

Et si on ne pouvait pas s'offrir le Grand Paris Express ?

La question, plus sérieuse qu'elle n'en a l'air posée de cette manière, résume les inquiétudes de certains face aux 35 milliards d'investissements prévus sur les transports publics d'Ile-de-France. Alors que région, départements et Etat viennent de toper un accord final dans la joie et la bonne humeur, quelques experts, telle la fée Carabosse, prédisent un avenir à soucis.

Parmi ceux-ci, l'urbaniste Frédéric Leonhardt dresse - dans la revue en ligne *Métropolitiques* - un tableau extrêmement critique de l'équilibre financier du projet. Pour lui, **« tous les ingrédients d'un crash industriel public sont réunis »**. L'argumentation est charpentée et on ne peut qu'encourager les internautes pointus qui se manifestent sur ce blog à [...] [AMUTC] lire l'article de Frédéric Léonhardt « *Les comptes fantastiques du grand Paris* » qui suit cet article.

Ceux qui ne veulent pas désespérer tout de suite pourront aussi lire, sur le même site l'article de Nicolas Buchoud ([AMUTC] *article qui suit cet article*) qui, tout en s'interrogeant sur de possibles « *lendemains qui déchantent* », souligne tout de même quelques raisons d'espérer.

Et d'une manière générale, lire *Métropolitiques*, quand on s'intéresse aux villes, c'est bien utile.

Réponse d'un internaute à l'article :

Sinon, je crois que nous pouvons rassurer M. Buchoud : il n'y aura pas de crash financier au Grand Paris Express. **Il est également probable qu'il n'y aura pas de Grand Paris Express.** Non seulement parce que les financements sont improbables mais aussi parce que tels qu'annoncés, ils ne permettront de construire que la partie utile du tracé.

Un peu d'histoire. **M. Sarkozy déclare vouloir une ligne directe et rapide Roissy-La Défense.** La région l'accuse de ne penser qu'aux riches et propose d'autres façons de claquer du fric. Puisqu'on est à l'approche des régionales, les sarkozistes en profitent pour opposer Paris et sa banlieue, bref, tout le monde se monte le bourrichon et on se retrouve avec un projet surdimensionné, même pas consensuel. **Impayable.**

Reste que les sommes proposées (outre la lutte contre le chômage par la création de chargés de mission et consultants en nombre conséquent) permettront in fine de s'offrir la liaison initialement prévue, avec en prolongation un La Défense-Versailles direct que le secteur du tourisme réclame depuis des années.

S'il reste des sous et pour faire bonne mesure on ajoute une liaison avec Orly, si possible avec la partie sud ouest « la plus proche de Paris » du Grand Arc. On est en 2030, minimum.

Bien sur il reste la possibilité qu'un changement de majorité gouvernementale inverse les priorités et **construise d'abord à l'Est un réseau connecté sur rien...**

Rédigé par : Percehaie | 30/05/2011 à 18:03



Métro du grand Paris ou GPE ? (document SGP non daté)

Les comptes fantastiques du grand Paris

par Frédéric Léonhardt, le 30/05/2011

Mots-clés : [Île-de-France](#) | [Grand Paris](#) | [finances locales](#) | [transports](#)

Après quatre ans de débats, le projet Grand Paris débouche sur un projet de transport, le Grand Paris Express. En réaction à l'article de Nicolas Buchoud, Frédéric Léonhardt alerte sur l'équilibre financier de ce projet. Selon lui, tous les ingrédients d'un crash industriel public sont réunis.

Quatre ans après son lancement en grande pompe, le « grand Paris » reste un effet d'annonce, une idée pour faire rêver : au quotidien, les problèmes n'ont fait que s'approfondir ces dernières années. C'est particulièrement le cas de la crise du logement et des conditions de transports, les deux questions majeures auxquelles l'agglomération parisienne est confrontée avec la crise sociale des quartiers déshérités.

Quatre ans de délais et détours pour quels changements ?

Concernant le logement, tous les indicateurs sont au rouge : la tension sur les marchés, l'accès au logement social et le volume de construction neuve (seulement 40.000 en 2010 contre un objectif SDRIF de 60.000 et présidentiel de 70.000). Les associations, [fondation Abbé Pierre en tête](#), soulignent la très forte croissance des populations concernées par le Mal-Logement. De plus en plus de ménages consacrent toujours plus d'argent pour des logements toujours plus éloignés de leurs lieux de travail ou plus petits.

