

QUI VA PAYER POUR LE SUPERMÉTRO ?

Le montant des dépenses du Grand Paris Express ne cesse de grimper. Les entreprises refusent déjà d'augmenter leur cotisation mais les apporteurs de liquidités, comme la Caisse des Dépôts, se disent prêts à soutenir l'effort.

CÉSAR ARMAND
@Cesarmand



Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris, assure que le GPE coûtera entre 28 et 35 milliards.

Entre 28 et 35 milliards d'euros. Le chiffre revient comme un mantra dans la bouche de Philippe Yvin, président de la Société du Grand Paris (voir La Tribune n°224 du 12 octobre 2017). Une fourchette qui ne plaît pas à tout le monde. Ainsi, Corentin Le Fur, adjoint (LR) au développement économique d'Eaubonne (Val d'Oise) demande des « comptes clairs » à l'État, tutelle de la SGP: « Elle a la responsabilité de maintenir le coût d'objectif (25 milliards). On fait des délires architecturaux pour certaines gares. Or, ce projet n'a pas une vocation architecturale, mais bien fonctionnelle. Que le gouvernement donne une feuille de route claire, dise quelles économies sont envisagées, explique les raisons du surcoût, comment y remédier, quelles rationalisations on peut envisager... »

Problème, interrogez Bruno Le Maire sur le sujet, et il vous répondra sur... le Charles-de-Gaulle Express, citant l'autorisation d'engagement d'1,6 milliard d'euros contenus dans le projet de loi de finances 2018: « Cela montre que l'État est totalement engagé pour soutenir cette infrastructure. Nous sommes l'un des derniers aéroports à ne pas avoir de liaison directe avec la capitale. C'est extraordinairement compliqué: il y a des changements, des ruptures de charge, on a sa valise, il y a des enfants qui courent partout... » Et ce même si la loi Croissance, activité et égalité des chances économiques, portée par un certain Emmanuel Macron en 2015, insistait sur l'idée selon laquelle le supermétro direct devait être « entièrement autofinancé et rémunéré sur les recettes d'exploitations. L'État et les collectivités locales ne seront en aucun cas sollicités au titre de subventions ».

Bercy menace le Grand Paris Express car les hauts fonctionnaires du Budget s'inquiètent de son impact sur le respect des critères de Maastricht, alors que la France peine à sortir de la procédure pour déficits excessifs.

De quoi irriter les élus locaux, premiers concernés: « Ce n'est pas à quatre gars dans des bureaux de décider l'avenir de millions de gens et de choisir quelles lignes seront rentables. Cela n'a rien à voir avec la vision vendue aux chefs d'entreprise! » s'emporte Jean-François Vigier, ex-président (UDI) du syndicat mixte Forum métropolitain et vice-président de Paris Saclay chargé du Développement économique.

Le Grand Paris se finance actuellement avec une taxe principalement payée par les entreprises pour un montant total d'un demi-milliard d'euros, avec les subventions de la Banque européenne d'investissement, qui a déjà déclenché deux prêts d'un milliard d'euros chacun, et avec l'apport de la Caisse des Dépôts. Cette dernière, engagée par un protocole de coopération signé en décembre 2014, prévoit 4 milliards d'euros sous forme de prêts d'épargne. Déjà 1 milliard a été contractualisé, mais, sa directrice régionale Île-de-France, Marianne Louradour, l'admet, « les besoins de financement de la SGP sont principalement devant elle. Elle empruntera 2 milliards en 2018 puis 3 milliards en 2019 ».

LES ENTREPRISES PRUDENTES

Dans ce contexte, les entreprises dépendantes du chantier du Grand Paris Express jouent avec le conditionnel. Claude Arnaud, président d'Efficacity, qui déjà réalise un travail sur la géothermie sur la ligne 15, s'interroge: « Sur la 16, les tensions budgétaires empêcheront sans doute de faire des parois moulées. Pour la 18, nous y arriverons peut-être compte tenu de délais plus lointains. On a besoin d'applications pratiques et concrètes pour nos recherches. Maintenant, il nous faut les mettre en pratique pour récupérer l'énergie. Ce n'est pas tous les jours qu'un métro est construit. C'est un

chantier exceptionnel! » Chez JCDecaux, premier afficheur dans les transports en commun franciliens, une mission Grand Paris a même été créée le 14 décembre afin de s'adresser aux décideurs politiques concernés et dépasser les relations avec les communes. Son directeur Thierry Courraut demeure « optimiste »: « On espère que les pouvoirs publics vont mobiliser les ressources nécessaires. Ce mode de transport est absolument

