

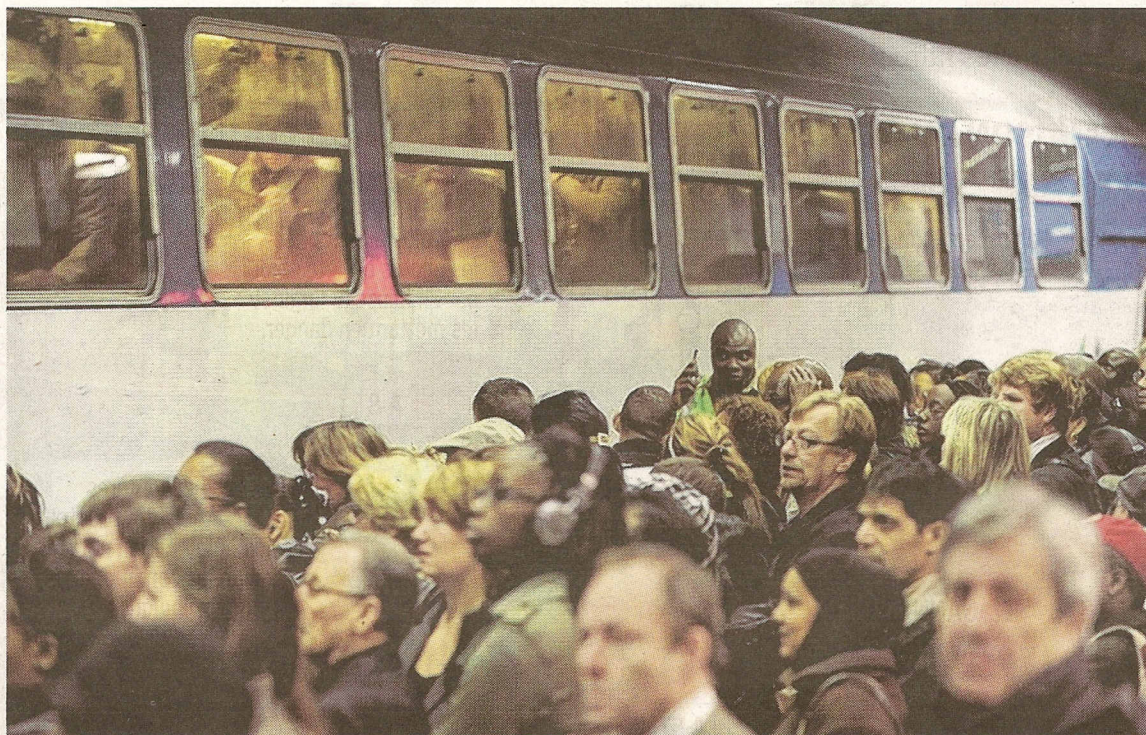
Le Grand Paris en panne

ENQUÊTE. C'est un des projets phares du mandat de Nicolas Sarkozy. Pourtant, contrairement aux discours officiels, le Grand Paris prend du retard et des élus s'alarment du manque de moyens financiers pour le mener à bien.

Le Grand Paris verra-t-il le jour ? Impensable il y a encore quelques semaines, cette hypothèse est de plus en plus évoquée en cette période de crise. Pourtant, le 10 octobre dernier à la Cité de l'architecture et du patrimoine à Paris, Nicolas Sarkozy avait apporté sa propre caution au bon déroulement de ce qui constitue un des grands projets de son quinquennat : « Je veillerai à ce que les choses aillent au bout sans retour en arrière possible, parce que trop d'espérances sont nées », avait lancé le président de la République.

Passera-t-il l'épreuve de la présidentielle ?

