



# **QUEL MODELE ECONOMIQUE POUR LE GRAND PARIS EXPRESS ?**

Contribution de la CCI Paris Île-de-France  
aux travaux de la Commission des finances du Sénat  
Groupe de travail sénatorial sur les coûts et le  
financement du Grand Paris Express

Mai 2020



# SYNTHESE

## Quel modèle économique pour le Grand Paris Express ?

### NOS RECOMMANDATIONS : **5** GRANDS PRINCIPES A RESPECTER






	Réapprécier les contributions des entreprises et baisser le recours aux impôts de production		Introduire une fiscalité écologique sans pénaliser la compétitivité
	Réengager financièrement l'Etat sur ce projet d'envergure nationale		Faire appel aux acteurs privés
	Rééquilibrer le triptyque des contributeurs « entreprises - collectivités – voyageurs »		

### NOS PRECONISATIONS : **9** INSTRUMENTS A MOBILISER

#### FINANCER L'INVESTISSEMENT

	<b>Renforcer les coopérations entre acteurs publics et privés par le biais des Marchés de Partenariat</b>	<b>PRIORITAIRES</b>
	<b>Actualiser la taxe spéciale d'équipement</b>	<b>COMPLEMENTAIRES</b>
	<b>Approfondir le potentiel d'un péage urbain métropolitain</b>	
		<b>Etudier l'opportunité d'un recours aux droits de mutation à titre onéreux</b>

#### FINANCER L'EXPLOITATION

	<b>Augmenter la contribution des voyageurs occasionnels &amp; abonnés</b>		<b>Lancer un Appel à Manifestation d'Intérêt pour l'exploitation du nouveau réseau</b>	<b>PRIORITAIRES</b>
	<b>Instaurer un prélèvement additionnel sur les redevances de stationnement</b>		<b>Optimiser le produit de la TICPE à destination d'IDFM</b>	<b>COMPLEMENTAIRES</b>
	<b>Actualiser l'indice régional de la taxe de mise en circulation (Cartes grises)</b>			

## LE GRAND PARIS EXPRESS : UN PROJET ESSENTIEL POUR LES ENTREPRISES FRANCILIENNES, UNE OPPORTUNITÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION-CAPITALE

Déplacement des salariés, livraisons des marchandises, accessibilité des clients et des fournisseurs... la mobilité est une des clefs de la performance économique et sociale des entreprises. C'est surtout un enjeu majeur de l'attractivité et du développement des territoires.

Le projet du Grand Paris Express (GPE), qui offrira plus de 200 km de lignes automatiques, soit autant que le métro actuel, et 68 gares pour relier les territoires, est bien plus qu'un réseau de transport. C'est le plus grand projet urbain en Europe.

Le CCI Paris Ile-de-France l'a soutenu sans faille dès 2013, consciente notamment de ses impacts positifs sur la productivité des entreprises, les investissements immobiliers, l'emploi et l'innovation. Le premier Baromètre du Grand Paris coordonné par la CCI Paris Ile-de-France évaluait alors à plus de 100 Mds € les opportunités d'affaires pour les entreprises.

## L'IDENTIFICATION NÉCESSAIRE DE NOUVELLES RESSOURCES FACE À UN MODÈLE ÉCONOMIQUE ET UN CALENDRIER ENCORE INSTABLES

La construction du GPE c'est un investissement de près de 40 Mds €, sous maîtrise de la Société du Grand Paris (SGP). Ce montant a été réévalué plusieurs fois depuis 2012 : à l'origine le projet était chiffré à 22,6 Mds €. Son financement repose surtout sur un emprunt dont le remboursement est assuré pour l'essentiel par des ressources fiscales affectées.

Si le recalibrage de ce coût effectué en 2018 semble plus réaliste, il reste plusieurs points à clarifier dans la trajectoire économique du GPE : il manque toujours au moins 190 M€ par an pour boucler le financement de la construction du projet. Plus que jamais le calendrier et les coûts du chantier doivent être maîtrisés. Il faut que :

- le plan d'économie de 2,6 Mds € imposé à la SGP soit précisé pour donner de la visibilité aux investisseurs privés
- les impacts suite à la crise sanitaire de la Covid-19 soient évalués,
- le calendrier soit reprecisé et respecté.

## AU-DELÀ DE L'INFRASTRUCTURE, LE FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION

Pour l'exploitation du réseau du GPE, Île-de-France Mobilités estime nécessaire une affectation supplémentaire d'1 Md € / an à l'horizon 2030. L'apport lié aux nouveaux usagers-contributeurs et à l'affectation de recettes publicitaires et commerciales peut être estimé, en première approche, à près de 180 M€/an, il resterait donc un besoin de 820 M€ / an, non encore budgété.

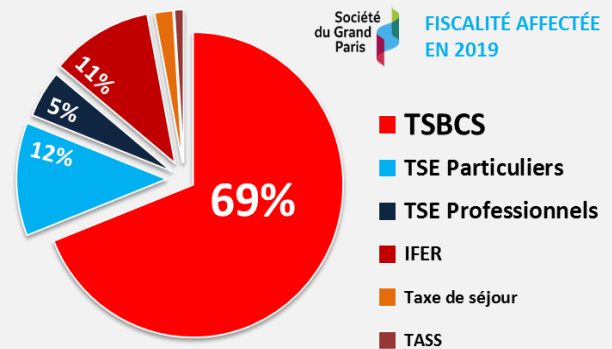
Il est indispensable de prendre en compte dès aujourd'hui ces besoins de financement. Or, les entreprises sont les principales contributrices du fonctionnement des transports publics. Elles s'inquiètent donc légitimement d'un nouveau risque d'augmentation de leurs contributions.

En effet, la contribution du monde économique francilien en 2019 a atteint un montant historique de 6,5 Md€ en faveur des transports en commun franciliens.

### CONSTRUCTION DU GPE

670 M€ de recettes fiscales fléchées vers la SGP :

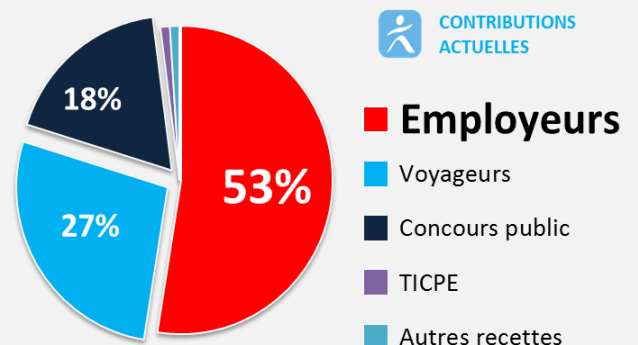
- 86% des recettes, soit 578 M€, proviennent directement des entreprises franciliennes (taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, taxe spéciale d'équipement, taxe annuelle sur les surfaces de stationnement, etc.).
- 14% seulement proviennent des particuliers (part des particuliers dans la Taxe spéciale d'équipement) et des touristes/visiteurs (taxe additionnelle à la taxe de séjour instaurée en 2019).



### EXPLOITATION DES TRANSPORTS

La contribution des employeurs franciliens aux transports publics représente un prélèvement supplémentaire de 5,9 Md € (4,9 Mds de versement mobilité (VM) + 1 Md € de prime transport).

Dans le même temps, la part des recettes-voyageurs n'a cessé de baisser (baisse de la tarification globale et non-répercussion des effets de l'inflation sur la billettique) alors même que le développement du réseau francilien a été considérable.



En à peine quatre décennies, les entreprises franciliennes se sont retrouvées principales contributrices du financement des transports publics franciliens. Leur participation au GPE se justifie certes par les externalités positives qu'il génère, telles que l'amélioration des déplacements des salariés, l'extension du marché du travail, l'accessibilité de nouveaux pôles d'excellence, la valorisation foncière, etc. Mais le niveau atteint par cette contribution pose désormais légitimement question.

Le monde économique ne peut continuer à être le quasi seul recours. D'autres bénéficiaires doivent être sollicités, comme les citoyens qui profiteront du GPE pour leurs activités de loisir, la scolarité, etc.

D'autant qu'une pression fiscale excessive limite sensiblement la capacité des entreprises à se développer. La CCIR s'était positionnée contre les nouveaux prélèvements en faveur du GPE récemment imposés aux entreprises et s'opposera de même à toute nouvelle fiscalité, risquant de pénaliser la compétitivité des entreprises. Elle appelle à diversifier les contributeurs tant pour le financement de la construction du GPE que pour le fonctionnement.

Contact Expert Maxime SPECJAK

➤ Tél. 01.55.65.77.22 / Mail. [mspecjak@cci-paris-idf.fr](mailto:mspecjak@cci-paris-idf.fr)

## SOMMAIRE

<b>1. GRAND PARIS EXPRESS, UN PROJET AMBITIEUX, UN FINANCEMENT CONTRAINT .....</b>	<b>6</b>
1.1. La Société du Grand Paris, un « chef d'orchestre » à la conduite d'un projet titanesque .....	6
1.2. Alerte sur une trajectoire financière qui fait peser un risque « d'endettement perpétuel » .....	7
1.3. Un montage financier encore mal maîtrisé et les interrogations des acteurs locaux .....	10
<b>2. QUID DES RESSOURCES NECESSAIRES A LA MISE EN EXPLOITATION DU GRAND PARIS EXPRESS ? .....</b>	<b>14</b>
2.1. Après 2023 : situation tendue pour Île-de-France Mobilités .....	14
2.2. Le financement de l'exploitation du GPE.....	17
<b>3. POUR LA CCI PARIS ÎLE-DE-FRANCE, QUELLES EVOLUTIONS ENVISAGER ? .....</b>	<b>19</b>
3.1. Clarifier la trajectoire économique et le calendrier du Grand Paris Express.....	19
3.2. Réévaluer les sources de financement en prenant en compte cinq grands principes .....	21
3.3. Envisager de nouvelles pistes pour le financement de l'infrastructure .....	24
3.4. Etudier de nouvelles pistes pour le financement du fonctionnement du GPE .....	31

## 1. GRAND PARIS EXPRESS, UN PROJET AMBITIEUX, UN FINANCEMENT CONTRAINT

### 1.1. La Société du Grand Paris, un « chef d'orchestre » à la conduite d'un projet titanesque

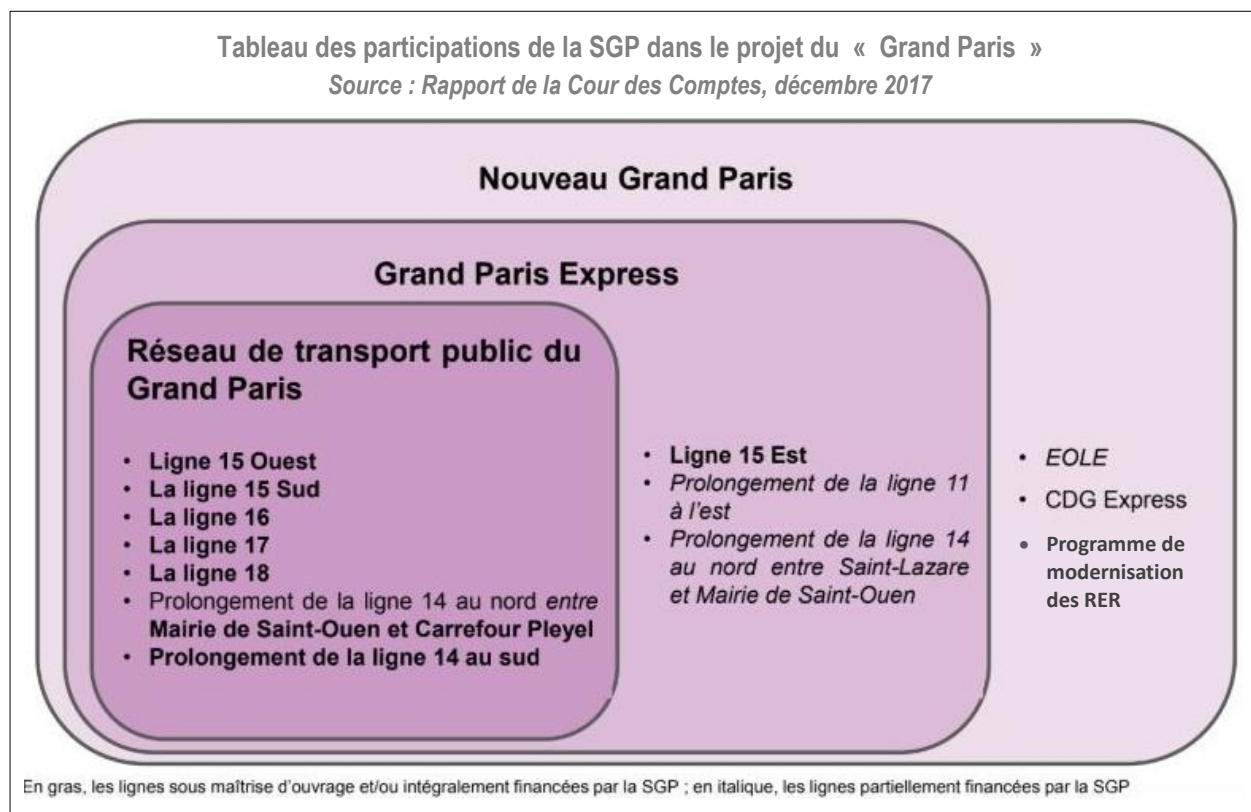
#### Que représente l'ensemble des participations de la SGP ?

