

Le Grand Paris Express, un projet absurde et dangereux

**Livre blanc publié dans le cadre des élections régionales
de décembre 2015 en Île-de-France**

Le 15 septembre 2015

(Liens mis à jour le 21/12/2016)

(2^e édition, 1^{ere} édition publiée le 14 avril 2015)

PHILIPPE HERLIN, économiste

philippeherlin.com

Sommaire

Introduction	3
Nos sources	3
1) Un projet absurde et inutile.....	4
Une ambition démesurée	4
Un coût délirant et un financement hasardeux	4
Une utilité non démontrée	6
Le Grand Paris Express ne servira à rien, l'INSEE en apporte la preuve	7
Une logique keynésienne : vive la dépense publique !	8
2) Un projet dangereux.....	9
Une entreprise de prédation des pouvoirs publics sur la propriété privée.....	9
Un projet éminemment politique ?.....	10
Le risque de perte de compétitivité des entreprises franciliennes	10
A prévoir : l'explosion de l'insécurité.....	11
3) Que faire ?.....	12
La Région peut et doit mettre fin au Grand Paris Express	12
Améliorer les déplacements en Île-de-France	12
Conclusion.....	13

Introduction

Voici la 2^e édition de notre Livre blanc publié dans le cadre des élections régionales des 6 et 13 décembre 2015. La 1^{re} édition, publiée le 14 avril, concernait les questions du transport, du logement et de l'emploi. Nous avons décidé cette fois de nous focaliser sur le Grand Paris Express, le dossier le plus important et le plus urgent. Nous parlons ici du Grand Paris Express, pas du Grand Paris en tant que structure institutionnelle.

Nous reprenons et développons ce que nous avons dit concernant ce projet absurde et dangereux de 30 milliards d'euros. Nous reprenons notamment une étude de l'INSEE sortie en avril 2015 et qui démontre l'inutilité de ce réseau de transport (cf page 7), confirmant en cela l'analyse du Cercle du transport. Il est encore temps de le stopper, ce sera l'enjeu principal des élections régionales.

Nos sources

- Le « rapport Albarello/Bachelay » dans le texte qui suit

Rapport d'information du 15 décembre 2014 sur la seconde mission de suivi de la mise en application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris présenté par Yves Albarello et Alexis Bachelay

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i2458.asp>

- Le « rapport Auzannet »

Rapport de la mission sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express, 10 décembre 2012, de Pascal Auzannet

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/124000665.pdf>

- Le « rapport du Cercle du transport »

Réorienter les priorités du réseau du Grand Paris, rapport du Cercle du transport, décembre 2014

« Le Cercle des transports est une association de personnes, créée à l'issue de la guerre, pour permettre aux principaux acteurs du transport, à l'époque tenants du rail ou de la route, de dialoguer en terrain neutre. » (page 3). Un organisme indépendant, le seul regard critique jusqu'ici.

http://www.cercldestransports.fr/wp-content/uploads/2015/07/Grand_Paris_2014.pdf

- Le « rapport sur l'insécurité »

L'insécurité en Île-de-France. Rapport final : enquête « victimation et sentiment d'insécurité », 2009

<http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/linsecurite-en-ile-de-france.html>

Et quelques références citées dans le corps du texte.

1) Un projet absurde et inutile

Une ambition démesurée

Les initiateurs du Grand Paris voient grands et ne manquent pas d'ambition, il s'agit de tout conjuguer : l'attractivité économique, la qualité de vie, le logement, le transport, le tout en une parfaite harmonie... Ainsi, le but du Grand Paris consiste à « *faire de Paris et de l'Île-de-France un moteur de la croissance économique française, en même temps qu'un des pôles urbains les plus attractifs du monde. À cette fin, il conjugue l'attractivité économique et la qualité de vie, des chantiers d'envergure historique et un impératif de proximité, la maîtrise de la densification urbaine, l'amélioration de la mobilité et le respect des engagements du Grenelle de l'environnement. Il s'agit donc d'un très vaste chantier, multidimensionnel, qui ambitionne de renouveler profondément les partenariats entre l'État, la région d'Île-de-France, les huit départements d'Île-de-France, les communes et les groupements de communes, et de créer ainsi un cadre favorable dans lequel les projets des acteurs économiques pourront se développer. L'ensemble du projet est construit sur une logique de partenariat entre acteurs institutionnels, sociaux et économiques.* » (page 9 du rapport Albarello/Bachelay)

