

Le Grand Paris en panne de financement

Les élus franciliens craignent d'être privés des ressources de la surtaxe hôtelière pour réaliser le plan transports

Grand Paris rime avec gros soucis financiers pour le gouvernement. Et l'imbroglio actuel autour de la hausse de la taxe de séjour hôtelière n'arrange pas les choses.

Manuel Valls entend accélérer la réalisation du métro automatique en rocade, programmé pour faire le tour de la capitale en 2030, pour un budget de 22,6 milliards d'euros. Le premier ministre a promis récemment que les aéroports d'Orly et de Roissy seraient desservis par ce moyen de transport rapide d'ici à 2024 au lieu de 2027, échéance initialement prévue par Jean-Marc Ayrault. Le chef du gouvernement se fait aussi fort de moderniser le réseau actuel (RER, métros, tramways) dans les délais prévus en juillet 2013 par son prédécesseur à Matignon, pour un coût de 6 milliards d'euros, d'ici à 2017.

Mais boucler le plan de transport du Grand Paris, estimé à quelque 30 milliards d'euros, ressemble à une mission impossible au moment où l'exécutif affiche sa volonté de ne pas alourdir la fiscalité et de réduire ses dépenses budgétaires. La région Ile-de-France a besoin de 140 millions d'euros par an pour finaliser le financement des projets de modernisation des transports existants, pour lesquels elle s'est engagée à consacrer 2,5 milliards d'euros d'ici à 2017.

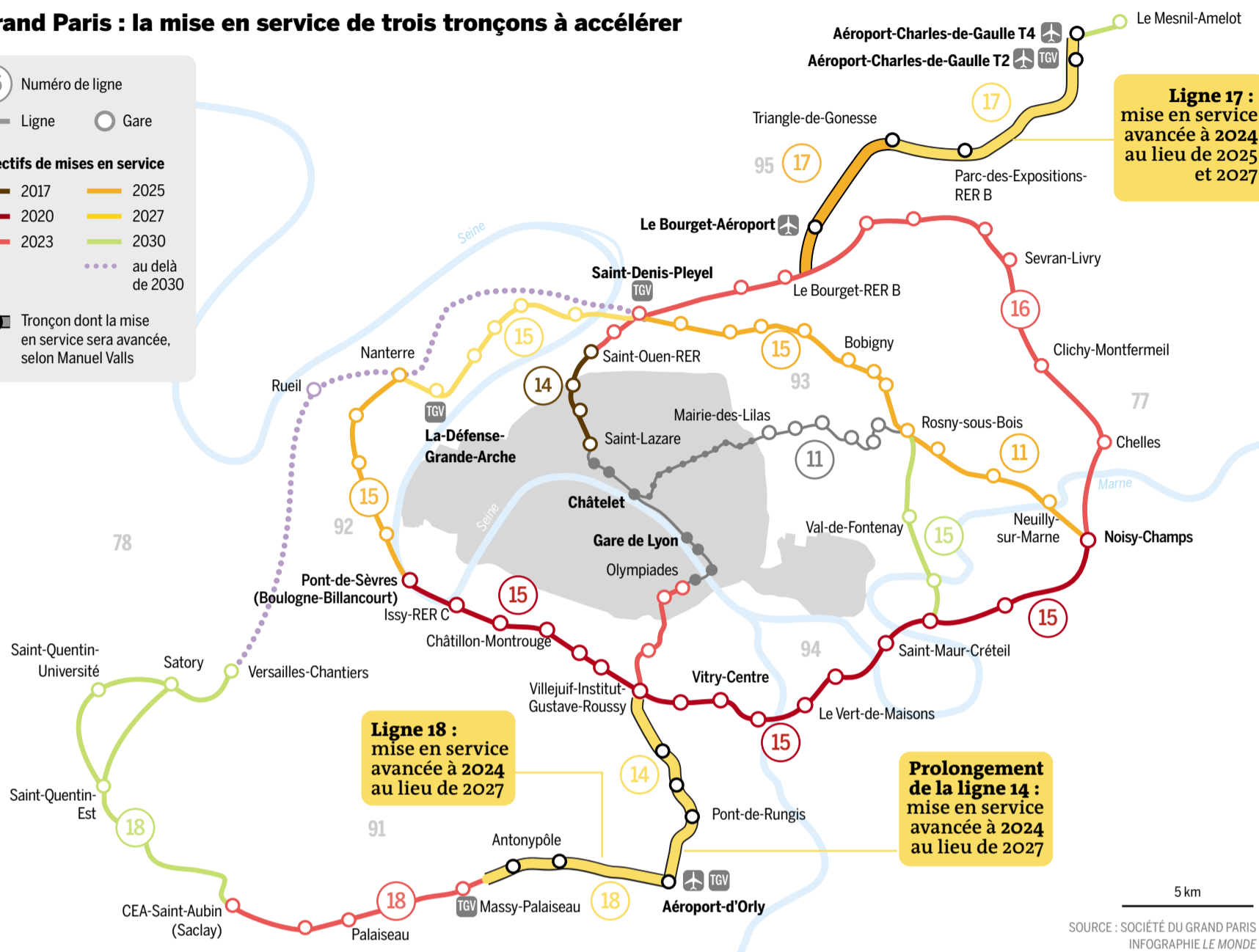
L'Assemblée nationale doit examiner, mercredi 16 juillet, un amendement des élus franciliens au projet de loi de finance rectificative qui prévoit la création d'une surcotisation en Ile-de-France au titre de la taxe de séjour hôtelière. Ses recettes devaient alimenter les caisses de la collectivité régionale. Comme il a barré la route, dans la nuit de mardi à mercredi, à la hausse de la part de cette même taxe destinée aux communes, le gouvernement s'opposera mercredi à cette nouvelle cotisation.

