

Ayrault récite son «nouveau Grand Paris»

Le Premier ministre a présenté, hier, un plan ambitieux pour réorganiser transports, logements et institutions en Ile-de-France.

Par **SIBYLLE VINCENDON**

Jean-Marc Ayrault a l'art de la synthèse, c'est bien le moins pour un hollandais. Mais il a aussi celui du récit, ce qui est plus surprenant de la part du Premier ministre un peu terne qu'il est parfois. Ce sont pourtant ces deux qualités qu'il a déployées, hier, pour présenter aux élus franciliens, décideurs économiques et plusieurs ministres réunis à l'université de Marne-la-Vallée (Seine-et-Marne) son «nouveau Grand Paris». Soit une solution à l'engorgement des transports (en moyenne 1h20 de trajet pour aller au travail), à la crise du logement (70 000 à construire contre 30 000 l'an dernier) et au bazar institutionnel qui règne en région parisienne (gouvernance sous-développée). Le volet transports a satisfait les élus, dont beaucoup craignaient que la desserte de leur territoire soit remise aux calendes grecques. La partie gouvernance, en revanche, fait déjà des remous (*lire ci-contre*). La création d'une métropole, dotée d'importants pouvoirs en matière de logement et d'aménagement, ne plaît guère à certains maires et pas du tout à la région.

MARIAGE. Art de la synthèse donc côté transports. Jean-Marc Ayrault a décidé de «ne faire aucune distinction» entre le plan de mobilisation de la région - destiné à remettre à niveau le réseau des RER et à créer et prolonger des lignes de tramway -, et le Grand Paris Express lancé par l'Etat du temps de Nicolas Sarkozy, avec 200 kilomètres de métro et 72 gares. Les deux ensembles forment désormais «un plan unique et cohérent de modernisation et de développement du réseau». Il est «d'une ambition sans précédent et il est financé», a martelé le chef du gouvernement. La fusion des deux projets se manifeste dans le calendrier : différents chantiers, sur le réseau existant et sur les nouvelles lignes du Grand Paris Express, seront menés de front, par étape, jusqu'en 2030.

Ce mariage est aussi palpable dans les financements. La Société du Grand Paris (SGP), constructeur du Grand Paris Express, bénéficie des recettes de taxes affectées. Elle les encaisse mais, pour le moment, ne les dépense pas. Aussi les 2 milliards nécessaires pour les

urgences du plan de mobilisation de la région seront-ils pris dans la cagnotte des lignes nouvelles par un jeu de vases communicants. Un milliard sera consacré en particulier au prolongement de la ligne E du RER (Eole) vers l'ouest. Mais pas question de déshabiller Paul pour habiller Pierre : le Premier ministre a «confirmé [...] la réalisation intégrale [du Grand Paris Express] d'ici 2030».

