

L'avenir de la LGV Bordeaux Toulouse sauvé par une société de projet ?

Rappelons que l'enquête publique de la LGV Bordeaux Toulouse avait donné lieu à un avis négatif de la Commission d'enquête et à un nombre largement supérieur d'avis négatifs des personnes qui avaient bien voulu donner leur avis sur ce projet. Les rares avis positifs émanaient en majorité d'élus politiques locaux.

Sa DUP, Déclaration d'utilité Publique, prononcée par le gouvernement en juin 2016, avait été attaquée par différentes associations, dont le CADE, au motif, en particulier, que le financement du projet n'avait pas été défini dans le dossier d'enquête publique.

En avril 2018, le Conseil d'État a jugé tout d'abord que la procédure suivie a été régulière et a écarté les critiques fondées sur l'insuffisance de l'évaluation économique et sociale du projet.

Or il est intéressant de noter qu'à fin 2019 aucune procédure de financement de ce projet n'est en cours, ni qu'aucun maître d'ouvrage n'a été désigné pour développer ce projet.

La presse relate régulièrement d'éventuelles sources de financement que les Régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie auraient découvert, mais point de réalité à ce jour si ce n'est l'allusion à une « Société de projet » qui serait à même de concrétiser ce projet, emblème de ces fameux GPIL (Grands Projets Inutiles et Imposés).

Il est vrai que le modèle de Partenariat Public Privé, vanté par Monsieur Rousset pour réaliser la LGV Tours-Bordeaux – projet qui devait, selon ses affirmations durant la séance plénière du 15 décembre 2008, créer 100.000 emplois – ne semble plus convenir aux édiles régionales et le recours à des « sociétés de projet », au nom suffisamment vague pour qu'on leur attribue toutes les vertus qui n'ont pas pu être démontrées dans les milliers de pages du dossier d'enquête publique de ces LGV est maintenant utilisé à chaque occasion.

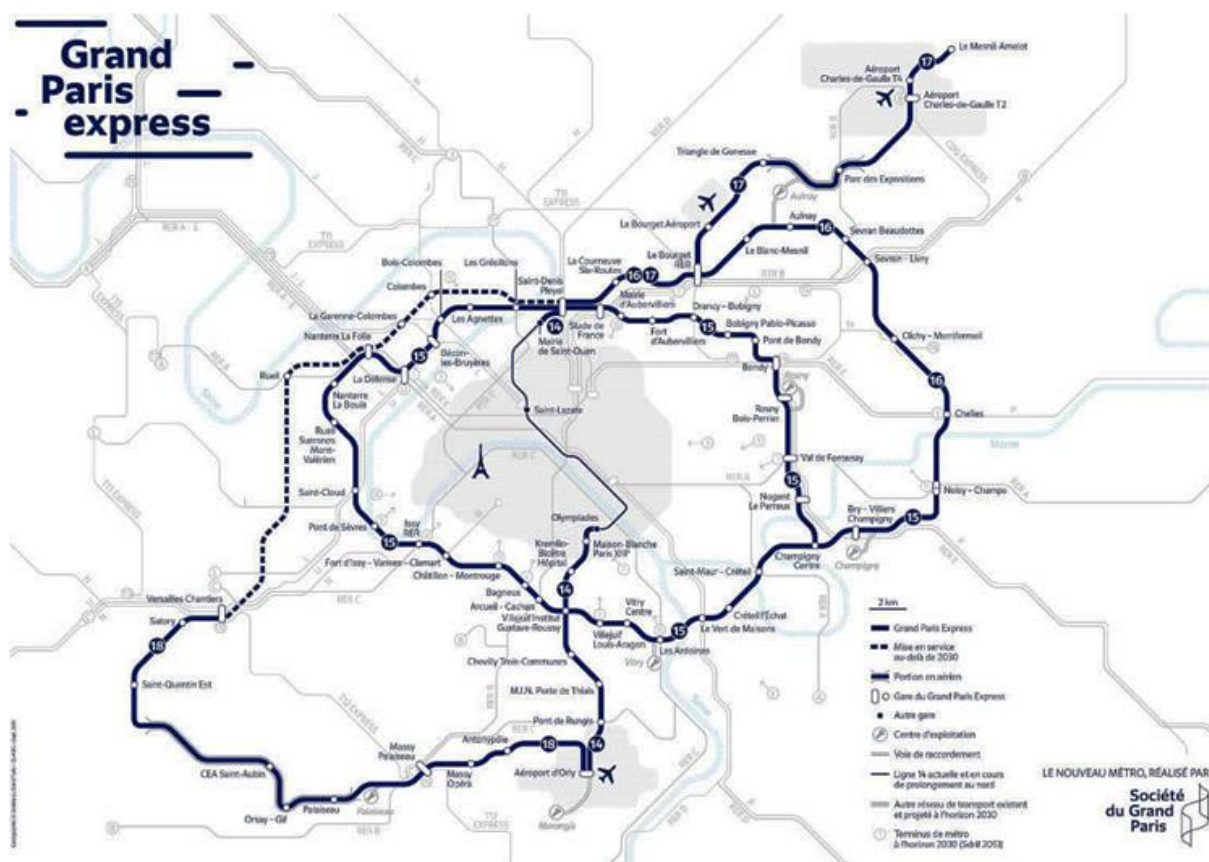
1. La société de Projet du Grand Paris Express (SGP)