La SGP est chargée d'assurer la construction des nouveaux réseaux du « Grand Paris ». Ce terme générique traduit pour l'établissement public une implication à double niveaux :

- **Le financement total des 4 nouvelles lignes du « Grand Paris Express » (GPE)**, c'est-à-dire les lignes 15, 16, 17 et 18, et d'une portion du prolongement de la ligne 14, pour un coût actuel chiffré à 35,6 Mds d'€.
- **Le financement partiel du prolongement et de la modernisation du réseau existant** pour un montant complémentaire de 3,4 Mds€, à savoir :
  - ⇒ 1,1 Md d'€ pour prolonger les lignes 14 (tronçon compris entre St-Lazare et la Mairie de St-Ouen) et 11,
  - ⇒ 1,5 Md d'€ pour le prolongement du RER E à l'ouest (EOLE),
  - ⇒ 352 M d'€ destinés à la modernisation des RER A, B, C et D,
  - ⇒ 450 M d'€ pour la réalisation des interconnexions entre les nouvelles gares et celles existantes.
- **Nota bene :**
  - ⇒ La ligne aéroportuaire CDG Express est incluse dans le « Grand Paris » mais dispose d'un financement propre et indépendant de la SGP.
  - ⇒ Le développement des autres réseaux de transports, comme les créations/prolongements de lignes de tramways, n'est pas inclus dans le « Grand Paris ». Ces projets restent sous compétence exclusive d'IDF Mobilités (avec des financements Etat/Région).

Tableau des participations de la SGP dans le projet du « Grand Paris »

Source : Rapport de la Cour des Comptes, décembre 2017



**Cette prise de position se focalisera sur les problématiques/impacts des lignes totalement financées par la SGP pour le Grand Paris Express.**

**Les éléments essentiels :**

A lui seul, le GPE permettra le doublement du réseau de métro parisien existant passant de 214 kms aujourd'hui à plus de 420 en 2030. Avec 2 millions de personnes transportées quotidiennement, il représente la solution retenue de désaturation du réseau, aujourd'hui orienté en radiale vers Paris, par une offre de transport structurante orientée de banlieue à banlieue.

Avec ses 21 tunneliers déjà en service, c'est également le chantier majeur en Europe. Par comparaison, la SGP entend réaliser en 10 ans l'équivalent du réseau actuel qui a mis plus d'un siècle à s'établir.

**1.2. Alerte sur une trajectoire financière qui fait peser un risque « d'endettement perpétuel »**

**Du lancement à la révision du projet : quatre ans et un surcoût de 12,4 Mds d'€**

A l'aube du projet, en 2013, la SGP estimait le coût total de l'ensemble de ses participations (GPE + Contributions annexes) à hauteur de 25,5 Mds d'€, elle revoit ce montant en 2017 à près de 29 Mds d'€.

**La Cour des comptes réévaluera le dépassement à 10 Mds d'€ quelques mois plus tard pour atteindre 38,4 Mds d'€.**

Tableau d'estimation des participations de la SGP (Source CCIR)

<i>Coûts en M€, conditions économiques janvier 2012</i>	<b>Coût d'objectif mars 2013</b>	<b>Estimation mars 2017</b>	<b>Estimation juillet 2017 (établie par la Cour des comptes)</b>	<b>Estimation en 2020</b>
GPE, infrastructures et acquisitions foncières	22 625	25 140	34 691	35,6
Contribution de la SGP aux autres projets	2 900	3 791	3 791	3,5
<b>TOTAL</b>	<b>25 525</b>	<b>28 931</b>	<b>38 482</b>	<b>39,1</b>

- **Le surcoût est finalement évalué à 13,6 Mds d'€ en raison de :**
  - ⇒ La hausse des coûts de réalisation pour environ 5 Mds d'€.
  - ⇒ L'augmentation des provisions pour risques et aléas de 7 Mds d'€.
  - ⇒ L'obligation d'acquisition du matériel roulant pour un montant de 400 M d'€.
  - ⇒ Un coût de traitement des déchets plus élevé que prévu de l'ordre de 250 M d'€.
  - ⇒ L'ajout de tunneliers supplémentaires engageant 650 M d'€ en plus.
  - ⇒ L'accélération de certains projets propres à la desserte des JOP.
  - ⇒ Un ensemble annexe de révisions des coûts (études, avant-projets, affinement des études préliminaires, attribution des premiers appels d'offres, ...).

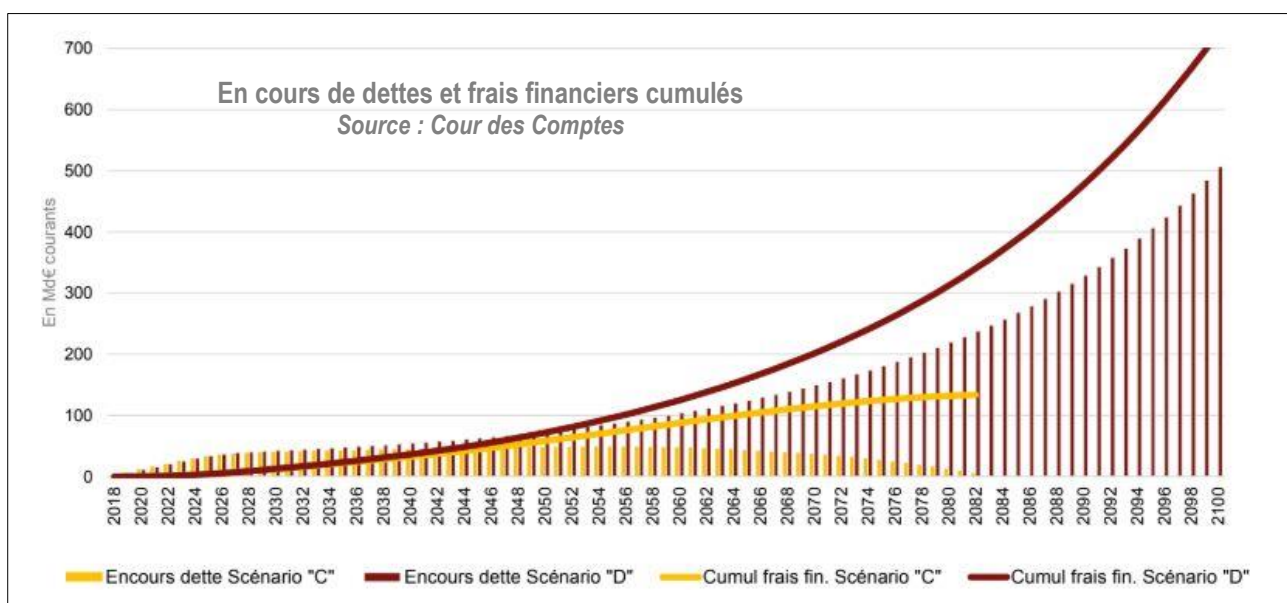
**Les alertes de la Cour des comptes**

En décembre 2017, la Cour des comptes relève un dérapage budgétaire dans la gestion des activités de la SGP, impliquant de revoir en profondeur les modalités du projet.

- Deux faits sont principalement mis en avant :

⇒ **Une « trajectoire financière non maîtrisée ».** Des conséquences importantes sur l'endettement de la SGP, puisque le montant des intérêts serait multiplié par 3 voire 4, et l'encours de la dette serait repoussé de 25 ans (soit une fin des remboursements en 2084 dans un scénario optimiste mais plus probablement au-delà de 2100) au risque de créer un endettement « *sans fin* ».

⇒ **Le recours à un trop grand nombre de sous-traitants** est constaté (hors entreprises de travaux), et ce au regard de ressources humaines limitées pour assurer un bon exercice de contrôle sur ces derniers. Le ratio d'externalisation en 2016 de 8,6 démontre un sous-dimensionnement des effectifs de la SGP (la Cour des Comptes a considéré les scénarios appelés C et D, ici présentés, comme les plus réalistes dans l'endettement de l'établissement).



- **La Haute Juridiction enjoint le Gouvernement à agir et émet deux options :**

- ⇒ revoir l'ensemble du projet et envisager de ne réaliser qu'une partie du GPE,
- ⇒ reconfigurer au plus vite les échéances du projet et engager des mesures d'économies.

A la suite de ces conclusions, une réévaluation du projet a été engagée par le Gouvernement en février 2018. La nouvelle feuille de route recalibre les calendriers de livraison jusqu'à 2030, mais surtout, sanctuarise l'intégralité du projet. Dans la continuité, **la SGP doit appliquer des mesures de réduction budgétaire de 10% au travers d'un « plan d'optimisation » de 2,6 Mds d'€.**

C'est alors le début d'un long processus, encore inachevé, pour l'ensemble des acteurs et contributeurs pour parvenir à l'élaboration d'un modèle de financement viable.

### Deux ans et deux rapports au secours du GPE :

- **Eté 2018, le rapport de Gilles Carrez dédié aux « Ressources de la Société du Grand Paris »<sup>1</sup>**  
Le député Carrez est mobilisé pour trouver de nouvelles sources de financement. En juillet 2018, il remet un rapport au Ministère chargé des transports où il évalue le besoin de ressources nouvelles à 250 M €/an pour les infrastructures.

Comme présenté dans le tableau suivant, différents scénarios ont été établis, les éléments contenus en orange représentent les pistes d'actions retenues aujourd'hui par la SGP.

		Scénario de base	Scénario n°2	Scénario n°3
Hypothèses et caractéristiques fondamentales de chaque scénario	Dépenses à la charge du GPE	Dépenses stabilisées à 38,5 Mds€ <sub>2012</sub> (35 Mds€ <sub>2012</sub> pour le GPE et 3,4 Mds€ <sub>2012</sub> pour les contributions à sa charge)		
	Taux d'endettement	3 %		
	Dynamique fiscale	+ 1,8 % an	+ 2 % par an	
	Gestion des gares	Intégrée dans le modèle de la SGP (coût net de l'ordre de 200 M€/an, hors taxe foncière)	Hors du modèle de la SGP	
	Redevance d'infrastructure	Facturée à Île-de-France Mobilités (0,8 % des 35 Mds€ <sub>2012</sub> , soit 280 M€, progressive à compter des mises en service entre 2024 et 2030, sans indexation)		Supprimée
	Plan d'économies	Non activé		Activé (10 % du coût total du GPE)
Conséquences	Ressources nécessaires dès 2019 pour rembourser la dette en 2070	Déficit récurrent	200 M€	250 M€
	Montant maximal de la dette SGP	-	39 Mds€ en 2030	34 Mds€ en 2030

<sup>1</sup>[https://www.ecologiquesolidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.09.07\\_ressources\\_de\\_la\\_societe\\_du\\_grand\\_paris.pdf](https://www.ecologiquesolidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.09.07_ressources_de_la_societe_du_grand_paris.pdf)

Cependant, la question du financement de l'exploitation n'est pas traitée.

- **Été 2019 : l'évaluation du modèle économique du Grand Paris Express en phase d'exploitation**  
L'Inspection Générale des finances (IGF) et le Commissariat Général à l'Environnement et au Développement Durable réalisent au premier semestre 2019 un rapport<sup>2</sup> destiné à tenir compte des modalités économiques de l'exploitation du GPE.

