

Grand Paris Express : un chantier colossal mais un financement encore incertain

LE MONDE | 08.03.2013 à 14h39 • Mis à jour le 08.03.2013 à 16h10

Par Nicolas Chapuis

Le Grand Paris Express n'est pas encore sorti de terre, mais il coûte déjà très cher. Jean-Marc Ayrault a réévalué le financement des nouvelles infrastructures de transport qui doivent irriguer l'Ile-de-France d'ici à 2030 à hauteur de 31,5 milliards d'euros. La construction des 200 kilomètres de lignes et des 72 nouvelles stations entraînera 24,5 milliards d'euros de dépenses, alors que la modernisation des lignes actuelles, déjà engagée à travers le plan de mobilisation, est évaluée à 7 milliards d'euros d'ici à 2017 (6 milliards de dépenses effectives).

Des montants colossaux dans cette période de rigueur budgétaire. Matignon a donc conçu un plan de financement qui met à contribution les entreprises, les collectivités locales et l'Etat. Un montage complexe qui dérouté même les spécialistes du dossier. *"Je n'ai pas tout saisi, il y a des aspects flous"*, explique Philippe Laurent, président (UMP) du Conseil supérieur de la fonction publique territoriale. Et pour cause, en mettant bout à bout toutes les recettes, il manque au final 2,5 milliards d'euros dans les caisses. Un trou qui n'inquiète pas Matignon : *"2,5 milliards d'euros d'ici 2030, ça se trouve."*

Commentaires de l'AMUTC

Certes, certes, mais c'est quand même inquiétant que Matignon, Bercy et Logement n'arrivent, en s'y mettant ensemble, faire une addition juste... Vive l'ENA !

Les spéculations vont déjà bon train. Jean-Marc Ayrault a mis les pieds dans le plat en évoquant une possible augmentation du prix des amendes de stationnement qui pourraient passer de 17 euros à 35 euros. Les autres pistes évoquées pour trouver ces 2,5 milliards d'euros sont la taxe de séjour, une taxe spéciale de 1 euro sur les billets d'avion, et l'écotaxe sur les poids lourds.

TAXE SUR LES BUREAUX

Pour Yves Albarello, député (UMP) de Seine-et-Marne, d'autres sources de revenus auraient pu être envisagées avec un tracé différent : *"C'est dommage que le métro ne relie pas les deux aéroports. C'est là-bas qu'on doit aller chercher les financements. Il y a un réservoir de croissance exceptionnel autour du Grand Roissy par exemple."* Pour Annick Lepetit, députée (PS) de Paris, malgré les incertitudes, le projet a le mérite de fixer un calendrier des dépenses : *"Ça n'avait jamais été fait, désormais on va pouvoir travailler avec cette base."*

Pour s'assurer des recettes solides et lancer les travaux, l'Etat mise beaucoup sur les dotations de la Société du Grand Paris (SGP), pierre angulaire du projet. La SGP doit dépenser, d'ici à 2030, 24,5 milliards d'euros pour le Grand Paris Express et 2 milliards d'euros supplémentaires pour l'amélioration du réseau actuel, dont le reste est financé par la région (2,5 milliards d'euros), l'Etat (1 milliard) et les tiers (500 millions).

Le financement de cet établissement public reposera principalement sur les entreprises, à travers la taxe sur les bureaux. Un choix validé par tous les acteurs – même le Medef d'Ile-de-France, qui s'inquiétait de la création de taxes. Pas de nouvel impôt donc, mais une répartition différente des recettes actuelles. L'argent récolté tous les ans grâce à la taxe sur les bureaux ira entièrement dans les caisses de la Société du Grand Paris. **C'est là la nouveauté du projet Ayrault, qui consolide les fonds de la SGP, alimentés également par la taxe spéciale d'équipement (117 millions d'euros par an) et l'IFER (61 millions d'euros) versée par les entreprises de réseaux.**

LA DROITE SATISFAITE

Les taxes affectées à la SGP devraient ainsi s'élever à 539 millions d'euros en 2015, contre 345 millions d'euros en 2013. Cet argent ne sera pas de trop. L'ensemble de ces recettes, calculées sur une période minimale de trente-cinq ans, devrait rapporter 21,8 milliards d'euros à la SGP. Pour compléter le budget de l'établissement, l'Etat versera 1 milliard d'euros et les collectivités 225 millions d'euros. Un milliard d'euros sera versé en cofinancement pour l'adaptation des gares aux interconnexions, ce qui porte le budget de la SGP à 24 milliards d'euros. Reste donc le trou de 2,5 milliards d'euros par rapport aux 26,5 milliards d'euros de dépenses prévues.

