Doutes sur le financement du Grand Paris

Bercy refuse de débloquer le milliard d'euros nécessaire à la poursuite du projet

C'est l'heure de la vérité des prix pour l'amélioration des transports en commun en Ile-de-France. Pour honorer la promesse de Nicolas Sarkozy de construire un grand métro en rocade autour de la capitale à l'horizon 2025 – le Grand Paris Express –, le nouveau gouvernement est censé inscrire près de 1 milliard d'euros de dépenses dans la loi de programmation des finances publiques (LPFP) pour 2013-2016.

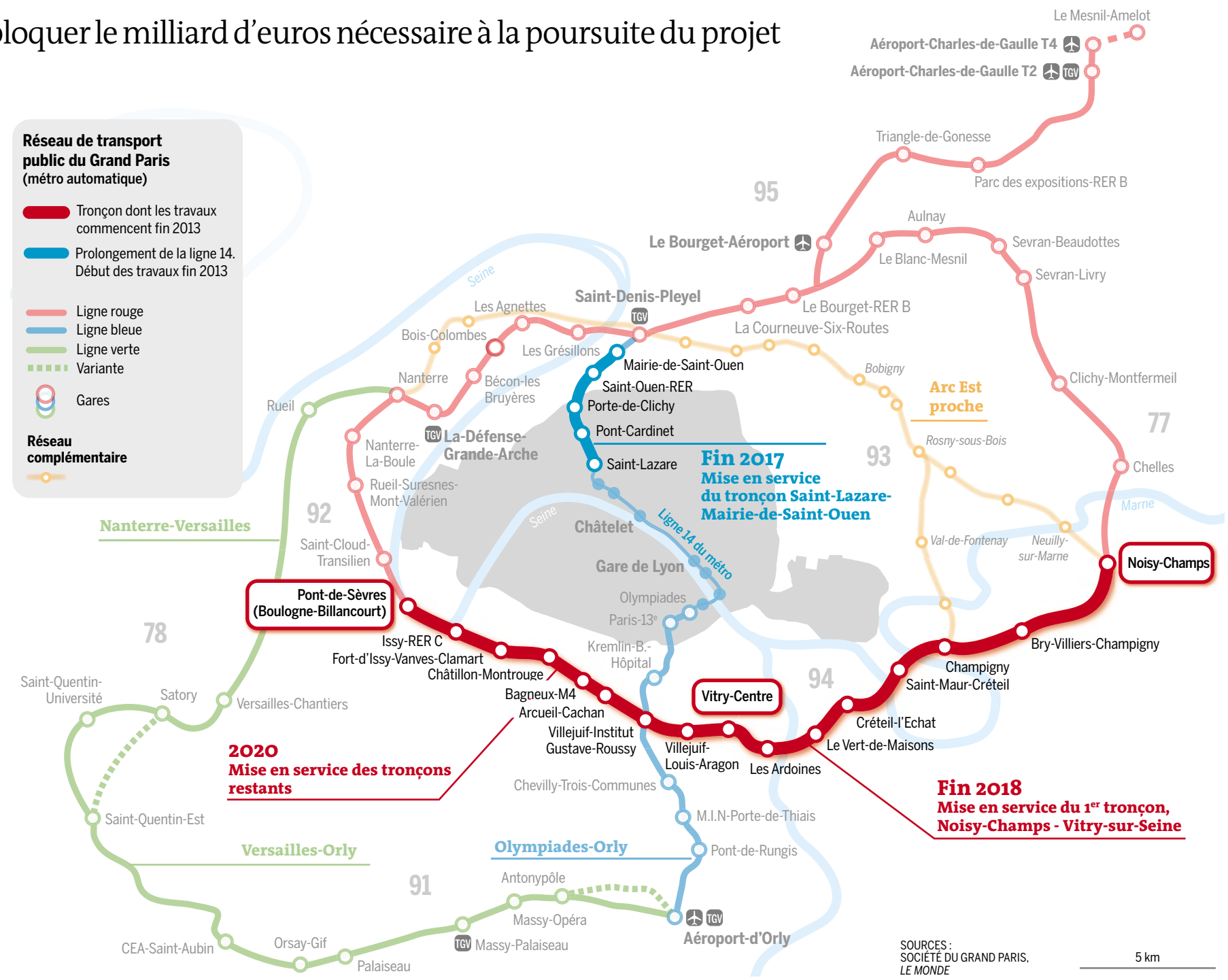
Le ministère du budget s'y est refusé. Mais malgré le « niet » de Bercy, à la mi-juillet, les partisans du projet ne désarment pas. Cécile Duflot, ministre de l'égalité des territoires et du logement, est la première à défendre le projet, qu'elle avait pourtant très critiqué lorsqu'elle était conseillère régionale d'Ile-de-France. Elle s'est battue pour obtenir le pilotage de ce dossier au sein du gouvernement. Et elle ne veut pas porter le chapeau d'un enlisement. *« Le gouvernement souhaite poursuivre le projet du Grand Paris Express. En devenant ministre, je suis modestement devenue dépositaire de ce succès »*, a-t-elle déclaré le 26 juin.

