

La Tangentielle Nord, un projet qui dérape

La SNCF et RFF annoncent des retards pour le tronçon central, avec des incertitudes pour les prolongements vers Noisy-le-Sec et Sartrouville.

Rien ne s'est passé comme prévu pour ce projet de liaison ferroviaire de 28 km, devant relier Sartrouville à Noisy-le-Sec sans passer par Paris. Le tronçon central, Epinay/le Bourget, sera mis en service avec retard. Et de nouvelles études sont nécessaires avant lancement des prolongements Ouest et Est. Tel est le constat amer mais réaliste dressé par la SNCF et RFF lors d'une récente réunion dans le cadre de l'Association des usagers des transports (AUT), à laquelle le Cadeb a participé.

Présenté en 2006, lors de l'enquête publique, le projet consiste à créer sur 28 km deux voies dédiées au transport de voyageurs, contiguës aux voies de la ligne actuelle dite « grande ceinture », en desservant 14 gares dont 6 nouvelles. Avec un temps de parcours d'environ 33 mn entre Sartrouville et Noisy Le Sec, la nouvelle liaison par train léger appelé Tram-train vise à d'assurer des correspondances régulières avec les lignes existantes, notamment avec les 5 lignes RER de Sartrouville à Noisy le Sec. Le projet de rocade ferroviaire a obtenu en 2008 une déclaration d'utilité publique et devait être mis en service en 2014 pour le tronçon central (Epinay sur Seine/ Le Bourget) et en 2016 dans son intégralité, de Sartrouville à Noisy-le-Sec.

Un projet en deux phases

A ce jour, seul le tronçon entre Epinay sur Seine et le Bourget est en phase de réalisation, avec des difficultés sous-estimées lors de l'avant projet, et un allongement de la durée des travaux et des coûts.

Le planning finalisé fin 2013 prévoit pour ce tronçon une mise en service infrastructure pour mi 2016 et une mise en service commerciale en juillet 2017.



Pour la phase 2 - tronçon Sartrouville-Epinay sur Seine à l'Ouest et Le Bourget-Noisy le Sec à l'Est - voici la situation. A mi 2014, a démarré une nouvelle analyse technico-économique de ces prolongements basée sur des critères tels que : coût d'investissement et d'exploitation, planification, étude d'exploitabilité.

Le rapport final avec calcul du taux de retour sur investissement est attendu pour fin 2014 et sera présenté début 2015 au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), décideur en la matière, et aux financeurs principaux que sont l'Etat et la région Ile-de-France.

Mobilisation

Suite à la réunion avec le chef de projet Tangentielle Nord, l'AUT constate que la 1ere phase Epinay / Le Bourget ne semble plus avoir de problème bloquant et que les travaux s'intensifient.

Par contre, les deux tronçons Est et Ouest restent en attente de décision des financeurs et du STIF. Pour l'AUT, « plus on attend, plus c'est cher et lointain.»

L'objectif de 2020 pour avoir une Tangentielle complète n'est plus possible

car on a perdu trois ans depuis le rendu des études techniques AVP 2ème phase.

L'AUT pose aussi la question du soutien politique au projet. Du côté de l'Etat, il apparaît que la Direction Régionale de l'Equipeement est favorable à réaliser la totalité du projet.

En revanche, les conseils généraux des départements concernés, à savoir le Val d'Oise principalement, mais aussi les Yvelines, ne semblent pas moteurs, alors qu'ils seront sollicités pour le bouclage financier du projet.

Quant au Cadeb, il a toujours affirmé son soutien au projet, qui permettra une liaison facile avec les bassins d'emplois du Nord de l'Ile-de-France et concourra au désenclavement des quartiers du Plateau à Sartrouville. Il appelle donc à la mobilisation de tous pour faire aboutir ce grand projet de transports pour l'Ile-de-France.

*Gérard Moulin
Chargé de mission transports au
Cadeb
Jean-Claude Parisot,
secrétaire général du Cadeb*



Pour en savoir plus:
Le site internet dédié à la tangentielle Nord:
www.tangentiellenord.fr

Tangentielle Nord
Un grand projet de transport pour l'Ile-de-France