

## **Vu dans la Lettre Confidentielle de Ville, Rail et Transports**

### ***Ile-de-France : où est passée la Tangentielle Nord ?***

*Arrivera-t-elle à Sartrouville et à Noisy-le-Sec en 2023 ? Jean-Marc Ayrault l'avait annoncé lors de la présentation du Nouveau Grand Paris... Pourtant rien n'est moins sûr, et ce n'est pas en décryptant le projet de Contrat de plan État-Région qu'on y croit. « La tangentielle nord phase 2 c'est-à-dire entre Sartrouville et Epinay et entre Le Bourget et Noisy-le-Sec a carrément disparu ! », tonne Valérie Pécresse, chef de file de l'opposition UMP en Ile-de-France. Inaugurons déjà la phase 1 en 2017 dit de son côté Pierre Serne, le vice-président Transports et mobilités de la région, et, pour la période allant jusque'en 2020, créditons déjà les études...*

*Le CPER cite ainsi le projet au titre d'études et d'acquisitions foncières « avec le cas échéant le lancement des premiers travaux » au milieu de plusieurs autres — lignes 1, 10, 9, T8, ligne P, RER E... — pour un montant global de 506 millions d'euros dont 336 pour la part Etat-région. Problème, « les avants-projets sont prêts, on a besoin de passer aux études approfondies et aux marchés », estime le président de la Fnaut Ile-de-France, Marc Pélissier. La tangentielle nord, dont les prolongements coûteraient environ un milliard, semble souffrir d'un déficit de portage politique de la part des trois départements concernés (78, 95 et 93) et d'un désamour pour partie dû à ses déboires durant les travaux qui auraient refroidi les financeurs.*

*Le premier tronçon Epinay – Le Bourget, soit 11 km sur les 28 prévus, est toujours attendu pour 2017. « Mais il était prévu initialement d'enclencher la phase 2 des travaux avant l'inauguration de la phase 1 », rappelle **Marc Pélissier**. De là à en déduire que ce projet élaboré dans les années 90, qui était déjà inscrit au contrat de plan 2000 – 2006 et qui s'était vu allouer un peu moins de 350 M€ au précédent CPER, a du plomb dans l'aile, il n'y a qu'un pas. Et pourtant, selon les dernières études de trafic, de 2013, la ligne complète attirerait 200 000 voyageurs chaque jour. Loin d'être négligeable pour une rocade. « Probablement plus rentable que certaines branches du Grand Paris Express », suggère-t-on même à la **Fnaut**.*

16 février 2015