On mesure d'emblée la logique constructiviste et étatiste du projet. Des concepts politico-administratifs médiatiques mais flous (densification urbaine, mobilité, proximité) sont plaqués sur la réalité. A aucun moment on ne s'est soucié de la demande des populations et des entreprises, aucune enquête d'envergure n'a été menée. Les initiateurs du projet semblent posséder la science infuse. A moins qu'il ne s'agisse d'idéologie : comme l'indique le rapport, « *L'un des objectifs majeurs du réseau de transport du Grand Paris est bien sûr le développement de modes de transport alternatifs à la voiture particulière.* » (page 81). La voiture particulière, voilà l'ennemi ! En effet, « *Le volet « transports » est l'aspect le plus marquant du projet « Grand Paris », dans la mesure où il conditionne tous les autres et concentrera la plus grande part des financements publics.* » (page 15) Les auteurs ne prennent pas la peine de préciser qu'il s'agit uniquement de transport en commun tellement cela semble tomber sous le sens.

Ces nouvelles infrastructures de transport se composent du prolongement de deux lignes de métro existantes (11, 14) et, surtout, de quatre nouvelles lignes de métro (15, 16, 17, 18) transversales et traversant la banlieue, soit un total de 200 kilomètres de lignes et 72 gares ! C'est tout simplement autant que le métro parisien (205 kilomètres de ligne). Telle est la (dé)mesure du projet du Grand Paris Express. C'est la SGP (Société du Grand Paris) qui pilote le projet, engage les dépenses et collecte les recettes.

Un coût délirant et un financement hasardeux

Le coût global de ces 72 gares et de ces 200 kilomètres de lignes, qui seraient achevées autour de 2025, dépasse les 30 milliards d'euros ! « *Concernant le financement, le coût global a été évalué à 26,5 milliards d'euros, auxquels il faut ajouter les 6 milliards d'euros du plan de*

mobilisation pour la période 2013-2017 uniquement. » (page 100 du rapport Albarello/Bachelay). A l'heure où la dette publique vient de dépasser les 2.000 milliards d'euros, où le gouvernement s'avère incapable de ramener le déficit budgétaire sous la barre des 3% du PIB, est-il raisonnable d'engager 30 milliards d'euros de dépense ? Avec le Grand Paris Express, les pouvoirs publics s'enferment dans une logique dépensière quand il faudrait changer de paradigme. Aucun de ceux qui défendent le Grand Paris Express ne peut être sérieux quand il prétend vouloir diminuer les déficits publics.

Qu'en est-il du financement ? Il n'y aura que des taxes ! On en comptera aucune recette propre (de nouvelles cartes Navigo) car, dans ces zones, la plupart des habitants en possèdent déjà une, les nouveaux clients seront donc marginaux. Le projet repose donc entièrement sur des prélèvements : « *La SGP (Société du Grand Paris) bénéficie de trois recettes fiscales affectées : 1) une part de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) ; 2) une taxe spéciale d'équipement, taxe additionnelle aux taxes locales – taxe d'habitation, taxes sur le foncier, cotisation foncière des entreprises –, et 3) une part de la taxe locale sur les bureaux. En 2013, le produit de ces recettes était respectivement de 60, 117 et 168 millions d'euros. En 2014, les recettes prévisionnelles de la SGP s'élèvent à 530 millions d'euros, avec un produit attendu de la taxe sur les bureaux de 350 millions d'euros en raison de la suppression du prélèvement effectué préalablement au profit de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU).* » (page 112 du rapport Albarello/Bachelay)

La principale recette fiscale est donc la Taxe locale sur les bureaux (TLB). Cette taxe est payée par les propriétaires de locaux d'entreprises, aujourd'hui une partie de la taxe profite à la Société du Grand Paris (SGP), une autre à l'Etat. Pour renflouer les caisses de la SGP, l'Etat ne ponctionnerait plus cet impôt à partir de 2014 et sa totalité irait donc au financement du Grand Paris Express. Le problème est que cette recette va se tarir dans les années qui viennent : « *Près de 7 millions de mètres carrés de bureaux à Paris et en Île-de-France sont disponibles à la commercialisation et ne sont pas près d'être occupés, vu l'état de la conjoncture* » (Des millions de mètres carrés de bureaux vides s'accablent en Île-de-France, Le Monde 15/11/2013). « *La dynamique de la TLB est donc de fait la clé de voûte du financement de la SGP.* » (page 64 du rapport Auzannet). Ce qui prépare à de sérieuses déconvenues...

