

- Le calendrier
- Le coût global
- Les ressources de la Société du Grand Paris
- L'équilibre entre dépenses et recettes
- L'impact socio-économique

Le calendrier

Métro Grand Paris

Construction
de l'infrastructure

Mise en service
Redevance et valorisation commerciale

Extinction de la dette

2010

2025

2065

→ Acquisitions foncières	1 200
→ Infrastructures	18 800
<i>Génie civil lignes</i>	8 600
<i>Génie civil gares</i>	5 000
<i>Ateliers</i>	750
<i>Système</i>	2 000
<i>MOA / MOE</i>	2 450
→ Total acquisitions foncières + infrastructures	20 000
→ Matériel roulant	2 700

- ➔ Les coûts intègrent l'ensemble **des frais imputables au maître d'ouvrage**
- ➔ Ils prennent en compte la nécessité **des correspondances aux gares d'interconnexion**
- ➔ Mais ils n'intègrent pas **les coûts de «remise à niveau»** de ces gares d'interconnexion : accessibilité par exemple, ni la réorganisation des services de rabattement par bus

Article 9

L'établissement public « Société du Grand Paris » bénéficie notamment **des ressources suivantes :**

- 1° Les dotations en capital apportées par l'Etat ;
- 2° Les autres dotations, subventions, avances ou participations apportées par l'Etat et les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportés par l'Union européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou toute autre entité, sous forme de terrains, d'ouvrages ou d'espèces ;
- 3° Les emprunts sur les marchés financiers ;
- 4° Les participations des aménageurs et constructeurs aux coûts des gares en application des articles L. 311-4, L. 332-9 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme et des articles 13 et 22 de la présente loi ;
- 5° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers, dont les produits des baux commerciaux conclus dans les gares ;
- 6° Les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ;
- 7° Les produits des redevances et produits pour services rendus ;
- 8° Les produits de toute autre redevance ou taxe éventuellement créée ou affectée à son profit par la loi ;
- 9° Les dons et legs ;
- 10° Tous autres concours financiers.

La taxe locale sur les bureaux (TLB)

Avant la loi de finances rectificative pour 2010

- Taxe due par les propriétaires de locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux et locaux de stockage en Ile-de-France
- Tarif au m² de surface utile, différencié selon la zone (3 circonscriptions), non revalorisé depuis 10 ans
- Produit : environ 320 M€, partagé entre la Région (50% dans la limite de 183 M€) et l'État

Le projet de loi de finances rectificative pour 2010

- Modernise la taxe : actualisation du tarif, modification du zonage, extension aux surfaces de stationnement, indexation du barème sur l'indice du coût de la construction
- Produit en 2011 : environ 556 M€
- Part de l'État plafonnée à son niveau de 2010, part de la Région plafonnée à 183 M€, solde affecté à la Société du Grand Paris

La taxe locale sur les bureaux (TLB – suite)

Amendement parlementaire au projet de loi de finances rectificative

Transfert au profit de l'agence nationale de rénovation urbaine (ANRU) de 95 M€ en 2011, 2012 et 2013

→ Pour la Société du Grand Paris, une ressource de **118 M€** en 2011, puis plus de **220 M€** par an à partir de 2014 et une croissance dynamique au rythme de l'indice du coût de la construction

→ **4 000 M€** sur la période 2010-2025

La taxe spéciale d'équipement «Grand Paris» (TSE)

- Créée par la loi de finances rectificative pour 2010
- Application de taux additionnels à la taxe d'habitation, à la taxe foncière sur les propriétés bâties et non bâties et à la cotisation foncière des entreprises

➔ Un produit de **117 M€** nominaux par an pour la Société du Grand Paris à partir de 2011

➔ **1 500 M€** sur la période 2010-2025

L'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER)

- Créée par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris
- Assise sur les matériels roulants des réseaux franciliens : 12 260 € par motrice et remorque
- Due par le propriétaire du matériel roulant

➔ Un produit de **60 M€** par an pour la Société du Grand Paris dès 2010, avec une montée en charge jusqu'à **80 M€** due à la mise en service des nouvelles rames

➔ **900 M€** sur la période 2010-2025

Au total, près de **6,5 Md€ de recettes fiscales affectées** entre 2010 et 2025

- Autour de **300 M€** par an en 2011, 2012 et 2013
- Puis autour de **400 M€** par an à partir de 2014 (fin du transfert de 95 M€ par an au profit de l'ANRU), augmentant jusqu'à **550 M€** par an autour de 2025 du fait de la dynamique de la taxe locale sur les bureaux