Or, malgré l'engagement du chef de l'Etat, les nuages ne cessent de s'accumuler. Les 37 Mds€ nécessaires au financement apparaissent aujourd'hui bien difficiles à atteindre. La dotation de 4 milliards promise par l'Etat à la Société du Grand Paris (SGP) n'a toujours pas été versée. « Pour l'instant, nous n'en avons pas besoin, nous n'en sommes qu'au stade des études », rétorque Etienne Guyot, patron de la SGP, qui assure que « tout se déroule dans les temps ». Dans un contexte où l'Etat doit résorber son déficit, ce financement paraît pourtant de plus en plus hypothétique. « Je ne vous dirais pas la vérité en affirmant que ces 4 milliards, nous les avons d'ores et déjà à disposition dans un coffre, où il suffira de puiser », nous a confié le rapporteur du



L'un des enjeux du Grand Paris est d'apporter des solutions concrètes aux difficultés que connaissent au quotidien les usagers, en particulier sur les lignes du réseau RER.

(LP/YANN FOREIX)

budget Gilles Carrez, le député UMP du Val-de-Marne.

Sur le terrain aussi, les premiers blocages apparaissent. Les contrats de développement territorial, conçus pour encadrer l'urbanisation autour du

futur supermétro, prennent du retard. Enfin, le Grand Paris passera-t-il l'épreuve de la présidentielle ? Chez les socialistes, personne n'est chargé de ce dossier dans l'équipe de François Hollande. « Ce sera traité, assure Manuel

Valls, son porte-parole. Pour l'instant, il y a d'autres priorités. » Des élus de gauche ne cachent pas leur inquiétude : « Il ne faut pas se leurrer, explique une élue d'Ile-de-France. Si l'Etat n'a pas encore avancé ce qu'il doit, c'est

CLÉS

■ **Grand Paris.** Deux projets : le supermétro et les aménagements urbains autour des nouvelles gares. Englobe aussi la réflexion sur le lien avec Le Havre.

■ **CDT.** Les contrats de développement territorial créés par Christian Blanc pour encadrer l'urbanisation autour des gares du futur supermétro. Signés entre les collectivités et l'Etat, ils prévoient la construction de 70 000 logements par an en Ile-de-France et la création d'un million d'emplois.

■ **37 Mds€.** Coût total du projet de transport (métro automatique construit d'ici à 2025 et amélioration des transports actuels). Il comprend les 4,5 Mds€ nécessaires à l'achat des futures rames.

■ **200 km.** Longueur totale du futur supermétro. Une vingtaine de kilomètres pourraient être construits en surface. 72 gares sur le tracé, dont 57 seront entièrement nouvelles. 2 millions de voyageurs par jour sont attendus sur ces nouvelles lignes.

pour ne pas froisser les élus de province à qui l'Etat supprime des aides dans tous les domaines. Et ce sera pareil avec une Assemblée nationale à gauche.»

SÉBASTIEN RAMNOUX

« Nous n'avons aucune garantie sur l'engagement de l'Etat »

ANNICK LEPETIT ● députée PS de Paris

La députée, coauteur d'un rapport d'étape sur le Grand Paris, s'inquiète des nouveaux retards pris dans la mise en place des financements de ce projet.

Dans un rapport d'information rédigé avec le député UMP Yves Albarello, vous estimez qu'un « certain flou » persiste sur le financement du Grand Paris ?

ANNICK LEPETIT. A titre personnel, j'ai toujours été réservée sur la sincérité de l'Etat à financer ce projet malgré les annonces du président de la République en 2009. Je ne suis donc pas étonnée des incertitudes qui pèsent aujourd'hui. Par exemple, la dotation de l'Etat de 4 Mds€, nécessaire pour les premiers travaux et, surtout, pour lever l'emprunt, avait été annoncée pour 2012. Maintenant on parle de 2014...

» Pour l'instant, les seuls à payer, ce sont les contribuables franciliens

La crise de la dette remet-elle en cause le projet ?

Rien n'est garanti dans ce Grand Paris ! La majorité repousse sans cesse les financements annoncés depuis le débat parlementaire fin 2009. C'est aussi le cas de la taxe poids lourds votée dans le Grenelle 1 pour financer le Grand Paris et reportée



Annick Lepetit.

(DR.)

chaque année.

La Société du Grand Paris affirme qu'elle est dans les temps ?