Les Régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie ayant débloqué un budget de 80 M€¹ afin de trouver des financements « innovants » pour cette LGV, il nous a semblé intéressant d'analyser comment a été concocté une société de projet en charge du développement du Grand Paris Express.

Le Grand Paris Express (GPE) est l'extension de l'ensemble Métro et RER qui dessert aujourd'hui la Capitale et consistera en un métro automatique autour de Paris qui permettra

¹ Délibération du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine du 21 novembre 2106

d'améliorer l'offre de transports de banlieue-à-banlieue, et d'éviter de passer obligatoirement par le centre de la capitale.



Tout un ensemble intéressant d'informations est disponible dans le rapport de la Cour des Comptes² ainsi que le rapport³ de Monsieur le Député Gilles Carrez, en réponse à la mission qui lui a été confiée par Monsieur le Premier Ministre le 12 mars 2018.

Afin de réaliser le GPE une société de projet « Société du Grand Paris ou SGP » est un Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), créée par l'article 7 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, qui lui confie « pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation[...]

² https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2018-01/20170117-rapport-societe-grand-Paris_1.pdf

³ https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.09.07_ressources_de_la_societe_du_grand_paris.pdf

Société du Grand Paris (SGP)

- ▶ Le modèle originel de la (SGP) est celui
 - De « **société de projet destinée notamment à sanctuariser l'investissement exceptionnel que représente le Grand Paris Express (GPE)** »,
- ▶ La SGP est un (EPIC), créée par l'article 7 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
 - « *concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation [...]* ».



Par hypothèse de construction il a été établi que le GPE présentait une rentabilité financière négative et que la seule rentabilité envisageable ne pouvait être que sous l'angle socio-économique.

La SGP, pendant la période 2020-2030, réaliserait les investissements nécessaires à la création du GPE en empruntant et assurerait le remboursement de la dette créée jusqu'en 2070 grâce aux ressources qui lui seront affectées.

Société du Grand Paris (SGP)

- ▶ Le GPE présente une **rentabilité financière négative** et une rentabilité socio-économique positive.
 - dans une première période, la SGP réalise les investissements nécessaires au GPE (**2020-2030**) en s'endettant,
 - dans une seconde période, elle assure le remboursement de cette dette grâce aux ressources qui lui sont affectées (**jusqu'en 2070**).



Dès le début les estimations des budgets à consacrer à la réalisation du GPE ont été soumises à fluctuations.

