

Collectif Pour le Triangle de Gonesse

11 juillet 2016

un autre projet est possible

collectif-cptg.org



COMBIEN VA COÛTER LA ZAC DU TRIANGLE DE GONESSE ?



Les coûts intégrés dans le programme de ZAC de l'EPA Plaine de France

Dans le rapport de l'Autorité Environnementale portant sur la création de la ZAC, il est fait mention d'un coût des aménagements préalables de la ZAC de **686 millions d'euros hors taxes**.

L'EPA a précisé, dans une question posée dans le cadre du débat public portant sur EuropaCity que « *Le plan de financement de la ZAC fera l'objet d'un document officiel dans le cadre du dossier de réalisation de ZAC après validation du conseil d'administration de l'aménageur. Il sera donc rendu public à ce moment-là. Ce document comportera également le montant éventuel des participations des collectivités et de l'Etat aux différents ouvrages de la ZAC. Ces participations ne sont pas déterminées à ce stade de l'opération.* »

Alors même que le dossier de création de la ZAC du Triangle de Gonesse a été approuvé, le 29 juin 2016, par le conseil d'administration de l'EPA Plaine de France, composé d'élus du territoire et de représentants de l'État, ces informations n'étaient toujours pas mises à disposition du public, dans le cadre du débat, en date du 11 juillet 2016. (Source : <http://www.plainedefrance.fr/domaines-intervention/projets-amenagement/triangle-gonesse/grand-pas-pour-creation-zac-video-3d>)

Restons donc sur ce montant de 686 millions d'euros hors taxes qui comprendrait :

- Les études
- Les acquisitions foncières et la mise en état des sols
- Les travaux d'aménagement comprenant l'ensemble des ouvrages décrits dans l'étude d'impact. **En revanche la gare de la ligne 17 du Grand Paris Express est financée par la Société du Grand Paris.**
- Les frais afférents (gestion, financiers, ...)

L'opération d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse étant conditionnée par la réalisation des infrastructures de transports (Grand Paris Express, Échangeur A1/A3/RD370, ...), il est nécessaire de les prendre en compte pour avoir une approche en coût global.

Mais, effectivement, la ligne 17 (gare, infrastructures et matériel roulant) n'est financée ni par l'EPA, dans le cadre de la ZAC, ni par Auchan mais par le contribuable. « *Le financement est prévu par des recettes fiscales, concours de l'Etat, participation des collectivités locales (contribution demandée de 225 millions d'euros), recours à l'emprunt* ». (Source [piece_f_appreciation_sommaires_des_depenses.pdf](#))

L'EPA a également précisé à l'Autorité Environnementale que « *le coût prévisionnel du projet de correspond au montant des études et des travaux d'aménagement public. Il inclut bien le coût prévisionnel de réalisation des diverses composantes du projet (voiries, espaces verts, etc.) et le coût prévisionnel des mesures compensatoires, de réduction ou d'accompagnement.* » (Source : [memoire-en-reponse_epa.pdf](#))

Analysons les chiffres détaillés communiqués par l'EPA à l'autorité environnementale (Source [7_chap7_etude_impact.pdf](#) et [annexe_memoire_en_reponse_epa-plaine-de-france1.pdf](#)), nous arrivons à un total de **505,4 millions d'euros hors taxes**, qui se décompose comme suit.

Les coûts intégrés dans le programme de ZAC de l'EPA Plaine de France— **Décomposition**

Les acquisitions foncières : 1,7 millions d'€

L'acquisition des terres agricoles se fait à 6€ du mètre carré (5 €/ m² pour le propriétaire ; 1 €/m² pour l'agriculteur ; rien pour l'exploitant). Comme il y a au moins 280 hectares à cela reviendrait à 1,68 millions d'€, l'EPA arrondit à 1,7 millions d'euros

Les transports (hors ligne 17) : 158,5 millions d'euros

- Réseau routier (aménagement global du BIP (terrassement, aménagement qualitatif, carrefour à haut niveau) ; franchissement de l'A1 barreau nord, échangeur A1/RD 370 ; aménagement carrefour des Tulipes) : 96,5 M€
- Transports en commun (couverture des tracés RER et métros) : 30 M€
- Liaisons douces (cheminements piétons parc créatif ; cheminements piétons parc sud ; passerelle sud RD 370 mode doux) : 3,2 M€