Deux thématiques ressortent concernant le financement de l'infrastructure (dans sa phase d'exploitation) et le respect du calendrier de mise en service :

- ⇒ **La nécessaire mise à contribution d'Île-de-France Mobilités (IDFM).** L'Autorité Organisatrice (AO) se voit imposer de nouvelles charges, à savoir, la redevance d'infrastructures et l'exploitation des gares nouvelles<sup>3</sup> d'un montant d'environ 280 M€ (Cf. Partie 3.2). L'évaluation précise que sans cette redevance, le coût des travaux du GPE pourrait croître de 10 à 20%.
- ⇒ **La complexité de l'attribution des compétences des parties prenantes dans la mise en exploitation du projet.** Une problématique d'interface fait peser un risque fort et non quantifié d'alourdissement des coûts et de report des délais. Il s'agit d'un point de « friction » qui risque de retarder la mise en concurrence. Ce modèle de réalisation reste inédit et n'a jamais été éprouvé, même à l'international. La séparation des missions de chacun complexifie le processus de mise en service. En conclusion, ce rapport propose la mise en place d'une nouvelle mission « réexaminant la propriété des ouvrages du Grand Paris express ».

Pour rappel, le rôle des parties prenantes dans le GPE :

- la SGP réalise le GPE et fait l'acquisition du matériel roulant en suivant les exigences d'IDFM,
- « RATP Infrastructures » est le gestionnaire du réseau ferré (afin d'assurer l'équité dans la mise en concurrence, la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 a engagé la réorganisation du Groupe RATP en distinguant ses missions d'exploitant de gestionnaire du réseau par deux filiales distinctes, comme c'est déjà le cas dans le ferroviaire),
- IDFM assure l'exploitation des gares qu'elle pourra déléguer,
- les lignes seront exploitées par un opérateur privé dans le cadre d'une délégation de service public.

### 1.3. Un montage financier encore mal maîtrisé et les interrogations des acteurs locaux

#### **Les entreprises, piliers dès l'origine du projet du financement de la SGP**

**La capacité financière de la SGP repose pour 88% sur la fiscalité affectée**, ainsi qu'un emprunt plafonné à 4 Mds d'€ et diverses ressources propres.

<sup>2</sup> <https://www.lejournaldugrandparis.fr/wp-content/uploads/2019/07/2019-M-008-02-Grand-Paris-Express.pdf>

<sup>3</sup> Si Initialement, la loi relative au GPE imposait une « redevance d'usage » au titre de la mise à disposition du réseau, celle-ci avait été abandonnée à titre de compensation suite au transfert de la maintenance des gares à IDFM préconisé par le rapport de Gilles Carrez en 2018. La Mission a conduit à revenir sur cet ajustement pour des raisons fiscales et financières. La LOM a entériné cette redevance en décembre 2019.

Le tableau suivant décompose le budget global :

### Budget de la Société du Grand Paris de 2016 à 2022 (en M€)

En M€	2016	2017	2018	2019	2020 (projection)	2021 (projection)	2022 (projection)
Dépenses totales (A)	909	1782	2654	3574	4392	4402	4368
GPE	629	1314	2119	2894	3907	4117	4203
Contributions (Ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, Plan de mobilisation et réseaux existants)	281	468	535	680	485	285	165
Recettes totales (B)	515	536	600	718,3	686	690	694
Taxes affectées	508	532	566	672	686	690	694
TSBCS	326	349	382	464	466	466	466
TSE	117	117	117	117	117	117	117
IFER	65	66	67	73	75	75	75
TASS	n.a.	n.a.	n.a.	5	8	12	16
Taxe de séjour	n.a.	n.a.	n.a.	13	20	20	20
Ressources propres et autres	7	4	34	46,3	-	-	-
Emprunts	0	700	2365	3300	Environ 3600	Environ 3600	Environ 3600

Concernant la fiscalité affectée en 2019, **85,7% des ressources proviennent du monde économique**. Les 14,3% restants sont perçus par les particuliers : les propriétaires qui s'acquittent de la TSE et les touristes, par le biais de la taxe additionnelle de séjour.

La SGP a ainsi perçu **672 M€ de recettes fiscales en 2019, dont 578 M€ en provenance des entreprises** :

- Une fraction de la taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement annexées (TSBCS) en Île-de-France pour 464M€.
- La taxe spéciale d'équipement (TSE), taxe additionnelle aux taxes locales dont la recette est fixée à 117 M€ par an (71% est payé par les particuliers), dont 34 M€ acquittés par les entreprises.
- L'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER) assise sur le matériel roulant exploité par la RATP, qui a vu son plafond être relevé à 73 M€ en 2019.
- La Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement, dont le surplus au plafond est désormais reversé à la SGP, pour 5 M€.

## **Des évolutions récentes dans les ressources de la SGP qui touchent encore les entreprises, même si un mouvement vers une diversification s'amorce ...**

- **PLF 2020 : une taxe dite « premium » sur les bureaux** qui résulte de la création d'une 4<sup>ème</sup> circonscription fiscale en Île-de-France, avec une majoration de 20% dans des secteurs où l'immobilier apparaît comme tendu (9 arrondissements parisiens, Boulogne-Billancourt, Courbevoie, Issy-les-Moulineaux, Levallois-Perret, Puteaux et Neuilly-sur-Seine). Cet appel de fond devrait représenter 44 M€ par an (Code général des impôts, article L 231 ter).
- **Une amorce de diversification :**
  - **PLF 2019 : une taxe de séjour additionnelle de 15% en Île-de-France**, appliquée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, permet de lever 30 M€ par an (Code général des collectivités territoriales, article L 2531-17).
  - Il est envisagé un prélèvement auprès des Départements d'une fraction de recettes issues des Droits de Mutation à Titres Onéreux (DMTO) franciliens. Cette disposition avait été retenue dans le cadre du PLF 2020 avant d'être retoquée par le Conseil Constitutionnel en janvier 2020 pour vice de forme. Elle devait représenter +75M€ en 2020 et +60M€ les années suivantes. Le gouvernement a annoncé son intention de réintroduire cette mesure au PLF 2021.

## **... et un plan d'optimisation pour réaliser 2,6 Mds d'€ de réduction des coûts**

On rappellera qu'à la suite de la réévaluation du projet, la SGP s'est vue imposer l'élaboration d'un plan d'optimisation des coûts du projet. Des mesures d'économies sont désormais engagées partout où cela est possible pour atteindre une baisse de 10% du coût du projet initial :

- ⇒ 320 M€ dans la réduction du volume des nouvelles gares,
- ⇒ 310 M€ dans la limitation de l'usage des tunneliers,
- ⇒ 240 M€ dans la suppression des correspondances et interconnexions.

## **Une logique d'économie « au fil de l'eau » relevée par les parties prenantes**

A ce jour, la SGP, a choisi d'annoncer épisodiquement les « opportunités » d'économies qu'elle a identifiées. Cette logique dite « *au fil de l'eau* » vise avant tout à éviter les tensions en amont avec les territoires. Or, cette stratégie rend plus difficile la bonne évaluation des impacts et génère des incertitudes auprès des aménageurs dans les quartiers de gares.

A titre d'exemple, le projet d'abandon de l'interopérabilité - au profit de l'interconnexion - de la ligne 15 à Champigny-sur-Marne a suscité la protestation des collectivités locales Val-de-Marnaises. Pour engager une économie de 120 M€, la SGP proposait que le système de circulation en rocade des métros soit remplacé par une conduite simplifiée avec un terminus. Après plusieurs mois de pression de la part des élus locaux, la SGP a consenti à revenir sur la mesure.

## **Une interrogation des acteurs politiques dans la gouvernance de la SGP**

Les Départements avaient, à l'été 2019, validé un programme d'investissement volontaire de 150 M€/an pour financer conjointement des projets d'infrastructures et d'équipements, dans le cadre d'un fonds solidaire interdépartemental (FS2I), abondé à hauteur de leurs possibilités financières respectives. Ce FS2I a été rejeté par la Direction Générale des Finances Publiques au motif qu'il s'agissait de dépenses de fonctionnement et non d'investissement.

En contrepartie les députés ont préféré retenir, par le biais d'un amendement au Projet de Loi de Finances (PLF) 2020, un prélèvement annuel d'une partie des Droits de Mutation à Titre Onéreux (DMTO). Cette disposition avait été retenue dans le cadre du PLF 2020 malgré l'opposition des Présidents de départements avant d'être retoquée par le Conseil constitutionnel en janvier 2020 pour vice de forme. Elle devait représenter +75 M€ en 2020 et +60 M€ les années suivantes. Le Gouvernement a annoncé son intention de réintroduire cette mesure au PLF 2021.

### **Des ressources toujours insuffisantes pour boucler le financement du projet**

Afin de ne pas augmenter l'endettement au-delà de 2070 et par conséquent le coût total du projet, il apparaît essentiel de sécuriser le financement de l'infrastructure. A ce jour, 80 M€ ont été trouvés par les dernières dispositions au PLF 2019 et 2020. 190 M€/an manqueraient toujours.

## 2. QUID DES RESSOURCES NECESSAIRES A LA MISE EN EXPLOITATION DU GRAND PARIS EXPRESS ?

### 2.1. Après 2023 : situation tendue pour Île-de-France Mobilités

#### Une offre de transport croissante qui induit des dépenses supplémentaires

Le budget prévisionnel 2020 de l'Autorité Organisatrice représente 13 Mds d'€, ce dernier est divisé en dépenses de fonctionnement et dépenses d'investissement (hors crise sanitaire).

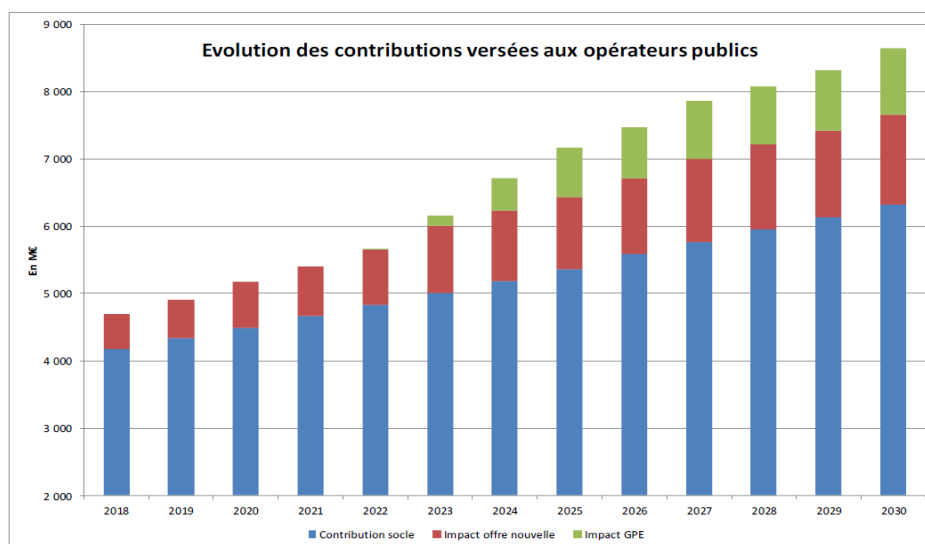
#### Les dépenses de fonctionnement pour un coût HT de 6,2 Mds d'€

Elles couvrent principalement :

- l'exploitation régulière des transports en commun (les contributions aux opérateurs : RATP, SNCF, Op-tile et autres politiques de transports marginales dont le service PAM),
- le transport scolaire,
- la tarification sociale,
- la gestion de la dette et du Versement Mobilité (VM),
- les redevances et taxes (TVA, usage du réseau, ...).

Ces dépenses seront en augmentation continue jusqu'en 2030 en raison de deux facteurs :

- ⇒ le développement de l'offre de transport (plan bus, renforcement global de l'offre et ouverture/prolongement de lignes),
- ⇒ le coût d'exploitation du « Grand Paris » dès 2020 (en raison de la mise en service du prolongement de la ligne 14).



IDFM a estimé que le GPE représentera lors de sa mise en service un surcoût d'un milliard d'euro par an en coût d'exploitation (estimation 2019), c'est l'équivalent d'une hausse de 10% du budget total de l'AO.

Or, à ce jour, si IDFM a budgété le surplus nécessaire pour anticiper le développement de son offre, il n'a pas pris en compte le financement de l'exploitation du GPE.

