



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politique des transports urbains

Question orale n° 178

Texte de la question

M. Jacques Myard appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'avancement de la tangentielle nord, voie ferrée reliant la gare de Sartrouville à la gare de Noisy-le-Sec via une rocade de 28 km, en traversant les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise et des Yvelines. Ce projet, qui fait suite à une déclaration d'utilité publique du 28 mai 2008, est décomposé en deux phases : la phase 1 concerne la réalisation du tronçon central entre Épinay-sur-Seine et le Bourget, la phase 2 concerne la prolongation du tronçon central à l'est vers Noisy-le-Sec et à l'ouest vers Sartrouville (RER). À Sartrouville, les travaux consisteront en la création d'une gare sur le Plateau, la création de deux voies ferrées supplémentaires, la suppression des deux passages à niveau existants et la mise en place de protections phoniques. Les inquiétudes sont réelles : l'état d'avancement de la phase 2 du projet est flou. La mise en service du tronçon central, reculée à 2014, soit avec deux ans de retard, a entraîné la suspension des études de cette phase 2 en 2012 ; le financement global de la phase 2 (estimé entre 525 millions d'euros et 567 millions d'euros) n'est pas entièrement bouclé. Seules les études d'avant-projet sont financées grâce au contrat de projets État-région 2007-2013, pour 48,8 millions d'euros. La revoyure de la convention particulière de transports 2012-2013 devait compléter les financements du CPER. L'enjeu est important : la tangentielle nord permet de désenclaver les quartiers de Sartrouville dans le cadre de projets de rénovation urbaine (ANRU), elle permet à plus de 150 000 de nos concitoyens d'éviter de transiter par le centre de Paris pour accéder au bassin d'emploi du nord parisien. Il lui demande de lui apporter des éclaircissements nécessaires sur ce projet important et de lui confirmer sa mise en service en 2018.

Texte de la réponse

RÉALISATION DE LA LIAISON FERROVIAIRE " TANGENTIELLE NORD "

M. le président. La parole est à M. Jacques Myard, pour exposer sa question, n° 178, relative à la réalisation de la liaison ferroviaire " tangentielle nord ".

M. Jacques Myard. Monsieur le ministre, j'appelle votre attention sur cette rocade de 28 kilomètres dite " tangentielle nord " qui doit relier Sartrouville à la gare de Noisy-le-Sec. Ce projet fait suite à une déclaration d'utilité publique du 28 mai 2008. Il se décompose en deux phases : la première sera la réalisation d'un tronçon central entre Épinay-sur-Seine et Le Bourget, la seconde la prolongation de ce tronçon central à l'est vers Noisy-le-Sec et à l'ouest vers Sartrouville, afin de le relier à la ligne A du RER. À Sartrouville, les travaux consisteront en la création d'une gare sur ce que l'on appelle le " Plateau " et de deux voies ferrées supplémentaires, ainsi qu'en la suppression de deux passages à niveau.

Or, malheureusement, nous nourrissons tous - les élus de la région au premier chef - des inquiétudes quant à la réalisation de ce projet. L'état d'avancement de la deuxième phase reste flou. La mise en service du tronçon central a déjà été repoussée à 2014, soit deux ans de retard. Le financement global de la deuxième phase, estimé à quelque 567 millions d'euros, n'est pas entièrement achevé. Seules les études d'avant-projet sont financées, grâce au contrat de projets État-région 2007-2013, à hauteur de 48 millions d'euros. La révision

récente de ce contrat a permis d'ajouter 88 millions d'euros de crédits au financement de la liste principale, qui comprend les études, les acquisitions foncières et les premiers travaux, et 107 millions d'euros à la liste complémentaire. Comme vous pouvez le constater, on est encore loin du compte : les 567 millions d'euros nécessaires ne sont pas atteints !

Or il est clair que cette tangentielle est destinée à désenclaver non seulement la ville de Sartrouville et, au-delà, Argenteuil et les localités environnantes, mais aussi à irriguer et désenclaver tout l'ouest parisien, pour éviter de rentrer dans Paris quand on veut aller vers Noisy-le-Sec.

À ce propos, je voudrais appeler votre attention sur le fait qu'il est demandé aux élus de la région parisienne de construire 70 000 logements par an, ce qui est énorme : cela fait 700 000 logements à construire en dix ans, et 1,4 million en vingt ans, soit de quoi loger 4 à 5 millions d'habitants supplémentaires. Monsieur le ministre, si l'adaptation des transports ne précède pas la construction des logements, nous allons vers la thrombose ! Le Moloch parisien va devenir totalement invivable ! Il l'est déjà en partie, d'ailleurs, comme vous le savez. Il est donc important que les transports en commun précèdent la construction des logements, pour éviter les catastrophes. Cela doit se faire collectivement : nous sommes d'accord avec les objectifs qui ont été fixés à cet égard.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Monsieur le député, vous m'interrogez sur le projet de voie ferrée appelée " tangentielle nord ", qui est extrêmement important et s'inscrit dans le maillage des voies de circulation à grande capacité en Île-de-France. Il contribuera en outre au désenclavement de quartiers prioritaires et de communes qui le nécessitent : vous y avez fait référence. Il est donc impératif que cette opération soit réalisée en totalité. L'enjeu que vous soulevez est majeur ; le Gouvernement y est particulièrement sensible.