Quant aux transports, la situation était déjà difficile en 2007. Elle n'a fait que s'aggraver, notamment sur les grands réseaux, Métro, RER et trains de banlieue. Les conditions de voyage, la fiabilité, la rapidité, se dégradent de manière continue. **Selon le calendrier actuel du Grand Paris, une bonne dizaine d'années d'attente sera nécessaire** pour la mise en service des premiers tronçons du réseau de métro automatique. Voilà de quoi rassurer des voyageurs en souffrance quotidienne dans un réseau à bout de souffle !

En son temps, Jules Ferry avait dénoncé les comptes fantastiques du projet Haussmannien, contestant

l'utilisation de l'argent public au profit de grands opérateurs immobiliers. Il faut se demander aujourd'hui si le Grand Paris ne constitue pas un « gouffre » public tout aussi inquiétant.

Un gouffre d'abord par l'argent déjà dépensé sans véritable transparence et sans aucun résultat concret. Le cabinet Blanc, pour commencer, jugé pléthorique par le député Derosières, bénéficie des salaires les plus élevés par rapport aux autres ministères. La mission Grand Paris, ensuite : une trentaine de chargés de mission dans une structure sans véritable statut qui depuis 2007 conçoit en chambre le programme. La Société du Grand Paris (SGP), enfin, active depuis quelques mois, comporte plusieurs dizaines de personnes et prévoit d'atteindre la centaine de collaborateurs. La SGP se superpose au STIF, aux opérateurs de transports et aux collectivités locales compétentes dans le domaine : **pour un gouvernement qui veut simplifier la carte territoriale, éviter les doublons et alléger les systèmes de décision, avec le Grand Paris, on marche à reculons**. Même si elle bénéficie de recettes fiscales supplémentaires, l'inquiétude est maximum sur sa capacité à mener des projets qui tiennent plus de l'usine à gaz partenariale que d'un véritable projet de territoire.

Le Grand Paris Express : un grand Canyon financier

Mais le plus redoutable est à venir. Si l'on se concentre sur l'objet principal sinon unique du projet, le réseau de transport, l'accord passé entre le gouvernement et la région fait état d'un programme d'investissement de 32 milliard d'euros conjuguant la réalisation des 150 Km du réseau Grand Paris Express (GPE) et la requalification des réseaux existants, notamment les RER. **Le problème est que les solutions développées pour le GPE constituent un gouffre en investissement**. En l'état, le projet de souterrain à grande échelle en première couronne revient à 150 millions d'euros du km sans compter le coût du matériel et le coût supplémentaire élevé de gares souterraines (rien à moins de 50 Millions d'euros dans les cas les plus simples).

La métropole parisienne est la seule dans le monde à planifier un réseau souterrain aussi budgétivore : toutes les autres villes réservent ce mode réseau à la traversée des secteurs anciens hyperdenses et prévoient pour le reste de passer en aérien (sur grandes voiries ou friches à reconvertir) ou de recycler des infrastructures existantes.

Dans un rapport très détaillé publié en 2010 [1], la Cour des Comptes a alerté sur la dérive systématique des coûts prévisionnels d'investissement prévus par les opérateurs : **Sur les 25 projets du CPER 2000-2006, l'augmentation moyenne entre le coût initial et le coût réel s'établit à 92 %**. Cette tendance à minorer la facture reste une pratique généralisée qui n'épargnera sans doute pas ces nouveaux projets. Vu les incertitudes géologiques nombreuses en Île-de-France, un dérapage de 50% est tout à fait vraisemblable pour le creusement de 150 km de tunnels.

Il faut ajouter à cela l'exploitation du nouveau réseau ; elle a fait l'objet d'une seule véritable estimation dans le cadre du rapport du député Carrez (septembre 2009). Pour un investissement de 24 Milliards d'euros (Réseau Grand Paris version Christian Blanc combiné au plan de mobilisation de la région), les besoins complémentaires de fonctionnement sur la période 2010-2025 sont de 19 Milliard d'euros, qui viennent s'ajouter à la dérive continue du déficit de fonctionnement du réseau évaluée, elle, à 24 milliard d'euros. [2]

La charge actuelle du STIF, près de 8 milliards d'euros par an, sera durablement alourdie par les réseaux supplémentaires. **La couverture de zones largement moins dense générant des trafics moins élevés**, le prix de revient par voyageur sera moins favorable que ceux observés sur les réseaux RER et Métro existants. Combinés au coût initial augmenté des dépassements, ce constat rend le financement et la réalisation du réseau dans sa globalité largement virtuelle.