## Des recettes de fonctionnement reposant pour l'essentiel sur la contribution des entreprises

Les recettes d'IDFM sont constituées :

- du Versement Mobilité (nouveau nom du Versement Transport supporté par les entreprises) à hauteur de 4,9 Mds d'€,
- des contributions statutaires et contributions régionales,
- d'une partie de la TICPE,
- d'une redevance d'accès SNCF Réseau,
- d'une contribution des départements pour les transports scolaires.

**A retenir :** la part dédiée au « fonctionnement » est supportée à hauteur de 70% par le biais du Versement Mobilité (VM) pour un total de 4,9Mds d'€. On peut même parler de 80% des recettes si on observe les seules contributions versées aux opérateurs. Le VM représente une ressource financière stratégique qui crée pour l'AO une situation de dépendance. Sans la participation des entreprises, le fonctionnement d'IDFM serait profondément remis en question.

Cette contribution des entreprises continue de plus à se renforcer en raison de deux facteurs :

- le rehaussement des taux de prélèvement en Île-de-France (cf. tableau ci-dessous),
- une croissance continue de la masse salariale estimée à +2,5 % en 2020 (estimation avant événement Covid-19).

Pour rappel, le tableau de l'évolution zonale des taux du VM francilien depuis 2003

Source : CCIR

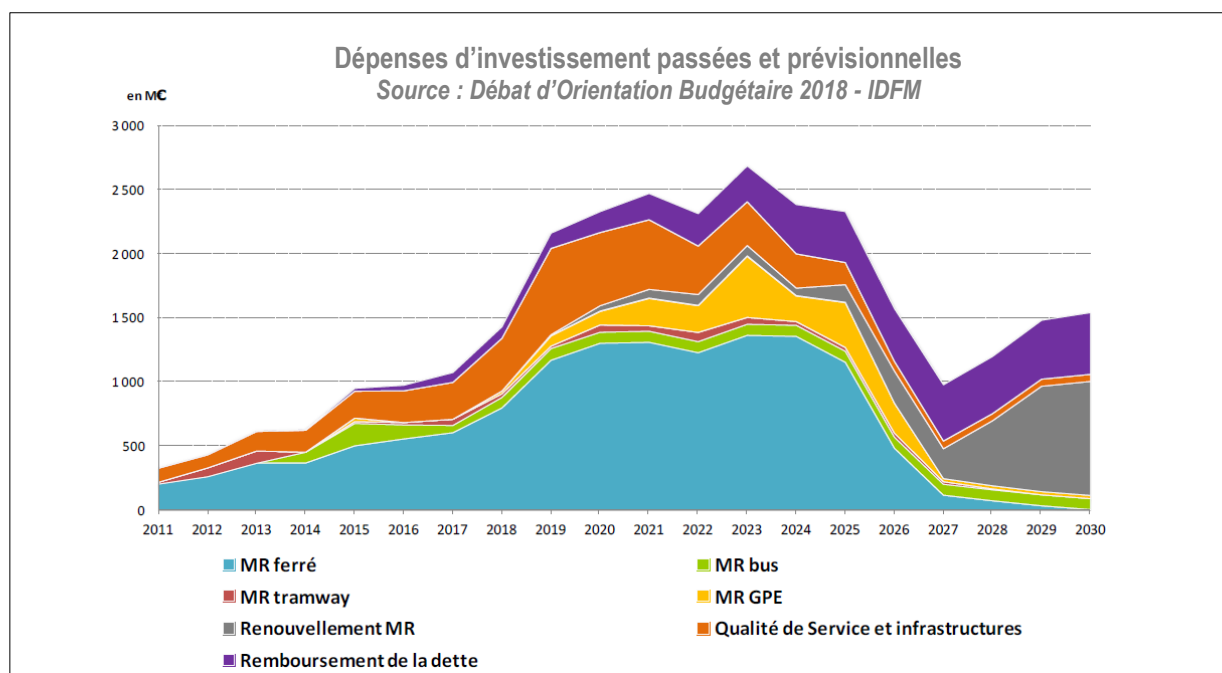
	75 + 92	93 + 94	Grande couronne (unité urbaine de Paris)	Grande couronne (hors unité urbaine)
→ + 0.1%	2003	2.6%	1.4%	
→ Partie VM3 =>VM2	2012	2.6%	1.5%	1.4%
→ + 0.1%	2013	2.7%	1.6%	1.5%
	2014	2.7%	1.7%	1.5%
→ Hausse hors VM3 au 01/07	2015	2.85%	1.91%	
→ +0.1% (sauf 93/94 : +0,21%)	2017	2.95%	2.01%	1.6%
→ Harmonisation progressive Paris et petite couronne (telle qu'inscrite dans le PLF 2018)	2018	2.95%	2,33%	1,6%
	2019	2.95%	2,54%	1,6%
	2020	2.95%	2,01%	1,6%
	2021	2.95%		1.6%
		Zone	Zone	Zone

**Et les voyageurs ?** Les recettes liées à la billetterie sont entièrement perçues par les opérateurs et déduites de la contribution d'IDFM. Elles n'apparaissent donc pas dans son budget. Si les recettes estimées contractuellement sont plus basses que prévu, IDFM prend en charge une partie de la perte, si les recettes sont plus hautes, c'est la contribution d'IDFM qui par conséquent diminue. En tenant compte des recettes des voyageurs, la part des entreprises dans les dépenses de fonctionnement est estimée à hauteur de 50% (environ 40% constitués du VM, auquel s'ajoute 10% de la prise en charge partielle par les employeurs des abonnements des salariés).

Quand la tarification des voyageurs baisse, la participation d'IDFM augmente. Cette tendance est observée depuis ces 5 dernières années comme une volonté politique des élus locaux. La baisse de cette tarification était à l'origine destinée à favoriser des publics en situation sociale fragile, cependant cette justification n'est aujourd'hui plus la seule retenue par IDFM depuis le dézouage du pass Navigo en 2015. Cette mesure avait eu pour conséquence une perte sèche de 300 M €/an. Elle s'est notamment poursuivie avec la mise en place de divers abonnements, sans distinction de revenus, dont le Navigo Senior pour un coût de 40 M€/an ou encore avec les abonnements Junior de l'ordre de 30 M€/an.

### Les dépenses d'investissement représentent quant à elles 6,8 Mds d'€

Soit 2 666,495 M€ (+37%) en Crédits de Paiement et 4 246 M€ en Autorisation de Paiement. Elles correspondent principalement au renouvellement du matériel roulant et à l'amélioration de la qualité de service avec un pic de mobilisation des ressources affectées pour la période 2019-2025.



**A savoir :** Particularisme du financement des investissements sur le réseau francilien :

- Pour le GPE, IDFM ne finance directement que le matériel roulant. Les nouvelles rames sont acquises par la SGP avec un recours à 100% aux fonds d'IDFM.
- Les investissements liés à l'infrastructure (gares, stations et réseau ferré hors GPE) mobilisent des fonds annexes portés conjointement entre l'Etat et le Conseil régional et sont inscrits au sein des Contrats de Plan Etat-Région (les CPER). Ils sont gérés par IDFM mais n'apparaissent donc pas dans le budget. Des inquiétudes se font jour quant à leur pérennité (cf. ci-dessous).

### Le financement des investissements repose essentiellement sur l'emprunt

Pour faire face à ses dépenses d'investissement, IDFM dispose d'une capacité d'autofinancement en 2020 de 5,4 M€ et d'un emprunt d'1,4 Md d'€. L'encours de la dette d'IDFM devrait atteindre 3,8 Md€ fin 2020, soit une hausse de 57%.

**Conclusion :** En 2020, la capacité de désendettement d'IDFM atteindra les 7 années (2,9 en 2017, 4,3 en 2018, 5,1 en 2019). Elle est indiquée comme en nette dégradation mais reste sous la barre des 10 ans.

Cependant, en raison de l'absence de prévision sur les modalités de financement de l'exploitation des réseaux du GPE après 2023 (date de la rétrocession par la SGP des infrastructures et de la mise en service du GPE), la trajectoire budgétaire d'IDFM s'annonce incertaine.

## 2.2. Le financement de l'exploitation du GPE

A l'horizon 2030, le coût d'exploitation est estimé par IDFM à 1 Md€ et se décompose en trois charges distinctes :

- Une redevance d'infrastructures due à la SGP comme « droit de péage » (cf. ci-dessus).
- L'exploitation et la maintenance des gares, initialement à la charge de la SGP, estimée à 165M€ (estimation à affiner selon la Cour des Comptes).
- L'exploitation des lignes de transport par le biais d'une mise en Délégation de Service Public (DSP) pour un coût estimé à ½ Md€.

### **Qui financera ce coût d'exploitation d'1 milliard d'euro ?**

C'est en substance la question cruciale posée par IDFM, pour l'instant sans réponse : la livraison des nouvelles lignes à l'échéance 2024-2030 entraînera un coût supplémentaire de 1 Md€ chaque année à inscrire à son budget de fonctionnement (soit une hausse de 10%). Or, IDFM déclare ne pas être en capacité financière de pouvoir l'assumer.

A la suite du CA d'IDFM le 2 juillet 2019, Valérie Pécresse, a proposé un vœu voté à l'unanimité visant à « *entamer sans attendre les échanges avec Île-de-France Mobilités afin d'étudier et décider des recettes fiscales supplémentaires que l'Etat sera en mesure d'allouer afin de contribuer à l'exploitation du futur réseau de métro structurant de la région capitale de notre pays* ».

L'Inspection Générale des finances (IGF) et le Commissariat Général à l'Environnement et au Développement Durable ont remis un rapport confidentiel en juin 2019<sup>4</sup> portant sur l'« Evaluation du modèle économique du Grand Paris Express en phase d'exploitation ». S'il a conclu à la nécessité de la création d'une « redevance d'infrastructures » dont devrait s'acquitter IDFM au profit de la SGP, il n'a pas apporté de réponse quant aux sources de financement à mobiliser pour financer l'exploitation du GPE. La seule ressource identifiée est le transfert vers IDFM des recettes issues des commerces et de la publicité des gares du GPE.

### **La mise en service du GPE apportera-t-elle de nouvelles recettes ?**

Seules deux nouvelles sources de recettes sont à ce jour identifiées : l'augmentation des recettes tarifaires liée à l'augmentation espérée du nombre d'usagers à la mise en service du GPE et le fléchage des recettes publicitaires à destination de l'AO. Ces deux financements n'apporteraient – *dans la fourchette la plus haute* – qu'environ 180 M€/an. Ils se décomposent comme suit :

- Le transfert vers IDFM des recettes issues des commerces et de la publicité :  
Au regard des importantes contributions d'IDFM et de sa responsabilité d'animation des gares, il est prévu que les bénéfices issus des baux commerciaux et de la régie publicitaire lui soient directement transférés. A ce jour, il est estimé que ces recettes généreront 39 M €, soit moins de 4% du coût d'exploitation et de maintenance des GPE. La péréquation nécessaire pour assurer cette mission s'avère donc marginale.
- Une augmentation espérée des recettes tarifaires liée à l'augmentation de l'offre  
La mise en service du GPE pourrait générer de nouvelles ressources, en raison de l'arrivée de voyageurs plus nombreux et permettra une désaturation des réseaux existants, grâce à l'émergence d'une

<sup>4</sup> <https://www.lejournaldugrandparis.fr/wp-content/uploads/2019/07/2019-M-008-02-Grand-Paris-Express.pdf>

offre structurante banlieue-banlieue. La DRIEA<sup>5</sup> a estimé que le report modal de la route vers le GPE représenterait un total de 200 000 personnes. Selon la CCI Paris Île-de-France, les retombées financières attendues n'atteindraient, dans le meilleur des cas, que 150 M€/an (en tenant compte du taux d'éligibilité des franciliens à la tarification sociale).

Ces recettes ne permettront pas d'assurer la viabilité économique de l'exploitation globale. En les déduisant, il resterait potentiellement à charge d'IDFM près de 820 M€/an.

---

<sup>5</sup> [http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/GPX\\_2030\\_synthese\\_V2\\_light\\_cle16879f.pdf](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/GPX_2030_synthese_V2_light_cle16879f.pdf)

### 3. POUR LA CCI PARIS ÎLE-DE-FRANCE, QUELLES EVOLUTIONS ENVISAGER ?

En vue d'éviter un étalement risqué de la dette, qui augmenterait le coût global de l'emprunt de la SGP, la problématique de financement doit être traitée sur la décennie. Un ensemble de nouvelles affectations financières devront s'imposer à court et moyen-terme.