« On fait des délires architecturaux pour des gares. Or ce projet n'a pas une vocation architecturale »

indispensable. La mobilité en Île-de-France constitue une énorme difficulté ». Les concurrents sont sans doute déjà prêts à se saisir d'un potentiel qui concerne, rappelons-le, 68 gares! Selon lui, il est néanmoins « trop tôt pour estimer le marché »: « On a tous une vision globale et beaucoup de gares sont à l'état de projets. On est la touche finale de l'aménagement ». Acteur de premier plan de la RATP au début du « métro géant », auteur de rapports pour les gouvernements successifs en 2011 et 2012, Pascal Auzannet, qui retrace le feuilleton dans *Les Secrets du Grand Paris*

(Hermann, 2017), est, en revanche, confiant: « La fourchette 28-35 milliards donnée par Philippe Yvin est un peu élevée. Le coût du GPE sera de l'ordre de 30 milliards d'euros à mon avis ». Et de renvoyer à leur forteresse les hauts fonctionnaires: « Les 550 millions d'euros de fiscalité francilienne sécurisent complètement le projet. Cela ne peut pas être traité par des techmos. Ils n'auront pas le dernier mot, ce sera une décision présidentielle. La force et la faiblesse de la SGP, c'est qu'ils ont un magot que tout le monde veut piquer. »

Le président du Medef Île-de-France, Éric Berger, se veut, lui, réaliste: « Philippe Yvin a eu l'autorisation du conseil de surveillance de lancer la procédure de souscrire à de nouveaux emprunts. C'est le signe qu'il n'y a pas d'arrêt brutal de prévu. » Les entreprises pourraient-elles mettre la main à la poche pour combler le manque de liquidités? *Niét*, répond le patronat francilien: « Les TPE-PME sont déjà très sollicitées. Si on remet un frein, ce sera perçu négativement. »

URGENT : SÉCURISER LE FINANCEMENT

Autre représentant, la CCI Business Grand Paris, créée en 2016, compte 1100 adhérents, dont 800 PME et 16 fédérations professionnelles, afin de rapprocher les maîtres d'ouvrage publics et privés en matière de transport, d'aménagement, de logement et de smart city. Les unes se préparent ainsi à la commande publique, les secondes augmentent leur référencement. Son directeur général, Étienne Guyot, est tout aussi formel que son homologue: elles ne peuvent participer davantage, mais ont la nécessité d'un cap clair. « Elles ont besoin que le supermétro se réalise dans son intégralité, car il va déclencher des opérations, donc de l'emploi. Le GPE assurera en effet le transport des habitants comme des salariés. La visibilité sur le calendrier est essentielle, elle leur permettra d'anticiper leur recrutement et leur réponse aux donneurs d'ordre », explique celui qui a été le premier président de la Société du Grand Paris.

Le 10 janvier 2017, l'agence Moody's a confirmé la notation Prime-1 de dette à court terme au programme de NEU CP [marché des titres négociables à court terme, ndr] de 3 milliards d'euros de la SGP: « Elle pourrait être revue à la hausse consécutivement à un relèvement de la notation du gouvernement central. Ce scénario apparaît néanmoins improbable dans le contexte actuel compte tenu de la perspective stable dont est assortie la notation de la France. Une dégradation du profil de crédit de l'État justifiant un abaissement de sa notation, ou toute évolution majeure du cadre institutionnel dont relève la SGP, aurait une incidence négative sur sa notation. De même, des signes d'affaiblissement du soutien accordé par l'État auraient une implication négative sur la notation. » On le voit bien, l'avenir du Grand Paris Express repose sur la sécurisation de son financement. On pourrait ajouter: c'est le bon moment d'emprunter, les taux d'intérêt ne resteront pas aussi bas encore des années. Or, il s'agit d'une infrastructure à impact écologique majeur à long terme, dans une région dont l'attractivité dépend de sa mobilité, dans la compétition européenne. ■