Le mise en état des sols et le coût des mesures compensatoires

- Dépollution de l'état initial (dont mise en dépôt des terres polluées) : 80M€
- Reconstitution d'une zone humide dans le parc Sud : 97,8 M€
- Mesure de réduction des consommations en eau potable : 8,4 M€
- Mesures de gestion des eaux de pluies et de certaines eaux usées : 7,4 M€ / Mesures de gestion des eaux de ruissellement : 7,8 M€
- Extension de l'usine de traitement des eaux usées de Bonneuil-en-France : 5,4 M€
- Mesure de réduction des impacts sonores : 2,3 M€
- Mesures de réduction et de compensation pour la faune (adaptation du bâti et réduction de l'éclairage nocturne : 3,5 M€)
- Réalisation d'espaces verts : ? dont
 - * Mesures de réduction et de compensation pour la végétation et la flore : 50 M€
 - * Mesures de réduction et de compensation – continuité paysagère nord-sud : 90 M€
 - * Mesures de compensation du scénario de destruction totale ou à plus de 75% de zone humide et récréation à minima de 150% d'un seul tenant : 90M€ / reconstitution d'une zone humide de meilleure qualité écologique dans le parc Sud et de plus grande ampleur, avec un rôle de régulation des eaux pluviales et un meilleur projet de biodiversité : 97,8 M€

Les mesures compensatoires sont obligatoirement chiffrées. Pourtant, pour des raisons financières ou techniques, elles sont souvent éludées. La plupart du temps, sans pénalité. Et c'est l'environnement qui continue d'en souffrir. Au grand Stade de Lyon, par exemple, des panneaux photovoltaïque étaient promis. Ils n'ont jamais été réalisés - source : <https://www.lyoncapitale.fr/Journal/Lyon/Sport/Football/Grand-Stade-pas-de-panneaux-solaires-pour-raisons-de-securite>

Ce qui n'est pas chiffré dans le programme de ZAC

Les raccordements GRDF, ERDF et la gestion des déchets

- Extension et renforcement du réseau de gaz, raccordement GRDF
- Extension et renforcement du réseau d'électricité, raccordement ERDF
- Gestion des déchets

Le tronçon de ligne 17 et sa gare

Les estimations du coût global publiées lors de l'enquête publique sont communiquées aux conditions économiques de 2012 et hors taxe. (Source [piece_f-appreciation_sommaires_des_depenses.pdf](#)).

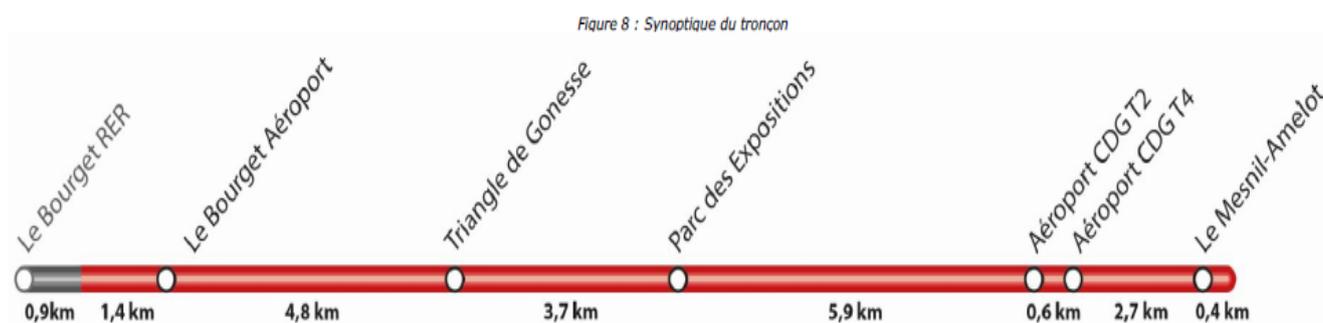
On y lit :

« D'après l'appréciation sommaire des dépenses fournie dans le cadre de l'enquête publique de la ligne 17, le coût de la section Le Bourget RER – Aéroport Charles de Gaulle s'élèverait à **1 689 millions d'euros HT**. Ce montant n'inclut pas les acquisitions foncières. »

A l'horizon 2024, le coût d'exploitation annuel s'établit à environ 25 M€ (valeur 2010).

