Date : 18/02/2013
Pays : FRANCE
Page(s) : 12-13
Rubrique : France
Diffusion : (137831)
Périodicité : Quotidien

Le Grand Paris Express à l'âge de réseau

DÉCRYPTAGE

Selon nos informations, Matignon aurait décidé de lancer la construction de toutes les lignes en même temps pour réaliser le métro francilien.

Par **SIBYLLE VINCENDON**

François Hollande, candidat en campagne, l'avait écrit aux maires d'Ile-de-France : *«Je serai bien entendu très attentif à ce que le projet du Grand Paris se poursuive.»* Mais il avait aussi ajouté : *«Reste à trouver les financements nécessaires pour aboutir.»* Nous y voici. A la fin du mois, le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, devrait rendre des arbitrages sur le réseau de métro automatique Grand Paris Express, lancé par le pouvoir précédent et désormais sous la houlette de Cécile Duflot, ministre chargée du dossier. Mais aussi sur le plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France – en clair la remise à niveau des RER existants – voulu par la région.

Depuis quelques jours, il y a consensus pour réaliser le Grand Paris Express dans son ensemble en suivant le schéma que *Libération* s'est procuré *(lire ci-contre)*. Tout en améliorant les RER en parallèle et en fixant un calendrier global. Mais la question des ressources financières pour y parvenir reste plus épineuse que jamais, et les arbitrages de Matignon seront capitaux.

LE RÉSEAU

Récupérant le projet de 205 kilomètres de métro automatique du Grand Paris Express, chiffré à 20 milliards d'euros, Duflot a demandé en novembre un rapport à Pascal Auzannet, ancien directeur des RER, pour remettre à plat les coûts et le calendrier du mastodonte. Auzannet a conclu que l'addition se montait en fait à 30 milliards d'euros et a proposé divers scénarios de *«phasage»*, qui renvoyaient nombre de tronçons aux calendes grecques. Le Grand Paris Express était explosé façon puzzle. Hurlements des élus locaux, pétitions et protestations. Tous réclament tout le schéma tout de suite.

Aujourd'hui, exit le découpage. C'est bien tout le schéma qui devrait se réaliser selon la méthode suivante. Il y aurait trois paquets. Le premier serait la rocade, composée de la ligne rouge à l'ouest et au sud jusqu'à Noisy-Champs. Puis complétée à l'est par la ligne orange de Champigny-sur-Marne à Saint-Denis-Pleyel.

Deuxième paquet, les prolongations de lignes de métro, soit la 14 qui partirait vers Pleyel au nord, voire Le Bourget, et au sud vers Orly. Et, rajout de dernière minute, la 11 qui irait jusqu'à Rosny-Bois-Perrier.

Enfin, troisième paquet, trois lignes de *«transport à capacité adaptée»*, exploitées avec des solutions techniques entre le métro souterrain hors de prix et le tramway pas suffisant. Cela concernerait le tronçon de Pleyel au Mesnil-Amelot (desserte de Roissy-Charles-de-Gaulle) ; à l'est la ligne rouge qui désenclave Clichy-sous-Bois ; et au sud la ligne verte sur le plateau de Saclay. La partie Versailles-Nanterre (verte) et la liaison Nanterre - Saint-Denis (orange) passent, elles, à la trappe.

Côté calendrier, l'idée est de démarrer tout en même temps… mais chaque tronçon à son rythme. Les plus avancés partiraient en premier. Pour chaque ligne, le lieu exact de début des travaux relèverait de choix politiques sur les territoires prioritaires. Les promesses sarkoziennes de bouclage total en 2025 sont oubliées pour un objectif 2030 moins casse-gueule. Comme dit un proche du dossier, *«on ne va pas tourner autour de l'Ile-de-France pendant vingt-cinq ans…»* Reste que le Grand Paris Express est né de la loi Grand Paris et a fait l'objet d'un acte motivé et d'un débat public. Le gouvernement a sollicité l'avis du Conseil d'Etat pour savoir si les modifications ne risquaient pas de rendre tout caduc, avec obligation de redémarrer à zéro. Le calendrier deviendrait alors un cauchemar. Réponse le 28 février.

L'ARGENT

Bébé chéri de l'ère Sarkozy, le Grand Paris Express bénéficie par la loi de recettes fiscales *«fléchées»* – une rareté budgétaire – qui rapportent à son constructeur, la Société du Grand Paris (SGP), 400 millions d'euros par an. Le plan de mobilisation de la région pour la remise à niveau des RER, lui, doit se contenter de ressources budgétaires annuelles fragiles. Résultat : les 7 milliards d'euros qu'il faudrait pour aboutir à une rénovation des RER en 2017 n'existent pas. Dès lors, l'équation peut se résumer à deux questions : comment faire moins cher (pour le nouveau métro), et quelles ressources fiscales dégager (pour le nouveau comme pour le vieux) ?

Côté moins cher, des solutions techniques plus légères peuvent *«optimiser les coûts*, admet un des acteurs du dossier, *mais à condition de ne pas se retrouver avec des lignes très vite saturées parce qu'on aura fait des économies de bouts de chandelle»*. Côté ressources, les taxes affectées par la loi à la SGP, dont une sur les bureaux, ont été prudemment plafonnées par le ministère des Finances qui n'apprécie guère que des administrations se constituent un magot trop garni. Le *«déplafonnement»* de cette recette est *«arrachable»* à Bercy, selon le terme d'un proche du dossier. En revanche, la création de nouvelles taxes affectées, en discussion, s'annonce ardue. Il faudra justifier une augmentation de la pression fiscale en Ile-de-France, interdite ailleurs. Dans l'entourage de Duflot, on estime légitime que *«la fiscalité de l'économie francilienne puisse financer le développement des transports franciliens»*.