Comme l'indique le rapport du Cercle du transport : « *Ce financement supposerait le maintien jusqu'en 2070 des ressources fiscales affectées à la SGP (taxe locale sur les bureaux, taxe spéciale d'équipement et impôt forfaitaires sur les entreprises de réseau). On peut douter du réalisme d'un tel montage financier qui pérennise sur une très longue durée des prélèvements obligatoires sur les entreprises.* » (page 14 du rapport du Cercle du transport)

Ce n'est pas grave, il suffira de créer de nouvelles taxes ! Justement, le Premier ministre Manuel Valls s'est engagé le 13 octobre 2014 sur l'attribution à la région d'Île-de-France de 140 millions d'euros de recettes nouvelles, en 2015, pour le financement du Grand Paris Express :

« - une « *taxe annuelle sur les surfaces de stationnement* », due par les propriétaires de surfaces de stationnement annexées aux locaux à usage de bureaux ou les titulaires d'un droit réel sur celles-ci, et dont le tarif varie selon les communes (le tarif le plus élevé étant appliqué à Paris et aux Hauts-de-Seine) ; c'est la taxe sur les parkings,
- une « *taxe additionnelle spéciale annuelle* » à la taxe foncière sur les propriétés bâties et à la cotisation foncière des entreprises ; le produit de cette taxe additionnelle sera plafonné à 80 millions d'euros. » (page 42 du rapport Albarello/Bachelay)

En plus de ces coûts de construction (les dépenses d'investissement), il faut tenir compte, ensuite, des coûts de fonctionnement de ce nouveau réseau qui, on le rappelle, est aussi long que l'ensemble du métro parisien (200 km). Ils incombent au STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France), l'autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France, placée sous l'autorité du Conseil Régional, et l'essentiel de ses ressources provient du Versement transport (« VT »), payé par les entreprises. Il faut donc prévoir une augmentation de cet impôt.

Les particuliers ne seront pas exemptés puisqu'ils payent, depuis 2011, la « TSE » (Taxe spéciale d'équipement). La TSE a été instituée par la loi de finances rectificative pour 2010 au profit de la Société du Grand Paris. Cette taxe fixe, additionnelle à la taxe d'habitation et aux impôts fonciers pèse sur l'ensemble des contribuables d'Île-de-France, particuliers mais aussi entreprises, qui acquittent déjà les taxes foncières (bâti et non-bâti) et/ou la taxe d'habitation ainsi que la cotisation foncière des entreprises. Seuls les particuliers propriétaires sont concernés et son montant est d'environ 20 euros, pour l'instant.

Une utilité non démontrée

Il faut un instant se pencher sur la carte de ces nouvelles lignes, on peut la retrouver en page 201 du rapport Albarello/Bachelay ou sur le site de la SGP (societedugrandparis.fr). On perçoit d'emblée la logique « liaison de banlieue à banlieue », nettement moins son utilité. Franchement, quelle nécessité y a-t-il à relier Bobigny à Val-de-Fontenay puis à Champigny ? Créteil à Villejuif puis à Chatillon et Saint-Cloud ? Saint-Quentin à Massy-Palaiseau ? Il est même envisagé, après 2030, une liaison entre Rueil-Malmaison et Versailles ! Sait-on combien de personnes font ce trajet actuellement ? Mais oui bien sûr, on avait oublié, le simple fait d'installer des gares va faire naître, comme les fleurs au printemps, les entreprises et, en conséquence, les Ruellois et les Versaillais abandonneront leurs trajets parisiens pour travailler dans ces futures technopoles... On reconnaît bien ici la logique constructiviste et étatiste du Grand Paris Express.

Contrairement à ce que l'on pense, le Grand Paris n'est pas sous-équipé en transport en commun : *« Les comparaisons internationales sont assez claires : le réseau ferroviaire francilien est le plus important mis à la disposition des habitants au moins au niveau européen. Par exemple, la capacité de transport ferroviaire offerte aux voyageurs franciliens (nombre de places-kilomètres des métros, RER, et lignes SNCF Transilien) est supérieure de près de 20% à celle de Londres, à périmètre équivalent (comparaison entre le Grand Londres et les zones 1 à 4 du STIF). »* (page 11 du rapport du Cercle du transport)

Tout le Grand Paris Express est construit sur une erreur d'appréciation fondamentale : *« Le réseau principal est saturé et il faut créer des infrastructures permettant de détourner une partie du trafic des RER A et B. Cet argument est largement erroné : avec une infrastructure régénérée et des systèmes d'exploitation modernes, ces RER ont une capacité largement suffisante pour le trafic actuel, même avec une croissance qui ne peut être illimitée. »* (page 13 du rapport du Cercle du transport)

Le rapport Albarello/Bachelay (page 73) insiste, justement, sur le fort potentiel du plateau de Saclay qui réunit un grand nombre de centres de recherche (Renault, Dassault Systèmes, Air

Liquide, EADS, ...) et de grandes écoles (Polytechnique, Supélec, HEC, ...). Et il faudrait, pour accompagner son développement, développer l'offre de transport en commun (via la ligne 18). Est-ce vraiment opportun ? Les salariés de ces entreprises de haute technologie bénéficient de revenus au-dessus de la moyenne : ils possèdent tous une voiture particulière. Il y a peu de chance qu'ils l'abandonnent pour une ligne qui pourra les emmener à Versailles ou à Anthony, ou à Paris via un changement pour attraper le RER B donc la ponctualité laisse à désirer...

