

## Transports Grand Paris: avant l'issue, on parle d'argent

Après trois ans d'affrontement entre l'Etat, la région et les collectivités, après trois mois de débats publics et au bout du troisième ministre, une issue semble en vue pour résoudre l'épineuse question de la rénovation des transports publics en Ile-de-France. Maurice Leroy, actuel titulaire du poste, l'a dit hier lors d'une visite en Seine-Saint-Denis: *"Sur le Grand Paris, franchement, on avance"*. Et d'ajouter, à propos du président de la région: *"Je travaille très bien avec Jean-Paul Huchon"*. Dans l'entourage de ce dernier, on estime que c'est un peu plus compliqué que ça.

En tout cas, Maurice Leroy, ministre de la Ville, s'emploie à mettre fin à un embrouillamini dont on pourra lire [l'historique ici](#). Il réunit régulièrement un *"club du Grand Paris"*, autrement dit tous les acteurs (Etat, collectivités, opérateurs de transport) pour dégager *"une vision partagée"*. En clair: une carte, un tableau de financements, un calendrier.

Et il veut l'avoir avant la fin des deux débats publics sur le métro Grand Paris et sur Arc Express. *"Il serait précieux que nous puissions conclure cette convergence avant le 31 janvier, a-t-il dit hier. Nous avons la contrainte du débat public pour rester dans le cadre légal"*. Le ministre estime que s'il arrive avant cette date butoir, il ne sera *"pas obligé de refaire un débat public"*.

Concrètement, une communication à la Commission du débat public pourrait être faite par le préfet de région, sans doute lors de la réunion sur les financements, prévue le 13 janvier à Paris (hôtel Méridien Etoile à 20 heures). *"Si on arrive à ce moment avec une vision partagée, c'est mieux, dit-on dans l'entourage du ministre. Sinon, on donnera des orientations"*.

Or, même si la discussion avance *"à un rythme soutenu"*, dixit Leroy, elle n'est pas facile côté argent. Résumons à grands traits.

Il y a deux choses à financer. La première, ce sont les morceaux du métro Grand Paris qui se retrouveront dans la *"vision partagée"*. Leur construction sera effectuée par la Société du Grand Paris, nouveauté créée au printemps par la loi du même nom. La loi de finances rectificative votée fin décembre prévoit des taxes qui lui sont affectées. Ce sont ses ressources.

Deuxième volet à financer: le plan de mobilisation régional qui comprend la rocade Arc Express mais surtout [la remise à niveau, urgente, des lignes de RER](#). Le chef de chantier, pour cette partie-là, c'est le Stif, le Syndicat des transports d'Ile-de-France. Ses ressources proviennent, entre autres, du versement transport payé par les entreprises. La loi de finances a un peu dopé cette taxe en révisant son zonage. mais la région n'a pas obtenu l'augmentation des taux qu'elle réclamait.

Difficulté supplémentaire: la loi de finances a affecté les taxes sans possibilité de les mettre dans un pot commun. Ce mariage des cagnottes avait pourtant été préconisé par le rapporteur du budget à l'Assemblée nationale, Gilles Carrez, dans son [rapport](#) sur le Grand Paris. Là, la SGP va se retrouver avec des ressources coquettes, alors que dans un premier temps, ses dépenses d'études ne seront pas les plus lourdes. Parallèlement, le Stif, lui doit faire face à de gros frais urgents, pour réparer en particulier ses lignes de RER.

Il faudrait pouvoir procéder à un rééquilibrage. Un spécialiste nous a fourni cette comparaison, qu'on vous livre. Vous avez deux porte-monnaies. L'un bien garni pour acheter des livres, l'autre moins épais pour payer une robe. Pas de chance, la robe est hors de prix tandis que les livres ne sont pas chers. Et vous n'avez pas le droit de passer les sous d'un porte-monnaie à l'autre.

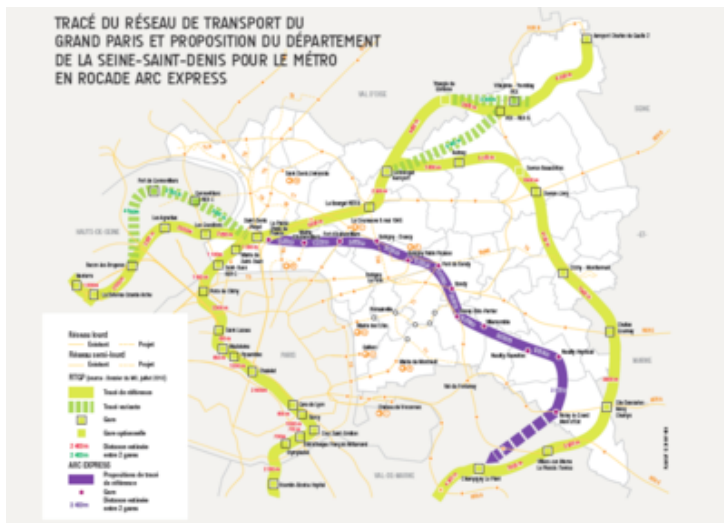
Jean-Paul Huchon, devra donc négocier pour transférer les ressources d'un porte-monnaie à l'autre. Cela impliquerait de passer par la loi, et ce n'est pas la partie la plus facile à discuter dans les réunions du club du Grand Paris.

### Grand Paris en Seine-Saint-Denis: Bartolone gagne (une promesse)

Claude Bartolone, président (PS) du conseil général de Seine-Saint-Denis, pensait bien profiter

de la visite du ministre de la Ville Maurice Leroy ce matin dans son département pour lui réclamer deux lignes de transport collectif nouvelles. Une qui traverserait le département du nord au sud par le milieu. Et une seconde, qui passerait plus à l'est par Clichy-Montfermeil. Cette dernière figure depuis longtemps dans le dossier mais la première est une nouveauté.

Divers tracés dans la première couronne du 93 ont été dessinés. Par le Stif, le Syndicat des transports d'Ile-de-France présidé par la région, complétant ses deux Arcs express nord et sud. Et par les architectes de l'Atelier international du Grand Paris. Le tracé défendu ce matin par Bartolone est une troisième version, made in Seine-Saint-Denis (*voir carte, cliquer pour agrandir*). Il a été voté à l'unanimité de l'assemblée départementale, "chose rare", a souligné Maurice Leroy, qui s'y connaît en gestion d'élus locaux.



Ces deux lignes, que Claude Bartolone appelle "la double boucle", ont été plaidées ce matin par l'intéressé avec foi. "Il était important que nous ayons ce temps de rencontre avec Maurice Leroy pour montrer à quel point la double boucle se justifie. En Seine-Saint-Denis, nous avons trente ans de retard en terme de transports. Je rappelle que ce département accueille 15 000 habitants de plus par an. S'il y a un lieu où cette double boucle est indispensable, c'est ici". Et, à l'adresse du ministre, vieille connaissance: "J'espère que j'aurais réussi à te convaincre".

Il a réussi en effet. Réponse du ministre, dans le même ton: "Tu le sais Claude, votre projet n'était pas intégré dans le schéma d'ensemble. Il le sera. Ce serait invraisemblable qu'il ne le soit pas". Et voilà, il suffit de demander.