M. Hollande s'est engagé à réaliser le projet mais estime que l'exécutif précédent n'en avait pas assuré le financement

Jeudi 26 juillet, elle s'est employée à convaincre le premier ministre, Jean-Marc Ayrault, de consentir un geste financier pour l'Ile-de-France. Jean-Paul Huchon, président (PS) de la région, et Claude Bartolone, président (PS) du conseil général de la Seine-Saint-Denis, ont de leur côté fait la tournée des ministères. *« Si le milliard n'est pas sur la table budgétaire, les élus vont être hystériques »*, redoute un conseiller ministériel.

Le coût du Grand Paris Express est estimé à 20,5 milliards d'euros. Le montage financier arrêté en janvier 2011 comprend une part de recettes fiscales : 5 milliards d'euros de taxes sur les entreprises et les particuliers de la région. Il y a aussi un grand emprunt de 10 à 12 milliards.

Pour contracter ce prêt, l'Etat s'est engagé, à l'époque, à verser une dotation en capital de 4 milliards à la Société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage du projet.



Un pactole qui suppose une première mise de près de 1 milliard dans le budget de 2015.

François Hollande s'est engagé à *« ne prendre aucun retard »* dans le projet tout en affirmant que le gouvernement précédent n'avait pas *« su trouver les financements pour atteindre l'objectif final »*. Mais la nouvelle majorité n'a pas aujourd'hui de *« plan B »*, reconnaît-on dans un cabinet ministériel.

Pour étaler la facture, Mme Duflot a défini des priorités : *« Plutôt que des effets d'annonce, je veux être la ministre des résultats concrets »*, assure-t-elle. Le gouvernement Fillon n'a jamais assumé un échelonnement des travaux, affichant un objectif de réalisation de la quasi-totalité du « grand huit » d'ici à 2025. La ministre propose de séquencer le chantier avec un critère : répondre *« à l'urgence des besoins des habitants »*.

Dans ce schéma, la ligne verte du futur métro entre Orly et Versailles – à laquelle les écologistes se sont toujours opposés – sort implicitement du programme. Valérie Pécresse, députée (UMP) des Yvelines, avait pourtant obtenu l'engagement de M. Sarkozy de relier Paris au plateau de Saclay en une demi-heure par un métro souterrain.

Elle n'est pas la seule à s'inquiéter des plans de Mme Duflot : *« La ligne verte ne doit pas être renvoyée aux calendes grecques »*, prévient Jérôme Guedj, député (PS) de l'Essonne. *« Il nous faut un mode de transport robuste pour aller sur le plateau »*, insiste le patron du conseil général de ce département.

Renoncer à une partie des tronçons ne règle pas pour autant la question des moyens. D'autant que, outre le projet de Grand Paris Express, le gouvernement Fillon a engagé l'Etat et les collectivités franciliennes dans un plan de modernisation des RER et des métros de 12 milliards d'euros d'ici à 2025. Le bouclage financier de ce volet confié au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) n'est pas non plus assuré. *« Sans être à sec, nous avons une augmentation des coûts prévisionnels inquiétante*, explique au *Monde* Daniel Canepa, le préfet de la région Ile-de-France. *Le projet de prolongement de la ligne 14 au nord présente un écart de coût de près de 30 %. » « Les dérapages du calendrier et des coûts sont énormes »*, confirme Pierre Serne, vice-président (EELV) chargé des transports à la région Ile-de-France.

Jean-Paul Huchon, aussi président du STIF, propose de récupérer une partie des fonds sanctuarisés dans les caisses de la Société du Grand Paris. Celle-ci dispose sur son compte d'un peu moins de 500 millions d'euros grâce aux rentrées fiscales. Une somme provisionnée mais non affectée pour l'instant. *« Mutualiser les ressources disponibles est essentiel si nous voulons tenir le rythme de modernisation des RER »*, martèle le patron de la région. *« Il ne faudrait pas que cette solution compromette le Grand Paris Express »*, prévient de son côté M. Canepa. *« Tout est une question de curseur »*, tempère un conseiller ministériel.

La SGP fait valoir que le nouveau métro du Grand Paris désengorgerait certaines lignes actuelles. Elle estime que le développement économique induit par ce nouveau mode de transport pourrait créer entre 140 000 et 380 000 emplois d'ici à 2035. L'arbitrage est désormais du ressort de Matignon et de l'Elysée. ■

BÉATRICE JÉRÔME

Un premier tronçon à 5,5 milliards d'euros

C'EST UN PAVÉ de deux cents pages qui constitue la première pierre du métro du Grand Paris. Un document que *Le Monde* s'est procuré et qui amorce la révolution des transports en Ile-de-France : il indique le tracé, l'emplacement des gares, le coût de la future rocade entre Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine) et Champs-sur-Marne (Seine-et-Marne). Ce premier circuit relierait les périphéries est et ouest de la capitale en contournant celle-ci par le sud en trente-cinq minutes. Long de 33 km, il traversera 21 communes desservies par 16 stations sur 4 départements.