Il y aurait bien une infrastructure qui serait nécessaire au Grand Paris Express, et d'ailleurs des opérateurs privés sont prêts à s'y engager et à participer à son financement, c'est la liaison entre les aéroports de Roissy et d'Orly et Paris, spécialement la liaison Roissy-Paris. Toutes les grandes capitales internationales bénéficient d'une liaison dédiée entre leur aéroport et leur centre-ville (Londres, Rome, Madrid, ...), sauf Paris qui doit se contenter d'un RER B non adapté (multiples arrêts alors qu'il faudrait un trajet direct, retards, insécurité, ...) ou d'une autoroute A1 saturée. Cependant, manque de chance, comme le reconnaît l'un des deux rapporteurs, Yves Albarello : « *le Premier ministre a été très clair pour indiquer qu'il n'y aura pas un centime d'argent de l'État dans son financement* » (page 101 du rapport Albarello/Bachelay). La qualité de service offerte aux touristes internationaux n'est clairement pas une priorité. Comme s'il y avait une arrière-pensée électoraliste derrière le Grand Paris Express, bref.

Enfin le pire est que, en réalité, le Grand Paris Express existe déjà, c'est la Grande Ceinture de Paris, 157 kilomètres de lignes entourant Paris à une quinzaine de kilomètres du périphérique ([fiche Wikipedia](#)) ! Plusieurs tronçons sont utilisés (par le RER C, le TGV, le fret), certains sont certes saturés, mais l'infrastructure existe et on pourrait l'améliorer pour un coût nettement inférieur.

Le Grand Paris Express ne servira à rien, l'INSEE en apporte la preuve

Rajoutons également cette information cruciale qui démontre que le métro du Grand Paris Express ne servira à rien, et les chiffres viennent d'un organisme incontestable : l'INSEE.

Dans le cadre du Grand Paris, l'INSEE s'est posé la question de savoir combien de personnes seraient potentiellement intéressées par la future ligne 15 dans son tronçon sud, c'est-à-dire reliant Pont de Sèvres à Noisy-Champs en passant par Issy-les-Moulineaux, Chatillon, Montrouge, Bagneux, Arcueil, Cachan, Villejuif, Créteil, Saint-Maur, Champigny (33 kilomètres, 14 gares). Dans sa note "[Le tissu économique des quartiers de gare de la ligne 15 sud du métro du Grand Paris](#)" (avril 2015), l'organisme statistique national dénombre précisément 139.200 salariés dans les quartiers longeant cette ligne.

Mais qui profitera de ce nouvel équipement ? Sur ces 139.200 salariés, un tiers travaillent à Paris, et ne l'utiliseront donc pas, un tiers se rendent dans une commune de l'Ile-de-France non rattachée à une gare de cette ligne, et un quart de ces salariés travaillent sur son lieu de résidence. Finalement, seulement un sur dix, soit exactement 14.300 salariés, habitent près d'une gare et travaillent dans une autre commune également desservie par cette future ligne 15 (dernière page de la note, 1ère colonne). Seulement 14.300 personnes. Voici les heureux élus qui pourront utilement profiter du tronçon sud de la ligne 15. Il y aura également des usagers occasionnels, mais voici le "cœur de cible", un chiffre ridiculement petit. Et il s'agit

des bénéficiaires potentiels, tous ne l'utiliseront pas, certains préférant de toute façon la voiture ou le scooter.

Ce calcul de l'INSEE suffit à démontrer l'inanité de ce projet, mais continuons. Et combien coûtera ce tronçon ? Il faut se plonger dans le rapport du haut fonctionnaire Pascal Auzannet (page 9). Le tronçon Pont de Sèvres-Noisy-Champs coûtera 4,2 milliards d'euros. Faisons un simple calcul : divisons ces 4,2 milliards d'euros par les 14.300 personnes théoriquement concernées, on obtient 293.706 euros ! Près de 300.000 euros par personne, voici ce qu'il coûtera d'acheminer ces heureux voyageurs. On veut construire un équipement qui va coûter 300.000 euros par bénéficiaire potentiel. Ce simple ratio démontre l'erreur absolue du Grand Paris Express, une folie dépensière à arrêter d'urgence.

