



Synthèse / Grand Paris: Derniers claquements de portes...

Devant les difficultés pour boucler la synthèse des deux projets de transports du futur Grand Paris, Maurice Leroy a annulé la communication prévue mercredi en conseil des ministres. "Celle-ci n'est pas encore la vision partagée à laquelle travaillent l'ensemble des partenaires" indiquait Jean-Paul Huchon. Si les différents protagonistes se sont mis d'accord sur le tracé commun, ils butent sur la question de l'amélioration du réseau existant et sur les financements. Le président socialiste précisait avoir reçu la réponse de Maurice Leroy à sa proposition d'un schéma de complémentarité des projets de l'Etat et de la Région, rendue publique le 15 novembre, et en avoir saisi immédiatement l'ensemble de sa majorité. «Le document proposé par le gouvernement acte bien des avancées du dialogue» en particulier «la reconnaissance du plan de mobilisation régional, priorité affirmée par les départements à l'amélioration urgente des réseaux existants. Pour autant, le courrier du ministre appelle de nombreuses observations, en premier lieu sur les moyens de financement qui doivent être précisés et pérennisés. Ensuite sur les questions de gouvernance, de maîtrise d'ouvrage et d'implication du STIF aux projets de rocade et d'aménagement ». Enfin, "le tracé proposé ne peut, à l'heure actuelle, que constituer une contribution de l'Etat aux débats publics en cours".

JP Huchon demande la poursuite de la négociation, sans précipitation, pour parvenir à un projet de transports, partagé au bénéfice de tous les Franciliens » et prévoit de rencontrer à cet effet l'ensemble des présidents de conseils généraux franciliens. Même son de cloche pour le groupe FdeG/PC qui expliquait dans un communiqué : « Si la confrontation sur deux visions du devenir de l'IDF, dans les débats publics, et les mobilisations locales ont commencé à faire évoluer les projets vers une meilleure réponse aux besoins des populations et des territoires, bien des questions sont à régler sur les tracés, notamment à l'est et à l'ouest, sur le nombre de stations, sur la desserte des aéroports et de Saclay. Sur le financement, le compte n'y est pas, tant sur l'investissement (infrastructures et ma-

tériel roulant) que sur le fonctionnement. Ces questions ne peuvent être remises à plus tard : ce serait prendre le risque de faire peser l'essentiel de la charge financière sur les usagers et les contribuables ! Sur la maîtrise d'ouvrage, le STIF, qui assurera l'exploitation des réseaux, ne peut être dessaisi des choix sur le matériel et le type d'infrastructures ». Dans le même temps, la réunion commune aux débats publics sur les projets de transport en IDF a donné lieu mercredi soir à de nouvelles escarmouches. Sophie Mougard, directrice du Stif a déclaré que le fait que le syndicat ne dispose pas de l'ensemble des ressources, notamment une hausse du « versement transport » le « mettait en risque d'un déficit de plus de 300 ME/an. Ce qui revient à dire que les tarifs des usagers devront être relevés e d'un point

au dessus de l'inflation chaque année. Mais en plus on constate que, potentiellement, nous sommes en risque de ce que nous évaluons nous à 400 ME supplémentaires, du fait du coût de fonctionnement du futur réseau (Etat). Elle a ajouté que «les financements des investissements comptent sur une rémunération de l'ordre de 280 ME, nous a-t-on dit, qui proviennent du Stif chaque année (dont 200 pour une redevance d'utilisation du nouveau réseau). Selon elle, en fonction du niveau sur lequel sera calée la redevance, par décret, « le Stif peut se retrouver en situation de devoir rembourser tout ou partie de la dette de la SGP ». Marc Véron, directeur de la SGP a répliqué que « c'est une présentation qui a ses vertus, dans le registre de la polémique notamment. Il ne s'agit pas pour le Stif de rembourser les annuités (d'emprunts) contractées par la SGP et la redevance (que paiera le Stif) est de l'ordre normal des choses ». Il a affirmé que « pour déterminer l'exact montant du coût d'exploitation du futur réseau, faut-il que nous confrontions, Stif et SGP, les conditions de service. Si on recense les différentes lignes, on aboutit à (un coût d'exploitation de) 500 ME par an, vous en ajoutez 400, je sais pas de quoi ça ressort ! En face de ce coût, il y aura bien entendu des recettes (dont) une recette commerciale additionnelle (grâce) aux passagers supplémentaires, et (...) le versement transport, ne serait ce que parce que chacune des (nouvelles) gares (du futur réseau) créera de nouvelles polarités où viendront se loger de nouvelles activités ».