MARSEILLE. Tensions à la Région autour du financement de la L2

La L2 sujet de friction à l'Hôtel de Région. L'adoption du rapport sur le financement du tronçon nord de la rocade L2 a donné lieu à une sérieuse passe d'armes au sein de la majorité régionale, le 28 juin. Alors que les élus étaient invités à se prononcer sur le projet de convention de financement qui acte la participation de la Région au contrat de partenariat à hauteur de 155 M€ HT, les Verts, par la voix de **Christian Desplats,** ont à nouveau dénoncé la politique du fait accompli : *"C'est votre voie Pompidou à vous, un projet ubuesque"*, a ironisé l'élu EELV varois, égrainant la litanie des grands projets d'infrastructures englués dans les problèmes de financement : la LEO, le tunnel de Toulon, le tunnel de Tende... *"Est-ce vraiment à la Région de financer un tel ouvrage de la compétence de l'Etat au détriment des TER ? "*, a vitupéré M. Desplats. Le courroux des Verts était d'autant plus fort que la délibération soumise au vote marque un changement de stratégie dans le mode de financement : *"En 2010, lors de l'établissement du protocole initial, il s'agissait comme le prévoyait le PPI* (NDLR : programme prévisionnel des investissements) *de financer la L2 durant les trente années du contrat de partenariat. Or, désormais, on nous demande d'abonder le projet à hauteur de 155 millions HT courants sur les quatre années du chantier, de 2013 à 2017*. Dans le contexte budgétaire contraint qui est le nôtre actuellement, ce choix nous prive de toute marge de manœuvre. Il va plomber notre prochain budget."*

La BEI au soutien

Ce coup de griffe a fait bondir **Jean-Marc Coppola** (PCF), le vice-président délégué aux lycées, au patrimoine et aux investissements régionaux. Remonté, celui-ci a aligné les chiffres : *"Si on avait financé sur toute la durée du PPP, le coût aurait été deux fois plus élevé pour la Région, 330 millions au lieu de 150"* ; en outre, ce parti d'un financement immédiat *"permet de s'exonérer de la TVA"* ; enfin, *"l'intégralité de la facture sera prise en charge par un prêt à taux préférentiel souscrit auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI)"*. Bref, pas de quoi fouetter un chat écolo... D'autant que *"l'achèvement de la L2 permettra de libérer la voiture des boulevards Sakakini et Plombière"*.

Un devis de 619 M€

Rappelons que le ministère des Transports a retenu le mai dernier le consortium "Phocéale" * piloté par la branche Bouygues travaux publics pour l'achèvement du chantier de la L2. L'offre de Bouygues fixe le montant du contrat de PPP à 619,75 M€ TTC (en valeur mars 2013), une somme moins élevée que les 730 M€ du devis initial. L'Etat (27,5%), la Région Paca (27,5%), le Conseil général des Bouches-du-Rhône (22,5%) et la Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole se partageront la facture. Paris, via l'Agence de financement des infrastructures de transport (Afitf), réglera l'addition en versant au *PPPiste* un loyer annuel de 26,48 M€ durant 30 ans, soit une dépense globale de 794,5 M€ courants, bien supérieure aux 170 M€, somme correspondant à sa quote-part dans le tout de table. Le seul avantage : la dépense ne viendra pas alourdir l'endettement de l'Etat puisque les loyers s'inscriront dans la colonne fonctionnement. Les collectivités, en revanche, apporteront leur concours via des subventions d'investissement traditionnelles. Ces engagements seront gravés dans le marbre du contrat finalisé par Phoceale en septembre 2013 en vue *"d'une ouverture partielle de la L2 dès la fin 2016",* indique le ministère des Transports.

Photo : X-DR.