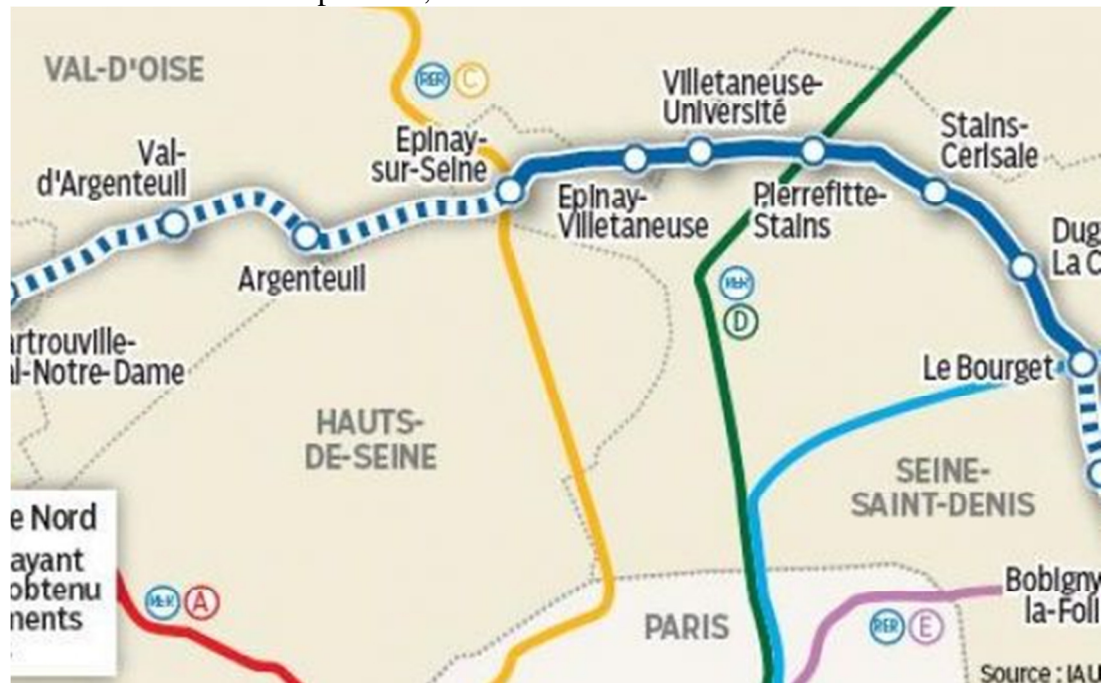


Le train de banlieue à banlieue démarrera dans le 93

Sébastien Thomas | 5 sept. 2014, 07h00



Le premier tronçon de la Tangentielle Nord sera livré en 2017. Il suivra un tracé d'une longueur de 11 km reliant sept gares, entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget.

L'obligation de passer par la capitale pour les voyageurs du nord de [Paris](#) qui se rendent de banlieue à banlieue ne sera bientôt qu'un mauvais souvenir. Hier matin, les différents acteurs du chantier de la Tangentielle Nord ont posé la première pierre de l'atelier de maintenance des trains à Noisy-le-Sec. Nouvelle étape d'un chantier commencé en 2010 et dont un premier tronçon doit être livré en 2017. L'opération -- d'un coût de plus de 600 M€- - doit aboutir à la création d'un tracé ferroviaire de 11 km reliant sept gares entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget.

Deux extensions sont également prévues. L'une à l'ouest traverserait le Val-d'Oise et s'arrêterait dans les Yvelines. L'autre à l'est, irait jusqu'à Noisy-le-Sec. Mais aucune n'est financée. Une fois terminée, la ligne ferait 28 km de long et transporter 250 000 voyageurs par jour.

Deux extensions en projet pas encore financées

Guillaume Pépy, PDG de la [SNCF](#), a présenté la ligne comme une vraie révolution à venir. « Elle reliera les bassins d'[emploi](#), les activités culturelles et sportives des villes concernées ». Elle doit permettre les connexions avec trois RER, un tramway, une ligne de train de banlieue... « Bref, elle va changer la vie des habitants du département, s'enthousiasme Guillaume Pépy. Ce ne sera pas une ligne de train classique puisque l'amplitude horaire sera exceptionnelle, de 5 heures à minuit, voire 1 heure. Comme le cadencement, avec un train toutes les 6 minutes en heure pleine et toutes les 10 minutes en heure creuse. » Des arguments

repris par Stéphane Troussel, président PS du conseil général. « Ces trois ans de travaux vont créer de l'emploi et, une fois terminée, la ligne favorisera la mobilité des habitants, une donnée fondamentale pour ceux, nombreux, qui n'ont pas de voitures, insiste-t-il. Mais il faut maintenant que l'Etat s'engage sur le financement des extensions. » En effet, aucun crédit n'a été affecté aux deux prolongements : celui vers l'est entre Le Bourget et Noisy-le-Sec, soit 5 km, trois gares, et celui de l'ouest d'Epinay à Sartrouville (Yvelines) en passant par Argenteuil (Val-d'Oise), soit 12 km et 4 gares.

Jean-Paul Huchon, président PS de la région, a donc rappelé l'importance des enjeux. « Plus de 40 % des Franciliens font des trajets de banlieue à banlieue, souligne-t-il. C'est pourquoi il faut qu'on obtienne des garanties sur les financements. » Sur la ligne Epinay-Bourget, l'Etat assure ainsi 30 % du coût total. Claude Bartolone, président PS de l'Assemblée nationale, a aussi insisté sur les délais de réalisation. « L'espoir ne peut pas attendre vingt ans (*NDLR : le premier projet a été inscrit au contrat de plan 2000-2006*), martèle-t-il. Par ailleurs, il faudra revenir sur la proposition de taxe hôtelière régionale, qui a été écartée par le gouvernement, car aucun projet ne se fera sans financement. » Pour rassurer tous les intervenants, Jacques Rapoport, président de Réseau ferré de France (RFF), a assuré que les délais indiqués, comme les coûts du chantiers, seraient tenus pour le premier tronçon.

Le parisien édition 93