

Le Val-de-Marne veut pouvoir profiter du Tramway T1



Ligne de tramway T1. - Gilles ROLLE/REA

Les finances manquent pour prolonger comme prévu le tramway T1 jusqu'à Val-de-Fontenay. Les élus réclament un financement via le nouveau CPER mais le futur fonds d'investissement interdépartemental pourrait aussi être mis à contribution.

Il aura fallu une quinzaine d'années pour que le prolongement du tramway T1 soit enfin sur de bons rails. C'est désormais chose faite. Le 18 octobre, le département de la Seine-Saint-Denis a voté à l'unanimité le [protocole d'accord](#) prolongeant de dix kilomètres le [tracé jusqu'à Fontenay-sous-Bois](#). A la clef, 50.000 usagers quotidiens.

Ce document financier, qui donne le coup d'envoi des travaux, doit être présenté en commission permanente de la Région le 21 novembre, puis voté par Ile-de-France Mobilités le 12 décembre, avant d'être ratifié par le département du Val-de-Marne le 17 décembre. Satisfaits de cette « *excellente nouvelle* », les élus locaux ont toutefois émis une sérieuse réserve. « *A ce jour, malgré la signature de ce protocole, le projet est incomplet. Seule la première phase, organisant les travaux jusqu'à Montreuil a été signée. A ce jour, rien ne nous garantit que le tramway ira, comme prévu, desservir le Val-de-Marne et la gare de Val-de-Fontenay* », explique-t-on dans l'entourage de Christian Favier, le président du Conseil départemental du Val-de-Marne.

Le prochain CPER

Le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, qui prévoyait une enveloppe de 400 millions d'euros (également abondée par d'autres collectivités locales), avait en effet été revu à la baisse il y a

quelques années. Le tramway était alors dans l'impasse en raison de désaccords, notamment avec la commune de Noisy-le-[Sec](#), terminus actuel du tracé. Le financement avait été réduit de 100 millions d'euros. Une somme aujourd'hui insuffisante pour achever le parcours.

le tramway T3 achève sa boucle

Les élus de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne réclament donc que l'Etat prenne sa part, et que la deuxième tranche de travaux figure « *prioritairement* » dans le prochain contrat CPER. « *Il y a déjà eu par le passé, des projets couvrant deux CPER, comme le RER E à l'Ouest* », taclent les élus.

La première tranche des travaux, très largement financée par le département de la Seine-Saint-Denis (80 millions d'euros), permettra, dès 2019, de supprimer un pan de l'autoroute A 186, « *véritable fracture urbaine* » à Montreuil. Même chose à Romainville. A Val-de-Fontenay, ils permettront de créer une sente piétonne reliant la gare, deuxième gare la plus fréquentée d'Ile-de-France et futur point névralgique du Grand Paris Express.

Désengagement de l'Etat

Le Val-de-Marne, qui n'arrive qu'en fin de tracé, ne devrait déboursier que 7 millions d'euros. Mais les départements vont sans doute délier à nouveau les cordons de la bourse. Selon le président de la Seine-Saint-Denis, Stéphane Troussel, le prolongement du T1 pourrait être l'un des tout premiers bénéficiaires du nouveau [fonds d'investissement](#) créé début octobre par les sept départements du Grand Paris.

Ce fond, d'un montant annuel de 150 millions d'euros, aura vocation à soutenir les investissements sur des grands projets interdépartementaux (collèges, routes). Sa portée politique n'a échappé à personne en pleine réforme territoriale, ses membres ne se privant pas de fustiger le désengagement de l'Etat. Toutefois, le mécanisme de financement détonne puisque les départements l'abonderont au regard de leurs capacités financières. Il y a donc fort à parier que le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis ne seront pas les seuls à payer pour le prolongement du T1.