Concernant l'infrastructure, le rapport de Gilles Carrez en 2018 estimait nécessaire de trouver 250 M€ supplémentaire par an (en complément du plan d'économie). Les récentes contributions issues des PLF 2019 et 2020 apporteront près de 50 à 60 M€ par an. Le besoin de financement complémentaire s'établit aujourd'hui encore, à au moins 190 M€/an.

Pour l'exploitation du réseau, IDFM estime nécessaire 1 Md€/an à partir de 2030. L'apport lié aux nouveaux usagers-contributeurs et à l'affectation de recettes publicitaires peut être estimé, en première approche, à un montant de près de 180 M€/an, il resterait un besoin de 820 M€/an.

Dans un contexte de rareté des fonds publics, couplé à un développement sans précédent de l'offre, la question du financement s'avère cruciale avec un besoin de visibilité accru sur la trajectoire financière du projet et la maîtrise des coûts. Alors que l'exécutif d'IDFM se défend de vouloir toucher à la participation des usagers, que les collectivités locales protestent contre l'augmentation de leur contribution, il est potentiellement craint que les entreprises soient une nouvelle fois sollicitées. Or, il vient d'être souligné que le secteur privé est déjà le financeur principal de ces projets. Des contributions nouvelles ne peuvent être envisagées sans une réflexion sur la juste répartition des charges entre les acteurs et une prise en compte des impacts sur la compétitivité des entreprises.

Cette réflexion regagne une acuité particulière dans le contexte de crise économique provoqué par l'urgence sanitaire liée au COVID 19. Les ressources affectées risquent de diminuer à court-moyen terme et l'introduction de nouveaux prélèvements devient plus sensible encore alors même qu'il est important de sécuriser les financements du chantier du GPE, plus grand chantier d'Europe pour la décennie, qui a un rôle à jouer dans le plan de reprise de l'après crise.

#### 3.1. Clarifier la trajectoire économique et le calendrier du Grand Paris Express

- **Mettre l'accent sur la maîtrise des coûts et préciser le plan d'économies retenu pour (re)donner confiance aux acteurs économiques**

Le plan d'économie de 2,6 Mds d'€ imposé à la SGP doit lui permettre de limiter les effets du dérapage budgétaire. Cette même logique engage une responsabilisation dans la maîtrise des coûts. Cependant, les modalités de sa mise en place, avec une stratégie dite « au fil de l'eau », créent des tensions avec les collectivités locales et perturbent également la confiance des investisseurs des quartiers de gare (constructeurs, promoteurs immobilier, ...).

La CCI Paris Île-de-France estime nécessaire de reconsidérer cette stratégie afin de donner de la visibilité aux investisseurs privés et de leur permettre une adaptation proactive. La SGP pourrait présenter à court terme, une vision d'ensemble des économies d'échelle, de façon à rendre compatible le développement de ces quartiers avec le GPE.

- **Identifier les nouveaux risques de dérapage financier et évaluer en toute transparence leurs impacts et les solutions à mettre en œuvre pour éviter une nouvelle dérive des coûts**

Dans un contexte de nécessaire maîtrise des coûts, il est important de prendre en compte les phénomènes de perturbation et d'en assurer une bonne évaluation.

Les principaux écueils identifiés à ce jour sont :

- Les dérives dans le financement suite à la crise du COVID 19

Plus de 150 chantiers liés au Grand Paris ont dû cesser leurs activités. Les retards de livraisons et les possibles indemnités de la SGP aux entreprises de construction augmenteront, on peut le penser, sensiblement la charge globale des coûts du projet alors même que les ressources fiscales de la SGP risquent de diminuer. A titre d'exemple, la ligne 14 est directement touchée : la mise en service de la partie Nord jusqu'à Saint-Ouen, initialement prévue en septembre 2020, est potentiellement repoussée. Ni les essais, ni l'aménagement intérieur ne semblent finalisés. L'engagement d'ouverture de la ligne 14 Sud jusqu'à l'aéroport d'Orly, pour les JOP de 2024, risque ne pas être tenu.

En outre, la pandémie mondiale du coronavirus au premier semestre 2020 entâche sérieusement le budget 2020 d'IDFM avec un coût colossal aujourd'hui estimé entre 1,9 Mds et 2,6 Mds d'€ à Juin 2020 (en raison de la baisse du prélèvement du VM suite à l'arrêt de nombreuses entreprises et la mise en chômage partiel de très nombreux salariés, du remboursement du pass Navigo transport en avril, de la suspension des abonnements, de la hausse de la fraude...). Ces impacts sont d'autant plus sensibles qu'ils s'ajoutent à ceux des grèves de fin 2019/ début 2020 qui avaient coûté près de 150 M€.

Par ailleurs, à moyen terme, l'affaiblissement probable de la masse salariale à l'échelle nationale et une consommation en recul des produits pétroliers risquent de réduire le produit des recettes fiscales disponibles par le biais du Versement Transport ou de la TICPE. Sans compensation de l'Etat, le bon fonctionnement du réseau francilien pourrait être remis en question.

- Les impacts probables de la mise en concurrence des réseaux de transports en commun

Il s'agira d'anticiper la persistance de conflits sociaux due à la mise en concurrence des réseaux routiers de la RATP à Paris et petite couronne jusqu'en 2025, et jusqu'en 2039 pour l'ensemble des réseaux ferrés RATP et SNCF. Bien que les agents bénéficiaires des régimes spéciaux de ces entreprises gardent leurs acquis sociaux, quelle que soit l'entreprise pour laquelle ils assureront leurs missions, la privatisation de ces entreprises et les conditions de leur possible transfert restent des points de crispation forts.

- L'incertitude des coûts d'exploitation des nouvelles gares du GPE

Estimé à 165 M€, ce chiffre est cependant très incertain, il paraît probable qu'il soit sous-évalué en raison :

- ⇒ d'une méthodologie d'évaluation de la SGP jugée fragile par la Mission d'« Evaluation du GPE en phase d'exploitation » (IGF – CGEDD – Cf. ci-dessus),
- ⇒ d'une conception des gares pas encore clairement arrêtée à ce stade,
- ⇒ d'informations et de retours d'expériences inexistantes pour un réseau comparables.

- Repréciser les calendriers et garantir la réalisation du projet dans son intégralité

Dans ce contexte inédit, il est impératif de rappeler la nécessité de voir le projet être conduit dans son intégralité, tout en reprécisant ses évolutions calendaires. La maîtrise de la trajectoire financière et des investissements annexes ne pourra être tenue que dans l'assurance d'une bonne visibilité dans la conduite des chantiers et le strict respect des échéances données (ou réévaluées).

Cette condition est un enjeu économique crucial à l'échelle locale et nationale. Des dérives pourraient porter atteinte à l'attractivité des territoires et aux activités de nombreux acteurs économiques. C'est le cas pour la ligne 17, victime d'importants reports de chantiers qui risquent de porter préjudice au développement du Parc International des Expositions de Villepinte qui a planifié son expansion selon le calendrier du GPE.

### 3.2. Réévaluer les sources de financement en prenant en compte cinq grands principes

#### ➤ Réapprécier les contributions des entreprises et baisser à terme le recours aux impôts de production

La contribution du monde économique francilien s'élève à près de 6,5 Mds d'€ par an à destination d'Ile-de-France Mobilités et de la SGP. Pour rappel, elle se décompose comme suit :

- ⇒ près de 5 Mds d'€/an du Versement Mobilité (VM),
- ⇒ près d'1 Md d'€ de remboursement de la prime transport,
- ⇒ près de 600 M€/an de fiscalité des entreprises à destination de la SGP.

**Le VM apparaît comme le pilier de ces recettes. Sa légitimité est établie car il permet d'assurer la mobilité des salariés et d'agir comme levier de désenclavement des territoires. Cependant, assis sur la masse salariale des entreprises (et des administrations), le VM s'apparente en réalité à « un impôt de production » défavorable à leur croissance et indifférent des résultats** (contrairement à l'impôt sur les sociétés). Dès le seuil de 11 salariés passé, les chefs d'entreprises doivent, après délai, s'acquitter du VM. Le mécanisme ainsi mis en place peut décourager les recrutements, particulièrement dans les domaines liés à la relance industrielle. Selon les économistes A. Bonnafous et B. Faivre du Laboratoire d'Aménagement et d'Economie des Transports (LAET), il entraîne même un déficit de compétitivité au regard des exportations à l'étranger, tel une barrière douanière « inversée » qui serait imposée aux entreprises.

Les débats sur la gratuité des transports, qui visent à supprimer la contribution des usagers, ont par ricochet relancé celui sur l'acceptabilité du VM. Ce débat est conforté par l'objectif du gouvernement de réduire les impôts de production dans le cadre du « Pacte productif ». Même si la remise en cause du VM n'est, à ce stade, pas évoquée, la nécessité d'une évolution à moyen terme semble prise en compte par la majorité des acteurs. Désormais, divers économistes penchent vers une révision du financement des transports, sur des bases nouvelles, indépendantes de l'impôt de production. Le Groupement des autorités organisatrices des transports (GART) a lancé une réflexion dans le cadre de son Club des directeurs transports pour « inventer une nouvelle ressource alternative ou complémentaire au VM ».

Alors que le VM était initialement destiné à financer le prolongement des réseaux de transports, ses objectifs ont radicalement changé depuis 30 ans et viennent en grande partie subventionner la part-voyageurs qui s'est dans le même temps réduite. **Le VM a désormais atteint les limites de son ambition. Il apparaît primordial d'exclure à court terme tout recours supplémentaire à ce dispositif, qui freine la croissance, et d'engager à moyen terme l'élaboration de nouveaux modèles.**

**Par ailleurs, concernant le financement de l'infrastructure du GPE, l'utilisation de la fiscalité locale comme levier de financement ciblé contribue à l'instabilité de la fiscalité touchant les entreprises et nuit à la visibilité des investisseurs.** La fiscalité locale participe de la fiscalité dite de la production qui est un frein significatif à la croissance des entreprises dans la mesure où cette fiscalité intervient en amont de la réalisation de tout bénéfice. Il s'agit ici d'un sujet fiscal très important pour la croissance des entreprises mais également pour l'attractivité des territoires français. Dans une perspective à moyen terme, une fois la sortie de crise constatée, il s'agira de soutenir une réforme en profondeur de la fiscalité de la production.

#### ➤ Rééquilibrer le triptyque des contributeurs « entreprises - collectivités - voyageurs »

Les analyses ci-dessus mettent en avant le déséquilibre flagrant entre les principaux contributeurs au financement des transports publics en Ile-de-France. Les entreprises ont vu leur contribution augmenter régulièrement, alors même que les collectivités restent peu sollicitées et que les usagers ont observé d'une baisse continue de leur contribution (baisse de la tarification globale, non-répercussion des effets de l'inflation sur la billettique).

Cette baisse est intervenue alors même que le développement du réseau francilien est considérable : le Grand Paris des Bus, le déploiement des nouveaux systèmes billettiques, le prolongement du réseau existant, les nombreux plans sur l'offre et la qualité de service ainsi que le renouvellement massifs des matériels roulants ferroviaires et routiers en sont les marqueurs.

La région francilienne dispose aujourd'hui d'un réseau de transport de rang mondial, avec un coût d'accès le plus bas d'Europe pour les usagers. En effet, leur contribution représente moins d'1/3 du coût d'exploitation. A titre de comparaison la participation des usagers représente 40% de ce coût à Berlin, Amsterdam et Madrid et même 50% à Londres.

Cette spécificité repose sur un contexte culturel hexagonal matérialisé par l'inscription dès 1982, au travers de la loi LOTI, du fait que la mobilité représente un droit social dont chaque citoyen doit pouvoir disposer à coût raisonnable. Cependant, cette politique entraîne localement une sous-tarification qui n'est pas sans conséquence sur la gestion des réseaux, notamment en Île-de-France, où la croissance des voyageurs est de l'ordre de 3%/an. Un déséquilibre marqué entre les contributeurs, une dépendance à un impôt de production sur la masse salariale (le VM) et des difficultés à soutenir le développement nécessaire du réseau en sont les stigmates.

