

Menaces sur le financement des transports du Grand Paris

BUDGET. Ecotaxe bloquée, hausse de la TVA et réduction des investissements... Il devient de plus en plus difficile de trouver l'argent nécessaire aux futures infrastructures.

APRÈS DES SEMAINES d'incertitude, Jean-Marc Ayrault annonçait, le 6 mars 2013 à l'université de Marne-la-Vallée (Seine-et-Marne), que le Grand Paris des transports, qui inclut le réseau de 72 gares du Grand Paris Express mais aussi le plan de modernisation des lignes existantes, serait intégralement financé. Un an après, pourtant, ce projet « d'une ambition sans précédent » selon les termes de l'ancien Premier ministre, suscite de vives inquiétudes. Jean-Paul Huchon, président du Stif (Syndicat des transports en Ile-de-France) doit d'ailleurs évoquer le sujet la semaine prochaine avec Manuel Valls.

Victime du report de l'écotaxe, qui devait rapporter 800 M€ par an à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), l'Etat n'a pas honoré ses engagements pour 2013 et 2014. Quant à la région, le passage de la TVA de 7 % à 10 % sur les transports a amputé ses ressources de 100 M€.

Le ministère précise que le calendrier de réalisation des travaux n'est pas remis en cause

Et l'avenir ne s'annonce guère plus radieux, avec la réduction annoncée des dotations de l'Etat aux collectivités de 11 M€ au cours des trois prochaines années. Logiquement, « tout l'exécutif régional est très inquiet », confie Pierre Serne, le vice-président du conseil régional chargé des transports (*lire ci-dessous*).

Et ils ne sont pas les seuls. Il y a huit jours, Bruno Cavagné, le président de la Fédération nationale des travaux publics (FNTP), a appelé à



Gare de Houilles - Carrières-sur-Seine (Yvelines). Le projet Eole, qui prévoit l'extension du RER E vers l'ouest, risque de prendre plusieurs années de retard si les fonds initialement prévus n'ont pas été réunis avant l'été. (LP/Laurent Mauron.)

« trouver très vite une solution pérenne de substitution » à l'écotaxe afin de redonner du souffle à l'AFITF, dont il qualifie le budget de « catastrophique ». Avant-hier, ce sont les élus du Groupement des autorités responsables de transport (Gart) qui se sont fait l'écho de cet appel, en rappelant « le caractère essentiel de

la mise en œuvre de l'écoredevance poids lourds », sans laquelle disparaîtrait « un grand nombre d'emplois ».

Après la publication du rapport parlementaire sur l'écotaxe, « le gouvernement présentera rapidement ses conclusions », indique le cabinet de Frédéric Cuvillier, le ministre des Transports, qui assure que ce dernier

est « bien conscient de l'urgence » du dossier. Il rappelle par ailleurs que les fonds nécessaires à la réalisation du Grand Paris Express ont été « sanctuarisés » et que l'ordonnance, attendue en juin, qui permettra de prélever 2 Mds€ dans les caisses de la Société du Grand Paris pour financer la modernisation du réseau existant

Tram, métro, bus... la région cherche 150 M€

C'est une formule qu'on n'avait jamais vue dans un document budgétaire. Dans son budget primitif 2014, le conseil régional d'Ile-de-France évoque des « autorisations de programmes conditionnelles liées à l'obtention de ressources nouvelles de la part de l'Etat ».

Alors que la région, dans le cadre du protocole signé avec l'Etat en juillet 2013 — en complément d'autres programmes d'investissements —, doit fournir un effort de 500 M€ par an, 150 M€ manquent à l'appel. Dans le détail, il manque 47,5 M€ sur un total de 274,5 M€ pour les liaisons ferroviaires, 41,5 M€ sur les 206,5 M€ prévus pour les tramways, 33 M€ sur les 159 M€ normalement consacrés au métro, 8 M€ sur les 84 M€ destinés à l'aménagement des gares et 20 M€ sur les 83 M€ affectés aux projets de bus en site propre. Au-delà d'Eole et du prolongement de la ligne 11, ce sont donc tous ces domaines d'intervention qui sont menacés.

« ne remet pas en cause le calendrier de réalisation annoncé en mars 2013 ». En revanche, les demandes de ressources nouvelles exprimées par la région Ile-de-France semblent désormais difficilement compatibles avec « l'impératif de rétablissement des comptes publics ».