Mais là encore tout est flou. D'abord, nous n'avons aucun plan de financement précis, avec les besoins identifiés année après année et les dépenses envisagées en fonction des travaux à réaliser. Ensuite, il n'y a aucun calendrier. Où commenceront les travaux ? Quand ? On ne sait pas. La SGP affirme qu'elle veut lancer les travaux avec dix tunneliers en même temps sur tout le réseau, ce n'est pas raisonnable. Cela semble techniquement compliqué, et c'est financièrement improbable.

Les nouvelles taxes créées l'année dernière commencent pourtant

à générer des recettes ?

Ça, c'est vrai pour la SGP. Pour l'instant, les seuls à payer le Grand Paris, ce sont les contribuables franciliens avec la nouvelle taxe Grand Paris. Sur ma feuille d'imposition, j'ai dû régler 22 € cette année. Alors que nous n'avons aucun plan de financement, aucune garantie sur l'engagement de l'Etat, la SGP perçoit déjà des centaines de millions d'euros d'impôts nouveaux, pour des études dont on ne connaît même pas le montant.

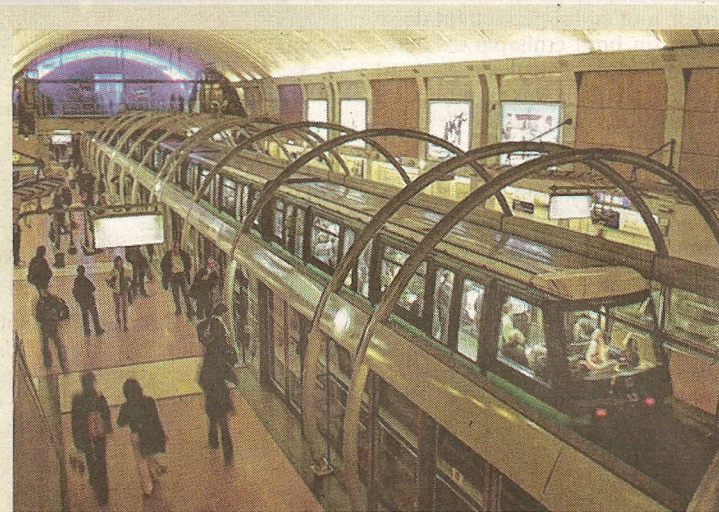
Vous exprimez des inquiétudes sur le futur métro...

Oui. Le fonctionnement du futur réseau a été évalué à plus de 40 Mds€ sur quinze ans. Qui va payer ? Les usagers, avec l'augmentation du prix des transports ? Les entreprises ? Les collectivités ? Par ailleurs, nous avons découvert que le financement des gares n'a pas été pris en compte. Le coût estimé est en moyenne de 80 M€, il y a 72 gares.

Que demandez-vous ?

Il faut des engagements plus précis, un vrai plan de financement, un calendrier des travaux. Les collectivités d'Ile-de-France vont être fortement mises à contribution pour financer le Grand Paris, il serait normal qu'elles soient mieux représentées dans la Société du Grand Paris, où l'Etat est majoritaire aujourd'hui et décide de tout, sans avoir pour l'instant rien avancé en termes de financement.

PROPOS RECUEILLIS PAR S.R.



La ligne 14 devrait, dans un premier temps, être prolongée jusqu'à la mairie de Saint-Ouen.

(LP/DELPHINE GOLDSZTEJN.)