Un modèle d'intervention insoutenable

Au delà de la seule question financière, les désavantages de cette stratégie du tout neuf-tout beau se cumulent : les délais de réalisation, 10 ans en moyenne, sont plus longs que ceux autorisés par un recyclage d'emprises existantes ou un passage en viaduc. De plus, une infrastructure souterraine produit une quantité de carbone élevée, 1 kilomètre de tunnel engendre 40.000 tonnes de CO₂, soit pour la totalité du réseau une addition minimale de 6 millions de tonnes. Ces arguments sont connus,

cela n'a pourtant pas effrayé les décideurs.

Pourquoi cette fuite en avant ? Elle rappelle furieusement des dossiers nationaux, comme les dossiers Lignes Grandes Vitesse Normandie et Sud Ouest par exemple, qui ont la formidable double faculté de faire monter le coût des travaux à des valeurs astronomiques tout en faisant rêver les élus locaux. Ils voient arriver l'Etat avec des projets mirifiques, garantis sans nuisances et sans oppositions de riverains (car souterrains) et leur promettant une dynamique économique inespérée. **Derrière chacun de ces grands travaux, les majors du BTP cherchent à faire émerger de nouveaux chantiers ou les marges sont importantes.** La construction de tunnels en fait partie car la mécanisation y est extrême et la main d'œuvre limitée pour des machines qui ont mobilisé des investissements considérables.

Cette stratégie revient à privatiser les bénéfices immédiats générés par les chantiers en créant des déficits publics par gonflement de la dette. Le syndrome Réseaux Ferrés de France ou RFF, près de 30 Milliards de dette cumulée, guette donc le projet Grand Paris Express. C'est toute une conception de l'investissement public dans les grandes infrastructures qu'il s'agit de repenser. Ce modèle obsolète datée des trente glorieuses qui perdure est synthétisé par le dicton « quand le bâtiment va, tout va ». L'équation économique keynésienne de ces grands travaux fait l'impasse sur le contexte socio-économique contemporain. Le taux de croissance tendanciel est divisé par deux, l'endettement accumulé en une génération est colossal, la croissance démographique est moins dynamique... La question n'est pas le montant de l'investissement en tant que tel, mais le fait que, sous couvert de Grenelle et de transport en commun, on évite d'interroger le rapport qualité-prix de ces investissements. Un investissement inconséquent, même dans un système de transport en commun, serait pourtant la porte ouverte à un développement non durable.

Grand Paris Express : concorde imaginaire du XXIème siècle

Avant même d'être réellement lancé, le réseau Grand Paris Express concentre les caractéristiques d'un prototype obsolète : coût financier et écologique astronomique, délai de réalisation lointain et forcément sous-estimé, consensus factice. Tous les ingrédients d'un crash industriel public sont réunis. **Il est d'ailleurs assez inquiétant de voir se concentrer dès maintenant les études et projets de densification sur les sites des futures gares.** L'horizon de mise en œuvre du GPE étant, dans le meilleur des cas, espéré pour 2020, cette stratégie urbaine inscrit la métropole en situation de dépendance complète à la réalisation du réseau. **Cette logique est en contradiction avec les principes d'une économie des ressources et de l'espace qui jouerait sur l'intensification de la métropole** et sur les qualités spécifiques du transport en commun. Elle est de plus particulièrement dangereuse car elle est fragile, non réversible et, comme on l'a vu, particulièrement risquée... Au delà des engagements ponctuels sur la qualité de service des RER, **ce programme fait ainsi fi de la volonté des citoyens de voir la situation évoluer dans les années à venir.** De nombreuses voix se sont d'ailleurs élevées contre le projet proposé : écologistes, associations, élus de territoires « oubliés » du tracé, grande banlieue, etc. Leur contestation s'est épuisée faute de relais et d'un modèle alternatif de développement des transports en Île-de-France. C'est à cela qu'il s'agirait de réfléchir afin de permettre une meilleure desserte au moindre coût et dans les meilleures conditions de l'ensemble des territoires franciliens. La situation est paradoxale eut égard aux problèmes quotidiens permanents, mais il faudrait presque se réjouir de la fragilité politique du consensus actuel. Sa date limite de validité, avril 2012, est suspendue au destin présidentiel et **aux réalités économiques des lendemains d'élections.** Dans un pays déjà gangrené par la dette publique, ce n'est pas une gageure. Si les rebondissements à venir permettent de mettre plus vite en service un projet plus efficace, ce serait reculé pour mieux rouler.

