

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 décembre 2010

LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2010 - (n° 2944)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° 122

présenté par

Mme Lepetit, M. Goldberg, M. Le Bouillonnet, M. Jean-Marie Le Guen, Mme Mazetier, M. Muet, M. Cahuzac, M. Sapin, Mme Filippetti, M. Eckert, M. Emmanuelli, M. Balligand, M. Baert, M. Bartolone, M. Launay, M. Nayrou, M. Carcenac, M. Bapt, M. Goua, M. Idiart, M. Claeys, M. Jean-Louis Dumont, M. Bourguignon, M. Hollande, M. Moscovici, M. Lurel, M. Habib, M. Vergnier, M. Lemasle, M. Rodet, Mme Girardin et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

-----  
**ARTICLE 15**

Supprimer cet article.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Taxer dès aujourd'hui les franciliens pour financer la Société du Grand Paris n'est pas justifié.

En effet, le présent projet de loi déséquilibre totalement le plan de financement des transports du grand Paris prévu initialement. Le projet initial de Gilles Carrez est totalement déstabilisé alors même que les besoins sont considérables.

Contrairement aux déclarations faites début septembre par le ministre intérimaire du Grand Paris Michel Mercier, l'engagement d'inscrire 4 milliards d'euros au budget rectificatif pour 2010, afin de financer la construction de la double boucle, n'a pas été respecté. C'est une promesse non tenue de plus sur ce sujet puisque le gouvernement avait déjà fait le même type d'annonce avec le budget 2010 et la loi sur le Grand Paris.

En revanche, ce qui figure bien dans ce projet de loi, c'est la création d'une nouvelle taxe payée par les ménages franciliens et affectée directement à la Société du Grand Paris. Celle-ci viendra s'ajouter à la taxe d'habitation et sera tout aussi injuste puisqu'elle ne se basera pas sur le revenu des contribuables mais sur des barèmes non remis à jour depuis des décennies.

Ainsi, dès 2011, alors que le débat public ne sera pas terminé, alors que l'on ne saura toujours pas quelle forme prendra le futur réseau de transport, alors que nous n'aurons de précisions ni sur son tracé, ni sur le nombre et l'emplacement des gares, ni sur son financement, les franciliens commenceront déjà à payer pour le fonctionnement de la SGP.

Si le rapport Carrez dégageait des ressources financières nouvelles réparties de manière équilibrée entre les entreprises et les ménages, c'était principalement pour financer un ensemble de projets déjà prêts et réalisables rapidement, regroupés dans le Plan de Mobilisation.

Toujours incapable d'expliquer comment et quand il financera la construction et le fonctionnement de son Grand Huit, le gouvernement est par contre beaucoup plus rapide quand il s'agit de piocher dans les poches des ménages.

Enfin, les besoins de financement de la SGP sont décalés dans le temps et n'interviendront pas avant 2014. Cet article est donc au mieux prématuré, au pire inutile.