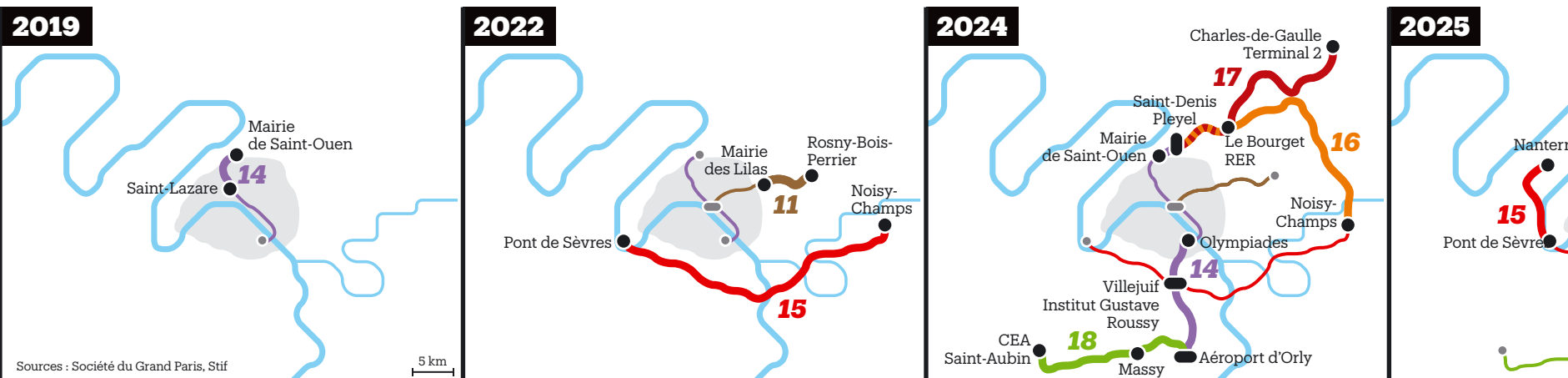


**LE CALENDRIER
DE MISES EN SERVICE**

Grand Paris Express

La métropole aura bien son métropolitain

Par
**SIBYLLE
VINCENDON**

Mais devant la même instance, Philippe Dallier, LR lui aussi, affirmait que «ce projet est nécessaire pour la France entière», car d'ores et déjà, presque le tiers de la richesse produite en Ile-de-France est redistribué dans le reste du pays. Dallier «entend souvent au Parlement: toujours tout pour Paris...» Et il réplique souvent que ce sont les Franciliens qui paient. Longtemps accusée d'assécher les sources d'argent au détriment de la remise à niveau des lignes existantes, la SGP a fini par signer une convention de 2 milliards d'euros avec le Stif pour contribuer à l'amélioration des RER et au prolongement du RER à l'ouest. Mais la Cour des comptes, dans son rapport 2015, estime que ce sont 50 milliards d'euros qu'il faudrait pour les lignes de banlieue du Transilien, et que «la priorité absolue doit être donnée à l'amélioration du réseau existant». Le Grand Paris Express n'est pas remis en cause, mais la cour n'est pas convaincue que sa réalisation soit si urgente.

Transports Doubler la taille du réseau d'ici à 2030: le projet paraissait impossible. Mais le financement semble assuré et la quasi-totalité des politiques suivent.

Ce sera l'un des plus gros chantiers de France et l'un des investissements les plus importants des prochaines années. Le futur métro du Grand Paris Express reste pourtant un quasi-inconnu. Et quand quelqu'un en a entendu parler, il vous demande avec scepticisme: «Ça va vraiment se faire, ce métro?»

ENQUÊTE

Le plus souvent, l'interlocuteur n'y croit pas beaucoup, voire pas du tout. Comme tous les Franciliens, il connaît la musique: quand un transport public est promis, c'est pour la Saint-Glinglin. De fait, le prolongement du RER E (qui relie actuellement la gare Saint-Lazare à Chelles-Gournay ou Tourman-en-Brie, en Seine-et-Marne) vers l'ouest (jusqu'à Mantes-la-Jolie, dans les Yvelines) a juste... vingt ans de retard. Alors comment croire que d'ici à 2030, on aura doublé la taille du réseau actuel de métro, avec 205 kilomètres supplémentaires de lignes? L'ambition est considérable: construire quatre nouvelles lignes de métro automatique sans conducteur, en souterrain à 90%, pour desservir les aéroports de Roissy et d'Orly, le plateau de Saclay, qui abrite 15% de la recherche française, pour désenclaver aussi les parties les plus pauvres de la Seine-Saint-Denis comme Clichy-sous-Bois et Montfermeil, tout en reliant les communes

de la première couronne en rocade... Philosophie du projet: loin de n'être qu'un tuyau, le réseau doit aussi produire un développement urbain autour de ses gares, si possible équilibré entre bureaux et logements. Au final, le Grand Paris Express, qui coûtera 28 milliards d'euros d'investissements, est supposé générer une hausse de 10% du PIB de l'Ile-de-France. Pour un peu, on lui demanderait presque de guérir le cancer en réduisant au passage la saturation du trafic automobile de la métropole parisienne et les émissions polluantes qui vont avec...