Certaines collectivités ont malgré tout été jusqu'à instaurer une gratuité des transports pour les usagers (à l'instar de Dunkerque ou de Niort). Plusieurs études en ce sens ont été menées à l'échelle nationale ou locale pour envisager une généralisation de ce principe (par exemple : le rapport de Jacques Rapoport mené pour IDFM ou encore l'étude sur la gratuité de la Commission sénatoriale dédiée au financement des transports). Elles ont conclu à son manque de pertinence.

Pour la CCI Paris Île-de-France, face au soutien déjà massif des entreprises et à la réticence des collectivités à voir augmenter leur contribution (cf. annulation des DMTO obtenue dans le PLF 2020), la part des voyageurs, dernier maillon de la chaîne du triptyque des financeurs, doit être réévaluée.

Dans la continuité du Big bang tarifaire souhaité par IDFM pour 2021, une révision en profondeur de la tarification des voyageurs occasionnels est à l'étude. Cette dernière ne pourra faire l'impasse d'un nivellement « par le haut » de cette contribution, en vue d'assurer un financement adéquat de l'exploitation. Aussi, à l'image du Grand Lyon l'évolution de la tarification, en cohérence avec l'inflation apparaît déjà comme une des solutions minimales pour dégager des recettes « socialement acceptables ». Il pourra s'avérer opportun de prolonger cette réflexion afin d'assurer la pérennité des financements et l'évolution sereine du réseau d'IDFM.

Par ailleurs, il apparaît nécessaire à la CCIR de continuer à explorer la piste du recours aux DMTO (Droits de mutation à titre onéreux). Dans le cadre d'une diversification attendue des contributeurs au financement du GPE, ils apparaissent comme l'outil le plus naturel à mobiliser pour la participation des collectivités avec une logique de fiscalité d'implantation. Leur sollicitation doit cependant être appréciée en tenant compte du contexte économique et financier des territoires.

### ➤ **Introduire une fiscalité écologique sans pénaliser la compétitivité des entreprises**

Comme le notait la DRIEA en 2014, dans son évaluation de fréquentation du GPE, le report modal de la voiture vers les transports, représentera un levier d'action majeur pour assurer la bonne fréquentation/rentabilité des transports du Grand Paris tout en réduisant les impacts environnementaux liés au transport routier. Les solutions ne sont pas nouvelles et deux réponses principales apparaissent : accentuer la densification dans les quartiers de gare et restreindre le transport individuel de personne, là où une alternative existe, par le biais d'une dissuasion financière (mise en place d'un péage, renchérissement du stationnement, ...). Alors que l'enjeu de densité est inscrit dans la conception des quartiers, celui du report modal est moins évident.

En ce sens, un panel de solutions fiscales et incitatives pourrait émerger. Dans le Grand Londres, un paiement des usagers routiers en faveur des transports collectifs a été instauré et constitue une ressource non négligeable

de près de 220 M€/an. D'autres outils complémentaires peuvent également être étudiés en ce sens : ajustement des redevances de stationnement, des taxes pétrolières ou encore des taxes de mise en circulation.

**L'acceptabilité d'une nouvelle fiscalité écologique des transports franciliens serait facilitée par le principe de fléchage des recettes à destination des infrastructures du Grand Paris.** De cette manière pédagogique, la politique engagée, dès la mise en service du GPE, pourra démontrer à la fois son utilité environnementale mais aussi son efficacité par une offre nouvelle visible.

**Pour la CCIR, il est cependant important de bien évaluer en amont les impacts économiques et sociaux des différents dispositifs envisagés (péages urbains, taxe poids-lourds, augmentation de la TICPE,...) afin de ne pas pénaliser l'activité des entreprises.**

### ➤ Réengager l'Etat sur ce projet d'envergure nationale

Il apparaît essentiel que l'Etat soit au rendez-vous « du plus grand projet de transport d'Europe ». Or, son désengagement est remarqué en tant que financeur direct dans l'appareil de financement de la SGP. Il n'intervient que par le biais de l'instauration de dispositifs fiscaux en sa faveur et la garantie des emprunts.

**Si l'Etat doit continuer à marquer sa présence dans le pilotage du dossier Grand Paris - comme il a su le faire en 2018 lorsque le Ministère chargé des Transports a porté le recalibrage du projet - un soutien financier direct, en complément des efforts de chaque partie prenante, doit pouvoir être reconsidéré à la hauteur des besoins manquants.**

Au-delà du GPE, cette tendance de fond au désengagement de l'Etat se retrouve également dans sa capacité à honorer ses engagements inscrits aux CPER. L'Agence de Financement des Infrastructures de transport Français (AFITF), qui représente l'Etat dans ses participations, apparaît elle-même comme sous-financée.

IDFM a récemment émis des craintes sur les manques de l'Etat aux investissements prévus dans les CPER franciliens. Sans le paiement de sa quote-part, soit 400 M€/an, des chantiers pourraient être rapidement mis à l'arrêt. De son côté, la Région a déjà mobilisé ses fonds (représentant parfois jusqu'à  $\frac{3}{4}$  des coûts de certains chantiers) et engagé les projets inclus dans les CPER conventionnés. Le Ministère des transports a récemment réaffirmé son engagement à hauteur de 190 M€/an et reporté les échéances de finalisation de deux ans. Il est nécessaire que l'Etat puisse rester attentif à son engagement initial.

### ➤ Faire appel aux acteurs privés

Les entreprises peuvent et doivent être parties prenantes du GPE, en complément des contributions fiscales dont elles s'acquittent ou des missions de maîtrise d'œuvre qu'elles exécutent. Elles sont ainsi prêtes à investir directement par le biais de partenariats, pour contribuer à imaginer des solutions innovantes, soutenir les efforts financiers et les prises de risques.

Cette orientation permettrait d'impliquer les acteurs privés dans la construction du projet global en toute cohérence avec les contraintes économiques et les mesures d'économies de la SGP. Plusieurs approches peuvent être envisagées allant d'un appel à manifestation d'intérêt pour imaginer des solutions nouvelles pour l'exploitation du nouveau réseau à un investissement direct dans une partie du projet par le biais de contrats de partenariat.

### 3.3. Envisager de nouvelles pistes pour le financement de l'infrastructure

#### **Fiabiliser l'appareil de financements dédié à la SGP (environ 190 M€/an manquants jusqu'en 2070)**

⇒ Renforcer les coopérations entre acteurs privés et publics  
par le biais des Marchés de Partenariats

PRIORITAIRE

#### **Mécanisme du dispositif**

La SGP pourrait confier à une entreprise ou à un groupement d'entreprises une mission globale, sous maîtrise d'ouvrage privée, avec pour finalité la construction et l'équipement de certains ouvrages du chantier du GPE, en contractualisant avec eux tout ou une partie de leur financement. Ce mécanisme mériterait d'être envisagé pour la construction de certaines gares, encore à l'étude, et dont le financement pèse sur le coût global du projet.

Cette délégation peut se faire dans le cadre d'un « Marché de Partenariat », dispositif remplaçant depuis 2016 les différents mécanismes de « Partenariat Public Privé »<sup>6</sup>.

Dans ce cadre, un donneur d'ordre public (État, collectivité territoriale, établissement public) peut confier à une entreprise ou à un groupement d'entreprises une mission globale sous maîtrise d'ouvrage privée avec deux finalités :

- Des missions principales : la construction, la transformation, la rénovation, le démantèlement, la destruction d'ouvrages ou d'équipement voire de biens immatériels, nécessaires au service public ou à une mission d'intérêt général, et tout ou partie de leur financement.
- Des missions complémentaires : l'aménagement, l'entretien, la maintenance, la gestion ou l'exploitation d'ouvrages ou de biens immatériels.

Il s'agit d'un contrat de longue durée, avec un financement privé et un paiement public différé.

- De longue durée parce que celle-ci est fonction de la durée d'amortissement des investissements (15/20/30 ans).
- Un financement privé parce que l'entreprise sera rémunérée par l'acheteur sous forme de loyers à compter de la mise à disposition des ouvrages construits.

L'intérêt du marché de partenariat pour l'acheteur résulte dans le fait que l'entreprise avance les fonds nécessaires à l'opération mais forcément, il y aura un coût pour l'acheteur qui sera retranscrit par les loyers qu'il devra à l'entreprise.

#### **Position des acteurs**

**Gilles Carrez**, se montrait en 2018 mitigé à l'idée de faire appel à ce type de financement. De mauvaises expériences de partenariats publics privés ont en effet dissuadé l'Etat d'y recourir pour les gros projets. Le Ministère des finances, sur les recommandations de la Cour des Comptes, semble avoir suspendu ce dispositif au profit des marchés de conception-réalisation. Ces derniers ne permettent cependant pas un partage financier.

<sup>6</sup> Depuis la réforme transposant la directive européenne de 2004, entrée en vigueur le 1er avril 2016, le PPP est devenu un marché de partenariat défini par l'article L1112-1 du code de la commande publique : « la construction, la transformation, la rénovation, le démantèlement ou la destruction d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public ou à l'exercice d'une mission d'intérêt général. Tout ou partie de leur financement. Cette mission globale peut également avoir pour objet : Tout ou partie de la conception des ouvrages, équipements ou biens immatériels. L'aménagement, l'entretien, la maintenance, la gestion ou l'exploitation d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels ou une combinaison de ces éléments. La gestion d'une mission de service public ou des prestations de services concourant à l'exercice, par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée ».

### **Remarques et propositions de la CCI Paris Île-de-France**

Financièrement, ce marché de partenariat exige certes une gestion rigoureuse mais permet une vraie répartition des coûts.

De plus, les études préalables de faisabilité économique imposées avant la passation du marché permettent de bien préciser le projet en amont. Le dialogue compétitif qui se met en place entre les entreprises candidates et la maîtrise d'œuvre favorise l'innovation

Bien que ces derniers imposent une grande maîtrise financière de la part de l'acteur public, ces contrats peuvent représenter d'importantes opportunités pour le GPE alors que la SGP peine à boucler son financement. Les anciens défauts et errements des premiers Partenariats-Publics-Privés sont aujourd'hui dépassés par la mise en place d'un nouveau dispositif rigoureux, il serait donc intéressant de redonner une dynamique favorable au recours aux financement privés dans des projets publics.

#### **AVANTAGE**

Avec un partage public-privé des risques financiers et un appel à idées auprès des acteurs privés, la conduite des travaux des gares du GPE pourrait être redynamisée.

#### **INCONVENIENT**

Impose une grande maîtrise financière des projets. A ce stade du calendrier, les chantiers de nombreuses gares du GPE sont déjà lancés. Les opportunités sont donc moins nombreuses et doivent être saisies rapidement.

- ⇒ **Etudier l'opportunité d'un recours aux Droits de Mutation à Titres Onéreux (DMTO)**  
Estimé à 60-120 M€/an.

### Mécanisme de la taxe

Les DMTO sont des droits dus lors de transactions immobilières. Ils ont représenté 11 Mds € de recettes fiscales en France, dont 3,1 en IDF.

Il s'agit d'une ressource très dynamique : +59% depuis 2011 en France, et même de +72% en Île-de-France (soit +1Md€). Elle contribue à 20% des recettes des budgets départementaux.

Dans le cadre d'une diversification attendue des contributeurs au GPE, ils apparaissent comme l'outil le plus naturel à mobiliser pour la participation des collectivités. Deux dispositions pourraient être envisagées en vue de flécher des recettes complémentaires à la SGP depuis les DMTO :

- **Prélever une partie des DMTO destinés aux fonds de péréquation**

Un Fonds national de péréquation des DMTO, des Départements franciliens vers les Départements de province, a été mis en place dès 2011 pour un montant de 334 M€.

Compte tenu de l'intérêt national du projet de GPE, qui aura des retombées au-delà de l'Île-de-France, il pourrait être envisagé de flécher vers le financement du GPE, une part de cette péréquation.

Une retenue sur ces péréquations de l'ordre de 10 à 20% représenterait de 33 à 66 M€ de recettes par an à destination du GPE, et ce jusqu'à l'extinction de la dette de la SGP (cette ponction aura vocation à prendre fin au-delà).

