



Les usagers attendent les prolongements du tramway Saint-Denis-Bobigny. Pour le moment, seul un petit tronçon est prévu jusqu'à Noisy-le-Sec.

UN RÉSEAU DE TRAMWAYS EN BANLIEUE

La principale opération "tramway" financée au XI^e Plan Etat-Région (1994-1998) sera la ligne **Issy Plaine - La Défense**, dite Tram Val-de-Seine, et ses prolongements au nord et au sud, vers **Bezons ou Gennevilliers**, d'une part, **Porte de Versailles** de l'autre. Encore faut-il préciser qu'entre Porte de Versailles et La Défense il ne s'agit pas d'un site propre urbain, mais de la transformation d'un train en tramway, sur une infrastructure SNCF n'empruntant pas des rues.

Pour le reste, il est prévu quelques opérations localisées portant sur de petits tronçons : Trans Val-de-Marne (autobus) prolongé à l'ouest vers Croix de Berny, tramway Saint-Denis-Bobigny prolongé à l'est vers Noisy-le-Sec, continuation du site propre autobus RN305 à Ivry et Choisy, site propre autobus de "désenclavement" de la zone Clichy-Montfermeil.

Moins de 800 millions de francs seront affectés à des opérations de site propre urbain de surface (tramway ou autobus). L'essentiel des crédits de transports collectifs (11,6 milliards de francs) ira à des infrastructures ferroviaires de type train, RER ou métro, et surtout à trois tronçons parisiens d'opérations lourdes : Eole, Météor, RER D.

Ces trois opérations sont, bien sûr, indispensables, puisqu'elles viennent à la rescousse d'un réseau RER totalement saturé. Mais si l'on avait voulu respecter le rapport "2/3 transports collectifs - 1/3 routes", qui est l'un des vœux du Schéma Directeur, on pouvait à la fois réaliser ces opérations lourdes et démarrer un réseau conséquent de tramway : 20 kilomètres de plus en lui affectant les deux milliards de francs qui auraient permis d'atteindre le rapport 2/3 - 1/3.

Les prolongements du Saint-Denis-Bobigny

Parmi les opérations "tramway" dont l'intérêt et l'urgence ne peuvent être contestés figurent les **prolongements du tramway Saint-Denis - Bobigny**, à l'est et à l'ouest :

- **à l'est** : vers la gare SNCF de Noisy-le-Sec comme il est prévu. A partir de là, il est plus intéressant de continuer d'utiliser l'emprise restante de la RN 186 pour rejoindre la gare SNCF de Rosny-sous-Bois, puis le RER au Val-de-Fontenay, relier Nogent-sur-Marne, puis Champigny au carrefour de La Fourchette, et enfin le Trans Val-de-Marne à la gare de Saint-Maur-Créteil. Il serait alors logique de prolonger la ligne 9 de métro de Montreuil à Rosny-sous-Bois pour mettre le tramway en correspondance. Le bus articulé en site propre Trans Val-de-Marne pourrait aussi, à terme, en fonction de l'augmentation du