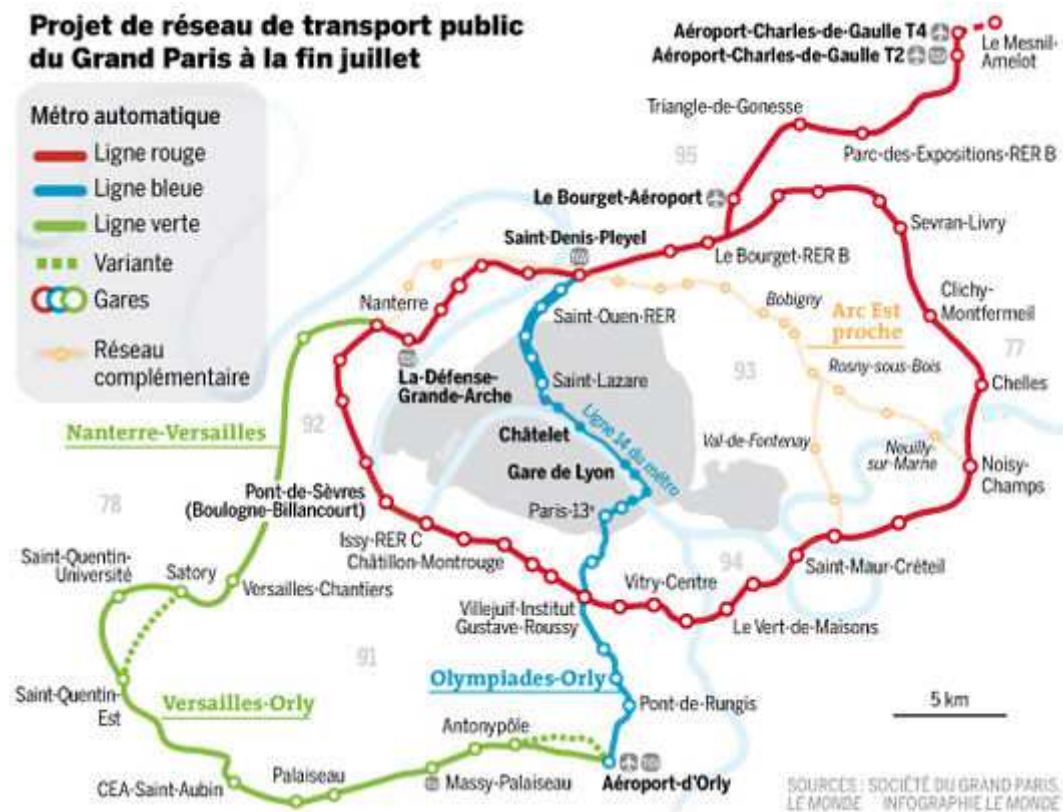


Le gouvernement envisage d'étaler le projet "Grand Paris"

LE MONDE | 06.10.2012 à 10h12 • Mis à jour le 06.10.2012 à 10h36

Par Béatrice Jérôme



Projet de réseau de transport public du "Grand Paris" à la fin juillet. | LE MONDE

Calmer le jeu. Une semaine après la présentation du projet de loi de finances par Bercy, vendredi 28 septembre, Cécile Duflot se dit certaine que le gouvernement "engagera un milliard d'euros en 2015 pour le métro du Grand Paris".

Lire aussi : [Ces investissements que l'Etat repousse faute de crédits](http://politique/article/2012/10/06/ces-investissements-que-l-etat-repousse-faute-de-credits_1771140_823448.html) (politique/article/2012/10/06/ces-investissements-que-l-etat-repousse-faute-de-credits_1771140_823448.html)

Jusqu'ici, la ministre de l'égalité des territoires répétait que le projet n'était "pas remis en cause" sans pouvoir crédibiliser ses propos par des gages financiers. "Le gouvernement s'est organisé pour qu'il y ait un milliard en 2015, a-t-elle confié au Monde, vendredi 5 octobre. J'en ai l'assurance car c'est la volonté du président de la République. J'ai reçu mandat du premier ministre de conduire ce projet avec calme et détermination."

