

Projet de loi de finances rectificative pour 2010 Seconde partie (suite)

Article 15

M. Yves Vandewalle. Cet article a pour objet d'instaurer des dispositions fiscales nécessaires au financement du réseau de transport automatique du Grand Paris, qui doivent compléter la dotation en capital de l'État, d'un montant de 4 milliards d'euros, qui aurait d'ailleurs dû, me semble-t-il, être inscrite dans ce projet de loi de finances.

Chacun sait que ces moyens ne couvrent pas tous les besoins de financement et que la Société du Grand Paris devra faire un large appel à l'emprunt. Or je m'interroge depuis hier soir, monsieur le ministre, sur le cadre légal de ce mode de financement. En effet, la Société du Grand Paris pourra-t-elle faire appel à l'emprunt malgré l'article 11 de la loi de programmation des finances publiques pour la période 2011-2014 que nous avons évoqué hier soir ?

M. Gilles Carrez, rapporteur général.

Je voudrais apporter rapidement quelques précisions sur le plan de financement tel que nous l'imaginons.

L'article 15 s'inscrit tout de même, madame Lepetit, dans la ligne du rapport que nous avons rédigé, à l'issue des travaux du groupe de travail auquel vous avez participé, il y a de cela un an.

Le Grand Paris ou l'Arc Express sont de beaux projets. Comme vous l'avez précisé, et j'y suis très sensible, madame Lepetit, nous sommes parvenus à un accord s'agissant de l'est parisien. J'étais, à l'époque, membre du conseil d'administration du STIF. Nous avons obtenu, en juillet 2009, un vote à l'unanimité parce que le STIF a accepté une variante un peu plus à l'Est, afin de ménager cet accord. Mon vœu le plus cher, parce que je pense d'abord à l'intérêt des Franciliens, c'est que nous nous accordions à l'issue des consultations et du débat public qui s'achèveront fin janvier. Nous pouvons y parvenir.

Un autre point est très important. L'ensemble Grand Paris-Arc Express a un potentiel et un intérêt par rapport au réseau existant et à son amélioration. Lorsque l'on emprunte le RER, ce qui est le cas de nombre d'entre nous ici, on constate que le besoin d'investissement est énorme. Nos transports sont aujourd'hui à bout de souffle, totalement saturés. Nous devons absolument réfléchir sur l'Arc Express-Grand Paris-rocade, mais aussi sur l'amélioration du réseau existant. Tel est l'objet du contrat État-région que la région désigne sous le nom de « plan de mobilisation ». Les financements doivent porter sur tous ces aspects.

L'article 15 prévoit, dans la ligne directe du rapport que j'ai rédigé avec vous l'an dernier, l'actualisation du FARIF et l'augmentation de la taxe spéciale d'équipement. Pour ma part, je proposerai dans un amendement que, je l'espère, le Gouvernement acceptera, d'actualiser la redevance pour création de bureaux, ce qui figurait aussi dans le rapport. Contrairement à la redevance annuelle sur les bureaux, cette redevance est une ressource totalement régionale. Son augmentation bénéficierait totalement au budget régional, qui devra supporter des dépenses supplémentaires, ne serait-ce qu'au niveau du réseau existant.

Nous devons faire preuve de cohérence. Faudra-t-il mettre en place tous les financements dès 2001 ?

J'ai demandé à la Société du Grand Paris de me communiquer son plan de financement prévisionnel. Pour 2011, les premières dépenses – dépenses d'acquisition foncière, pour l'essentiel et dépenses d'études pour une moindre part – s'élèvent environ à 200 millions d'euros.

Or il existe la taxe spéciale d'équipement, qui alimente aujourd'hui l'Agence foncière régionale à laquelle font appel la plupart des maires lorsqu'ils font des acquisitions foncières. Je ne trouve pas choquant que l'augmentation de taxe spéciale d'équipement soit affectée, en 2011, à la Société du Grand Paris qui procédera à des acquisitions foncières, afin d'éviter la spéculation foncière sur les futures gares. C'est parfaitement logique. En revanche, comme l'a parfaitement expliqué M. Vandewalle, c'est après qu'un problème se pose : où sont les 4 milliards d'euros ?