

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



Renforcer les coopérations entre acteurs publics et privés par le biais des **Marchés de Partenariat**

PRIORITAIRES



Actualiser la **taxe spéciale d'équipement**

COMPLEMENTAIRES



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



Etudier l'opportunité d'un recours aux **droits de mutation à titre onéreux**

FINANCER L'EXPLOITATION



Augmenter la contribution des **voyageurs occasionnels & abonnés**



Lancer un **Appel à Manifestation d'Intérêt** pour l'exploitation du nouveau réseau

PRIORITAIRES



Instaurer un **prélèvement additionnel** sur les redevances de stationnement

COMPLEMENTAIRES



Optimiser le produit de la **TICPE** à destination d'**IDFM**



Actualiser l'indice régional de la **taxe de mise en circulation (Cartes grises)**

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.

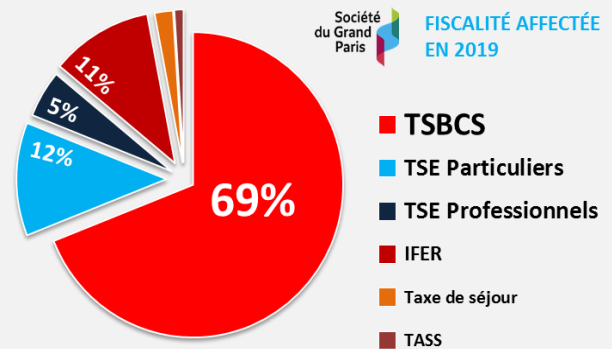
Il est indispensable de prendre en compte dès aujourd'hui ces besoins de financement. Or, les entreprises sont les principales contributrices du fonctionnement des transports publics. Elles s'inquiètent donc légitimement d'un nouveau risque d'augmentation de leurs contributions.

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 :

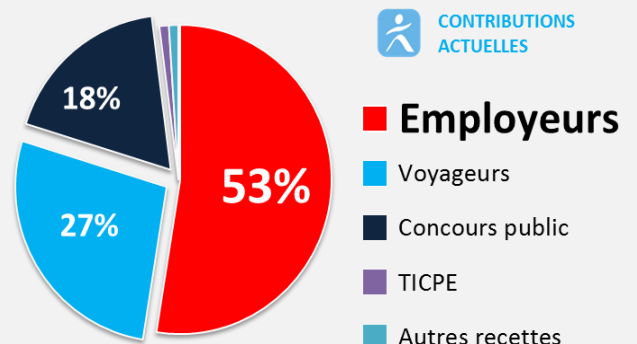
- 86% des recettes, soit 578 M€, proviennent directement des entreprises franciliennes (taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, taxe spéciale d'équipement, taxe annuelle sur les surfaces de stationnement, etc.).
- 14% seulement proviennent des particuliers (part des particuliers dans la Taxe 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. m-specjak@cci-paris-idf.fr