

Le projet de métro du Grand Paris coûterait 9 milliards d'euros de plus

LE MONDE | 13.12.2012 à 11h00 • Mis à jour le 13.12.2012 à 11h35

Par Béatrice Jérôme

Un scénario en cinq étapes

Étapes, coûts en milliards d'euros et années de mise en service

1 12 2020

2 4,2 2023

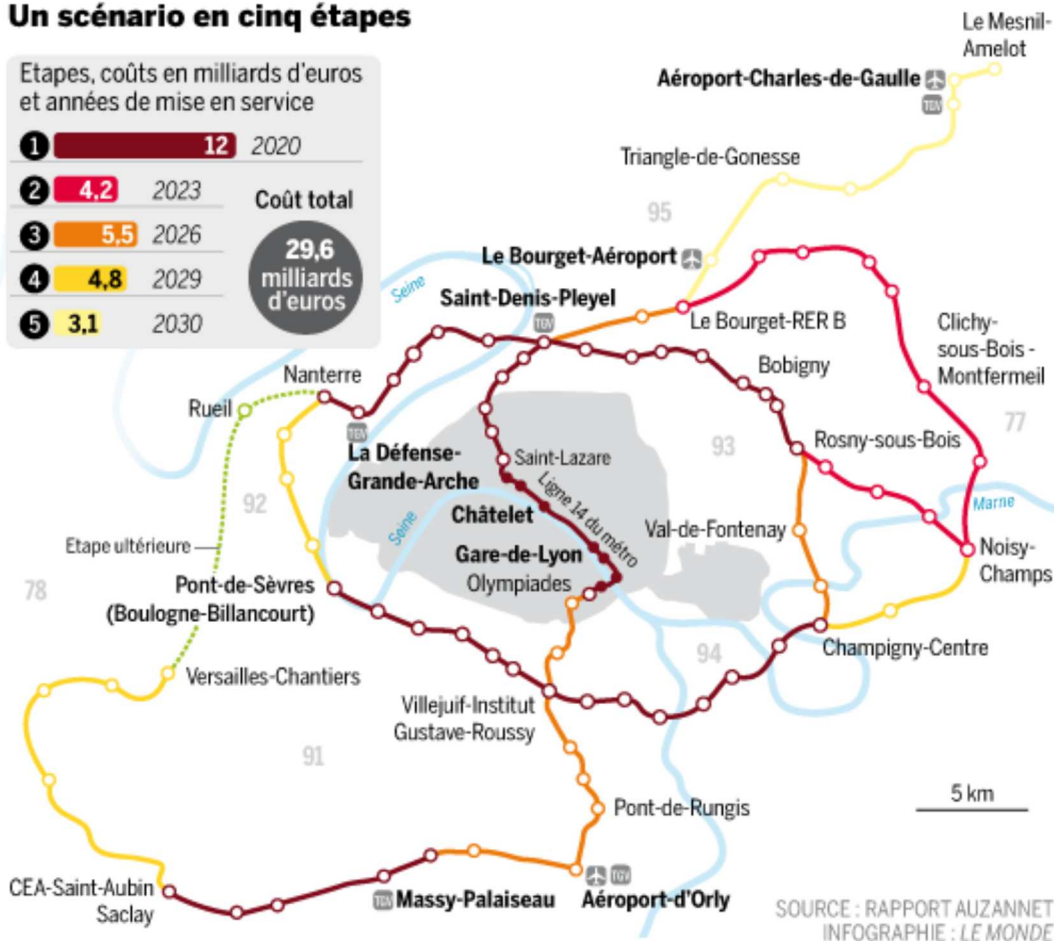
3 5,5 2026

4 4,8 2029

5 3,1 2030

Coût total

29,6
milliards
d'euros



Le projet du Grand Paris express. | Infographie Le Monde

Trente milliards d'euros à échéance 2030. Le métro du Grand Paris coûtera 9 milliards de plus que prévu. Cécile Duflot a reçu, jeudi 13 décembre, le rapport d'expertise sur le futur mode de transport conçu sous le quinquennat de Nicolas Sarkozy. L'auteur du rapport, Pascal Auzannet, préconise de réaliser le chantier en cinq étapes d'ici à 2030, soit cinq ans de plus que le délai initial. Une solution qui vise à rendre la facture moins douloureuse pour l'Etat.