Emprunts et impôts pour financer 32,4 Mds€

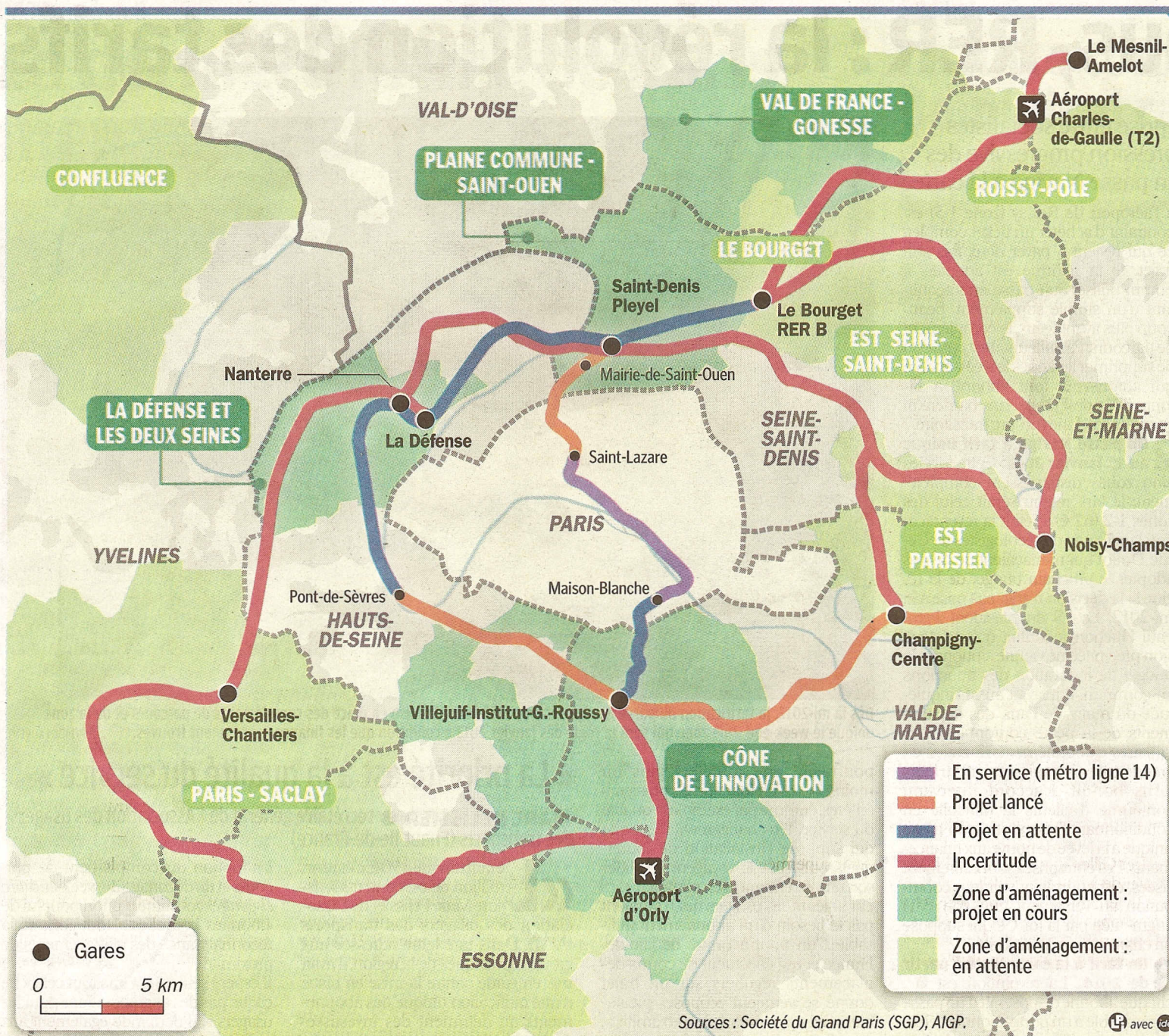
Après des mois d'affrontement, l'accord signé entre l'Etat et la région le 26 janvier dernier a permis de lancer le projet du Grand Paris, mais surtout d'en préciser le financement. La Société du Grand Paris (SGP), créée par la loi Blanc, construira la majeure partie du futur réseau automatique pour 20,5 Mds€. La région prendra en charge une partie du supermétro et surtout l'amélioration du réseau existant pour 11,9 Mds€.