Grand Paris Express

- ▶ **2011** : Un montant de **20,5 Mds€₂₀₀₈** est validé dans l'accord État-Région sur le schéma d'ensemble
- ▶ **Mars 2013** : le coût cible du GPE est fixé à **22,6 Mds€₂₀₁₂**
- ▶ **Juillet 2017** : les dépenses prévisionnelles totales de la SGP s'établissent à **38,5 Mds€₂₀₁₂**
- ▶ **Aujourd'hui** : les financements initialement prévus sont insuffisants



Des estimations initiales de 20,5 Md€ en valeur 2008, faites en 2011, on a abouti, en 2017, à une somme de dépenses prévisionnelles de 38,5 Md€ en valeur 2012, dont 35,1 Md€ pour le GPE et 3,4 Mds€ pour les contributions mises à sa charge.

Cette estimation conduisait à constater que les financements initialement prévus pour le GPE étaient insuffisants et la mission du Député Carrez a consisté à trouver les financements complémentaires qui devaient permettre de satisfaire ces nouvelles dépenses prévisionnelles.

Financement de la SGP : TSBCS ou TSB

- ▶ La taxe sur les surfaces de bureau, commerce, stockage et stationnement
 - *large, stable et croissante*
 - *indicée initialement sur le coût de la construction (ICC), puis sur l'IPC*
 - *L'indice des loyers des activités tertiaires (ILAT) lui est maintenant préféré,*
- ▶ **Ajout de la taxe annuelle sur les surfaces de stationnement (TASS)**
- ▶ **Élargissement de l'assiette de la taxe aux parkings commerciaux et augmentation de 10%**

