

Doutes sur le financement du Grand Paris

C'est l'heure de la vérité des prix pour l'amélioration des transports en commun en Ile-de-France. Pour honorer la promesse de Nicolas Sarkozy de construire un grand métro en rocade autour de la capitale à l'horizon 2025 – le Grand Paris Express –, le nouveau gouvernement est censé inscrire près de 1 milliard d'euros de dépenses dans la loi de programmation des finances publiques (LPFP) pour 2013-2016.

Le ministère du budget s'y est refusé. Mais malgré le "niet" de Bercy, à la mi-juillet, les partisans du projet ne désarment pas. Cécile Duflot, ministre de l'égalité des territoires et du logement, est la première à défendre le projet, qu'elle avait pourtant très critiqué lorsqu'elle était conseillère régionale d'Ile-de-France. Elle s'est battue pour obtenir le pilotage de ce dossier au sein du gouvernement. Et elle ne veut pas porter le chapeau d'un enlèvement. "Le gouvernement souhaite poursuivre le projet du Grand Paris Express. En devenant ministre, je suis modestement devenue dépositaire de ce succès", a-t-elle déclaré le 26 juin.

Jeudi 26 juillet, elle s'est employée à convaincre le premier ministre, Jean-Marc Ayrault, de consentir un geste financier pour l'Ile-de-France. Jean-Paul Huchon, président (PS) de la région, et Claude Bartolone, président (PS) du conseil général de la Seine-Saint-Denis, ont de leur côté fait la tournée des ministères. "Si le milliard n'est pas sur la table budgétaire, les élus vont être hystériques", redoute un conseiller ministériel.

"NE PRENDRE AUCUN RETARD"

Le coût du Grand Paris Express est estimé à 20,5 milliards d'euros. Le montage financier arrêté en janvier 2011 comprend une part de recettes fiscales : 5 milliards d'euros de taxes sur les entreprises et les particuliers de la région. Il y a aussi un grand emprunt de 10 à 12 milliards. Pour contracter ce prêt, l'Etat s'est engagé, à l'époque, à verser une dotation en capital de 4 milliards à la Société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage du projet. Un pactole qui suppose une première mise de près de 1 milliard dans le budget de 2015.

François Hollande s'est engagé à "ne prendre aucun retard" dans le projet tout en affirmant que le gouvernement précédent n'avait pas "su trouver les financements pour atteindre l'objectif final". Mais la nouvelle majorité n'a pas aujourd'hui de "plan B", reconnaît-on dans un cabinet ministériel.

Pour étaler la facture, Mme Duflot a défini des priorités : "Plutôt que des effets d'annonce, je veux être la ministre des résultats concrets", assure-t-elle. Le gouvernement Fillon n'a jamais assumé un échelonnement des travaux, affichant un objectif de réalisation de la quasi-totalité

du "grand huit" d'ici à 2025. La ministre propose de séquencer le chantier avec un critère : répondre "à l'urgence des besoins des habitants".

"AUGMENTATION DES COÛTS PRÉVISIONNELS INQUIÉTANTE"

Dans ce schéma, la ligne verte du futur métro entre Orly et Versailles – à laquelle les écologistes se sont toujours opposés – sort implicitement du programme. Valérie Pécresse, députée (UMP) des Yvelines, avait pourtant obtenu l'engagement de M. Sarkozy de relier Paris au plateau de Saclay en une demi-heure par un métro souterrain.

Elle n'est pas la seule à s'inquiéter des plans de Mme Duflot : "La ligne verte ne doit pas être renvoyée aux calendes grecques", prévient Jérôme Guedj, député (PS) de l'Essonne. "Il nous faut un mode de transport robuste pour aller sur le plateau", insiste le patron du conseil général de ce département.

Renoncer à une partie des tronçons ne règle pas pour autant la question des moyens. D'autant que, outre le projet de Grand Paris Express, le gouvernement Fillon a engagé l'Etat et les collectivités franciliennes dans un plan de modernisation des RER et des métros de 12 milliards d'euros d'ici à 2025.

Le bouclage financier de ce volet confié au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) n'est pas non plus assuré. "Sans être à sec, nous avons une augmentation des coûts prévisionnels inquiétante, explique au Monde Daniel Canepa, le préfet de la région Ile-de-France. Le projet de prolongement de la ligne 14 au nord présente un écart de coût de près de 30 %." "Les dérapages du calendrier et des coûts sont énormes", confirme Pierre Serne, vice-président (EELV) chargé des transports à la région Ile-de-France.

140 000 ET 380 000 EMPLOIS CRÉÉS

Jean-Paul Huchon, aussi président du STIF, propose de récupérer une partie des fonds sanctuarisés dans les caisses de la Société du Grand Paris. Celle-ci dispose sur son compte d'un peu moins de 500 millions d'euros grâce aux rentrées fiscales. Une somme provisionnée mais non affectée pour l'instant. "*Mutualiser les ressources disponibles est essentiel si nous voulons tenir le rythme de modernisation des RER*", martèle le patron de la région. "Il ne faudrait pas que cette solution compromette le Grand Paris Express", prévient de son côté M. Canepa. "Tout est une question de curseur", tempère un conseiller ministériel.

La SGP fait valoir que le nouveau métro du Grand Paris désengorgerait certaines lignes actuelles. Elle estime que le développement économique induit par ce nouveau mode de transport pourrait créer entre 140 000 et 380 000 emplois d'ici à 2035. L'arbitrage est désormais du ressort de Matignon et de l'Élysée.

Béatrice Jérôme