■ **Le supermétro.** Pour financer les 20,5 Mds€ nécessaires, trois sources de financement sont mobilisées. Des nouveaux impôts : payés par les contribuables d'Ile-de-France et les entreprises, ils vont rapporter de 400 à 450 M€ par an au bénéfice de la

SGP. L'Etat s'est engagé à verser 4 Mds€ à la SGP, et celle-ci devra recourir à de l'emprunt, entre 10 et 15 Mds€ en fonction des nécessités.

■ **Le réseau existant.** La région Ile-de-France prévoit d'améliorer le réseau existant : les RER, les nouvelles lignes de tramway, la prolongation de lignes de métro... Le coût est de 11,9 Mds€. L'Etat participe au financement dans le cadre des contrats de plan, la région bénéficie elle aussi des nouveaux impôts à hauteur de 183 M€ par an. Le recours à l'emprunt sera aussi nécessaire. Par ailleurs, la région prend en charge la réalisation de 70 % de la prolongation de la ligne 14, et de l'arc Est « éloigné » du supermétro.

S.R.



Le point sur le projet

CE QUI AVANCE

Prolongation de la ligne 14 de la gare Saint-Lazare à Mairie-de-Saint-Ouen. Coût : 1 Md€, dont 300 M€ de la SGP. Livraison : 2017. Permettra de désengorger la ligne 13, la plus saturée du métro parisien.

Construction de l'arc Sud. Entre les stations Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs. Pourrait être mis en service en 2018. Coût : plus de 3 Mds€.

EN ATTENTE

L'arc Nord. Entre La Défense et Le Bourget. Les études ne sont pas finalisées, mais ce tronçon conserve une bonne chance d'être réalisé.

Prolongation de la ligne 14 à Pleyel. Entre la mairie de Saint-Ouen et Pleyel. Facile à mettre en œuvre et connecte la ligne centrale à l'arc Nord.

CE QUI POSE PROBLÈME

La desserte de Roissy. Trois liaisons sont prévues pour relier Roissy à Paris : le supermétro, la modernisation du RER B et la liaison express CDG Express. Absurde de mettre en œuvre les trois.

L'arc grand Est. Pour desservir les quartiers enclavés comme Clichy ou Montfermeil. Vitrine « sociale », sa fréquentation estimée semble trop faible (9 000 à 11 000 voyageurs en heure de pointe, contre 40 000 sur la ligne 14 prolongée).

L'arc Est proche. Une enveloppe de 2 Mds€ est provisionnée pour cet arc qui est estimé à au moins 3,7 Mds€.

La desserte du plateau de Saclay. Pomme de discorde entre l'Etat et la région. Les faibles fréquentations attendues sur cette ligne pourraient entraîner le report de ce projet.

Prolongation de la ligne 14 vers Orly. Montée sur pneus, pose un problème de compatibilité avec le supermétro. La liaison vers Orly pourrait être assurée par une modernisation des RER.

Le cri d'alarme des élus

Enthousiastes il y a un an à l'idée de relancer des grands projets sur leurs communes grâce aux contrats de développement territorial (CDT) liés au supermètre, les élus locaux déchantent aujourd'hui. En tête, le sénateur-maire centriste du Bourget (Seine-Saint-Denis), Vincent Capo-Canellas, dont la commune devait être la vitrine de ces contrats. Annoncé début 2011, puis mi-2011, le contrat de développement du Bourget, piloté par les architectes Roland Castro et Christian de Portzamparc, n'est toujours pas signé avec l'Etat.

Rien n'avance

VINCENT CAPO-CANELLAS, SÉNATEUR-MAIRE
CENTRISTE DU BOURGET

« Aujourd'hui, oui, il y a un malaise au sein des CDT, reconnaît le maire du Bourget. Il y a des inquiétudes, chez les élus de droite comme de gauche. Nous craignons clairement que les projets du Grand Paris ne soient qu'un affichage. Rien n'avance. Dix-sept contrats de développement, cela ressemble à du saupoudrage, cela semble très compliqué à mener à bien, surtout avec les moyens de l'Etat. »

Le projet d'aménagement du Bourget bute sur des obstacles qui auraient pu être anticipés, comme la modification de la zone Natura 2000 autour du parc de La Courmeuve. « Cela nécessite plus de temps que prévu, reconnaît Daniel Canepa, le préfet de la région



Pour le projet concernant la ville du Bourget, l'atelier de l'architecte Christian de Portzamparc propose de créer un pôle gare des métros et de l'autre jardins et bâtiments (au premier plan).