M^{me} Duflot donnait pourtant l'impression d'avoir perdu la partie face à Bercy. La découverte par les élus franciliens, lundi 1er octobre, de l'absence d'un premier

milliard d'euros dans les projections budgétaires du gouvernement pour 2013-2017 a déclenché un tollé à droite comme à gauche, en Ile-de-France.

INDIGNATION

Chef de file de l'UMP au conseil régional, Valérie Pécresse a accusé François Hollande d'enterrer le projet porté par Nicolas Sarkozy . Les élus de gauche ont exprimé de plus en plus ouvertement leur indignation.

Il est vrai que malgré les interventions de nombreux barons PS d'Ile-de-France auprès de l'exécutif, M^{me} Duflot n'était pas parvenue à obtenir du ministère du budget l'inscription d'un milliard d'euros dans ses projections de dépenses ministérielles pour 2015. Or cette somme est indispensable si le gouvernement veut respecter le plan de financement du futur métro arrêté en janvier 2011.

Sur un coup total de 20,5 milliards d'euros, 12 milliards d'euros seraient empruntés à la Banque européenne d'investissement. Pour contracter ce prêt, la Société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage du projet, doit pouvoir disposer d'une dotation en capital de 4 milliards de l'Etat à compter de 2015.



Cécile Duflot lors de la présentation du budget 2013 de son ministère, le 28 septembre, à Paris. | AFP/LIONEL BONAVENTURE

"ENVELOPPE INITIALE SOUS-ÉVALUÉE"

La levée de boucliers des élus, ces derniers jours, l'aura finalement aidé à faire avancer sa cause auprès de Matignon : *"Si je vous le dis, c'est que j'ai la capacité en tant que ministre d'engager le gouvernement sur cette question. C'est que c'est vrai"*, insiste-t-elle. *"L'engagement du premier ministre est plus important qu'un milliard dans une loi de programmation qui peut changer l'année prochaine"*, relève-t-elle.

L'équation financière du projet n'est pas pour autant résolue. *"Pour engager ce chantier sérieusement, il faut savoir précisément ce qu'il coûte, dit-elle. Or l'enveloppe initiale de 20,5 milliards a été sous-évaluée."*

Conclusion de M^{me} Duflot : *"Pour être financé, le projet doit être séquencé."*

J'assumerai début 2013 d'annoncer qu'on ne peut pas tout faire en même temps."

SOUS-ÉVALUATION DES COÛTS

Le calendrier du chantier ira bien au-delà de 2025 contrairement aux promesses du gouvernement Fillon. M^{me} Duflot a confié à Pascal Auzannet, ancien responsable du développement et ex-directeur des RER à la RATP, le soin d'estimer le coût réel du métro et de proposer un phasage des travaux. Il doit rendre son rapport en novembre. *"La position du gouvernement n'est pas arrêtée. Il y a un peu moins de dix scénarios à l'étude pour la priorisation du projet"*, indique la ministre.

M^{me} Duflot donne néanmoins des premières indications. *"Il y a des points qui ne sont pas remis en cause : le tracé et les gares. Et d'autres qui nous interrogent : la ligne orange qui traverse la Seine-Saint-Denis et les prolongations de la ligne bleue vers les aéroports sont les deux tracés sur lesquels la sous-évaluation des coûts est la plus évidente."*

Elle énonce deux critères qui justifient à ses yeux un besoin de métro: *"La densité de population le long du tracé et le caractère enclavé des territoires."*

Elle ajoute : *"Là où la desserte du grand métro sera plus tardive, il faudra un coup de fouet à l'amélioration des réseaux existants."* Manière de commencer à rassurer les élus qui devront patienter .

Béatrice Jérôme