Le "Grand Paris Express" (GPE) coûterait 29,6 milliards et non 20,5 milliards d'euros, comme prévu en janvier 2011. "Les contraintes économiques et financières ont été totalement ignorées", écrit M. Auzannet dans son rapport. Entre 2008, date du premier chiffrage et 2012, le devis a évolué de 3,5 milliards du fait de "la dérive monétaire". Certaines charges n'avaient pas été intégrées : le coût de la connexion au réseau RATP et RFF (1,8 milliard), le financement de la branche qui traverse la Seine-Saint-Denis (5 milliards et non 3,5 milliards). L'extension de la ligne 14 du métro automatique vers le nord coûterait 500

millions de plus. De nouvelles gares ont aussi été ajoutées, aggravant la facture.

"SÉQUENCEMENT"

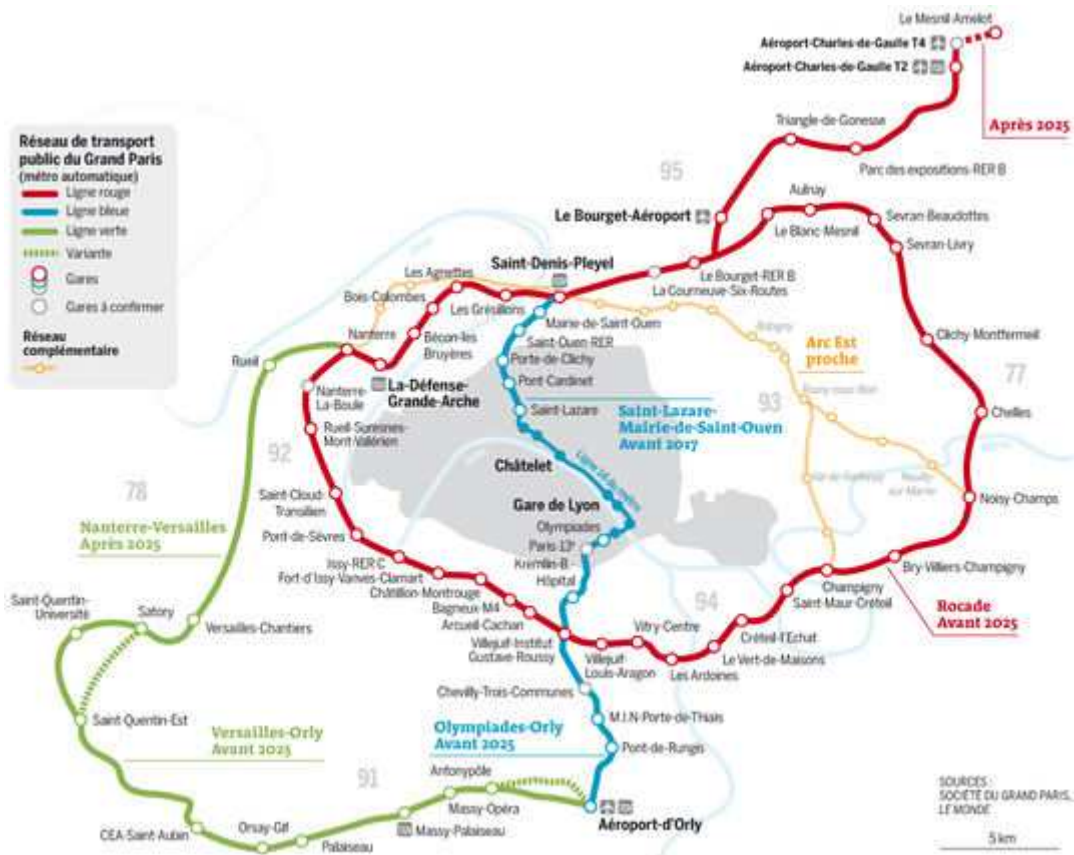
"Jusqu'à présent, la question du séquençement a toujours été un sujet tabou", explique M. Auzannet. A l'origine, le projet devait se réaliser *"de façon simultanée et en totalité d'ici à 2025"*, rappelle-t-il. Or, le coût du "Grand Paris Express" sera fonction des délais de réalisation, explique M. Auzannet. Plus le calendrier du chantier sera serré, plus les moyens à mobiliser pour l'Etat seront importants.