- **Maintenir la possibilité d'un prélèvement d'une partie des DMTO auprès des départements franciliens.**

Le Gouvernement avait engagé la possibilité d'un prélèvement d'une partie des DMTO à hauteur de 70M€ la première année, puis 65M€ les années suivantes. Cette disposition inscrite au PLF 2020 a été retoquée en raison d'un vice de forme par le Conseil d'Etat, il est envisagé de la réintroduire au PLF 2021.

### Position des acteurs

**Gilles Carrez s'était montré** favorable en 2018 à un prélèvement des DMTO auprès des départements, il s'était cependant opposé à toute baisse des fonds de péréquation destinés aux régions de province.

**Les Présidents des Départements**, se sont vivement opposés à toute contribution supplémentaire des DMTO envers le GPE. Dans le même temps, ces collectivités sont aujourd'hui des contributeurs minoritaires au projet, alors même qu'il aura des retombées importantes localement et qu'elles sont amenées à défendre des intérêts locaux, notamment dans le positionnement des gares ou les interconnexions, qui laissent peu de marges quant aux diverses mesures de réduction des coûts du projet.

### Remarques et propositions de la CCI Paris Île-de-France

Les DMTO représentent l'une des fiscalités les plus dynamiques en Île-de-France. Ils apparaissent comme un outil intéressant à étudier pour impliquer les collectivités territoriales dans le financement du GPE. L'utilisation du fond de péréquation, alimenté par les départements franciliens, apparaît naturelle compte tenu de l'envergure nationale du projet.

Leur sollicitation doit cependant être appréciée en tenant compte du contexte économique et financier des territoires.

#### **AVANTAGE**

Dans un contexte économique favorable, les DMTO ont l'atout de proposer des recettes dynamiques, évolutives qui font d'eux l'une des rares contributions sur lesquelles des marges de manœuvres peuvent être réalisées. Dans le cadre d'une diversification attendue des contributeurs au GPE, ils apparaissent comme l'outil le plus pertinent à mobiliser pour la participation des collectivités.

#### **INCONVENIENT**

Difficile acceptation politique, notamment pour le premier mécanisme, compte tenu des arbitrages nécessaires sur l'utilisation du fonds de péréquation. Dans un contexte de crise renforcée pour les finances des collectivités suite à la crise sanitaire liée au COVID 19, les marges de manœuvre semblent faibles pour un recours à ces mécanismes à court et moyen terme

⇒ **Actualiser la taxe spéciale d'équipement**  
Estimé à + 50 M€/an

### Mécanisme de la taxe

Les taxes spéciales d'équipement (TSE) constituent des taxes additionnelles aux deux taxes foncières (sur les propriétés bâties et non bâties), à la taxe d'habitation et à la cotisation foncière des entreprises. Ce sont des taxes de répartition, dont le montant est établi annuellement et réparti sur l'assiette des quatre taxes locales de l'ensemble du territoire d'Île-de-France. Elles ont donc une base large qui permet une diversification des contributeurs avec des taux relativement bas. Depuis 2011 une TSE a été instituée spécialement au profit de la SGP. Son produit est fixé par la loi à 117 M€ annuels (les 2/3 étaient payés par des personnes physiques en 2017). Ce montant n'a pas été actualisé depuis sa création malgré l'accroissement de son assiette fiscale, il pourrait voir son plafond augmenté.

### Position des acteurs

Pour Gilles Carrez, le montant global de la recette liée à cette taxe, fixé à 117 M€, n'a pas évolué depuis 2011 tandis que la population et l'économie francilienne, et donc l'assiette fiscale, ont crû. Le montant de la taxe ayant mécaniquement baissé pour chaque contribuable, le député a proposé d'en actualiser le produit autour de 170 M€ annuels (soit +50 M€).

### Remarques et propositions de la CCI Paris Île-de-France

Pour la CCIR, face au développement économique et démographique, le rehaussement du plafond de la TSE s'inscrit dans une logique pertinente pour engager des recettes et diversifier les contributeurs, alors même que le développement immobilier et économique autour du GPE s'inscrit dans cette même tendance d'augmentation de la population et de revalorisation foncière.

A mécanisme constant, cette préconisation augmenterait la fiscalité actuelle des entreprises de près de 10 M€, soit 29% de la hausse envisagée de la TSE. Néanmoins, il s'agit d'un rattrapage, cette taxe ayant baissé pour chaque contribuable depuis 2011. De plus, la proportion de redevables non entreprises de cet outil étant plus importante (71%), cette hausse contribuerait proportionnellement à accroître leur part dans le financement du GPE.

La CCIR appelle cependant à s'assurer que les entreprises ne soient pas sollicitées de manière disproportionnée par rapport aux ménages via une modification de la clé de répartition de la TSE entre taxe foncière, taxe d'habitation et CFE.

#### AVANTAGE

Taxe ne touchant pas que les entreprises et contribuant à diversifier les contributeurs.  
Augmentation qui peut-être considérée comme un « juste rattrapage » face à la baisse liée à l'accroissement démographique et économique.

#### INCONVENIENT

En raison de la disparition progressive de la taxe d'habitation, l'assujettissement de la TSE ne concernera que les propriétaires. Nécessité de veiller à ce que la fiscalité des entreprises ne soit pas alourdie plus fortement.

### ⇒ **Approfondir le potentiel d'un péage urbain métropolitain**

Les recettes potentielles dépendent fortement des hypothèses retenues à savoir le modèle de péage, sa tarification, son périmètre et la définition des critères d'assujettissement des usagers.

### **Mécanisme de la contribution**

Un péage urbain consiste en la tarification de l'usage de la voirie urbaine, en contrepartie des effets liés à l'usage des véhicules (notamment la congestion, l'usure des routes, l'espace occupé pour un déplacement individuel ...). Le paiement peut-être dû en raison de l'utilisation d'une infrastructure (ex : péage d'infrastructure : autoroute A14), du franchissement d'une limite de zone (ex : péage de cordon : Oslo) ou lors de la circulation dans une zone (ex : péage de zone : Londres)<sup>7</sup>.

En Île-de-France, pourrait être proposée la mise en place d'un péage de zone ou de cordon, sur un périmètre à définir.

### Ordres de grandeur disponibles des recettes potentielles dans l'étude d'un péage francilien :

- **Rapport Carrez en septembre 2018** : Les recettes potentielles ont été estimées en 2018 à +320M€/an dès 2030, dans le cadre d'un péage à l'échelle métropolitaine incluant tous les véhicules à moteur.
- **Rapport du Comité sur la faisabilité de la gratuité des transports en Île-de-France, en octobre 2018** : Selon ses rapporteurs « *un péage urbain sur un périmètre large (Paris et petite couronne, par exemple) ne pourrait probablement être mis en place qu'à l'horizon de mise en service des lignes du Grand Paris, afin d'offrir une alternative pertinente aux automobilistes qui renonceraient à utiliser leur véhicule* ». Le gain serait estimé de l'ordre de 800 M€ en tenant compte de l'interdiction des véhicules diesel et d'un fort report modal grâce une offre fortement développée en lien avec le covoiturage et les parcs-relais.

### **Position des acteurs**

**Gilles Carrez** s'était déclaré contre la mise en place de cette proposition dès 2018 car il estimait, qu'en l'état, les solutions de report en transports collectifs n'étaient pas satisfaisantes. Selon lui, un tel péage pourrait être envisagé une fois la plupart des lignes du Grand Paris Express mises en service mais pas en phase de construction du projet.

Récemment, la CPME a encouragé l'ouverture d'une telle réflexion dans le cadre des propositions économiques qu'elle a émises pour la campagne des municipales 2020. L'objectif premier réside dans la diversification des contributeurs aux politiques de transport. La confédération a exclu les entreprises mobiles des personnes assujetties à ce péage (les entreprises ayant des contraintes de logistiques de biens ou de services tel que le transport de marchandises mais encore les ascensoristes ou la maintenance des équipements).

### **Remarques et propositions de la CCI Paris Île-de-France**

Ce dispositif mérite d'être étudié car il représente une alternative pour diversifier les contributeurs au financement du GPE par un paiement à l'usage plutôt que via la fiscalité, de plus c'est un moyen d'inciter au report modal. Cependant, son acceptation économique et sociale est politiquement sensible et il est nécessaire, en amont, de bien évaluer les impacts socio-économiques et les contraintes techniques de mise en place :

- Avant toute décision, il est nécessaire de mener des études socio-économiques pour bien évaluer l'impact de ces nouveaux prélèvements sur les entreprises, de mener des expérimentations et

<sup>7</sup> Péage de cordon : délimitation d'une zone, le péage s'applique aux véhicules qui franchissent le cordon (entrée et/ou sortie).  
Péage de zone : s'applique aux véhicules entrant dans la zone, mais aussi aux véhicules circulant au sein de la zone.

d'associer les représentants des acteurs économiques à la démarche. Pour qu'il soit acceptable, il doit exister une offre alternative de transport crédible à la route. En ce sens, la CCIR propose de ne mettre en place le péage qu'à la mise en service du GPE, en 2030. Par ailleurs, elle propose d'étudier une exclusion des véhicules professionnels n'ayant pas d'alternative à la route (artisans, livraison, ...). Les critères retenus devront être précisés (catégorie d'activités, ...), ce qui permettra d'évaluer le nombre de véhicules concernés. Pour un ordre de grandeur les véhicules professionnels représentent 20% des véhicules en circulation dans l'hypercentre parisien au regard du nombre total de véhicules en circulation<sup>8</sup>.

- Le périmètre doit être en cohérence avec celui de la ZFE Métropolitaine pour une application à l'échelle métropolitaine. Ce périmètre large est également essentiel afin de générer une ressource minimale à la hauteur du seuil de rentabilité des investissements. Ceci suppose un accord politique entre les différentes collectivités concernées sur le principe et sur le périmètre.
- Le critère de motorisation ne pourra pas être retenu dans la tarification. La discrimination des véhicules polluants s'effectuant déjà par le biais de la ZFE. Des critères de taille de véhicule peuvent cependant être envisagés (SUV, ...), cependant il faut pouvoir s'assurer de leur faisabilité en matière de contrôle.
- Un accord politique doit être trouvé sur la compétence de gestion du péage entre l'Etat et les collectivités concernées. Les recettes doivent être fléchées prioritairement vers la SGP pour le financement du GPE. Une fois la dette régularisée, le maintien du péage urbain pourrait permettre d'abonder l'AFITF de la même manière que des autoroutes concédées. Cependant, il faudrait bien étudier la rentabilité d'un tel péage sur le long terme : ayant vocation à réduire la circulation routière, les recettes seraient logiquement amenées à diminuer alors que des dépenses de fonctionnement se maintiendront.

A Londres par exemple, dont le péage de zone couvre l'équivalent du tiers de la surface de Paris, les recettes nettes se sont élevées à 130 M€ en 2013 :

- les coûts de fonctionnement annuels seuls représentent plus de 40% des recettes,
- les coûts d'investissement initiaux se sont élevés à 280 M€ et un renforcement conséquent du réseau de bus a été effectif à l'inauguration du péage.

#### **AVANTAGE**

Le péage urbain est un instrument permettant le report modal, sans toucher à la fiscalité, en engageant des recettes directes pour la construction du GPE.

#### **INCONVENIENT**

Difficile acceptation sociale du principe du péage.

Nécessité de prendre en compte les professionnels qui n'ont pas d'alternative crédible à l'utilisation de leur véhicule.

L'évaluation des recettes s'avère souvent aléatoire et partielle dans les modèles de prévision. Ce facteur amenuise in fine la rentabilité du projet.

<sup>8</sup> Etude sur les raisons des déplacements dans ou à travers l'hypercentre. Mairie de Paris, Novembre 2015.

### 3.4. Etudier de nouvelles pistes pour le financement du fonctionnement du GPE

Assurer le financement nécessaire pour l'exploitation globale du GPE (besoin d'environ 820 M€/an estimé en 2030)

⇒ **Augmenter raisonnablement la contribution des voyageurs des transports en commun franciliens abonnés et occasionnels** estimé selon IDFM à +100 M€/an de recettes/an pour l'augmentation du forfait et s'appuyer sur la re-fonte tarifaire en cours pour améliorer les seuils de rentabilité des occasionnels.

