

Métro du Grand Paris: le patronat et les usagers doutent de son financement



De gauche à droite: Marc Pélissier, président de la fédération des usagers des transports en Île-de-France et Daniel Weizmann, patron du Medef IDF. (Crédits : La Tribune)

Propos recueillis par César Armand [@Cesarmand](#)

ENTRETIEN CROISÉ. Le premier, Daniel Weizmann, préside le Medef Île-de-France et vient d'obtenir, après moult négociations, un siège au conseil d'administration d'IDF Mobilités, autorité organisatrice des transports dans la région-capitale. Patron français d'une multinationale américaine, il préside également le conseil de surveillance d'In'li, la filiale dédiée au logement intermédiaire d'Action Logement en IDF. Le second, Marc Pélissier, préside la fédération régionale des usagers des transports et compte un représentant au conseil d'administration d'IDFM. Pour La Tribune, ils débattent du Grand Paris Express, un métro nommé désir.

LA TRIBUNE - Quinze ans après son lancement par le président Sarkozy, le métro du Grand Paris Express est enfin entré en gare, fin juin, à Saint-Denis au Nord et à Orly au Sud. Promesse tenue ?

DANIEL WEIZMANN - Le Grand Paris Express est un projet vertueux, dont l'enjeu environnemental est colossal. À terme, il permettra en effet d'éviter entre 700.000 et 1,2 million de tonnes équivalent CO2. Ce métro a également un rôle crucial dans le désenclavement et la revitalisation de territoires quelque peu isolés voire délaissés. Ça va notamment doper tout l'Est parisien. Demain, un travailleur de La Défense pourra venir s'installer au Raincy dans une maison avec ses trois enfants.

MARC PÉLISSIER : Dès le départ, il y a eu des annonces ambitieuses pour ne pas dire irréalistes, à l'exception notable de la ligne 14 à Orly et à Pleyel qui prouve que le projet aboutit. Compte tenu des délais, nous pouvons remercier la RATP et la Société des Grands projets (ex-Société du Grand Paris, Ndlr).

D. W. : Et les Jeux !

M. P. : Et les usagers qui ont fait pression ! Pour autant, le chantier est loin d'être fini. Lorsque la RATP s'est emparée du



dossier au début des années 2000, il s'agissait de décharger le réseau existant. C'est même la promesse de la ligne 15, sauf que pour la 15 Sud, nous ne sommes pas certains qu'elle soit livrée fin 2025. Pour les 15 Est et 15 Ouest, les marchés de conception-réalisation ont été attribués juste avant les JOP. C'est à croire que la 15 a été dépriorisée alors même qu'elle est la plus importante de par son grand nombre d'interconnexions qui permettent les trajets banlieue-banlieue.

Autre grand engagement de la loi de 2010 relative au Grand Paris : créer 70.000 logements par an en Île-de-France, mais là encore, l'objectif n'est pas tenu...

D. W. : Lors de mon premier conseil d'administration d'IDF Mobilités en juin, qui a duré 2h30, nous avons beaucoup parlé du logement. Valérie Pécresse prend enfin en compte ce sujet alors même qu'il ne relève pas de sa compétence. Au Medef comme chez In'li, nous sommes déjà convaincus que le Grand Paris Express participe au rééquilibrage de l'offre de logements. Avec 68 gares et autant de quartiers autour, le métro va apporter beaucoup plus de mixité sociale là où il en manque. L'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) estime qu'à terme, 200.000 logements y seront construits. Sauf qu'à date, seuls 70.000 ont été érigés. Je suis inquiet là-dessus d'autant que tant que nous n'aurons pas de gouvernement pro-immobilier, nous n'y arriverons pas. Aujourd'hui, avec un salaire de 2.200 euros par mois, vous êtes trop riche pour le logement social et trop pauvre pour le logement privé. C'est pourquoi il faut construire du logement intermédiaire là où sont les besoins.

M. P. : Je suis d'accord sur le fait que les deux sujets sont intrinsèquement liés, mais les transports ne peuvent pas résoudre la crise du logement. Pour les raisons que vous évoquez, les gens sont contraints d'habiter toujours plus loin du fait du blocage du marché. Je me permets d'évoquer un autre problème : la concurrence des logements avec l'intermodalité. Alors que dans certaines gares, nous avions l'impression qu'il y aurait de la place pour les bus et les vélos, les gares routières seront parfois réduites au minimum.

La ligne 14 arrive désormais à Orly, quitte à concurrencer l'Orlyval, de même qu'en 2027, le CDG-Express arrivera avec trois ans d'avance sur la ligne 17 à Roissy. Fallait-il vraiment ces doublons ?

D. W. : A la différence du CDG Express qui va profiter plus aux visiteurs qu'aux Franciliens, la ligne 14 à Orly est une super nouvelle pour les salariés et pour les touristes, quitte à rendre mécontents les taxis.

M. P. : Sur le CDG Express, IDF Mobilités et la région ne mettent pas un euro. Même si on peut s'interroger sur la réussite du modèle économique, il a été réalisé sur des hypothèses prudentes.

D. W. : Moi, je m'interroge sur le coût du Grand Paris Express : 36 milliards d'euros et, à terme, 70 milliards avec les intérêts. Certes le métro va faciliter les trajets des habitants de la région, mais le financement est exclusivement francilien alors même qu'il devrait être national. Comment expliquez-vous qu'un patron du Loiret qui peut avoir des salariés qui vivent en Île-de-France ne paie pas la taxe sur les bureaux et la taxe d'équipement en plus du versement mobilité ? Autre sujet tabou : avec l'automatisation du métro, le trafic va croître tandis que les coûts d'exploitation vont baisser drastiquement. Résultat, la rentabilité sera exceptionnelle pour la RATP et la SNCF. Sans parler des collectivités locales concernés qui vont profiter de 8 milliards d'euros de recettes fiscales grâce aux 200.000 logements prévus à terme. Toutes ces pistes de financement ne sont pas prises à bras-le-corps alors qu'aujourd'hui, entre le versement mobilité et le remboursement du pass Navigo, les entreprises franciliennes paient déjà 6,5 milliards d'euros des 11 milliards de dépenses de fonctionnement.

Que craignez-vous in fine ?

D. W. : A-t-on vraiment investigué toutes ces pistes ? De la même façon que cela fait quinze ans que nous parlons du nouveau nucléaire, sans trouver les clés de financement, je crains que les 70 milliards d'euros du Grand Paris Express ne soient pas financés. Au regard de ces incertitudes, ne risque-t-on pas de livrer l'intégralité du métro en 2040 plutôt qu'en 2030-2031 ?

La région et le gouvernement ont pourtant trouvé un accord l'an dernier en vue du budget 2024...

M. P. : Depuis cet accord, Valérie Pécresse affirme qu'IDF Mobilités est financée jusqu'en 2030, pariant sur une croissance de la masse salariale de 2,7% par an. Sauf que depuis trois ans déjà, la masse salariale augmente de 8% chaque année, notamment du fait de l'inflation. Tant est si bien que notre souci à nous n'est pas le manque de financements du côté d'IDFM, mais les investissements supportés par le contrat de plan Etat-région. Ce dernier doit officiellement être signé à la rentrée. En réalité, nous savons déjà que des départements risquent de ne pas payer leur part, plombés par la crise immobilière qui fait chuter leurs recettes de droits de mutation, dits aussi frais de notaire. La part de l'Etat risque, elle, d'être soumis à un gel budgétaire. J'ajoute que tout cet argent sert à financer le réseau de grande couronne qui, lui, n'est pas desservi par le Grand Paris Express. ■