Ce dossier a été bouclé courant juillet par la Société du Grand Paris (SGP), son maître d'ouvrage. Dans sa version exhaustive de 4 000 pages, il doit servir de support à l'enquête publique préalable qui pourrait démarrer en novembre. Les travaux commenceraient fin 2013, pour être achevés en 2020. La SGP prévoit la première mise en service en 2018 de la portion entre Champs-sur-Marne et Vitry-sur-Seine.

Ce document a pourtant bien failli rester dans les tiroirs de la SGP. L'actuel ministère du budget aurait préféré qu'il soit remisé pendant quelque temps pour ne pas avoir à répondre à la question de son financement en pleine période de restriction budgétaire.

Mais Cécile Duflot, la ministre de l'égalité des territoires, chargée du Grand Paris, a donné son feu vert à sa diffusion, par un message au conseil de surveillance de la SGP, le 5 juillet. Mme Duflot entend ainsi donner un gage aux élus franciliens de sa détermination à améliorer les déplacements quotidiens dans la région. Mais elle a dû faire une concession à Bercy. Lors du conseil de surveillance de la SGP, le 5 juillet, elle n'a indiqué aucune date pour le lancement des autres enquêtes publiques sur le reste du réseau du futur métro.

Ce tronçon serait le premier à être mis en service, car les études ont été menées depuis longtemps. Le projet reprend en grande partie celui initié en 2006 par le conseil général du Val-de-Marne, porté par l'association Orbival, qui fédère les élus de droite et de gauche derrière Christian Favier, patron (PCF) du département, et Jacques Jean-Paul Martin, maire (UMP) de Nogent-sur-Marne.

« L'appréciation sommaire des dépenses », selon le document, est estimée pour ce premier tronçon à près de 5,5 milliards. Soit déjà 1 milliard de plus que l'évaluation initiale en janvier 2011. *« On peut commencer, car il y a de l'argent dans la caisse de la SGP »*, assure Daniel Canepa, le préfet d'Ile-de-France. Au cabinet de Mme Duflot, on se montre aussi confiant sur les capacités de le financer.

Longue de 33 km, la ligne traversera 21 communes desservies par 16 stations sur 4 départements

Tous les obstacles ne sont pas levés pour autant. Le document suscite les réserves du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), qui aura la charge de le faire fonctionner. Lundi 23 juillet, lors d'une présentation du document aux élus du STIF, son président, Jean-Paul Huchon, patron de la région, a critiqué le choix de la SGP d'obliger les passagers de ce tronçon à changer de train à Champigny-sur-Marne pour rejoindre la Seine-Saint-Denis vers le nord par la future ligne orange du métro. Cette ligne orange est également défendue par Claude Bartolone, le président du conseil général de Seine-Saint-Denis, qui ne veut pas de rupture de charge avec l'arc sud.

D'autres « failles » dans le dossier d'enquête publique ont été repérées par des experts extérieurs à la SGP telles que la mauvaise interconnexion entre certaines des futures gares et celles des RER et des métros existants. Autant de carences qui nécessiteront des investissements supplémentaires pour être corrigées.

La rivalité entre la SGP, sous tutelle de l'Etat, et le STIF, piloté par les élus, n'est pas étrangère à ces critiques. *« On assiste à une guerre des technos entre le STIF et la SGP et à une bataille des ego entre la région et l'Etat »*, confie un spécialiste. Mme Duflot s'est gardée de reprendre le calendrier préconisé dans le dossier de la SGP pour la réalisation de l'arc sud. ■

B. J.

Un métro, deux autorités

Le futur réseau du Grand Paris est arrêté par un décret du 26 août 2011. Il est long de 200 km et comporte 75 gares.

Coût 20,5 milliards : 17,5 milliards (lignes rouge, verte et bleue), un milliard pour le prolongement de la ligne 14 (Saint-Lazare – Saint-Ouen), 2 milliards pour la ligne orange (manque 1,5 milliard). 175 km de réseau sont réalisés par la Société du Grand Paris (SGP).

Statut La SGP, créée par la loi sur le Grand Paris de juin 2010, est un établissement public dans lequel l'Etat est majoritaire au conseil de surveillance où siègent la région, la Ville de Paris et les huit départements d'Ile-de-France.

Organisation Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), présidé par le patron de la région Jean-Paul Huchon, est autorité organisatrice des transports. Celui-ci est chargé de réaliser la ligne orange du futur métro du Grand Paris et le tronçon Saint-Lazare – Saint-Ouen de la ligne 14. Le STIF est responsable du fonctionnement, de l'extension, de la modernisation du réseau existant et de la mise en œuvre du « plan de mobilisation » arrêté début 2011.