**PRIORITAIRE**

#### Mécanisme de la contribution

L'augmentation des contributions pourra s'effectuer de deux manières :

- Une augmentation de 5% des tarifs des abonnements de transports qui permettrait, selon IDFM, un apport de recette de l'ordre de 100 M€/an.
- Une revalorisation des moyennes tarifaires, à la hausse, pour les déplacements occasionnels. Ces travaux pourront s'inscrire dans le cadre de l'étude en cours sur le « big bang tarifaire » d'Île-de-France Mobilités. L'abandon de la tarification Origine-Destination au profit d'une tarification zonale devrait en être l'opportunité.

#### Position des acteurs

L'idée est étudiée par la FNAUT, l'association des usagers membre du comité des partenaires d'IDFM.

**Valérie Péresse** estime que des hausses tarifaires sont nécessaires, en raison de la croissance des coûts due à l'amélioration de l'offre et à la mise en service de nouvelles lignes.

Certains **élus** au sein du Conseil d'administration d'IDF Mobilités s'opposent cependant aux hausses tarifaires proposées par l'exécutif.

#### Remarques et proposcompteitions de la CCI Paris Île-de-France

Pour la CCIR, l'augmentation de la tarification des usagers est nécessaire (cf. paragraphe 3.2). Cette disposition pourrait être mise en œuvre ainsi :

- la sanctuarisation des tarifs sociaux, la fin de la baisse de tarification générale et l'inscription du refus de la gratuité des transports,
- le nivèlement de la tarification sur l'inflation (modèle lyonnais),
- la mise en place d'un système de péréquation, afin de ne pas porter atteinte à la « prime transport » prise en charge par les employeurs franciliens (en 2018, la recommandation de la CCI proposait de ne pas répercuter la hausse de la tarification sur la prime transport, qui entrainerait un surcoût sur la masse salariale).

L'utilisation de tout ou partie de cette ressource pour abonder le financement de l'infrastructure, et pas seulement son exploitation, est aussi proposée par certains acteurs. Cependant, dans une logique budgétaire, la part voyageur est habituellement fléchée à destination de l'exploitation. L'utilisateur finançant une partie du service, et non l'infrastructure qu'il utilise. Pour la CCI Paris Île-de-France, il semble plus cohérent de la destiner au financement de l'exploitation. Cependant, il pourrait être intéressant d'étudier une alternative proposant un fléchage vers le financement de l'infrastructure pendant la phase des travaux, puis progressivement un fléchage vers l'exploitation à la mise en service des lignes.

**AVANTAGE**

L'augmentation des tarifs des voyageurs permet de faire contribuer les usagers à l'amélioration significative de l'offre et des services de transports en commun en Ile-de-France. Une hausse marginale permet un apport de recette nécessaire au développement du réseau sans représenter un supplément de charge inconsideré sur les usagers.

**INCONVENIENT**

Une difficile acceptation politique et sociale et un revirement à la tendance observée ces dernières années dans la baisse de tarification.

- ⇒ **Lancer un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour identifier des solutions innovantes pour optimiser l'utilisation du nouveau réseau**  
Non estimé à ce stade.

### **Principe**

L'Appel à Manifestation d'Intérêt est un outil d'aménagement qui vise à susciter l'intérêt d'un ensemble de candidats vis-à-vis d'un projet. Pour la CCIR il serait intéressant d'envisager un AMI sur le GPE qui pourrait être porté par le futur gestionnaire du réseau (à savoir RATP-Infrastructures) ou encore Île-de-France Mobilités en vue d'engager des projets qui optimisent l'usage du réseau (utilisation des gares la nuit, mise en place de services spéciaux, ...).

L'objectif serait de mettre en évidence de nouvelles activités dans les quartiers de gare, en tenant compte de modèles d'urbanisme orienté sur l'infrastructure de transport.

### **Position des acteurs**

Cette préconisation inédite, portée par la CCIR, n'a pas été débattue par les parties prenantes. Cette disposition innovante permettrait l'émergence de pistes de solutions non explorées au travers d'acteurs prêts à en assurer le portage.

### **Remarques et propositions de la CCI Paris Île-de-France**

La Chambre encourage vivement le développement des AMI qui permettent de faire émerger des initiatives privées, au bénéfice des projets d'intérêt public

#### **AVANTAGE**

Les AMI peuvent engendrer de fortes retombées et leursancements n'imposent pas de contraintes particulières pour les établissements publics compétents.

#### **INCONVENIENT**

Une réflexion en amont de la conception du projet aurait permis plus d'opportunités. Les contraintes sont plus importantes à ce stade de son élaboration et risquent de limiter la venue des porteurs de projets. Cependant, il apparait intéressant de faire appel à la créativité des entreprises pour imaginer des solutions adaptées.

⇒ **Instaurer un rehaussement de 100% du taux de la taxe de mise en circulation (cartes grises)**  
Estimé à +340 M€/an, c'est-à-dire un doublement des recettes régionales actuelles

### Mécanisme de la taxe

L'indice fiscal francilien n'a pas été augmenté depuis 2007. Le regroupement des régions a permis une révision des tarifs en vigueur. L'IDF n'ayant pas subi d'évolution de son périmètre, l'exécutif n'a pas souhaité y toucher. Cependant, le rapport budgétaire du CR IDF de 2019 notait que les « recettes liées à la « consommation » automobile [étaient] moins dynamiques [en Idf] que sur le reste du territoire » national. Cette taxe, prélevée uniquement sur les véhicules thermiques, rapporte annuellement au CR IDF près de 340M€. Le tarif moyen par carte grise représente 41€ par véhicule.

Alors que le coût moyen d'achat d'un véhicule neuf est de 26 707€ - *en hausse continue au fil des années* - un doublement du montant de la carte grise pour atteindre 82€, représente 0,1% de la somme du véhicule (jusqu'à 0,2% pour un véhicule d'occasion dont le coût moyen est de 15 180€). Cette disposition, avec un mécanisme de reversement en direction d'IDFM, engagerait 340 M€ de recettes par an la première année (potentiellement en baisse les années suivantes en raison de l'électrification du parc automobile, qui est exclu de cette contribution).

### Position des acteurs

A ce jour, seul **le Conseil régional** laisse entendre que cette taxe dispose d'un potentiel d'optimisation. Cependant il note dans le même temps que la transition des flottes de véhicules vers un parc moins dépendant de l'énergie fossile entraînera à moyen-long terme une baisse irrémédiable des recettes.

### Remarques et propositions de la CCI Paris Île-de-France

Même si son rendement n'apparaît pas très important, cette ressource mériterait d'être étudiée. Elle présente l'avantage de ne pas s'appliquer aux seules entreprises et de favoriser le renouvellement des flottes vers des véhicules moins polluants.

#### AVANTAGE

Le levier des cartes grises permet d'engager une hausse directe et immédiate des ressources avec un faible impact sur l'achat d'un véhicule (entre 0,1 et 0,2% du coût total).

#### INCONVENIENT

Un tarissement rapide de la ressource, avec la transformation du parc est à anticiper.

⇒ **Optimiser le fléchage de la TICPE perçue par IDFM**  
Estimé à +6-7 M€/an

### Mécanisme de la taxe

L'affectation systématique d'une partie de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), prélevé par le Conseil régional et reversé à IDFM est plafonnée à 100 M€/an. Il s'avère que ce plafond est rarement atteint. Celui-ci est estimé à hauteur de 93 M€ pour l'année 2020. Cette rétribution pourra à l'avenir être systématiquement reversé au plafond, le gain engendré reviendrait à 7 M€.

### Position des acteurs

La Région Île-de-France peut moduler les versements de TICPE à son autorité organisatrice. Il fut un temps pensé que cette ressource pourrait servir à financer le dézonage du Passe Navigo, avant d'abandonner l'idée, Valérie Pécresse ayant sollicité avec succès l'Etat pour financer la perte de recettes. La proposition avait néanmoins été jugée faisable.

### Remarques et propositions de la CCI Paris Île-de-France

Il est intéressant de re-proposer ce levier d'affectation au plafond de la ressource, afin d'abonder le budget d'IDFM de façon indolore pour les entreprises et les usagers.

#### AVANTAGE

Ce mécanisme permet d'engager une hausse directe et immédiate des ressources sans contribution supplémentaire des entreprises et des particuliers.

#### INCONVENIENT

Nécessité d'une acceptation politique de la Région, dont la contribution se trouve augmentée.

Une mesure complémentaire, à l'échelle nationale, pourrait être de proposer une augmentation de la TICPE comme levier de ressources complémentaire (la hausse d'un centime de TICPE rapporte 500 M€ de recettes supplémentaires au niveau national).

Au regard du contexte social, la hausse de TICPE est une mesure difficile à mettre en place. Le Gouvernement a d'ailleurs abandonné la possibilité d'y recourir en 2019, suite à la crise des « gilets Jaunes ». A plus long terme cependant ce débat pourrait être réouvert en prenant en compte les impacts socio-économiques.

⇒ **Instaurer un mécanisme de prélèvement additionnel sur les redevances de stationnement en Île-de-France, à proximité des points de transport structurants de l'aire urbaine parisienne et refonder une politique tarifaire à destination des parcs-relais**  
Recettes non-estimées, dépendant de la mise en place du stationnement payant et de la définition de la tarification par les communes/intercommunalités.

La moitié des recettes des redevances de stationnement franciliennes sont perçues par IDFM, au titre des « contraventions », en vue de participer au développement des infrastructures. Dans certaines zones géographiques définies, où le stationnement est déjà rendu payant par le biais d'une redevance municipale (ou intercommunale), cette dernière pourrait être majorée pour contribuer au financement du GPE. La mesure ne pourra être effective qu'au sein de l'aire urbaine parisienne où un ensemble d'alternatives à l'usage de la voiture existe, dans un rayon de 2 kilomètres autour d'un point de transport structurant.

Concernant les parcs-relais, il pourra être l'occasion de refonder une nouvelle politique tarifaire qui puisse mettre fin à la gratuité pour les abonnés Navigo et engager une modulation des tarifs fondée sur l'offre et la demande. De cette manière, les bénéfices tirés pourraient abonder les besoins de financement et limiter les effets de saturation des parkings par des usagers-riverains, voire privilégier le rabatement de manière alternative.

L'objectif ne réside pas tant dans la recherche de recettes directes, cette mesure aurait plutôt vocation à agir comme un levier complémentaire à une politique de dissuasion de l'usage de la voiture, afin de favoriser le report modal (en vue d'optimiser les recettes-voyageurs sur le réseau de transport collectif).

#### **Position des acteurs**

La **DRIEA** au travers de l'étude de fréquentation du GPE en 2014 appelait à une démarche de dissuasion de la pratique automobile afin d'augmenter le report modal et de générer une meilleure fréquentation dans les lignes nouvelles.

**Dans son étude sur la gratuité, la Commission des finances du Sénat**, pointait une plus forte mobilisation des redevances de stationnement comme solution pertinente pour financer le développement des réseaux, et ce en complément de la contribution directe des usagers.

#### **Remarques et propositions de la CCI Paris Île-de-France**

La politique du stationnement est un puissant levier d'action et les communes ont vu leurs prérogatives renforcées en ce sens depuis 2018, avec la loi sur la dépenalisation du stationnement. De plus, la baisse continue du trafic routier à Paris depuis les années 90 et dans les grandes métropoles a toujours été engagée en renforçant la pression sur le stationnement (suppression des places, augmentation des tarifs, fléchage des recettes vers les AO, plus grande coercition dans le contrôle, amélioration du nombre de rotation sur les places de parking, baisse du taux de motorisation des ménages). Là où le stationnement apparaît dissuasif, l'usage automobile baisse nécessairement au profit des transports en communs et des modes alternatifs. Cette disposition n'a aucun impact sur les personnes à mobilité réduites ou les livreurs qui n'ont pas à s'acquitter de la redevance.

#### **AVANTAGE**

Dispositif incitatif qui permettrait non seulement de dégager de nouvelles ressources, mais aussi d'engager un report modal vers les gares nouvelles du GPE.

#### **INCONVENIENT**

La mesure pourrait toucher une partie des entreprises mobiles, si aucune mesure d'exemption n'est mise en place.

# QUEL MODELE ECONOMIQUE POUR LE GRAND PARIS EXPRESS ?

Contribution de la CCI Paris Île-de-France  
aux travaux de la Commission des finances du Sénat

---

**Contact Expert** Maxime SPECJAK

➤ Tél. 01.55.65.77.22 / Mail. [mspecjak@cci-paris-idf.fr](mailto:mspecjak@cci-paris-idf.fr)



CCI PARIS-ILE-DE-FRANCE