LA POLITIQUE

Dans ce débat se jouent des retournements inattendus. Duflot était une élue régionale verte hostile au Grand Paris Express, en opposition frontale avec le président de la région, Jean-Paul Hu-

Tous droits de reproduction réservés

Date : 18/02/2013
Pays : FRANCE
Page(s) : 12-13
Rubrique : France
Diffusion : (137831)
Périodicité : Quotidien

chon, qui le défendait. Elle avait fait campagne sur le passe Navigo à tarif unique. La voilà ministre défenseure du schéma complet, semblant avancer main dans la main avec Huchon. Pour présenter un front uni aux arbitrages de Matignon? Cette tactique agacerait en haut lieu. Et dans l'entourage d'Huchon, on dit minute papillon. *«Nous n'avons aucune garantie de financement»*, souligne un des proches du président de région, qui parle de *«coup de com de Duflot»*.
La région réclame depuis longtemps la participation de la riche SGP au financement du plan de mobilisation. Mais les socialistes franciliens sont aussi liés par l'accord électoral avec les écologistes sur le passe Navigo à tarif unique, dont ils ne rêvaient pas mais qu'ils ont désormais sur le dos. Une source gouvernementale l'assure : *«Si l'idée d'une ressource affectée est de financer le plan de mobilisation mais aussi Navigo, on ne marchera pas.»* Le Grand Paris, résume ce même spécialiste, *«est un casse-tête relativement puissant»*. ◆

REPÈRES

DEUX VOLETS

D'une part, un schéma de transports comprend le Grand Paris Express et le plan de remise à niveau des RER. De l'autre, une instance métropolitaine de gouvernance regroupe les intercommunalités et une autorité organisatrice du logement.

30

C'est, en milliards d'euros, le coût d'investissement du Grand Paris Express, auxquels s'ajoutent les 7 milliards d'euros pour les lignes RER.

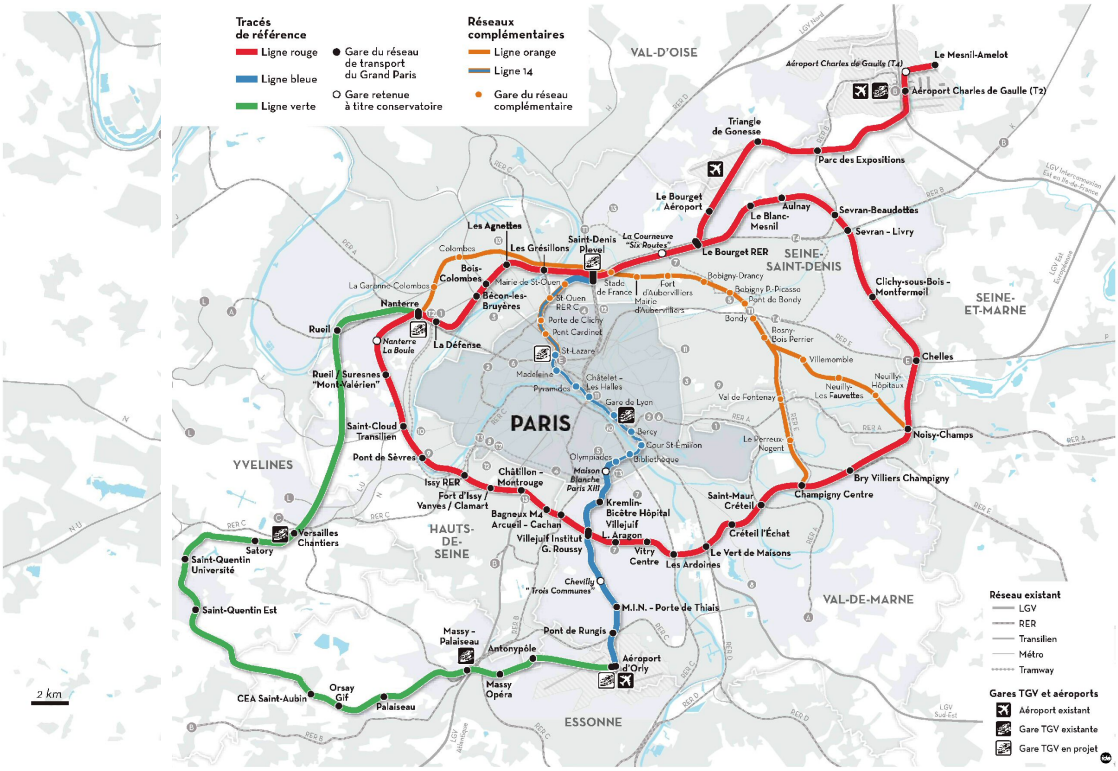
Les promesses sarkoziennes de bouclage total en 2025 sont oubliées pour un objectif 2030 moins casse-gueule.

205

C'est en kilomètres, la longueur totale des quatre lignes du projet de Grand Paris Express, dont l'essentiel figure dans le schéma retenu.

«On ne balaie pas d'un revers de main les travaux et l'énergie [consacrés au Grand Paris] sous prétexte d'une élection présidentielle.»
François Hollande en avril

Réseau de transport public du Grand Paris



Tous droits de reproduction réservés