Une logique keynésienne : vive la dépense publique !

Comme l'indique l'un des deux rapporteurs, Yves Albarello, le projet du Grand Paris Express doit être considéré comme un plan de relance et, soyons-en certains, ça va rapporter : « *Cette relance créera à terme 800 000 emplois, elle attirera 1,4 million de nouveaux Franciliens, et générera 1,2 % de PIB supplémentaire. [...] le montant des retombées économiques du projet est estimé à 70 milliards d'euros. C'est énorme !* » (page 124 du rapport Albarello/Bachelay). Le chiffre – délirant – de 70 milliards d'euros de retombées (plus du double du coût, vite construisons un métro jusqu'au Havre !) provient de la Société du Grand Paris, partie prenante, quelle objectivité !

Plus lyrique que jamais, M. Yves Albarello veut balayer d'un revers de la main toutes les objections possibles : « *N'oublions pas que nos prédécesseurs se sont posé les mêmes questions que les nôtres quand il a fallu investir pour les expositions universelles du tournant du XXe siècle ou construire le métro parisien. Gustave Eiffel a dû avoir bien du mal à imposer sa tour pourtant devenue le monument le plus visité du monde ! Devons-nous aujourd'hui nous arrêter dans notre élan alors même que l'économie de la France et celle de l'Europe souffrent de sous-investissement ? Nous avons l'opportunité extraordinaire de relancer notre économie ; nous ne devons pas avoir peur. Faudrait-il ne rien faire ?* » (page 124 du rapport Albarello/Bachelay). La Tour Eiffel au secours du métro de banlieue, il fallait oser.

Nous sommes ici en plein dans une relance keynésienne, cette même logique que poursuit la France depuis 1974 et qui se traduit aujourd'hui par une dette publique de 2 000 milliards d'euros... et une croissance nulle. Il devient urgent de se rendre compte qu'il s'agit d'une impasse !

Une illusion que combat également le rapport du Cercle du transport : « *Le réseau express contribuera au développement économique de la Région notamment par les liaisons entre les pôles d'urbanisation et de compétitivité (clusters). Vu de l'étranger, ce n'est pas le réseau de transport qui pénalise l'attractivité de la Région bien au contraire. Quant aux pôles de compétitivité, il ne semble pas en observant d'autres pays que leur création ou leur développement soient prioritairement liés à la qualité de leur desserte en transport collectif.* » (page 13 du rapport du Cercle du transport)

2) Un projet dangereux

Une entreprise de prédation des pouvoirs publics sur la propriété privée

Voici l'aspect le plus grave du Grand Paris Express et, à notre connaissance, personne ne l'a dénoncé. Un réseau de métro comporte bien entendu des gares, et elles portent de grandes ambitions, c'est le moins que l'on puisse dire : « *Les 72 gares du Grand Paris Express ont vocation à ne pas être de simples « stations » mais des sites structurés [...] un ensemble immobilier* » (page 55 du rapport Albarello/Bachelay). Les lignes, elles, seront enfouies (en tout cas notamment pour la 15). Et pour cela la SGP (la Société du Grand Paris, qui pilote l'opération) a, en vertu de l'article 7 de la loi du 3 juin 2010, le droit « *d'acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris.* » (page 77 du rapport Albarello/Bachelay)

La chose est clairement annoncée, les expropriations vont avoir lieu. Pour les gares elles-mêmes bien sûr, mais aussi dans un rayon de 400 mètres autour de ces gares ! Il s'agit là clairement de récupérer un terrain qui vaudra normalement plus cher une fois la gare mise en service. Pourquoi se gêner, autant se servir ! Et quelle va être l'ampleur de ces expropriations ? Le rapport Albarello/Bachelay donne l'information, à deux reprises (pages 78 et 116) : « *Les périmètres dans un rayon de 400 mètres autour des 69 gares du Grand Paris Express (en excluant les trois stations intermédiaires de la ligne 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs) représentent au total 138 kilomètres-carré (à titre de comparaison, Paris intra-muros s'étend sur 105 kilomètres-carré).* »

Il ne s'agit pas d'une faute de frappe, la surface totale de ces 69 nouvelles gares dépasse celle de Paris intra-muros ! L'information vient du président de la SGP. Le chiffre ne semble pas plausible (plus que Paris !), mais si l'on calcule uniquement la surface d'un cercle de rayon de 400 mètres pour les 69 gares (l'aire d'un cercle de rayon r est $A = \pi r^2$) on arrive déjà à 34 km². Il faut rajouter la gare elle-même, et la bande de 400 mètres qui l'entoure sera plus qu'un simple cercle. La Société du Grand Paris parle même, [sur son site](#), d'un périmètre de 800 mètres autour des gares ! Pourquoi se gêner.