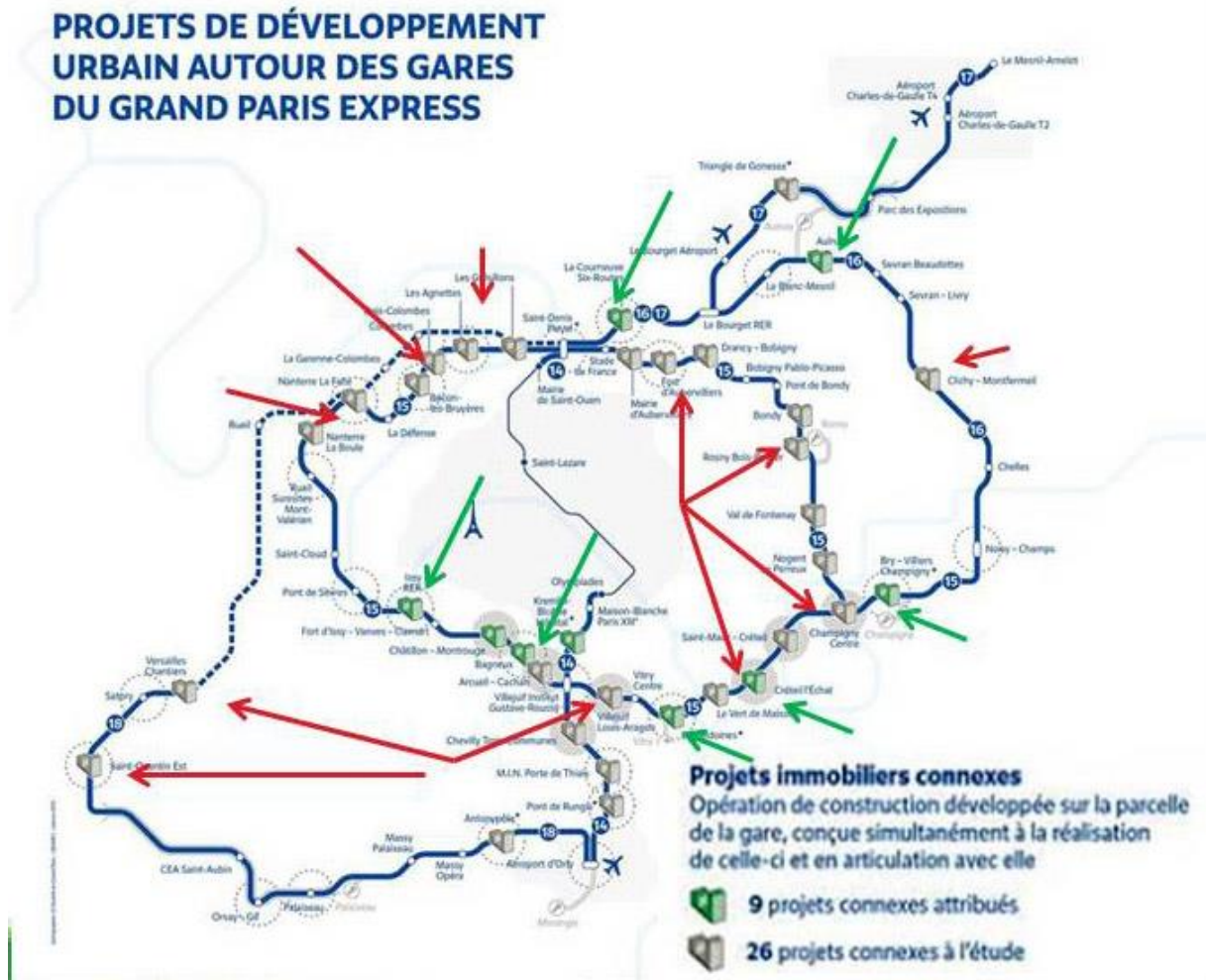


La première source de financement affectée au financement de la SGP est la taxe sur les surfaces de bureau, commerce, stockage et stationnement TSBCS ou TSB.

Bien qu'initialement considérée comme suffisamment large, stable et croissante, indicée sur le coût de la construction (ICC), puis sur l'indice des prix à la consommation (IPC), l'indice des loyers des activités tertiaires (ILAT) lui a été préféré.

Mais compte tenu des prévisions de dépense en hausse la taxe annuelle sur les surfaces de stationnement (TASS) lui est ajoutée ainsi que l'élargissement de son assiette aux parkings commerciaux. De plus une augmentation d'au moins 10% au tarif applicable aux surfaces de stationnement en zone 1 (Paris et hauts de seine).

Le développement du GPE créé l'opportunité de créer un certain nombre de projets urbains autour des gares, nouvelles et anciennes.



Une TSE, taxe spéciale d'équipement, a été instituée à compter de 2011 au profit de la SGP. Un montant fixé annuellement à 117 M€, sans revalorisation depuis sa mise en place, a été alloué. Dès 2019 cette TSE sera indexée sur l'inflation prévisionnelle (IPC hors tabac).

De plus, une TSE au profit de l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF) existe pour un montant de 180 M€.

Un redéploiement d'une partie de cette TSE sera effectué pour la SGP

Un ensemble d'autres diverses taxes sont également affectées au financement de la SGP.

Il s'agit de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) sur les matériels roulants de la RATP (30 M€).

Une taxe de séjour régionale est créée afin de faire participer les visiteurs non franciliens au développement du GPE.

Puis comme le GPE aura un effet haussier sur les prix fonciers et immobiliers dans la région, en particulier dans les zones proches des nouvelles gares, le prélèvement d'une part des droits de mutation à titre onéreux (DTMO) sera effectué au profit de la SGP

Financement de la SGP : autres taxes

- ▶ L'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) sur les matériels roulants de la RATP (30 M€)
- ▶ **Création d'une taxe de séjour régionale afin de faire participer les visiteurs non franciliens**
- ▶ Le GPE aura un effet haussier sur les prix fonciers et immobiliers dans la région, en particulier dans les zones proches des nouvelles gares : **prélèvement d'une part des droits de mutation à titre onéreux (DTMO)**



Ainsi, si en 2017 un montant total de 530 M€/an était affecté à la SGP, dont plus de deux tiers sont liés à la taxe sur les surfaces de bureaux (TSB), près d'un quart à la taxe spéciale d'équipement (TSE) et le reste à l'IFER de la RATP, avec les préconisations du Député Carrez il apparaît possible d'affecter à la SGP dès 2019 :

150 M€ supplémentaires sur la TSB,

30 à 50 M€ supplémentaires sur la TSE,

50 à 70 M€ de plus sur un panier de recettes diverses.

Cela reviendrait à comptabiliser, dans les recettes fiscales de la SGP, environ 800 M€/an dès 2020.