Notes

[1] Les transports ferroviaires régionaux en Île-de-France, la Cour des Comptes, p 81, <http://www.ccomptes.fr/fr/CC/docume...>

[2] Rapport Carrez, « Grand Paris, financement du projet de transport », 30 septembre 2009, p 12, 13 ; <http://lesrapports.ladocumentationf...>

Grand Paris : des lendemains qui déchantent ?

par Nicolas Buchoud, le 27/04/2011

Mots-clés : [Île-de-France](#) | [Grand Paris](#) | [transport public](#) | [gouvernance](#)

Le Grand Paris constitue un levier d'investissement pour la compétitivité et l'équilibre de la région parisienne, mais son succès n'est pas garanti. À la lumière des récentes évolutions du dossier, Nicolas Buchoud revient sur les critiques formulées par Miguel Padeiro et Jean-Pierre Orfeuill pour esquisser des pistes de travail. Il souligne que la totalité des outils et des instruments existent aujourd'hui mais ne sont pas mobilisés et alerte sur la nécessité de s'en saisir.

« Historique ! » Le mot était lâché par le ministre en charge du dossier du Grand Paris comme par le Président de la région Île-de-France à l'annonce d'un accord sur le Grand Paris Express. Il a ensuite été relayé par nombre de commentateurs et d'acteurs clés de ce protocole d'accord sur la configuration du réseau de transport du Grand Paris, sur l'organisation et l'ampleur de son financement et sur son tracé.

Historique, parce que l'on réinscrivait les territoires de la région capitale dans une dynamique d'investissement public puissante, en associant le renouvellement et le développement du réseau ferré existant à la création d'un nouveau réseau. Le Grand Paris et son réseau express allaient pouvoir fonctionner de pair avec le métro et le « Grand Paris du train » mis en avant par la SNCF.

Certes, l'analyse de la géographie régionale justifiant ce schéma reste encore trop centralisée, mais le nouveau réseau desservira des territoires oubliés. Certes, ce n'est pas une solution cadencée permettant de circuler avec la même aisance dans le Grand Paris que dans Paris même, mais rien n'interdit d'espérer un maillage évolutif à l'est de l'Île-de-France, entre Orly et les pôles de Roissy et du Bourget. Enfin, la convergence n'est pas totale. La desserte du plateau de Saclay reste indécise comme la technologie de ce métro. L'emplacement de toutes les futures stations du nouveau réseau est toujours en discussion, notamment pour la création d'un pôle d'interconnexion majeur, à la Défense ou Nanterre, ou le positionnement d'une gare internationale, au Bourget ou à Pleyel. Reste que les lignes ont bougé, mettant l'Île-de-France en mouvement.

Les acquis du Grand système métropolitain

Trois mois après la clôture des débats publics, un mois avant qu'un prochain conseil de surveillance de la société du Grand Paris ne détermine les modalités plus précises du tracé et des gares du futur Grand Paris Express, de nouvelles négociations sont en cours. Elle dureront au moins jusqu'à l'été 2011 et la parution du décret qui arrêtera la nature et l'organisation du réseau.

Ces négociations sont tout aussi complexes que celles qui ont présidé à la fabrication de la convergence dans les dernières semaines du débat public. Les acteurs sont en grande partie les mêmes. Quelque chose, pourtant, a changé : il est difficile d'imaginer revenir en arrière. Les conflits d'ingénierie entre la RATP et la SNCF ne sont plus de mise. Un travail d'étude attentif est engagé sur la faisabilité des différentes gares, que l'on espère compactes et accueillantes, et **les premiers appels d'offre sont lancés.**

Les critiques de Miguel Padeiro sur l'absence de lien entre transports et urbanisme (hormis les contrats de développement territoriaux aux contours encore incertains), comme celles de Jean-Pierre Orfeuill, ont passé sous silence que pendant l'hiver, on a dépassé le débat stérile entre les grands clusters territoriaux d'une part et la couverture généralisée et indifférenciée du SDRIF (Schéma directeur de la région Île-de-France) d'autre part. Le Grand système métropolitain présenté cet automne par les architectes du conseil scientifique de l'AIGP (Atelier international du Grand Paris) a alimenté la convergence des projets et des tracés entre le réseau express du Grand Paris, Arc Express et les autres composantes du plan de mobilisation régional liées à la transformation du réseau existant [1].

