gares prévues dans la rue Henri-Barbusse, à Montfermeil, seront finalement réalisées lors d'une deuxième phase, « après la mise en service des neuf autres », précise Laurent Probst.

LES PROJETS DE LOGEMENTS PRIORITAIRES

La rue qui pose problème est à la fois assez étroite, commerçante et jonchée de panneaux annonçant des constructions de logement, quand celles-ci ne sont pas déjà engagées dans des rues adjacentes...

Des projets de construction qui se sont ajoutés au projet de tramway et qui sont pour le maire (PCD) de Montfermeil, Xavier Lemoine, financièrement prioritaires.

« Il y a notamment un programme de 300 logements dans la même rue, dont nous devons impérati-

vement respecter les délais de lancement des travaux, au risque de perdre d'importantes subventions », précise l' élu. Le problème, c'est que sans ces deux stations, la boucle prévue au-delà de l'arrêt Notre-Dame des Anges ne peut plus se faire. Et si les deux autres, au parc Jean-Valjean, et à l'hôpital de Montfermeil, seront bien ouvertes en 2020, elles ne seront desservies que par une seule voie, et la fréquence des trains y sera donc deux fois plus faible.

Une nouvelle que déplore Marc Pélissier, de l'association des usagers des transports d'Ile-de-France, qui ne voit « pas bien comment l'exploitation va fonctionner » et regrette que cette décision ait été prise

« sans explication ni excuses non plus ». « C'est largement suffisant pour assurer la desserte de l'hôpital », rassure Laurent Probst, qui croit malgré tout que « le débranchement du T4 va apporter de l'air ».

Xavier Lemoine, pour sa part, « remercie le Stif de s'être montré compréhensif » et ajoute qu'un « tram toutes les douze minutes et six sur le reste de la ligne, c'est mieux que pas de tram du tout ». Il fait valoir par ailleurs que la construction de ces deux stations, concomitante avec celles menant à l'hôpital de Montfermeil, sur les rues parallèles de l'Eglise et du 8-Mai-45, aurait « rendu inatteignable une crèche, trois écoles et un gymnase ».

Bilan catastrophique

ALORS QU'IL VIENT de fêter ses dix ans, le tram-train T4, exploité par la SNCF entre Bondy et Aulnay, affiche un bilan assez catastrophique. La ligne a perdu près de 20 points de ponctualité en quatre ans, pour tomber, fin 2016, à un taux piteux de 74,5 %, très loin des autres lignes de tramway, gérées par la RATP et qui atteignent toutes les objectifs de ponctualité fixés par le Stif.

Une situation pas facile pour les usagers qui doivent depuis des mois se passer du T4 après 21 heures, pour cause de travaux. L'état de la ligne, et surtout des rames qui y circulent, font aussi râler les conducteurs, qui se sont mis en grève le 18 avril. « Depuis son ouverture, le T4 fonctionne en service dégradé. La vraie fréquence de passage est de 9, voire 18 minutes, alors qu'on devrait être à six », déplore l'un d'entre eux. « Quand j'ai pris mon poste, le

directeur de Transilien m'a dit que le T4 était LA priorité », assure Franck Renault, fraîchement nommé directeur des lignes E, P et T4. « Nous avons bouclé le recrutement dans le nouvel atelier tram-train de Noisy-le-Sec, ce qui a permis de remettre sur les rails des rames en panne », rassure le nouveau patron, qui promet « des écrans d'information sur les bus de remplacement dès juillet » et aussi « une refonte de la signalisation sur tout le parcours en 2019, qui permettra plus de fluidité lors des passages aux carrefours ». Les agents du T4, dont le nombre va doubler après le débranchement vers Montfermeil, s'inquiètent aussi de passer sous le giron de Transkéo, cette filiale de droit privé qui va exploiter le T11, dont la mise en service est prévue le 1^{er} juillet. « Le T4 ne sera jamais exploité par Transkéo », assure Franck Renault.