Malgré cet écart, la droite est plutôt satisfaite des annonces de Jean-Marc Ayrault. **Les élus regrettent tout de même que deux sujets soient passés à la trappe : les coûts d'exploitation et la question de l'emprunt.** Sur cette dernière, l'hypothèse retenue est celle d'une série de prêts, notamment auprès de la Caisse des dépôts et consignations et de la Banque européenne d'investissement, remboursables sur trente-cinq ans à partir de la mise en circulation des lignes. En privé, le scénario sur quarante ans, voire plus, tient davantage la corde. *"On a mis soixante-dix ans à payer le métro en étoile à Paris"*, rappelle M. Albarello.

Commentaires de l'AMUTC

Cette proposition devrait faire consensus. Mais Matignon a sans doute peur de Merkel !

Gilles Carrez, président (UMP) de la commission des finances de l'Assemblée nationale, aimerait mettre aussi sur la table la question des coûts d'exploitation. Car, une fois les lignes construites, leur utilisation coûte très cher. **Le Medef est ainsi favorable à une hausse des titres de transport pour financer le Grand Paris Express** : "On est arrivé au bout du modèle actuel, les partisans de la non-augmentation ne pourront pas toujours la défendre", estime Jérôme Dubus, délégué général du syndicat patronal en Ile-de-France. Matignon écarte la question du prix du futur ticket de métro. "C'est le dossier du Syndicat des transports d'Ile-de-France [STIF]", explique-t-on. Une manière de dire : "Chaque problème en son temps."

Nicolas Chapuis

Matignon recule sur l'amende à 35 euros

Après l'évocation par Jean-Marc Ayrault, mercredi 6 mars, d'une augmentation du prix des amendes de stationnement, pour financer le Grand Paris Express (GPE), Matignon a fait marche arrière jeudi, évoquant "une maladresse" de communication. Les services du premier ministre ont voulu se servir du Nouveau Grand Paris pour remettre sur la table la question des amendes. "Mais ce sont deux dossiers distincts", admet-on à Matignon.

L'une des pistes est de transformer l'amende pénale pour stationnement irrégulier (17 euros dans toute la France) en redevance administrative, dont les collectivités fixeraient chacune le montant. Mais à l'heure actuelle, rien n'est tranché.

Avec le scénario d'une forte augmentation, l'Etat espère que davantage d'usagers payent le stationnement, augmentant les recettes des communes. Une manne qui pourrait servir à terme à payer une partie des frais d'exploitation du futur GPE.

Grand Paris Express : le département satisfait du calendrier mais inquiet de la qualité du service

Rédigé le 8/03/2013 - 0 Commentaires Vonews.fr

Suite aux arbitrages rendus par le gouvernement sur le Grand Paris Express, le Conseil général du Val d'Oise se félicite « d'avoir obtenu gain de cause sur les délais du projet ». Même si le supermétro arrivera dès 2025 dans le département, le CG s'inquiète cependant de la future « qualité du service » d'un métro léger.

Le Val d'Oise ne restera pas en retrait du Grand Paris. Avec la création d'une station de métro dans le triangle de Gonesse en 2025 puis l'arrivée de la ligne 17 à Roissy Charles-de-Gaulle avant 2030, le département échappe aux préconisations du rapport Auzannet, qui proposait de reporter la création de la ligne rouge du métro automatique bien au delà de 2030. Une nouvelle accueillie positivement par le Conseil général du Val d'Oise qui y voit « l'émergence de nouveaux pôles de développement ».

Le tableau n'est pourtant pas parfait pour la majorité UVO (UMP et non inscrits), pour qui **l'inquiétude demeure concernant la liaison Roissy – La Défense « avec rupture de charge à la station Pleyel »**. « Une interconnexion s'effectuant quai à quai avec le même matériel roulant (un métro automatique à grande capacité) serait un recul par rapport au projet initial », estiment-ils. Et d'ajouter : « S'il s'agit de proposer un second Orlyval, un métro léger sans réserve de capacité, dont on connaît l'échec cuisant, cette solution serait encore pire et totalement inacceptable ».

Commentaires de l'AMUTC

Une rupture de charge à St Denis sera effectivement très pénalisante. Mais le trajet direct La Défense-Roissy concerne combien d'usagers ? Il faut raisonner à l'échelle du réseau (optimiser le maillage) et en termes d'aménagement (revenir à l'option Sarkozy : un petit nombre de clusters reliés à grande vitesse ?)

Grand Paris Express : Les écologistes valdoisiens mécontents des annonces du gouvernement

Rédigé le 8/03/2013 - 0 Commentaires Vonews.fr.

Alors que l'annonce du calendrier de la réalisation du réseau de transport Grand Paris Express a été largement salué par les élus de l'est du Val d'Oise, certaines voix s'élèvent pour dénoncer l'arrivée de la ligne 17 dès 2025 dans le Triangle de Gonesse. « **Le Premier ministre cède aux pressions des maires du Grand Roissy et du groupe Auchan** » s'insurge ainsi Europe Ecologie Les Verts 95.