L'État versera **4 Md€** à la Société du Grand Paris

- À partir de 2014
- Au fur et à mesure des besoins de la Société du Grand Paris

L'équilibre entre dépenses et recettes

Métro Grand Paris

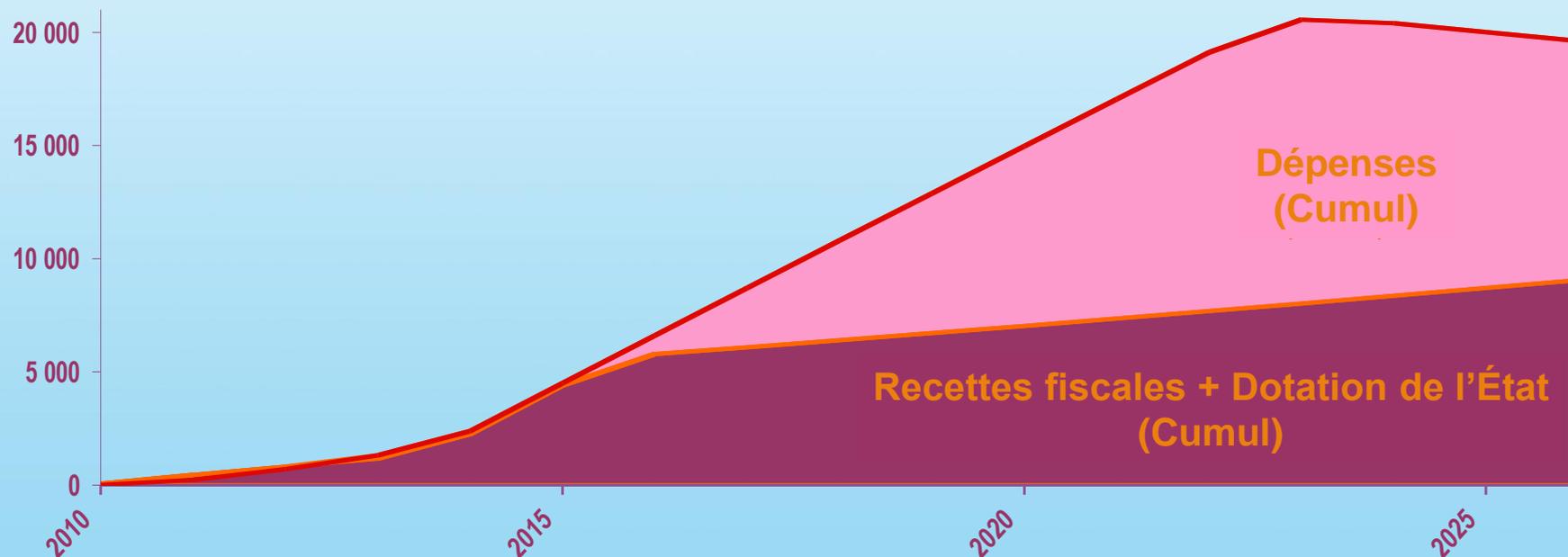
EN EUROS CONSTANTS

Les dépenses : 20 Md€ entre 2010 et 2025

Les recettes fiscales : 6,5 Md€

La dotation en capital de l'État : 4 Md€

➔ Un écart de 9,5 Md€ à financer par l'emprunt



L'équilibre entre dépenses et recettes

Métro Grand Paris

EN EUROS CONSTANTS

Une annuité d'emprunt de l'ordre de **750 M€** en fonction de l'évolution des taux d'intérêt, remboursée grâce :

- **aux recettes fiscales** : en 2026, compte tenu de la dynamique de la taxe locale sur les bureaux, 550 M€ de recettes fiscales affectées
- **aux redevances** d'utilisation des infrastructures et d'occupation du domaine public
- **aux recettes commerciales**, qui cependant seront pour l'essentiel affectées à l'équilibre financier des gares et ne contribueront donc que de manière limitée au financement de l'infrastructure

- **Le cadre de l'évaluation** : le code des Transports et la loi du Grand Paris du 3 juin 2010
- **Un équipement hors normes** par son caractère structurant à l'échelle du pays et son insertion dans un projet économique et social d'ensemble ; son évaluation demande des méthodes nouvelles et adaptées
- Aujourd'hui, **une première approche**

- Les gains dus à l'amélioration des déplacements
- Les économies d'agglomération car la polarisation induite par le projet entraîne une productivité améliorée pour les entreprises de la région
- Les effets induits sur l'activité économique de la Région par une meilleure attractivité à l'international
- Auxquels on peut ajouter les gains dus aux économies d'utilisation de l'espace et les autres effets

L'impact socio-économique

Métro Grand Paris

UN BILAN D'ENSEMBLE
TRÈS POSITIF SUR 50 ANS

- Face à un coût brut de l'infrastructure de **20 Md€**
- Au total : entre **3,9 et 5,3 milliards de bénéfices annuels tels que calculés aujourd'hui**
- Un rapport au minimum de **1 à 3** entre le coût et ces avantages socio-économiques
- Ces données pourront s'avérer nettement plus importantes après **les études plus précises** faites en 2011

- **En 2011 des études plus précises** faites sur la base du **schéma directeur** élaboré en application de l'alinéa V de l'article 3 de la loi 2010-597 du 3 juin 2010
- **Objectif** : présenter dans le dossier d'enquête publique l'évaluation socio- économique la plus complète et la plus rigoureuse possible en l'état des connaissances actuelles

Métro Grand Paris



Qualité de vie

Proximité

Développement

Mobilité

Ville

Équilibre

Environnement

Échanges

Attractivité