Le plan de financement initial du GPE repose sur des taxes sur les ménages et les entreprises d'Ile-de-France, sur une contribution des collectivités locales de 900 millions et sur un emprunt. Celui-ci doit être gagé sur une dotation de 4 milliards accordée par l'Etat.

Pour achever le réseau en 2025 comme prévu initialement, M.Auzannet indique que l'Etat et les collectivités devraient déboursier 12 milliards et non 4,9 milliards comme annoncé en 2011. Sauf à créer un choc fiscal extrêmement brutal pour les entreprises, le surcoût serait financé par un emprunt plus élevé et une garantie plus forte de l'Etat. *"Dans le contexte budgétaire actuel"*, le scénario n'est *"pas envisageable"*, indique M. Auzannet. En étalant le chantier jusqu'en 2040, l'Etat limiterait à l'inverse sa mise de fonds à deux milliards mais ce délai serait difficile à supporter pour les élus locaux.

M.Auzannet préconise donc un scénario intermédiaire qui permettrait de réaliser d'ici à 2030 la quasi-totalité du réseau. Pour cela, il conviendra d'ajouter aux 4,9 milliards initiaux, 500 millions d'euros. Le reste serait financé par les rentrées fiscales étalées dans le temps et légèrement réévaluées.

Le rapport M.Auzannet propose un *"séquençement"* qui déjoue en partie les scénarios évoqués jusqu'ici par les élus. Il propose de réaliser en priorité, d'ici à 2020, la liaison Massy-Saclay qui n'était pas une priorité pour Mme Duflot. De nombreux élus PS, dont le ministre de la ville, François Lamy, ancien maire de Palaiseau (Essonne), ont défendu le projet. Le premier ministre aussi.



Projet du Grand Paris. | Infographie Le Monde.

M. Auzannet défend aussi le désenclavement de la Seine-Saint-Denis. La desserte de Clichy-sous-Bois et Montfermeil serait réalisée en même temps que le tronçon Paris-Orly d'ici à 2026. Pour desservir l'aéroport de Roissy (Paris-Charles-de-Gaulle), le rapport laisse au gouvernement le soin d'arbitrer entre le prolongement du RER B, la mise en oeuvre du projet CDG Express (qui relie la gare de l'Est à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle) ou un nouveau tronçon du GPE. Cette troisième option impliquera un financement de 3 milliards qui s'ajouterait aux 30 milliards déjà prévus pour respecter l'échéance de 2030.

Jean-Paul Huchon, le président (PS) de la région Ile-de-France, signataire de l'accord de janvier 2011 s'est indigné, mercredi 12 décembre, à la perspective de voir certains tronçons reportés dans le temps. Le gouvernement s'est donné jusqu'en février pour arrêter un programme et le financement. Pour Jérôme Cahuzac, l'arbitrage est délicat. Le ministre du budget s'était opposé à l'inscription d'un milliard d'euros pour amorcer le projet dans les dépenses provisionnelles de l'Etat pour 2015.

Béatrice Jérôme

Grand Paris