



Le Sénat dit stop aux impôts du futur métro

EXCLUSIF Un rapport épingle le flou sur le financement du Grand Paris Express et souhaite que l'Etat participe davantage, sans ponctionner les Franciliens.

PAR JEAN-GABRIEL BONTINCK

C'EST LE « chantier du siècle », et son coût est lui aussi à la hauteur de son ambition : pharaonique. Le Grand Paris Express, c'est 4 lignes de métro sur 200 km en souterrain autour de Paris, avec 68 nouvelles gares. Son coût, réévalué en 2018, s'établit à près de 36 Mds€. Et, face aux allongements des délais de travaux et à cette hausse des dépenses, il a fallu trouver des ressources nouvelles.

Dans un rapport qui va être rendu public, le Sénat pointe « les coûts à mieux maîtriser » et « un financement durable à consolider ». Christine Lavarde, sénatrice (LR) des Hauts-de-Seine et rapporteuse de ce texte, s'en explique.

« Depuis deux ans, à chaque projet de loi de finances, on nous propose de voter des hausses de la fiscalité à Paris et en petite couronne : taxe sur les bureaux, les droits de mutation, etc. Les sénateurs franciliens de tout bord ont décidé de dire stop. Il fallait qu'on y voie clair. On ne pouvait pas bouger tous les ans la fiscalité alors que l'on n'a aucune visibilité sur le besoin réel de financement de ce projet », explique Christine Lavarde.

« Le projet ne vit que par l'endettement », résume-t-elle. Les recettes fiscales (environ 532 M€ par an au départ, somme augmentée à 764 M€ cette année), « ne servent qu'à lever de la dette » (plusieurs milliards encore cette année). Conséquence : la dette du

Grand Paris ne sera remboursée, selon les prévisions, qu'en... 2070. « En soi, ce n'est pas choquant pour un projet d'infrastructures de transports amené à être utile pendant des décennies. Nous avons même suggéré d'allonger la durée d'amortissement de la dette au-delà de 2070 », explique Christine Lavarde.

« Il n'y a que le contribuable francilien qui paye »

Ce dont les sénateurs ne veulent plus en revanche, ce sont de ces hausses d'impôts purement franciliennes pour financer le projet. « A la base, l'Etat devait fournir une dotation de 4 Mds€, ce qui n'a jamais été fait, explique la sénatrice. Le Grand Paris Express

est une infrastructure de transports qui va bénéficier à la France entière, cela a été défini comme tel à l'origine. Or il n'y a pas d'apport de l'Etat, pas de subvention de collectivité. Il n'y a que le contribuable francilien qui paye. »

Sans remettre tout en cause, le rapport, qui se base aussi sur les conclusions d'un document de la Cour des comptes en 2018, formule sept propositions pour améliorer le financement et la gouvernance de ce projet.

Les sénateurs envisagent notamment que la durée de remboursement des prêts soit allongée, que l'Etat remette au pot en cas de « changement des conditions économiques » du projet, et que la SGP trouve elle-même certaines ressources, aujourd'hui quasi nulles (par exemple en faisant passer de la fibre dans ses tunnels).

La SGP est aussi appelée à être plus transparente avec les parlementaires, à signer un « contrat d'objectifs et de performance » avec l'Etat, et à accueillir un membre d'Ile-de-France Mobilités à son conseil de surveillance. L'impact du Covid sur le chantier doit être précisé, même si l'on sait déjà que les lignes 16 et 17, prévues pour 2024, ne seront pas à l'heure olympique.



Le budget total de ce chantier gigantesque sera d'au moins 35,6 Mds€.