Toutes ces expropriations se feront, notamment pour les lignes 15, 16 et 17, dans des zones fortement urbanisées. A ce niveau là, on ne doit pas hésiter à considérer qu'il s'agit d'une pure entreprise de prédation des pouvoirs publics sur la propriété privée.

Toutes ces expropriations provoqueront une forte désorganisation du marché immobilier, des dizaines ou des centaines de milliers de Franciliens se retrouveront coincés avec leur appartement, ne pouvant le vendre au prix du marché et subissant une forte décote dès l'annonce de l'expropriation. Il y a là clairement une atteinte de grande ampleur à la propriété privée qu'il s'agit de dénoncer vigoureusement. La France n'est pas un terrain de jeu pour urbanistes et politiciens autoproclamés défenseurs du « service public », il y a des droits à respecter et celui de la propriété figure parmi les plus fondamentaux.

Un projet éminemment politique ?

Au-delà du Grand Paris Express, il faut bien comprendre que les transports en commun et le logement social, lorsqu'ils sont autant privilégiés et imposés, répondent à la même logique, celle d'une vision collectiviste. Dans les gares du Grand Paris Express qui seront construites dans des zones encore peu densément peuplées, il apparaîtra alors logique de créer des programmes de logements sociaux. Et si les maires refusent, ce n'est pas grave, il suffira de leur passer au-dessus de la tête grâce à des Opérations d'intérêt national (OIN) directement pilotées par le gouvernement ! Une trentaine devrait être annoncée courant septembre par le gouvernement en Île-de-France, rien que çà !

Alors posons-nous une question : et si l'objectif ultime de la gauche était de reconstituer la « ceinture rouge » (enfin rose) ? En implantant du logement social à l'ouest, la gauche peut espérer reprendre la majorité dans les Hauts-de-Seine, et mettre la main sur le « magot », La Défense et sa fabuleuse taxe professionnelle ! De l'argent à redistribuer au profit de ses clientèles électorales du « 9-3 » et du Val-de-Marne. La droite serait alors repoussée dans les Yvelines et en province sans espoir de pouvoir revenir. Il faut en effet se rappeler que le département des Hauts-de-Seine a été créé en 1968 par le Général De Gaulle, justement pour casser cette ceinture rouge.

La même logique, le même effet de mâchoire, est d'ailleurs à l'œuvre à Paris avec les 15^e et 17^e arrondissements, encore détenus par la droite, mais dans lesquels la mairie implante de multiples programmes de logements sociaux. Si la droite perdait ces deux arrondissements très peuplés, c'en serait terminé de ses espoirs pour reprendre un jour la capitale. Le contrôle de Paris et de l'Île-de-France, le centre intellectuel, culturel, économique, politique, médiatique, etc. du pays donnerait des moyens extraordinaires à la gauche. Par delà les alternances au niveau national, son ancrage définitif dans le centre de tous les pouvoirs lui conférerait un avantage considérable, en quelque sorte celui d'être en permanence « au pouvoir » !

Le risque de perte de compétitivité des entreprises franciliennes

Nous avons parlé du financement de ce projet dans la première partie. Les taxes existantes n'y suffiront et déjà de nouvelles taxes sont créées, comme la « taxe parking ». On peut compter sur l'ingéniosité fiscale française pour inventer d'autres taxes au fur et à mesure que le « rendement » de la TLB (Taxe locale sur les bureaux) viendra à baisser. Pour les dépenses de fonctionnement, l'essentiel de des ressources provient du Versement Transport (« VT »), payé par les entreprises, et c'est tout le problème : « *à notre connaissance la France est le seul pays où le transport collectif urbain est financé à près de la moitié par les entreprises (47% en Île-de-France pour le versement transport et le remboursement de la moitié du coût des cartes d'abonnement). Ce prélèvement représente peut-être la quote-part du coût des transports pour les déplacements liés au travail et aux activités professionnelles ; mais dans la conjoncture économique actuelle, le relèvement des taux du versement transport, qui pèse sur les entreprises et sur l'emploi, semble avoir atteint ses limites.* » (page 12 du rapport du Cercle du transport)

Or ces coûts de fonctionnement ne cessent d'augmenter, surtout à cause d'un manque d'effort de productivité : « *Depuis 40 ans, les dépenses de fonctionnement de transport collectif en*

Île-de-France croissent en moyenne, hors inflation, de 2% par an, pourcentage dont l'augmentation de l'offre n'expliquerait qu'un petit tiers. » (page 12 du rapport du Cercle du transport). Voilà qui laisse planer une augmentation du VT... Au final, c'est le secteur privé qui paiera la facture, ce qui se traduira par une croissance moindre et du chômage supplémentaire.