Les travaux d'évaluation conduits sous l'égide de la DRIEA (Direction régionale interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement), ont confirmé le réalisme d'un maillage complet de l'agglomération parisienne, élargissant son cœur et dessinant en creux la grille du Grand Paris du XXI^e siècle, métropole interconnectée et dont la capitale est l'une des clés.

L'approche globale et contextuelle du développement du futur réseau de la région métropolitaine du Grand Paris a permis de franchir une étape décisive : passer du mouvement et de la mobilité dans la métropole, à une métropole elle-même en mouvement [2]. Le potentiel de mutation induit par l'élaboration progressive d'un nouveau maillage, de l'échelle de la métropole à celle du voisinage, offre des perspectives aux urbanistes, aux architectes, aux acteurs de la ville et de l'aménagement, comme aux investisseurs. Le 25 mars dernier, Les Échos soulignait que le Grand Paris intéressait déjà des investisseurs moyen-orientaux. Dans le même temps, le Grand Paris faisait recette chez les aménageurs publics et les collectivités franciliennes lors du dernier MIPIM (marché international des professionnels de l'immobilier).

Ce mouvement ne se maintiendra pas de lui-même. Le président du Conseil régional a engagé la nécessaire révision de la démarche et des objectifs du SDRIF : prenons-le au mot pour faire basculer la planification régionale dans le siècle.

Pour une approche pragmatique de la nouvelle armature métropolitaine

Une approche pragmatique s'impose, partant de ce qui existe, cohérente avec les conclusions de la consultation sur le Grand Paris. Quelle cartographie des territoires émerge des dizaines de cahiers d'acteurs versés aux débats publics sur le réseau de transport ? Quels sont les territoires où la puissance publique dispose d'outils d'aménagement structurés ? L'Île-de-France comprend de nombreux territoires de projet. Superposons-les avec les territoires de réflexion confiés aux dix équipes membres du conseil scientifique de l'AIGP. Voilà la première brique d'une approche séquentielle de l'aménagement régional.

Un lien doit être posé entre projet et gouvernance. Quelles combinaisons sont possibles entre les « hauts lieux » ou les « commutateurs urbains » du Grand Paris et les « grappes de projet » de l'appel à initiatives de Paris Métropole inspiré du système allemand des IBA (Internationale Bauausstellung [3]) ? Comment réintégrer le raisonnement sensible sur les « lisières » de la métropole, mis en avant par Jean Nouvel ? Le rapprochement entre des logiques de territoires et des logiques de projets identifiés balise une approche graduée de la mutation des territoires régionaux, dont le SDRIF s'était tant éloignée.

Les politiques publiques doivent également évoluer. D'abord, raffiner les analyses, partager les constats sur les dynamiques engagées et faire le bilan des outils mobilisés en amont de toute politique métropolitaine [4]. Ensuite, « métropoliser » la mobilisation des politiques publiques, afin de tirer le meilleur parti des potentiels de transformation. Deux exemples. Les territoires où les enjeux de renouvellement urbain sont les plus forts constituent la base d'un PNRU (Programme national de rénovation urbaine) francilien plus consistant et durable que la dispersion des efforts en faveur de quelques nouveaux quartiers urbains dont l'impact quantitatif restera limité. En focalisant l'attention sur les lieux où se concentrent aujourd'hui les principales amorces d'une nouvelle éco-mobilité métropolitaine, collective et individuelle, nous posons les bases d'une approche renouvelée des processus d'aménagement et d'investissement publics et privés.

Deux types d'approches complémentaires s'imposent. En matière normative, les cent propositions issues des groupes de travail « pour un urbanisme de projet » mis en place par l'État [5] doivent trouver un terrain d'expérimentation privilégié en Île-de-France. En matière d'innovation, un rapprochement s'impose entre le maillage en transports du Grand Paris et le système d'innovation francilien. Plus de 100 millions d'euros et 1000 professionnels de premier ordre œuvrant sur les questions de développement urbain durable seraient ainsi mobilisables immédiatement pour une déclinaison urbaine du Programme Investissements d'Avenir. Une situation probablement unique au monde !