Une série de contretemps ont été rencontrés, notamment en 2011. Ils ont provoqué un retard significatif dans l'exécution des travaux de la première phase. La coordination avec des projets connexes conduits sur le même territoire a été une première source de contretemps, les travaux de la première phase se déroulant principalement en milieu urbain, comme vous l'avez signalé. Cela rend plus complexe la réalisation de cette liaison ferroviaire.

Nous avons par ailleurs dû faire face à des vols considérables de câbles, qui ont perturbé le chantier. Nous annoncerons d'ailleurs dans quelques jours, avec RFF et la SNCF, un plan commun portant sur la sécurisation des chantiers et des réseaux ferroviaires. L'obligation de déminage d'une parcelle a également causé des retards, tout comme la libération des emprises foncières, dont les difficultés avaient été sous-évaluées. Il s'agissait notamment de déplacer des installations au sein d'une entreprise et de réorganiser cette dernière sans nuire à son activité.

La mise en service est maintenant prévue par les opérateurs à l'horizon 2016. RFF et la SNCF feront prochainement le point sur ce calendrier. Il sera nécessaire que les partenaires s'accordent également sur la prise en charge du probable surcoût : vous y avez fait référence. La révision à mi-parcours de la convention spécifique transports devra le permettre.

Il va sans dire que la deuxième phase de l'opération n'aura de sens que si la première est terminée. Mes efforts se concentreront donc sur celle-ci. Je tiens, tout comme le conseil régional, à ce que la réalisation de la totalité de l'opération soit possible dans les meilleurs délais. Les ressources dont la deuxième phase bénéficiera seront mises en place dans le cadre des contrats qui seront prochainement établis entre l'État et la région Île-de-France dans le domaine des transports. Par ailleurs, et sans attendre, RFF et la SNCF procèdent aux acquisitions foncières d'opportunité nécessaires à cette deuxième phase.

Par ailleurs, je considère que les entreprises RFF et SNCF ont un rôle essentiel à jouer : elles doivent porter la maîtrise des opérations d'investissement au niveau exigé, qu'il s'agisse de la maîtrise d'ouvrage, de la maîtrise d'oeuvre ou de la conduite des travaux. Nous constatons que le calendrier de réalisation de ce projet a subi des dérives. Il faut s'attendre également à ce que les aléas que nous avons soulignés se traduisent par des dérives en termes de coûts. Le STIF et l'État ont ainsi demandé à RFF et à la SNCF de mettre en place de vigoureuses mesures organisationnelles. Ces mesures s'imposent pour faire face aux contraintes spécifiques de l'Île-de-France : je ne doute pas qu'ils sauront relever ce défi.

C'est d'ailleurs là un des enjeux de la future réforme ferroviaire. Nous voulons créer un gestionnaire unifié d'infrastructures. Cela se fera par le projet de loi ferroviaire auquel nous travaillons. Je ne doute pas que vous serez sensible à l'enjeu de la coordination des travaux de la SNCF et de RFF pour plus d'efficacité, quand

viendra l'heure d'en débattre !

M. le président. La parole est à M. Jacques Myard.

M. Jacques Myard. Merci, monsieur le ministre. Nous sommes d'accord sur l'objectif, mais un problème se pose. Il ne faut pas faire comme le plan quinquennal algérien, qui est réalisé en cinq, six ou sept ans ! Il s'agit d'accélérer ces réalisations.

J'ajoute que, quand vous me dites que le projet est retardé par des problèmes de vols, je bous, car ce problème est récurrent. Il faudra bien, un jour, prendre le taureau par les cornes : j'espère que vous parlerez de ce problème à Mme Taubira, afin qu'il y ait plus de discipline dans ce domaine.

M. le président. Votre temps de parole est écoulé, monsieur Myard.

M. Jacques Myard. Je prends acte de votre volonté de poursuivre ce projet, monsieur le ministre, mais je regrette que vous ne donniez pas de date de réalisation.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Myard](#)

Circonscription : Yvelines (5^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 178

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [19 février 2013](#), page 1661

Réponse publiée au JO le : [1er mars 2013](#), page 2420

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [19 février 2013](#)