Le gouvernement a confirmé que le nouveau Grand Paris aura bien sa gare de métro en 2025 dans le Triangle de Gonesse. Une bonne nouvelle pour les élus qui militaient depuis plusieurs mois pour ne pas voir le projet reporté. Un coup dur en revanche pour les associations de préservation de l'environnement et pour Europe Ecologie Les Verts 95 qui se battent pour empêcher l'installation d'EuropaCity, **immense complexe commercial, en pleine terres agricoles**. Un projet conditionné par l'arrivée rapide des trains dans le Triangle de Gonesse. Les promoteurs se sont pourtant donnés un mois de réflexion pour étudier le nouveau tracé proposé par le gouvernement. Qu'importe, les écologistes montent au créneau, jugeant que Jean-Marc Ayrault a « *cédé aux pressions des élus du Grand Roissy et d'Auchan* ».

Mais pas question pour eux de baisser les armes. « *Quand on y regarde de plus près, entre le barreau de Gonesse, CDG Express qui n'a pas été abandonné et la nouvelle ligne du Grand Paris sur le triangle de Gonesse, il faudra choisir les lignes prioritaires* », estiment-ils. Autant de possibilités pour EELV de défendre sa position : « *Les enquêtes publiques seront aussi un moyen pour les écologistes de démontrer toute l'inutilité de la gare sur le triangle de Gonesse* ».

Commentaires de l'AMUTC

Les verts ont raison. Quel gaspillage de fonds publics et quelle atteinte à la nature !

La fédération est formelle, elle « *restera mobilisée pour la future enquête publique sur le SDRIF 2013, qui montrera toute l'importance de sanctuariser ces terres agricoles et proposera un tracé alternatif de cette ligne rouge entre Le Bourget-Roissy, en évitant la gare inutile du Triangle de Gonesse* ».

DECENTRALISATION

Le nouveau Grand Paris satisfait moyennement les élus de Paris Métropole

Courrier des maires

Verre à moitié vide ou à moitié plein ? Les élus de Paris Métropole sont relativement satisfaits des annonces du Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, le 6 mars 2013, concernant le "nouveau Grand Paris". Mais ils se posent un certain nombre de questions qui tempèrent un enthousiasme tout relatif.

Une collaboration renforcée avec le STIF

Au chapitre des bons points, Philippe Laurent, président de Paris Métropole, maire de Sceaux, apprécie l'annonce d'une collaboration renforcée entre la Société du Grand Paris et le STIF - tout en observant que l'élargissement des compétences du STIF ne figure pas dans la dernière version du projet de loi de décentralisation - ainsi que la programmation du Grand Paris Express dans son intégralité d'ici 2030.

Une desserte banlieue à banlieue

Pour Jean-Marc Nicolle, délégué spécial Grand Paris et Métropole francilienne au conseil régional, vice-président de Paris-Métropole, le fait que la desserte de banlieue à banlieue soit bien prise en compte est positif. Pour lui, le financement du projet à hauteur de 25 milliards d'euros équivaut à "un plan de relance à l'échelle régionale".

Commentaires de l'AMUTC

Cette desserte ne sera effective que si la rocade bouclée est mise en service rapidement. Il faut revoir le calendrier.

Un conseil métropolitain

Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris chargé de Paris métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France, souligne qu'"il manque un ensemblier pour la gouvernance à l'échelle métropolitaine", ce à quoi le projet de loi essaye de répondre avec la création d'un conseil métropolitain avec des pouvoirs dans les domaines de l'aménagement, du logement, de la transition énergétique, de l'urgence sociale. Positif également la fusion des établissements publics fonciers.

Commentaires de l'AMUTC

L'ensembléier c'est le Conseil Régional. Il suffit de renforcer ses compétences en matière de logement et d'aménagement.

Au-delà des satisfecit, des questions

Quelle place pour les communes, peu présentes dans le texte ? [Jacques J.P. Martin, maire de Nogent-sur-Marne, s'inquiète de l'ajout de strates supplémentaires qui éloigneront encore plus la décision des niveaux désignés par le suffrage universel](#) et du non-dit concernant l'avenir des départements. La région et le département sont d'ailleurs absents du conseil métropolitain, qui sera chargé de l'administration de la future Métropole de Paris et qui réunira le maire de Paris et les présidents des EPCI membres de la Métropole.

Sur la question du logement, qui fera l'objet d'un "plan métropolitain de l'habitat et de l'aménagement", Jacques J.P. Martin s'inquiète de voir une certaine dépossession des communes, "sans le dire clairement", alors qu'"il reste beaucoup de travail à faire pour que les intercommunalités soient compétentes pour l'aménagement et le logement".

Paris Métropole se fixe pour objectif, lors de la lecture du projet de loi de décentralisation qui devrait débiter fin mai ou début juin au Sénat, "d'assurer la cohérence des propositions des parlementaires pour faire évoluer le texte", affirme Philippe Laurent.

Commentaires de l'AMUTC

M. Martin a raison !

Martine Kis