Le tronçon Le Bourget-aéroport > Parc des expositions représente 51% du nombre de kilomètres entre Le Bourget RER et l'aéroport (9 km sur 17 au total). Il devrait donc en coûter à minima **844,5 millions d'euros**.

1. Le tracé et les gares



Synoptique des tronçons de la ligne 17 [piece_d-Source - enquête publique : notice_explicative_et_caracteristiques_des_ouvrages_les_plus_importants](#).

Ce qui n'est pas chiffré dans le programme de ZAC

Qui va bénéficier de la ligne 17 ?

Hors EuropaCity, les chiffres de fréquentation envisagée sont les suivants :

- A l'horizon 2024, la fréquentation quotidienne en semaine de la ligne 17 dans son ensemble peut être estimée entre 40 000 et 50 000 voyages (dont 30 000 à 40 000 sur le tronçon « Ligne 17 Nord »).
- A l'horizon 2030, la fréquentation quotidienne en semaine de la ligne 17 dans son ensemble peut être estimée entre 60 000 et 80 000 voyages (dont 50 000 à 65 000 sur le tronçon « Ligne 17 Nord »).

« Environ 25 000 visiteurs d'EuropaCity ont vocation à utiliser la ligne 17 pour se rendre sur le site, ce qui correspond à environ 50 000 voyages par jour (un visiteur générant deux voyages : aller et retour), pour un jour type de semaine. »

Contre 12 000 voyages quotidien pour le parc des expositions et entre 10 000 et 20 000 pour l'aéroport Charles de Gaulle.

« A l'horizon 2024, la fréquentation quotidienne en semaine de la ligne 17 dans son ensemble pourrait ainsi atteindre jusqu'à 110 000 à 130 000 voyages (en période de salon). La fréquentation annuelle serait quant à elle d'environ 35 millions à 40 millions de voyages par an. »

EuropaCity capterait donc près de la moitié des flux de la ligne 17. Il devrait donc théoriquement là aussi en payer la moitié des coûts d'investissement.

Le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) du barreau de Gonesse

Le BHNS est présenté dans le dossier du maître d'ouvrage et dans la communication autour de la ZAC comme composante forte de son projet. Il préfigurerait le barreau ferré de Gonesse.

Estimé à 34 millions d'euros hors taxe (Source : délibération du [STIF](#), page 130), nous estimons qu'il servirait à hauteur de 30% la ZAC, soit à minima 10,2 millions d'euros hors taxe.

Le barreau ferré de Gonesse ?

Le coût du barreau de Gonesse a été estimé entre 300 à 400 millions. Pour l'heure il n'est pas financé donc pas programmé. Source : <http://www.nouvellebranche-rerd.fr/le-projet/calendrier-et-financement/>

Nous l'intégrons toutefois dans les investissements à terme et l'imputons là aussi à hauteur de 50% pour la ZAC et EuropaCity.

Les recettes : Le prix au m² sur la ZAC, pour Auchan, et les autres.

Le Canard enchaîné de décembre 2015 fait état d'un accord entre Auchan et l'EPA à 270 millions. Les 80 ha qui seraient acquis par Auchan représentent 30% de la surface totale des 280 ha de la ZAC. EuropaCity serait beaucoup plus consommateur que les autres programmes prévus, il apparaît normal que la facture soit plus salée que les 194 millions d'euros qui seraient définis au prorata de la surface vendue. Le prix au m² vendu à Auchan est donc de 338 € au m². Ce qui reste très avantageux ! En effet, le coût d'achat du foncier moyen à Gonesse est plutôt de 420 € /m². Source : http://www.terrain-construction.com/prix-moyen-terrain/95-Val_d%27Oise/Gonesse-95500-1354/20

Reste à savoir, si l'EPA parviendrait à récupérer sur les autres programmes les 410 millions du coût d'aménagement restant. On ne connaît pas exactement la surface au sol qui serait vendue sur les 200 ha restants, ni le prix au m².

Ce qui est certain, c'est que si cela ne se vendait pas, ou mal, ce seraient **410 millions d'euros** qui resteraient à la charge de l'EPA et donc du contribuable.

Les recettes : Le financement de la ligne 17

Il n'existe à ce jour aucun protocole de financement entre l'EPA Plaine de France et la Société du Grand Paris pour le financement de la ligne 17. Ces coûts n'ont pas été reportés dans le protocole d'accord signé entre Auchan et l'EPA Plaine de France.

