

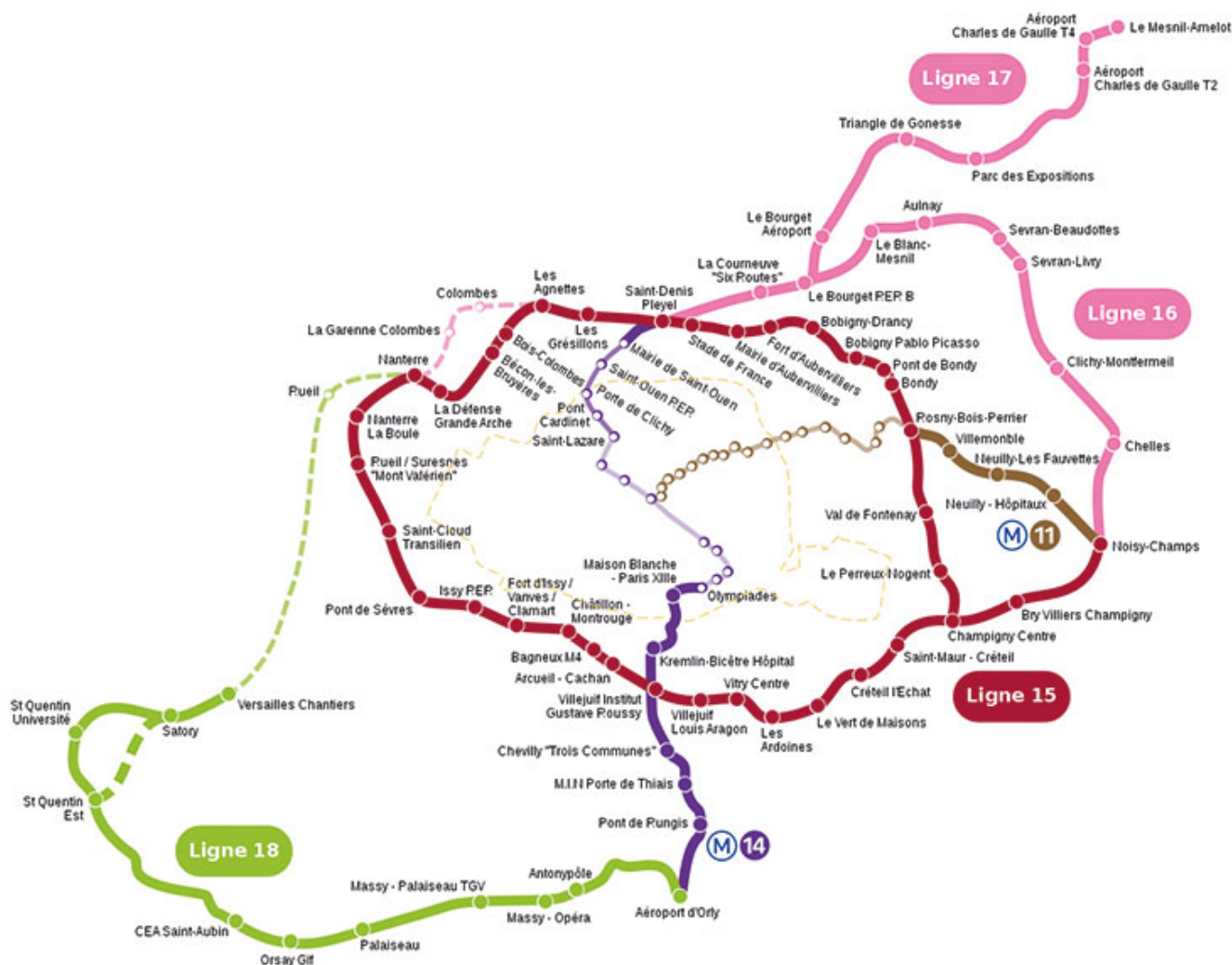
# Grand Paris Express : les élus montent au créneau

**La Société du Grand Paris a adopté début décembre un budget 2018 « provisoire » malgré la fronde des présidents de départements qui ont voté contre, tout comme la présidente de région Valérie Pécresse et la maire de Paris Anne Hidalgo. Ces élus s'inquiètent de retards dans la mise en service des futures lignes du supermétro.**