« La position du gouvernement, hostile à l'augmentation de la taxe, est celle que Laurent Fabius a contribué à lui faire prendre », explique un proche de M. Valls. Lors d'un

Bruxelles suggère de baisser la TVA sur les transports

Dans un courrier, daté du 7 juillet, au patron (PS) de la région Ile-de-France, Jean-Paul Huchon que *Le Monde* s'est procuré, Algirdas Semeta, commissaire européen chargé de la fiscalité, rappelle que la France a le droit de baisser la TVA sur les transports de 10 % à 5,5 %. Les « transports de personnes » sont « inclus » dans « la liste de biens et de services » pour lesquels la directive TVA autorise un pays à appliquer un taux réduit de 5,5 %, indique M. Semeta.

Grand Paris : la mise en service de trois tronçons à accélérer



déjeuner à Matignon, jeudi 10 juillet, le ministre des affaires étrangères, chargé du tourisme, a plaidé vigoureusement contre cette mesure, rappelant que le tourisme représente 7,5 % du produit intérieur brut national. La perspective d'une victoire de la ligne défensive

due par M. Fabius suscite par avance la colère des élus de la majorité régionale. « Comment l'Etat peut-il avoir une quelconque crédibilité si, à chaque fois qu'une solution de financement des transports est présentée, elle fait un tour de piste, et elle disparaît ? », assène Pierre Serne, vice-président (EELV) chargé des transports à la région. « Sans la hausse de cette taxe, le prolongement de la ligne 11 de Mairie-des-Lilas à Rosny-sous-Bois ou du tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay est menacé », s'alarme Razy Hammedi, député (PS) de la Seine-Saint-Denis.

« En juin, Valls a donné sa parole à Huchon qu'il aurait de nouvelles recettes pour le plan transports », assure le cabinet du patron de la région. L'entourage de Claude Bartolone, président de l'Assemblée, élu de Seine-Saint-Denis, juge « inconcevable que cette nouvelle taxe séjour, qui doit financer de l'in-

vestissement, ne soit pas votée ».

Ce rejet compliquerait le casse-tête financier du gouvernement. La suspension de l'écotaxe prive déjà l'Etat de sa capacité à verser les 200 millions d'euros annuels qu'il a promis à la région pour les transports. Le projet de taxe de

La suspension de l'écotaxe prive déjà l'Etat de sa capacité à verser les 200 millions d'euros annuels promis à la région

transit pour les poids lourds roulant sur les autoroutes ne devrait rapporter, au plan national, que la moitié du produit de l'écotaxe. Pour combler, les 100 millions d'euros par an qui manqueraient à la région dans ce scénario, M. Valls

s'est contenté de promettre à Jean-Paul Huchon de nouvelles ressources fiscales.

En attendant, la région est priée de se satisfaire des 2 milliards d'euros que le gouvernement a décidé, en 2013, de lui transférer des caisses de la Société du Grand Paris (SGP), chargée de financer le futur métro automatique. Jusqu'ici le gouvernement a présenté cette manne comme une ponction indolore pour la SGP, tant que les travaux du métro n'ont pas démarré.

Mais la volonté de M. Valls de réaliser les lignes 14, 17 et 18 du Grand Paris Express qui desserviront Orly, Roissy et Saclay avec trois ans d'avance change l'équation financière pour la SGP. « Accélérer les travaux sur ces lignes ne coûtera pas plus cher », assure Philippe Yvin, le patron de la SGP. Mais cela va nous conduire à anticiper nos dépenses à hauteur de 240 millions d'euros d'ici à 2017. » La SGP

devra donc décaisser environ 80 millions d'euros supplémentaires pendant trois ans.