(ATELIER CHRISTIAN DE PORTZAMPARC.)

Ile-de-France qui doit mener à bien les contrats de développement territorial. Mais on peut signer un premier accord et régler les problèmes ensuite. » Une proposition qui ne rassure pas Vincent Capo-Canellas : « C'est bien d'écrire quelque chose avec l'Etat mais cela ne suffit pas. Il faut entrer dans une phase plus opérationnelle et qui n'attende pas vingt ans. Sinon, en tant que maire du Bourget, que vais-je dire à ma population ? Qu'il ne se passera rien avant vingt ans ? » Une inquiétude partagée par de nombreux élus lo-

caux. Aujourd'hui, sur les 17 contrats de développement territorial annoncés, seuls quelques-uns, à Saint-Denis, Gonesse, et La Défense, semblent bien partis. Pour tous les autres, la concertation démarre à peine. Or la loi Grand Paris exige qu'ils soient signés avant février 2013. « Le délai semble difficile à tenir », estime Bertrand Lemoine, directeur de l'Atelier international du Grand Paris, qui rassemble les 10 grands cabinets internationaux d'architectes consultés sur l'avenir de la métropole en 2008.

ÉRIC BUREAU ET S.R.

« Le Concorde du transport en commun »

FRÉDÉRIC LÉONHARDT ● urbaniste

Urbaniste, membre d'une des équipes d'architectes qui ont participé à la consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne, Frédéric Léonhardt pense aujourd'hui que le Grand Paris Express ne sera jamais réalisé. « La vertu de la crise de la dette est de lever le voile sur un projet pharaonique qui risque de se terminer en *Concorde du transport en commun* », redoute l'urbaniste.

Ce spécialiste des grands projets dénonce d'abord le choix de construire le futur supermètre quasiment tout en souterrain, « la solution la plus chère, la plus longue à réaliser et surtout la plus risquée. D'ailleurs, les premiers écueils commencent à apparaître : à Alfortville (Val-de-Marne), les études ont découvert un collecteur d'eau enfoui à 20 m, sur le tracé du futur métro. Il faudra donc passer à 30 m sous le sol. Or, une gare est prévue à proximité : le coût pour accéder à une profondeur de 30 m est bien plus important ». Il n'est pas le seul à alerter sur une dérive des coûts quasiment certaine. La Cour des comptes vient de rendre un rapport qui montre qu'en moyenne la dérive des coûts de ces grands travaux était de 92 %. « On peut donc estimer



que le Grand Paris devrait coûter deux fois plus cher, martèle Frédéric Léonhardt. Et qui paie ? Aujourd'hui, pas l'Etat, mais le contribuable et les entreprises. Les nouvelles taxes ont conduit dès cette année certaines PME d'Ile-de-France à verser 20 000 € supplémentaires. A l'avenir, tout le projet repose sur l'emprunt, les taux ont déjà remonté, la

(DR.)

facture va s'alourdir. » Comment sortir de l'impasse ? Comme d'autres architectes, Frédéric Léonhardt plaide pour une mutation des « transports existants. La solution la plus économique et la moins risquée serait de créer une dizaine de lignes de *super RER*. On pourrait améliorer la capacité des RER B et D en reliant par tunnel la gare du Nord à celle de Lyon, en construisant une nouvelle gare place de la République sur le site de la caserne de la garde républicaine. Cela libérerait les lignes actuelles, la D pourrait même être prolongée à Roissy, ce qui résoudrait le problème de la desserte de l'aéroport. Cette solution coûterait deux fois moins cher que le Grand Paris et surtout elle pourrait être mise en place progressivement, avec des résultats rapides. »