

Blog d'Anna Rousseau Journaliste à Challenges

23.11.2011

Grand Paris : un projet majeur

Si j'intitule ce post « Grand Paris, un projet majeur », c'est uniquement parce qu'il a plus de 18 ans. Amusant, non ?

Le Grand Paris est essentiellement – mais pas que – un projet transports. Or, le cœur de ce projet transports, c'est que ce l'on appelait Orbitale au début des années 90, puis Orbival, puis Métrophérique, Arc Express et maintenant Grand Paris Express. Il y a fort à parier que ça va encore changer de nom, mais ce sera toujours pour parler de la même chose : **une nouvelle ceinture ferrée autour de Paris, pour permettre de désaturer les lignes parisiennes et de se rendre de banlieue à banlieue sans passer par la capitale.**

C'est urgent : les lignes de RER sont saturées, les lignes de métros sont saturées, les lignes de TER sont saturées, et les passagers eux-mêmes commencent sérieusement à saturer. Ils n'ont pas fini : le projet est prévu pour 2025 au plus tôt, 2035 au plus tard. Donc, un Francilien qui a commencé à travailler au début des années 90 et prend l'infamale ligne 13 (600 000 passagers/jour, l'heure de pointe est désormais permanente) souffre depuis 20 ans. Il souffrira encore 20 ans, le temps que l'on construise Grand Paris Express, et que la 13 soit soulagée. Et quand Grand Paris Express sera mise en service, notre passager, lui, partira à la retraite. Très, très amusant.

Ce matin, Annick Lepetit, députée PS de Paris et adjointe aux transports de Bertrand Delanoë, et Yves Albarello, député UMP de Seine-et-Marne, ont présenté leur « rapport d'information concernant la mise en application de la loi Grand Paris », qui a été voté à l'unanimité.

Les rapporteurs relèvent, avec un bien beau sens de l'euphémisme, qu'« *un certain flou persiste sur le volet financier du projet* ».

En réalité, ce n'est pas un « certain flou », qui persiste : concernant le financement du Grand Paris, dont le volet transport est estimé à 32,5 milliards d'euros pour les infrastructures et à 4,5 milliards d'euros pour le matériel roulant (sans compter 57 nouvelles gares, dont le financement n'est pas comptabilisé encore, allez savoir pourquoi), c'est le trou noir.

Aux dires de nos euphémisants rapporteurs, cette question est « *embarrassante* ».

Ce que l'on sait pour l'instant : l'Etat accepte d'apporter 4 milliards d'euros, **mais pas avant 2014**, de façon à ce que la Société du Grand Paris puisse lever une vingtaine de milliards sur 15 ans. La Région y serait d'une douzaine de milliards de sa poche. Et pour compléter le financement, il pourrait y avoir une modernisation de la taxe sur les bureaux, une « taxe spéciale d'équipement », le développement du versement transport payé par les entreprises franciliennes de plus de 9 salariés, ainsi qu'un certain nombre de nouvelles taxes, pas très convaincantes.

Un avocat d'affaires, ce midi, me parlait d'une réflexion en cours dans les « milieux autorisés » sur de possibles levées obligatoires. Mais pour avoir accès au marché, il faut être noté par des agences de notations. Or, personne n'a vraiment envie d'être approché par Fitch, Moody's et Standard & Poor's, ces jours-ci.

Annick Lepetit, dans un communiqué, soulève un point intéressant : **« *Alors que le Grand Paris nous a toujours été présenté comme un projet d'ampleur nationale, seuls les franciliens sont mis à contribution. La taxe sur les bureaux et la nouvelle taxe spéciale d'équipement, ne pèsent en effet que sur les ménages et les entreprises de la région* ».**

La députée a raison. Entièrement raison. Mais c'est déjà difficile de s'entendre entre Franciliens, alors s'il faut aller racketter le reste de la population, c'est le fils ou le petit-fils de notre passager de la ligne 13 qui verra l'inauguration d'Arc Express...

GB pour l'AMUTC

Et nous Montreuillois, sommes déjà mis à contribution à travers une majoration de la taxe d'habitation... Pour avoir quoi ?