



**MOBILITÉ.** 40.000 voyageurs devraient emprunter chaque jour la nouvelle ligne. Photo CC BY-SA 3.0

# Le tram-train Massy-Evry sur les rails

**TRANSPORT** // Les élus régionaux ont validé, le 9 mars, le protocole de financement du Tram 12 Express qui devrait entrer en fonction en 2020.

**Marie Bidault**

Les travaux ont déjà démarré à Epinay et Savigny-sur-Orge. Dans trois ans, le Tram 12 Express reliera Evry à Massy et 40.000 voyageurs devraient l'emprunter chaque jour, selon les prévisions du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif). Ce projet à 553 millions d'euros était attendu depuis des décennies. « *Le premier engagement de l'Etat date de 1978, en lien avec la construction de la ville nouvelle d'Evry. Et depuis 30 ans, on attend une tangentielle ferrée sud* », rappelle le vice-président (LR) du conseil régional et du Stif, Stéphane Beaudet. Le projet actuel, initié en 2008, dispose désormais d'un protocole de financement, signé le 7 février, par la présidente de région et le Premier ministre, et validé par les élus régionaux le 9 mars. Sur les 475 millions d'euros qui restaient à trouver, la région prendra à sa charge plus de la moitié, soit 265 millions d'euros, l'Etat 142,7 millions, le département de l'Essonne 47,7 millions et la SNCF 19,6 millions. Celui que l'on a longtemps appelé le « tram-train Massy-Evry » se substituera sur 10 kilomètres à la ligne C de Massy-Palaiseau à Epinay-sur-Orge, en empruntant le réseau ferré, puis s'intégrera, sur les 10 kilomètres suivants, dans un environnement urbain jusqu'à Evry-Courcouronnes. Pour les élus, cette ligne directe vers la gare TGV de Massy est un moyen de consolider l'attractivité du territoire. Le Tram 12 Express va permettre aux habitants de quartiers jusque-là enclavés d'accéder aux pôles d'emplois de Massy et Evry. « *Ce tracé est important pour des quartiers comme ceux des Coteaux, du Plateau et de la Grande Borne qui ont bénéficié ou bénéficieront de programmes de renouvellement urbain et*

*où le taux de chômage est élevé : on ne se contente pas de refaire le quartier, cette ligne ouvre des perspectives d'emploi* », résume Jean-Marie Vilain, le maire (UDI) de Viry-Châtillon.

## Un financement compliqué

Le projet avait beau être inscrit dans le contrat de plan Etat-région (CPER) 2015-2020, son financement a fait l'objet de longues tractations avant l'accord du 7 février. « *Le CPER avait été conclu à la hâte par la précédente majorité, sans réelle concertation avec les départements quant à leur participation financière* », résume Stéphane Beaudet. L'Etat et la région ont accepté d'augmenter leur part pour réduire celle du conseil départemental. « *Mais avec une inquiétude forte sur la capacité de l'Etat à tenir ses engagements* », annonce d'ores et déjà le vice-président de la région. Pour la première année, c'est cette dernière qui va couvrir 80 % des besoins d'engagements financiers, soit 179 millions d'euros. Avec l'espoir que l'Etat prendra le relais comme financeur principal en fin de projet. Mais il y avait urgence. A ce stade, tout délai dans le chantier retarderait la réalisation de la gare de Massy pour la ligne 18 du Grand Paris Express et l'arrivée de celle-ci en 2024 sur le plateau de Saclay. En jeu : la mobilité des milliers de salariés, chercheurs, enseignants et étudiants qui auront rejoint le cluster à cette date, mais aussi la candidature à l'accueil du village global de l'Exposition Universelle de 2025.



## À NOTER

**Le prolongement de la ligne de Massy à Versailles est prévu pour 2025.**