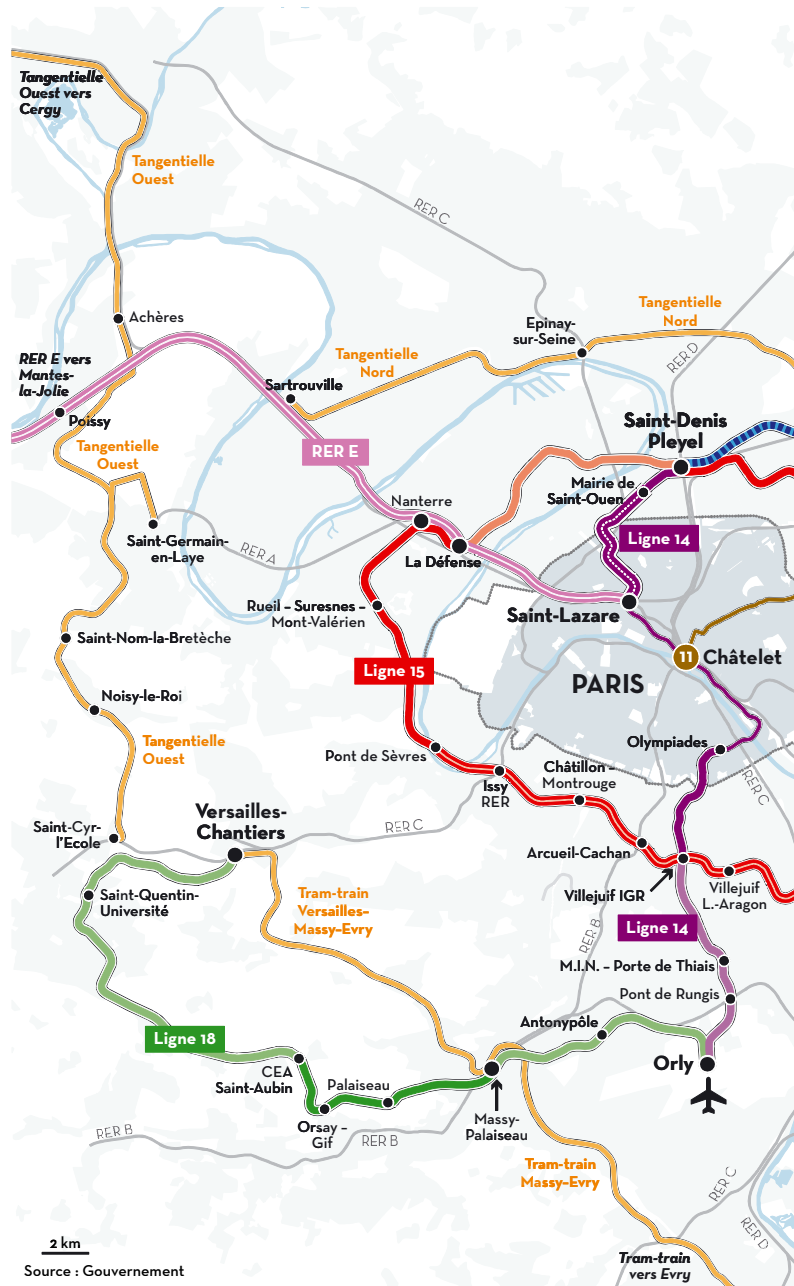
Prévues en 2008 à 20 milliards d'euros, chiffrées à 30 milliards fin 2012 dans le rapport Auzannet commandé par la ministre chargée du dossier, Cécile Duflot, les quatre lignes du Grand Paris Express reviennent désormais à 26,5 milliards d'euros. Le projet a été «optimisé», a expliqué le Premier ministre : «Notamment en développant des métros à capacités adaptées là où c'est justifié.» Les prévisions de fréquentation à l'heure de pointe du matin, qui servent de référence au dimensionnement des ouvrages et des rames, ne sont en effet pas du tout les mêmes sur la future rocade de première couronne et sur la traversée du plateau de Saclay (Essonne). Même réévalué, l'investissement reste conséquent, mais il «aura été largement financé par les Franciliens eux-mêmes», a insisté Ayrault, notant au passage que, quand le Grand Paris se développe, «c'est toute la France qui se porte mieux». L'Ile-de-France pèse un tiers du PIB national, avec de forts effets de redistribution vers les régions.

Comment le gouvernement parviendra-t-il à régler cette grosse note ? Explications du Premier ministre : «La Société du Grand Paris

«[Le projet a été] optimisé, notamment en développant des métros à capacités adaptées là où c'est justifié.»

Jean-Marc Ayrault hier

est aujourd'hui financée par plusieurs taxes, dont la taxe locale sur les bureaux. J'ai décidé de les déflaponner pour augmenter ses capacités de financement.» La SGP, en effet, n'emportait jusqu'à présent qu'une partie de ces taxes, le surplus filant dans le budget général. Et l'Etat en prélevait une autre partie pour le financement de l'Agence nationale de rénovation urbaine (Anru). La fin de ces ponctions va doubler les recettes de la SGP et dopper ses capacités d'emprunt. Simple et massif. De plus, «si les besoins de la Société du