Il existe même un risque supplémentaire, celui d'une bulle sur l'immobilier tertiaire, selon [La Tribune](#). Les maires concernés par l'arrivée des 72 nouvelles gares du Grand Paris Express veulent, pour beaucoup, profiter de l'aubaine et construire des immeubles de bureaux. Dans un marché déjà déprimé, les opérations réellement utiles seront rares.

A prévoir : l'explosion de l'insécurité

Il faut revenir à la carte de ces nouvelles lignes, que l'on peut retrouver sur le site de la SGP (societedugrandparis.fr) : toutes ces nouvelles liaisons transversales vont constituer autant de zones d'expansion de l'insécurité. Des villes pour l'instant relativement préservées vont se retrouver à quelques minutes de « zones de non-droit » comme on dit. Les habitants de Saint-Cloud et de Suresnes seront certainement très heureux de se retrouver en liaison directe avec, au nord, la Seine-Saint-Denis et, au sud, le Val-de-Marne ; ou ceux de Nogent-sur-Marne avec Bobigny et Bondy, etc. Le « terrain de jeu » des bandes de délinquants va d'un coup prendre une extension considérable et leur offrir autant de nouvelles opportunités...

En langage technocratique, ces choses sont dites de cette façon : « *Si la politique de l'ANRU et des zones franches urbaines ont permis d'améliorer la situation des quartiers, les territoires demeurent globalement très fragiles et n'ont pas encore réussi à enclencher une dynamique de transformation en profondeur : le réseau de transport est un levier majeur pour enclencher une dynamique de valorisation, de développement résidentiel, et permettre aux habitants des ZUS de se connecter aux pôles métropolitains.* » (page 35 du rapport Auzannet).

En fait le Grand Paris Express va *banlieuriser* l'Île-de-France (il ne s'agit pas d'un néologisme, le verbe banlieuriser existe). Les endroits préservés, les bourgades un peu chics, tout va être passé au mixeur et nivelé par le bas. Le Grand Paris Express c'est l'uniformisation généralisée par l'insécurité, la drogue, les tags et les logements sociaux, c'est la mort de l'Île-de-France par l'extension obligée de la banlieue et de sa « culture ».

Concernant l'insécurité, ce n'est pas un vain mot en Île-de-France. Pour correctement la mesurer, on ne se reportera pas aux statistiques officielles, dont on sait les manipulations dont elles sont l'objet, et qui nécessitent au minimum un dépôt de plainte, une procédure souvent difficile et découragée, mais on considérera plutôt une enquête de « victimation » et de sentiment d'insécurité. Réalisée auprès d'un échantillon de 10.500 Franciliens, cette enquête interroge les habitants sur leur perception et leur vécu, soit une réalité plus large que le simple dépôt de plainte. Les chiffres sont éloquentes et, comme s'il fallait les cacher, cette étude n'a plus été mise à jour depuis 2009...

Commençons par celui qui nous concerne ici directement : 40% des Franciliens ont peur dans les transports en commun (page 16 du rapport sur l'insécurité) ! Ils sont 53,1 % à déclarer se sentir, au moins parfois, en insécurité (page 13). 21,8% ont peur dans leur quartier (page 14). 9 % des ménages franciliens déclarent avoir été victimes au moins une fois en 2006, 2007 ou

2008 d'un cambriolage ou d'une tentative, soit près de 440 000 ménages (page 30). 11% des ménages franciliens (possédant une voiture) déclarent avoir été victimes au moins une fois en 2006, 2007 ou 2008 d'un vol de voiture ou d'une tentative (page 35) et 21,4% de dégradations ou de la destruction de leur véhicule (page 37). Les femmes sont particulièrement touchées, elles sont 63,1 % à déclarer avoir peur, au moins de temps en temps, chez elles, dans leur quartier le soir ou dans les transports en commun contre 32,0 % des hommes (page 58).

Ces chiffres sont effrayants, ils démontrent l'incapacité des pouvoirs publics à garantir la sécurité des Franciliens, pourtant une mission fondamentale. Dans ce cadre, vouloir construire 72 gares et 200 kilomètres de lignes de métro en banlieue relève de la folie pure.

3) Que faire ?