«**Pour la France entière**». Aujourd'hui, seule manifestation concrète de ce grand chantier: le prolongement de la ligne 14 (reliant Olympiade à Saint-Lazare) vers le nord (Saint-Denis Pleyel), qui a commencé à creuser son tunnel. Mais toutes les lignes sont lancées, à diverses étapes des procédures publiques et des appels d'offres. Le long de la future ligne 15 sud, les habitants peuvent aussi voir des palissades de chantier. Quand on pense qu'il a fallu plus de dix ans au Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) pour réussir à commencer les quatre kilomètres de tramway vers Clichy-sous-Bois, c'est plutôt optimiste de vouloir lancer 200 kilomètres de mé-

tro souterrain en cinq ans. Mais l'habitude façon de faire a changé. En 2010, la loi Grand Paris, voulue par Nicolas Sarkozy, a créé la Société du Grand Paris (SGP), avec pour mission de construire le nouveau réseau. L'idée n'enchantait ni le Stif, ni la RATP, ni la SNCF, qui sont ainsi renvoyés à leurs insuffisances. La SGP est née dans un climat de franche hostilité. Avec quand même deux atouts. D'abord, elle a les élus derrière elle. Cette nouvelle institution qui va de maire en maire en proposant un métro et ses gares reçoit une écoute plutôt bienveillante. Mais, surtout, la SGP possède une carte majeure: son modèle de financement. La loi lui permet de recevoir trois taxes dédiées, payées par les Franciliens, qui représentent une rentrée de 500 millions d'euros par an. Avec cette cagnotte, la SGP peut garantir des emprunts à très long terme, auprès de la Caisse des dépôts et de la Banque européenne d'investissement.

Philippe Yvin, président du directoire de la SGP, rappelle volontiers que le métro parisien a été financé sur ce modèle et qu'on a fini de le payer il y a seulement quelques années. Ce système n'a rien à voir avec les crédits budgétaires qui financent les autres projets de transport et vont et viennent au rythme des aléas financiers des collectivités locales. «Ce modèle est global et indépendant, explique Yvin. Ici, il n'y a pas de syndic financier, rôle que joue le Stif en réunissant les collectivités autour d'une table.» Tant que les taxes dédiées ne seront pas supprimées lors d'une loi de finances, «ça tient», poursuit le président. Et d'ailleurs, quels politiques iraient faire cela? Lancé par Sarkozy, confirmé par Hollande et, surtout, soutenu par des élus locaux de tous bords, le projet est consensuel. On a bien entendu, en commission des finances du Sénat, l'élu Les Républicains (LR) Roger Karoutchi dire qu'il fallait «supprimer la SGP».

«**Le plus vite possible**». Pour les élus locaux, elle l'est. En particulier pour ceux de la ligne 18, celle du Grand Sud, qui doit relier l'aéroport d'Orly à Versailles. Le 17 février, la SGP organisait pour la presse une visite le long de la ligne à venir. A chaque étape, élus et responsables n'avaient qu'un mot: «Faites le plus vite possible.» La difficulté de cette ligne, c'est que sa rentabilité est fondée sur un développement à venir. Du coup, les maires craignent qu'elle ne soit remise en cause, surtout dans son dernier tronçon vers Versailles, programmé pour 2030.

D'Orly à l'extrémité du plateau de Saclay, elle est en revanche annoncée pour 2024, date clé des JO, que Manuel Valls a donnée comme objectif absolu. Longtemps combattue par les écologistes, la ligne a finalement été actée, mais en version plus légère. Rames moins longues et, surtout, passage en aérien sur certains tronçons. «Je ne m'y suis pas opposé, dit le maire LR de Palaiseau (Essonne), Grégoire de Lasteyrie, parce que si la ligne est souterraine, je ferme tous les labos de la ville.» A cause des vibrations. Le maire d'un village voisin, qui n'a, lui, aucun labo, la veut en sous-sol. Mais, aujourd'hui, la plus grosse difficulté du Grand Paris Express n'est peut-être pas tant de creuser son chemin dans les esprits et dans les sous-sols que de réussir ses connexions avec le réseau existant. Tout l'enjeu est là. ▶

**SUR LIBÉRATION.FR**

Reportage photo sur le tracé de la ligne 18, entre Orly et Versailles
Libération s'est baladé autour des emplacements des futures gares du métro, qui verront le jour d'ici à 2024 entre Orly et Saclay, 2030 jusqu'à Versailles.