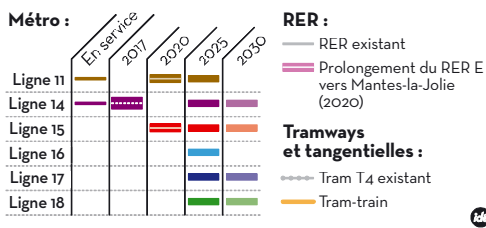
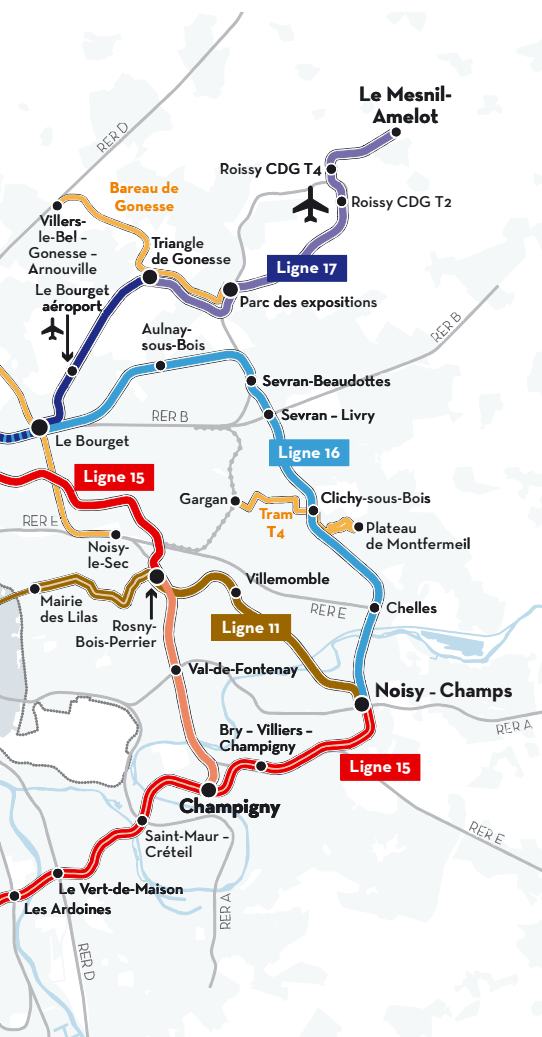


Grand Paris le justifiaient à court terme, je réitère mon engagement de débloquer un milliard d'euros supplémentaires à partir de 2015», a précisé le Premier ministre. Tout ce montage sans demander un euro d'impôt en plus aux entreprises, du moins pas avant 2020, ne devrait pas déplaire au Medef, qui évoquait «une pluie de taxes» lors de la discussion de la loi Grand Paris, en 2010.

ENCHANTÉ. Et là-dessus, Ayrault a emmené son auditoire dans le récit enchanté de ce qui allait se passer : «Les lignes seront lancées en parallèle, les tronçons s'enchaînant les uns aux autres de manière continue.» Début des travaux en 2015, et après, en voiture Simone : «A l'horizon 2020, la ligne 11 sera à Rosny-sous-Bois [...]. En 2025, un habitant de Clichy-Montfermeil ou d'Aulnay-sous-Bois pourra rejoindre le centre de Paris en métro automatique avec une seule correspondance [...]. Dans les années qui suivent, la jonction de la ligne 14 et de la ligne Saclay-Orly offrira un itinéraire

alternatif au RER B et facilitera l'accès à l'aéroport...» A la fin de ce voyage, «en 2030, toutes les lignes du Grand Paris Express seront en service». On s'y voit déjà.

D'ailleurs, pour aider le Francilien à se projeter dans cet avenir, le nouveau Grand Paris reprend la numérotation du métro et lui ajoute une ligne 15 (la rocade), une 16 (à l'est vers Marne-la-Vallée via Clichy-Montfermeil), une 17 (vers Roissy-Charles-de-Gaulle) et une 18 (traversant le plateau de Saclay vers Versailles). Décidément disposé à faire plaisir, Ayrault a aussi évoqué le projet de liaison Charles-de-Gaulle Express, dont rêve Aéroports de Paris, admettant que le nouveau Grand Paris ne fera pas l'affaire pour amener directement les passagers de Paris à l'avion. Aussi a-t-il demandé à Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux Transports, «de reprendre le dossier». Mais à une condition : «Pas de subventions de l'Etat ou des collectivités locales.» Jusqu'à présent, personne n'a trouvé la martingale. ◀



REPÈRES

Le mot Grand Paris est le terme générique utilisé pour désigner la zone centrale de la région qui regroupe 10 millions d'habitants sur 11, dans 400 communes (sur 1280). Sarkozy parlait de Grand Paris. Delanoë n'a jamais osé ce mot expansionniste.

«Le gouvernement abandonne la vision initiale du projet pour un Grand Paris au rabais.»

Valérie Pécresse présidente du groupe UMP à la région Ile-de-France

«Quelle fierté pourrions-nous tirer d'un PIB régional en forte hausse si [...] des bidonvilles se développent dans nos banlieues?»

