

Le métro du Grand Paris devrait sauver ses crédits

L'État devrait financer le futur métro en région parisienne, mais les travaux seront étalés dans le temps. **PAGE 4**

TRANSPORTS URBAINS

La marge de manœuvre du gouvernement sur le financement du métro de rocade de la région parisienne est d'autant plus étroite que sa réalisation est imbriquée avec le plan de modernisation du réseau existant.

Le métro du Grand Paris sauverait ses crédits

Les derniers chiffres de la conjoncture pourraient inciter le gouvernement à rouvrir le dossier du Grand Paris Express. Le devis du supermétro de rocade de la région parisienne dépasse 20 milliards d'euros et a de quoi aiguïser l'appétit d'économies des experts de Bercy. Obtenir de retarder le chantier leur permettrait notamment de différer le blocage sur un compte d'affectation spéciale - respect des critères de Maastricht oblige - du premier des 4 milliards de dotation en capital de la Société du Grand Paris (SGP) en charge de la construction du réseau. Ces 4 milliards doivent s'ajouter à ses recettes propres pour lui permettre d'emprunter à taux réduit sur le marché international afin de payer les travaux.

Pourtant, même si aucune décision ne semble avoir été officiellement prise, le schéma de financement de la SGP ne devrait pas être remis en cause. En effet, l'ouverture du chantier du premier tronçon du réseau, le prolongement de la ligne 14 du métro parisien entre la gare Saint-Lazare et la mairie de Saint-Ouen, est imminente. Impossible de

retarder ces travaux qui soulageront aussi la ligne 13, symbole de l'incurie de l'État en matière de transports... Il lui est tout aussi difficile de différer le deuxième tronçon du Grand Paris Express entre le pont de Sèvres, Vitry et Noisy-Champs, qui reprend largement le projet Orbival porté par le président communiste du Conseil général du Val-de-Marne Christian Favier. La maturité du dossier avait poussé la SGP à en faire sa priorité. Ministre en charge du Grand Paris, Cécile Duflot en a donc enclenché le 31 juillet dernier le processus d'enquête publique. Les travaux devraient suivre en 2013 et l'ouverture à l'horizon 2018.

« Le gouvernement veut réussir ce chantier », rappelait en juillet dernier le président socialiste du Conseil régional d'Ile-de-France Jean-Paul Huchon. « Le Grand Paris va continuer, sans doute avec un phasage », ajoutait l'élu en évoquant, dans l'ordre, la ligne 14, la ligne rouge (qui ceinture Paris) et la ligne orange vouée à la desserte de l'Est parisien. Quant à la ligne verte Orly-Versailles, « ce sera peut-être un peu plus long, mais cela marchera, car il s'agit d'un

projet structurant pour l'Ile-de-France », estimait l'élu.

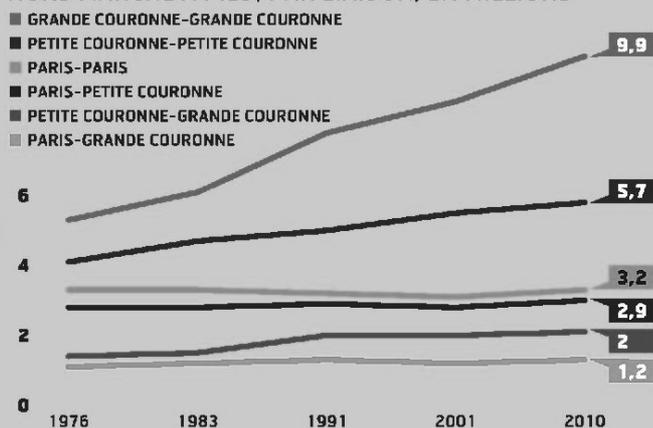
Des taxes déjà levées

Entretenu par Cécile Duflot, ce flou sur le calendrier des autres tronçons, notamment celui de la ligne verte, a poussé le député-maire divers droite de Versailles, François de Mazières, à lui demander de préciser ses intentions, étant donné l'importance des projets d'aménagement prévus sur son parcours. Mais c'est le sénateur UMP des Hauts-de-Seine, Roger Karoutchi, qui a instillé dans le débat l'argument le plus décisif : les taxes destinées à financer - partiellement - le Grand Paris Express sont déjà levées et acquittées par les particuliers et les entreprises. Difficile d'abandonner le métro et de les maintenir. Or une partie de leur produit contribue déjà à accélérer les 12 milliards de travaux d'amélioration du réseau existant... que le Grand Paris Express doit aussi contribuer à alléger, jusqu'au centre de la capitale.

DOMINIQUE MALÉCOT

L'AUGMENTATION DES DÉPLACEMENTS EN ÎLE-DE-FRANCE

HORS MARCHÉ À PIED, PAR LIAISON, EN MILLIONS



« LES ÉCHOS » / SOURCES : STIF, DRIEGA, IAU ÎLE-DE-FRANCE / PHOTO : PHOTONONSTOP/AFP



LA LIGNE 14.