

Le premier tram-train d'Ile-de-France entre en gare

Le T11 Express, première liaison ferrée de banlieue à banlieue, se met en route ce matin entre Epinay et Le Bourget. Et vous pourrez l'emprunter gratuitement tout le week-end.

PAR JEAN-GABRIEL BONTINCK

Enfin ! Le Tram 11 Express, projet vieux de 30 ans anciennement connu sous le nom de tangentielle Nord, entre en service aujourd'hui. Désormais, il ne vous faudra plus que 15 minutes, au lieu de 45, pour relier Epinay au Bourget, en Seine-Saint-Denis. « Une révolution ! », ont salué en chœur les élus présents, en nombre, pour l'inauguration hier matin.

Le T11 Express, c'est d'abord une innovation technologique. « C'est un tram qui roule à la vitesse d'un train », a souligné Valérie Pécresse, présidente (LR) de la région et d'Ile-de-France mobilisés. Les rames construites par Alstom ont l'apparence d'un tramway, mais peuvent atteindre les 100 km/h sur voie ferrée. Ces modèles ne circulent pour l'instant que dans les régions nantaises et lyonnaises. Il s'agit donc d'une première en Ile-de-France.

60 000 VOYAGEURS ATTENDUS CHAQUE JOUR

Autre première : le T11 Express est le tout premier moyen de transport lourd de banlieue à banlieue. « C'est la première fois qu'un moyen de transport échappe à l'attraction gravitationnelle de Paris », remarque Arnaud Bazin, président (LR) du conseil départemental du Val-d'Oise. « C'est le Grand Paris avant le Grand Paris », approuve Valérie Pécresse.

60 000 voyageurs sont attendus chaque jour sur cette ligne de 11 km qui compte 7 gares, la plupart en interconnexion avec les RER B, C et D, le Transilien H ou le tramway T8. Résultat : un grand nombre d'habi-

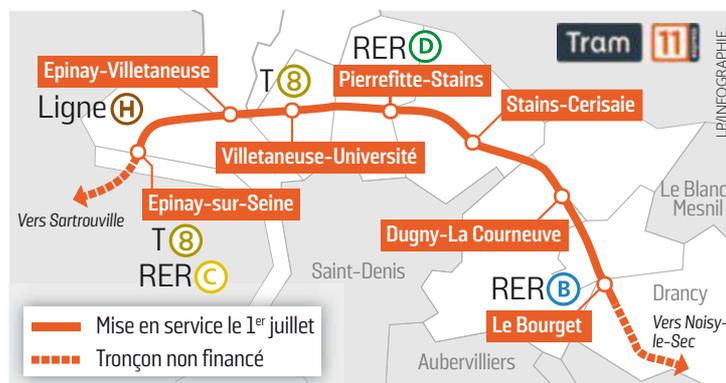
tants du Val-d'Oise ou de Seine-Saint-Denis ne seront plus obligés de passer par Paris, pour se rendre sur les pôles d'emploi du Bourget puis de

Roissy, par exemple. « Quand il y aura des problèmes sur le RER D, les habitants de ma ville qui veulent aller à Paris pourront facilement se rabat-

tre sur le RER B », note aussi Michel Fourcade, maire (PS) de Pierrefitte.

Selon les estimations de la SNCF, qui exploite la ligne via une filiale de droit privé, Transkeo, 20 % des voyageurs de ce premier tram-train en rocade seront de nouveaux usagers des transports en commun. « On va enlever 15 000 à 20 000 automobilistes des routes », se félicite Valérie Pécresse.

Si vous voulez découvrir ce tout nouveau moyen de transport, qui dessert notamment à la station Dugny-La Courneuve le grand parc Georges Valbon, les trajets seront gratuits ce week-end, de 10 heures à 19 heures. Il vous suffit de retirer une contremarque au guichet de l'une des 7 gares.



Le Bourget, hier. Le tout nouveau Tram 11 Express mettra seulement 15 minutes pour relier Epinay au Bourget.

Incertitudes sur son prolongement

À PEINE en service et déjà insuffisant ? Alors que le Tram 11 Express s'apprête seulement à rouler entre Epinay et Le Bourget, certains s'inquiètent déjà de son prolongement, à l'ouest jusqu'à Sartrouville, et à l'est jusqu'à Noisy-le-Sec. « Cette mise en service est une bonne nouvelle, mais il faut que cela ne soit qu'une étape, souligne Stéphane Troussel, président (PS) du conseil départemental du 93. Le T11 a vocation à être connecté à un réseau plus large ». Les prolongements sont en effet prévus de longue date. Ils ont même été déclarés d'utilité publique dès 2008, et les premières études ont été menées. Le prolongement à l'ouest, notamment, est très attendu pour désengorger l'A 86 saturée à cet endroit. Le tracé sur 28 km permettrait d'attirer 250 000 voyageurs par jour (4 à 5 fois plus que le seul tronçon Epinay-Le Bourget). Mais les travaux n'ont toujours pas commencé. Comme souvent, une histoire de gros sous. **J.-G.B.**

Des gares écolos à découvrir

NOUVELLE LIGNE, nouvelles rames, nouvel exploitant mais aussi nouvelles gares : le Tram 11 Express a beau reprendre le vieux tracé du fret sur la grande ceinture entre Epinay et Le Bourget, il fait aussi le plein de nouveautés. Parmi ces innovations, celles concernant les gares sont sans doute les plus originales. « En général, les gares existent depuis longtemps, et on ne peut que les rénover. Là, on a pu partir de zéro », se félicite Denis Dumortier, directeur des bâtiments voyageurs sur le Tram 11 Express.

TOUTES CONSTRUITES SUR LE MÊME MODÈLE

« Le T11, c'est un tramway qui roule vite, sans passage à niveau ni traversée routière. Donc il n'a pas de

stations mais des gares », précise Denis Dumortier. Parmi ces 7 nouvelles gares, 5 ont été construites de zéro, sur une friche, et sur le même modèle : un bâtiment tout de bois, métal et verre, mêlant l'esprit des anciennes halles ferroviaires à celui des serres végétales.

Celle de Pierrefitte-Stains, par exemple, pourra accueillir plus de 2 000 voyageurs simultanément à l'heure de pointe. De l'autre côté des voies de la gare du RER D, à laquelle elle est reliée par une passerelle, la nouvelle gare se distingue par ses panneaux photovoltaïques accrochés au plafond. De quoi fournir l'équivalent de la consommation énergétique de 3 foyers de 4 personnes chaque année. Une énergie qui sera revendue à EDF et finale-

ment peu réutilisée sur place, puisqu'il ne sera pas nécessaire de chauffer le bâtiment voyageurs.

La partie accueillant les bureaux et les vestiaires des agents de la gare sera, elle, entièrement en énergie renouvelable : chauffée par géothermie (l'énergie récupérée dans le sol sous le parking), et l'eau sanitaire et servant au nettoyage de la gare venant du bassin de récupération de la pluie. Enfin, l'éclairage automatique permettra de réaliser 30 % d'économie : les lumières ne s'allumeront que lorsque la luminosité baissera, grâce à des capteurs. Et, sous cette grande halle de verre, cela n'arrivera pas souvent, la gare vivant au rythme de la lumière du jour... comme la nature. **J.-G.B.**



Le Bourget, hier. Des panneaux photovoltaïques sont installés sur le toit des gares du T11. **J.-G.B.**