Notes

[1] On doit notamment à Jean-Marie Duthilleul la formalisation d'une approche crédible d'un maillage métropolitain transposant à grande échelle le métropolitain de Paris et la réinterprétation dans un contexte contemporain des propositions d'ingénierie au service du bien public qui avaient nourri les schémas de transport durant la seconde moitié du XIXe siècle.

[2] Duthilleul, Jean-Marie, Nouvel, Jean et Cantal-Dupart, Michel. 2008. Naissance et Renaissance de mille et uns bonheurs parisiens, Paris : Éditions du Mont-Boron.

[3] Ces expositions sont bien plus que des expositions architecturales, en témoigne par exemple l'IBA dernière réalisation significative en date initiée à Bâle : <http://www.iba-basel.net/fr/iba-basel-2020.html>.

[4] C'est aussi le sens du travail qui est en cours au sein du conseil scientifique de l'AIGP à l'initiative de B. Secchi.

[5] <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Benoist-APPARU-installe-le-comite.html>. Pour ce qui concerne directement le Grand Paris, les réflexions sur la recherche de foncier aisément mobilisable permettant de limiter la consommation d'espaces ouverts, en cohérence avec les « hauts lieux » et les dynamiques de mobilité à l'échelle régionale, engagées notamment par Y. Lion, se sont poursuivies dans ce cadre et donnent des résultats probants.

Commentaires de l'AMUTC

Voilà le type même de l'article d'un expert complètement déconnecté des réalités. Cet article théorise sur des choix qui n'ont pas été soumis au débat public. Le titre de l'article n'a rien à voir avec son contenu. Il loue en fait la démarche alors qu'elle met effectivement la charrue avant les bœufs. Le réseau est défini avant les choix d'aménagement. La loi du Grand Paris est votée « avant » le SDRIF (qui est à refaire puisque le SDRIF voté en 2008 est incompatible). L'article va même jusqu'à louer le projet Apparu de déréglementation sauvage de l'urbanisme. Bravo la structuration !

LE RÉSEAU DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS ILE DE FRANCE

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 30 mai 2011

Le tracé du Grand Paris Express : une vision ambitieuse pour Paris - Ile-de-France mais une contribution de 9 milliards d'euros à la charge des entreprises, trop souvent passée sous silence

Yves Fouchet, Président de la Chambre régionale de commerce et d'industrie Paris Ile de France approuve le tracé du réseau de transport Grand Paris Express, adopté à l'unanimité le 26 mai par la Société du Grand Paris.

Il constate avec satisfaction que l'Etat et la Région ont pu se rassembler autour d'un projet profondément structurant pour l'avenir de l'Ile de France, de ses entreprises et de ses habitants.

Je me réjouis d'assister, après une longue période de concertation à laquelle mon prédécesseur Pierre Simon, mes collègues Présidents de CCI et moi même avons activement pris part, à l'aboutissement d'un tracé porteur d'une vision ambitieuse de l'aménagement du territoire de l'Ile de France » indique Yves Fouchet.

Il observe que la desserte du plateau de Saclay pôle d'excellence au potentiel scientifique, technologique et entrepreneurial majeur, connecté à Orly, Saint Quentin en Yvelines, Versailles et La Défense , figure bien sur le tracé, mais il regrette le report au delà de 2025 de la réalisation du tronçon Versailles La Défense. Ce report n'est en effet pas cohérent avec les efforts immédiats déployés par l'Etat, les communautés scientifiques et académiques, et les entreprises pour valoriser et développer ce

territoire.

En outre, il regrette que ni l'Etat, ni la Région ne précisent que les entreprises d'Ile de France sont appelées à financer le projet de Grand Paris Express. « D'après nos estimations, c'est près du tiers du financement de l'investissement, soit 9 milliards d'euros, qui sera à la charge des entreprises franciliennes. Et en outre, rien n'est précisé pour le financement du fonctionnement.

Or aujourd'hui, les entreprises financent déjà 45 % du coût de fonctionnement des transports collectifs, ce qui est excessif et de surcroît trop souvent oublié », souligne Yves Fouchet