Financement de la SGP

- ▶ En 2017 un montant total de 530 M€/an était affecté à la SGP,
 - plus de deux tiers sont liés à la taxe sur les surfaces de bureaux (TSB),
 - près d'un quart à la taxe spéciale d'équipement (TSE) et le reste à l'IFER de la RATP.
- ▶ **Aujourd'hui il apparaît possible d'affecter à la SGP dès 2019 :**
 - 150 M€ supplémentaires sur la TSB
 - 30 à 50 M€ supplémentaires sur la TSE
 - 50 à 70 M€ de plus sur un panier de recettes diverses
- ▶ **Donc environ 800 M€₂₀₁₂/an**
- ▶ **Soit uniquement 20% sur 10 ans du total**



Remarquons tout de suite que pendant la période de déploiement du GPE, entre 2020 et 2030, ces recettes n'assureraient à la SGP qu'environ 20% des dépenses prévisionnelles de 38,5 Md€, valeur 2012, et que bien évidemment c'est de la crédibilité de la SGP à pouvoir emprunter les 80% restants, sommes colossales, sur plusieurs dizaines d'années que dépend la soutenabilité du projet de création du GPE.

2. Une société de Projet de la LGV Bordeaux Toulouse ?

Évidemment s'inspirer du modèle de la SGP semble intéressant car il s'agit d'un modèle financier de rentabilité négative. Il suffira dans le cas de la LGV Bordeaux-Toulouse de vanter en contrepartie une quelconque rentabilité socio-économique. Cela a déjà fait l'objet de l'argumentation de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

On pourra argumenter sur un allongement la durée de la dette que devra contracter cette société de projet.

LGV : sociétés de projet idéales ?

- ▶ Pour financer les LGV, Nouvelle Aquitaine et Occitanie prennent en exemple la SGP
 - allongement la durée de la dette
- ▶ Les gares et des quartiers (Euratlantique, Matabiau) sont de bonnes cibles pour différentes taxes comme la SGP,
 - Taxe sur les surfaces de bureau, commerce, stockage et stationnement,
 - Taxe spéciale d'équipement
- ▶ Mais, attention, les modèles de LGV sont contraires au modèle du métro et du GPE car la LGV ne devrait pas être un omnibus !



On essaiera de présenter les gares et des quartiers (Euratlantique, Matabiau) comme étant de bonnes cibles pour différentes taxes (Taxe sur les surfaces de bureau, commerce, stockage et stationnement, Taxe spéciale d'équipement).

Mais, attention, les modèles de LGV sont contraires au modèle du métro et du GPE car la LGV ne devrait pas être un omnibus !

Donc il faudra faire preuve d'innovation en matière de nouveaux prélèvements.

LGV : sociétés de projet idéales ?

- ▶ Les idées fleurissent
 - % du prix des péages ?
 - Écotaxe sur les poids lourds ?
 - ou % de TICPE « régionales » ?
 - Participation de l'Europe (aux études pour l'instant) ?
- ▶ Mais toutes les hypothèses conduisent à une **augmentation de la fiscalité et de la dette publique, car les sociétés de projet sont créées sur la base d'une rentabilité financière négative**



A n'en pas douter une augmentation ou un pourcentage du prix des péages routiers sera suggéré, tout comme une Écotaxe sur les poids lourds ou pourcentage de TICPE « régionales ».

La participation de l'Europe n'est, pour l'heure envisageable qu'au niveau des études et des tronçons transfrontaliers.

Le recours à des fonds souverains supposera une cessation de biens en contrepartie et il est difficile d'envisager une cessation d'une partie du réseau ferré.

Mais toutes les hypothèses conduisent à une inévitable augmentation de la fiscalité et de la dette publique, car les sociétés de projet sont créées sur la base d'une rentabilité financière négative.

Et la durée d'emprunt à considérer dans le cas des LGV imposera certainement des emprunts à renégocier pendant la période et nécessitera donc de considérer un risque spécifique à de tels emprunts.

L'innovation ne se traduira-t-elle finalement pas, par un accroissement de la dette publique ?