Jean-Marc Ayrault hier

32,5

milliards d'euros, c'est le coût total du «nouveau Grand Paris», dont 26,5 pour les lignes du Grand Paris Express et 6 pour le plan de mobilisation 2013-2017 de la région.

SUR LIBÉ.FR
Lire notre décryptage **«Grand Paris: le supermétro enfin sur les rails.»**

Le futur maire de Paris aura un rôle primordial au sein de la nouvelle structure métropolitaine.

Enjeu capital pour les candidats à la mairie

Grand Paris, Paris Métropole, Paris ville monde... de quoi donner le tournis aux Parisiens, habitués aux douillettes campagnes circonscrites aux vingt arrondissements de la capitale. Celle de 2014 ne ressemblera pas aux précédentes, chacun des candidats déclarés regardant déjà au-delà du périphérique. Jean-Marie Le Guen, possible challenger PS, rêve de Jeux olympiques attribués au Grand Paris et d'un ballet de taxis monochromes dans la métropole. Comme à New York. Pierre-Yves Bournazel, en lice pour la primaire UMP, réclame, lui, un logo «Made in Grand Paris». Tous placeront le Grand Paris au cœur de leur argumentation électorale. Mais pas sur le même tempo.

Tirage. «C'est un enjeu essentiel», selon la candidate socialiste Anne Hidalgo, à qui l'arbitrage de Jean-Marc Ayrault donne une longueur d'avance. Lors de ses tête-à-tête avec François Hollande, l'actuel maire de Paris, Bertrand Delanoë, ne s'est jamais lassé d'expliquer que «l'acte III de la décentralisation, c'est le temps des métropoles». Rêvant le futur édile parisien en chef d'orchestre.

Cela a provoqué du tirage entre le maire (PS) de Paris et le président socialiste d'Ile-de-France, Jean-Paul Huchon, qui aurait bien vu la future métropole épouser les contours de sa région. Contre le «Paris Région» de Huchon, c'est la «Métropole de Paris» de Delanoë qui a été retenue, et il ne s'agit pas que d'une victoire sémantique. «Le projet de Bertrand, porté par Anne Hidalgo, a gagné, se réjouit-on dans l'entourage du maire. Les états d'âme de la région sont respectables, mais plus d'actualité.»

Passée cette première bataille entre amis, Anne Hidalgo va cependant devoir affronter les suivantes. Nathalie Kosciusko-Morizet, sa probable challenger en 2014, est vent debout contre cette Métropole de Paris: «Un compro-

mis entre Paris et la région... Un Yalta, qui va déboucher sur une guerre froide.» L'ancienne conseillère régionale d'Ile-de-France l'assure, «un Grand Paris doit exister. Ce sera au cœur de ma campagne, ajoute-t-elle, car je veux régler les problèmes quotidiens des habitants en matière de logement, de transports et de sécurité. Mais on ne s'en sortira pas avec des réponses institutionnelles. Le projet [présenté hier, ndlr] ne fait qu'ajouter une couche administrative, sans contrôle démocratique.»

Mystère. Même écho chez Europe-Ecologie-les Verts (EE-LV), alliés des socialistes au gouvernement comme à Paris. Yves Contassot, qui entretient le mystère sur une candidature EE-LV aux municipales, voit dans l'annonce d'Ayrault «l'immobilisme conservateur le plus stupide». Selon lui, les transports restent à la région et les problèmes de logement ne seront que partiellement ré-

Tous les candidats à la mairie placeront le Grand Paris au cœur de leur argumentation électorale. Mais pas sur le même tempo.

glés, les maires gardant notamment la main sur les permis de construire: «On va refaire les villes des années 60-70, c'est l'anticonception de la ville durable.» Selon lui, «on a donné un lot de consolation à Delanoë car il n'était pas ministre». Comme Nathalie Kosciusko-Morizet, Yves Contassot déplore que cette future institution, dont on ne sait aujourd'hui ni comment ni par qui elle sera gouvernée, ne crée «un degré supplémentaire» dans le millefeuille.

Jacques Boutault, seul candidat déclaré EE-LV, ajoute: «On ne peut pas donner autant de pouvoir à des gens qui ne seront pas élus au suffrage universel.» La bataille n'a pas commencé, mais le champ est déjà vaste.

PASCALE NIVELLE