Dans la pièce F du dossier d'enquête publique de la ligne 17 (*piece_f-appreciation_sommaires_des_depenses.pdf*) il est précisé la réalisation du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot bénéficie du modèle de financement global du Grand Paris Express.

Ce modèle repose sur :

- des **recettes fiscales affectées**, dont trois sources sont d'ores et déjà en place (voir ci-après) : le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de 2020 ;
- des **concours de l'Etat**, à hauteur d'un milliard d'euros, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la Société du Grand Paris ;
- une participation des collectivités locales (Région et Départements d'Ile-de-France), auxquelles l'Etat a demandé une contribution de 225 millions d'euros ;
- des **subventions européennes**, selon des modalités en cours d'instruction ;
- le **recours à l'emprunt** ;
- les **redevances domaniales** dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.

Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé par les subventions de l'Etat et des collectivités territoriales, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030. L'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les produits de valorisation du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la Société du Grand Paris). L'objectif retenu consiste à assurer le remboursement intégral de la dette au plus tard 40 ans après la mise en service des derniers tronçons.

Les recettes fiscales affectées :

Elles sont actuellement de trois natures :

- une composante de **l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER)** : cette taxe est assise sur les matériels roulants parcourant le réseau exploité par la RATP ; elle est de 12 475 euros par remorque ou motrice du métro, de 23 403 euros par motrice ou automotrice du RER et de 4 884 euros par remorque du RER ; son produit est de l'ordre de 60 millions d'euros par an ;
- une **taxe spéciale d'équipement** : le produit de cette taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti et non bâti, cotisation foncière des entreprises) est fixé à 117 millions d'euros par an ;
- une **fraction de la taxe locale sur les bureaux** : assise sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, cette taxe a été redynamisée en loi de finances rectificative pour 2010 grâce notamment à la reconfiguration du zonage, au rattrapage du barème et à son indexation sur le coût de la construction ; la Société du Grand Paris est affectataire du produit de la taxe diminué d'une part régionale de 183 millions d'euros, d'une part Etat de 33 millions d'euros, et d'une part affectée à l'Union d'économie sociale du logement de 133 millions d'euros ; la part affectée à la Société du Grand Paris, de l'ordre de 310 millions d'euros en 2014, devrait croître de manière dynamique sur le moyen / long terme.

Ce sont donc environ 500 millions d'euros de recettes fiscales qui sont affectés à la Société du Grand Paris chaque année à compter de 2014, et ce produit est appelé à augmenter tendanciellement.

S'agissant du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot, et comme le prévoit le schéma d'ensemble, étant donné le statut spécifique de la gare « Aéroport Charles de Gaulle T4 », qui constitue une deuxième gare affectée à la desserte de la plateforme aéroportuaire, la réalisation de cette gare est directement conditionnée au financement des ouvrages nécessaires par Aéroports de Paris (ADP). La Société du Grand Paris se rapprochera donc d'ADP pour fixer les modalités de mise en oeuvre de ces dispositions

Pour ce qui est de l'assiette géographique et fiscale des taxes et impositions des entreprises bénéficiant de la gare du triangle de Gonesse, on ne sait rien. Mais il est difficile de penser que cette zone pourrait s'étendre au delà de la ZAC.

Estimation des coûts financés sur fonds publics

Dont risques et inflation dans les hypothèses hautes.

| | Hypothèse basse | Hypothèse Haute |
|--|------------------------------|---|
| Coût de la ligne 17 (Part pour la ZAC de Gonesse) | 859 Millions d'euros | + 2% par an entre 2012 et 2024 1 376 millions d'euros |
| Coût du Bus à Haut Niveau de Service (Part pour la ZAC de Gonesse) | 10,2 millions d'euros | + 2% par an entre 2012 et 2024 16,3 millions d'euros |
| Coût du barreau de Gonesse (Part pour la ZAC de Gonesse) | 150 millions d'euros | + 2% par an entre 2012 et 2024 240 millions d'euros |
| Surcoût aménagement ZAC | | + 20% 137 millions d'euros |
| Terrains non vendus | | -7,3% de vacances de bureaux en IDF (arrondi à 10%) 64 millions d'euros |
| TOTAL | 1 milliard d'euros | 1,8 milliard d'euros |