« Notre capacité à honorer ces dépenses dépendra du rythme de la consommation par la région des 2 milliards d'euros que la SGP met à sa disposition », indique M. Yvin. Hic : ces 2 milliards, la région entend bien les consommer au plus vite. « Nous les consommons avant 2017 », prévient M. Serne. Nous avons notamment besoin en urgence d'un milliard pour le prolongement de la RER E à l'ouest. »

A ceci s'ajoute le fait que, pour mener à bien ce projet de grand métro, la SGP doit contracter un emprunt à hauteur d'une vingtaine de milliards d'euros. Ce qui suppose pour amorcer l'emprunt que l'Etat dégage un milliard d'euros en dotations en capital. L'heure de vérité sonnera avant la prochaine présidentielle. ■

BÉATRICE JÉRÔME

Taxe de séjour : des députés PS affrontent le gouvernement

LE SORT de la taxe de séjour sur les hébergements touristiques intéressait au plus haut point le gouvernement. Aussi, ce n'est pas pour rien que les députés ont vu apparaître vers 1 heure dans la nuit de mardi 15 à mercredi 16 juillet, le secrétaire d'Etat aux relations avec le Parlement, Jean-Marie Le Guen. Ils examinaient le projet de loi de finances rectificative, et s'apprétaient à aborder la question de la taxe de séjour.

Le sujet préoccupe l'exécutif depuis le 25 juin. L'Assemblée nationale adoptait alors en première lecture deux amendements : l'un relevant de 1,50 à 8 euros par nuitée le plafond de cette taxe, qui n'a pas été modifié depuis des années ; l'autre créant une contribution de 2 euros par nuit et par personne pour les établissements situés en Ile-de-France.

Dans un premier temps, le gouvernement avait laissé faire. Mais,

face à l'émoi suscité dans le secteur de l'hôtellerie, et à l'activisme de Laurent Fabius, chargé du tourisme depuis le dernier remaniement, il a très vite été décidé de faire machine arrière.

Deux voies étaient donc proposées aux parlementaires : suivre le gouvernement, qui avait déposé des amendements supprimant le relèvement du plafond de la taxe et la création d'une cotisation spécifique à l'Ile-de-France ; ou bien se ranger derrière la proposition formulée entre-temps par la commission des finances de l'Assemblée, qui suggérait de faire passer le plafond à 3,50 euros.

« Mauvais coup »

Des élus franciliens, rassemblés derrière le député de Seine-et-Marne, Olivier Faure (PS), se sont chargés de déposer un autre amendement créant une taxe pour l'Ile-de-France, dont le but est de financer

les infrastructures de transports.

A droite, la cause était entendue. « Il ne faut pas toucher brutalement à la taxe de séjour », a affirmé Eric Woerth, député de l'Oise (UMP). Comme la plupart de ses collègues de l'UMP et de l'UDI, l'élu se trouvait en position d'allié objectif du gouvernement. « C'est un mauvais coup porté par les deux "H" de la région : M. Huchon, qui veut financer ses transports, et M^{me} Hidalgo, qui souhaite combler le trou de 400 millions d'euros de son budget », a estimé le député UMP de Paris, Pierre Lellouche.

Le président de la région Ile-de-France et la maire de Paris, appuyés par le président de l'Assemblée nationale, Claude Bartolone, élu de Seine-Saint-Denis, ont défendu pied à pied le principe même de la réforme. Dans un communiqué commun, ils ont plaidé en faveur du « consensus » portée par la commission des finances.

Assis à côté de son collègue du budget, Christian Eckert, Jean-Marie Le Guen a jeté des coups d'œil inquiets en direction de sa majorité, jaugeant les forces en présence. Côté socialiste, une majorité de députés s'opposaient à l'exécutif. Même la rapporteure générale du budget, Valérie Rabault, s'est déclarée favorable à la modification de la taxe. M. Le Guen a réclamé une interruption de séance, le temps de mobiliser ses troupes. Mais, il a fallu les voix de la droite pour que la position du gouvernement soit suivie.

C'est vers 2 heures du matin que la décision de reporter le réexamen de la taxe au projet de loi de finances a été entérinée. Quant à la création d'une contribution spécifique à l'Ile-de-France, elle devait être aussi rejetée mercredi, en début d'après-midi, lors de la fin de l'examen du texte. ■

OLIVIER FAYE