Par : *Tristan Quinault Maupoil*

Le projet du Grand Paris Express, avec ses 200 kilomètres de lignes de métro souterrain et ses 68 nouvelles gares, va-t-il résister à l'arrivée d'Emmanuel Macron au pouvoir ? Imaginé par Nicolas Sarkozy, confirmé par François Hollande, il est aujourd'hui suspendu aux annonces du chef de l'État sur le Grand Paris, plusieurs fois reportées depuis octobre. Plus que le projet en lui-même, c'est son coût qui pose problème. D'abord évalué à 22 milliards d'euros, ce supermétro automatique pourrait coûter 35 milliards d'euros, selon Mobilette. Bercy s'alarme des nouveaux emprunts à réaliser qui pourraient alourdir l'endettement de la France et aller à l'encontre des engagements européens imposant un déficit public inférieur à 3%. D'où l'idée qui circule depuis plusieurs semaines d'un abandon du projet ou d'une construction à minima, ou encore tronçon par tronçon... Des scénarios qui énervent les élus locaux. « *Si j'ose dire, une boucle n'a d'efficacité que si elle boucle. Nous voulons l'intégralité des lignes ! 15, 16, 17, 18... Nous demandons que toutes les lignes soient maintenues en temps et en heure !* », a protesté Valérie Pécresse lors d'une conférence de presse, début décembre. « *Le problème c'est qu'on ne sait pas à quoi sont dus ces surcoûts* », s'inquiète le sénateur du Val-de-Marne Laurent Lafon (Union centriste). Alors même que « *le projet n'en est qu'à ses débuts* », souligne l'ancien maire de Vincennes, laissant entendre que d'autres surcoûts pourraient émerger au fur et à mesure des travaux.

Qu'importe, les élus concernés jugent que la construction doit être maintenue coûte que coûte, dans le temps initialement imparti. « Les montants annoncés sont impressionnants mais logiques étant donné l'importance du projet. Il faut les relativiser, continue de plaider Laurent Lafon. « *On a promis aux élus du Grand Paris un mode de transport efficace pour desservir ces territoires, les relier entre eux. Permettre à certains territoires marginalisés d'être mieux desservis et d'être désenclavés, permettre à leur population d'accéder à des lieux d'attractivités à Paris. C'est une promesse faite par l'État. Même un simple retard de calendrier n'est pas acceptable* », abonde Catherine Baratti-Elbaz, la maire socialiste du 12<sup>e</sup> arrondissement de la capitale, « *très inquiète* » par le flou qui entoure les intentions du gouvernement.



## Inquiétude sur les risques d'abandon

Depuis plusieurs mois, les élus font pression sur le gouvernement. Manifestations, lettres, demandes de rendez-vous aux ministres concernés... « *Nous n'avons jamais eu de réponses à nos courriers et nous n'avons été reçus que par un conseiller de la ministre des Transports* », s'insurge le sénateur Arnaud Bazin. L'ancien patron du Val-de-Marne est d'autant plus échaudé que l'Assemblée nationale a voté le 16 novembre dernier un amendement au projet de loi de finances 2018 autorisant un prêt de 1,7 milliard d'euros de l'État qui permettra de financer le Charles-de-Gaulle Express, une ligne rapide reliant directement l'aéroport à la gare de l'Est. Le sénateur ne comprend pas que le gouvernement prête facilement pour cette ligne surtout destinée aux voyageurs d'affaires, mais rechigne à le faire pour le Grand Paris Express, qui pourrait être quotidiennement utilisé par 2 millions de passagers... En signe de protestation, Arnaud Bazin et ses collègues du palais du Luxembourg ont rejeté le prêt précédemment accepté par les députés. La présidente de la région Île-de-France, Valérie Pécresse, a elle aussi fait part de son mécontentement. Début décembre, les élus régionaux ont voté contre le budget de la Société du Grand Paris. Celui-ci venait de fixer ses premières autorisations budgétaires pour l'année 2018 : 2,249 milliards d'euros pour réaliser les premiers travaux du métro. Un budget pour la forme... Qui avait de toute façon vocation à être remanié début 2018 après les annonces présidentielles. Il y a « *une très grande inquiétude sur les risques d'abandon* » du projet, a jugé Valérie Pécresse lors d'une conférence de presse. Ce supermétro devait être fonctionnel pour les Jeux olympiques et paralympiques de 2024. Il était même annoncé dans le dossier de candidature présenté par la France. Mais l'heure tourne et

certains soupçonnent l'État de traîner des pieds pour rendre sa livraison impossible pour les Jeux. Et ainsi justifier plus facilement l'abandon du projet... Un risque auquel ne veut pas croire Maurice Leroy, l'ancien ministre chargé du Grand Paris sous le quinquennat Sarkozy. « *C'est légitime que les élus fassent pression, mais Emmanuel Macron va redonner une impulsion* », a-t-il récemment expliqué à La Tribune. « *On va avoir une véritable relance du Grand Paris dans sa vision initiale. Sortons des débats sur la gouvernance et revenons à la vision. En janvier, on y verra plus clair* », assure l'ancien ministre.

Crédit photo : © WIKIPEDIACOMMONS

Crédit carte : © DR