La Région peut et doit mettre fin au Grand Paris Express

Le rapport Albarello/Bachelay note déjà des problèmes de coordination entre le STIF et la SGP (pages 28-32). Ceci dit, « *En matière d'organisation des transports, l'Île-de-France a un régime juridique spécifique par rapport aux autres régions françaises. [...] Le STIF est l'autorité organisatrice des transports sur l'ensemble de la région* » (page 17). Le conseil d'administration du STIF est présidé par le président de la Région Île-de-France, il comporte 29 membres et la région dispose d'une majorité absolue de 15 représentants, le STIF est donc à la manœuvre sur les nouveaux moyens de transport du Grand Paris. En conséquence la Région Île-de-France possède incontestablement le pouvoir d'arrêter le Grand Paris Express. « *Les premiers emprunts devraient intervenir fin 2016 ou début 2017* » (page 28), il est encore temps.

A tout ce qui vient d'être dit, il faut rajouter les importants désagréments liés aux travaux (pages 83-85 et 87 du rapport Albarello/Bachelay), ainsi que le risque de pollution des nappes phréatiques (page 116), au cas où il faudrait trouver d'autres arguments pour stopper cette machine. « *Le Grand Paris est indiscutable* » comme le déclare un député lors de la discussion du rapport (page 105 du rapport Albarello/Bachelay), et bien si justement, nous sommes en démocratie !

Améliorer les déplacements en Île-de-France

Ce qu'il faut faire, nous l'avons déjà dit : le réseau existant « *se révèle fragile : la maintenance et la réhabilitation du réseau SNCF sont insuffisantes et les incidents se multiplient sur les lignes RER et SNCF Transilien. Ces perturbations ne sont pas au départ dues au trop plein de voyageurs, mais à des causes multiples telles la vétusté du matériel et des installations, le mode de gestion de l'exploitation (qui n'est pas encore décentralisée sur chacune des lignes), ou la mixité des trafics. [...] Entre novembre 2013 et juin 2014, les usagers du RER B «Le blog d'en face» ont noté chaque mois entre 8 et 15 « jours à problèmes », toutes causes confondues...* » (page 11 du rapport du Cercle du transport)

L'ambition de la Région doit consister à améliorer le réseau existant afin d'offrir un service optimum. « *La mise à un niveau satisfaisant de fiabilité du réseau RER et SNCF Francilien concerne 3 millions de voyageurs quotidiens, dont 500 000 à l'heure de pointe du matin sur les lignes A, B, C et D du RER.* » (page 16 du rapport du Cercle du transport). On peut aussi prolonger les lignes 11 et 14 (mais pas jusqu'à Orly), les seuls aspects intéressants du projet. Mais assurément, le Grand Paris Express doit être stoppé.

Il ne faut pas non plus se limiter au ferroviaire. La loi Macron a (enfin !) libéralisé le transport en autocar mais, cependant, pas complètement : pour les liaisons inférieures à 100 km, les régions ou départements pourront demander au nouveau régulateur (Arafer) de ne pas autoriser l'ouverture de lignes d'autocar si cela porte atteinte à l'équilibre économique des lignes du service public. Justement, la Région Île-de-France doit s'engager à ne *jamais* utiliser cette disposition et, en tant qu'autorité organisatrice des transports (via le STIF), à dissuader les départements de le faire. Les opérateurs privés doivent pouvoir proposer ce qu'ils veulent et, de cette façon, sur de nombreuses destinations, l'autocar offrira une alternative, ou même permettra de nouvelles liaisons. On peut même imaginer que certaines liaisons éloignées de Paris et pas tout à fait rentables puissent bénéficier d'une aide financière de la Région, de façon à améliorer l'offre globale de transport.

Il est également nécessaire, bien évidemment, d'améliorer le réseau routier, la voiture personnelle demeure le premier moyen de transport en Île-de-France. Rénover et construire des routes ne doit pas constituer un tabou. Dans le même esprit, il est hors de question d'imposer à quelque moment que ce soit la circulation alternée à l'ensemble de la Région, une mesure démagogique et inefficace, les émissions de particules fines provenant en grande partie des camions et des véhicules utilitaires.

Enfin il faut encourager les nouvelles technologies qui sont en train de révolutionner le transport, que ce soit les applications (type UberPop) ou les véhicules entièrement autonomes (prévus pour 2017 à 2020 par plusieurs constructeurs). Les avantages sont multiples : auto-partage, fluidification du trafic, nouvelles désertes, amélioration de la sécurité, diminution du stress et du nombre de véhicules, etc.

Conclusion

Le Grand Paris Express incarne toutes les dérives technocratiques qui plombent l'économie de la France : fascination pour les « grands travaux », aveuglement face à leur utilité réelle, capitalisme de connivence, absence de débat démocratique impliquant les habitants concernés, ponction fiscale... Les élections régionales de décembre 2015 constituent la dernière occasion de remettre en cause ce projet, il ne faut pas laisser passer cette opportunité.