GRÉGORY PLESSE

« Les prolongements de la ligne 11 et du RER E pourraient être suspendus »

Pierre Serne, vice-président (EELV) de la région chargé des transports

L'incertitude autour de la modernisation des transports en commun inquiète les élus régionaux, comme le souligne Pierre Serne, vice-président du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif). **Le plan de modernisation est-il vraiment menacé ?** **PIERRE SERNE.** Oui. Non seulement l'Etat menace de ne pas être au rendez-vous sur des financements futurs, comme le Grand Paris Express, mais aussi sur des projets déjà adoptés, comme le contrat de projets Etat-région. En 2013 et en 2014, la part qu'est censée apporter l'Etat n'a pas été versée. En prévoyant de réduire de 11 M€ les dotations aux collectivités locales, notre capacité à financer ces investissements est incertaine. **Quels sont les projets les plus directement en danger ?** Si le financement d'Eole (NDR : prolongement à l'ouest du RER E), qui

représente 3 Mds€, n'est pas bouclé cet été, la SNCF et RFF nous ont prévenus qu'ils démantèleraient leur équipe-projet. Si cela arrivait, ce projet pourrait prendre des années de retard. Le prolongement de la ligne 11 pourrait

également être suspendu. Nous sommes sur la corde raide. **Que préconisez-vous ?** Les grands élus du territoire doivent monter au créneau et mettre la pression sur le gouvernement pour qu'il sanctuarise certains secteurs, comme les transports en commun, qui sont créateurs d'emploi, et ce, dès cette année. **L'engagement pris par le Premier ministre, en mars 2013, de « réaliser intégralement » le Grand Paris**



(Région Ile-de-France.)

Express et de moderniser réseau semble bien loin...

Son discours sur le Nouveau Grand Paris était un acte fort. Mais un an après, Bercy a repris la main et bloqué, voire détricoté, les annonces de Jean-Marc Ayrault. C'est d'ailleurs l'une des raisons de la sortie d'EELV du

gouvernement. Comment avoir du poids alors que le Premier ministre lui-même est remis en cause ? **Sur cette question précise, faites-vous confiance à Manuel Valls ?** Ce sera en tout cas un vrai test pour les années à venir. Soit il maintient une position malthusienne de réduction des dépenses à tout prix, soit il reprend les choses en main et considère qu'il faut sanctuariser les transports en commun franciliens.

Propos recueillis par G.P.

Taxer les nuits d'hôtel pour renflouer les caisses ?

LE 8 MAI, Jean-Paul Huchon, président (PS) de la région Ile-de-France, est allé à Bruxelles pour tenter de convaincre Algirdas Semeta, le commissaire européen chargé de la fiscalité, de ramener le taux de TVA sur les transports de 10 % à 7 %. Une mesure qui, d'après la région, permettrait de dégager 100 M€. Jean-Paul Huchon se bat depuis plusieurs mois pour faire reconnaître les transports en commun comme un bien de première nécessité, ce qui justifierait une baisse de la TVA pouvant aller jusqu'à 5,5 %.

Un député seine-et-marnais veut monter au créneau

En parallèle, le député de Seine-et-Marne Olivier Faure (PS) compte revenir à la charge lors du débat sur la loi de finances 2015 avec une idée qu'il avait déjà défendue l'année dernière : faire payer, pour chaque personne et pour chaque nuit passée dans un hôtel francilien une taxe de séjour de 50 centimes. Avec 68,3 mil-

lions de nuitées en Ile-de-France en 2012, la mesure pourrait rapporter 35 M€.

L'an dernier, la proposition avait été retoquée mais Olivier Faure veut croire qu'il a surtout été victime d'un « contexte ». Nous étions alors en plein « ras-le-bol » fiscal. « C'est un peu le même principe que l'écotaxe : il s'agit de faire contribuer ceux qui profitent des transports franciliens sans participer à leur financement », explique ce dernier, qui estime que « ce n'est pas un prélèvement de 50 centimes par personne et par nuitée qui va faire s'écrouler l'activité touristique en Ile-de-France ».

De son côté, François Durovray (UMP), maire de Montgeron (Essonne) et conseiller régional d'opposition, estime que « le désengagement de l'Etat était prévisible » et que « la majorité régionale ne serait pas aux abois si elle n'avait pas géré de façon totalement irresponsable les fonds publics... »

G.P.