

# Société du Grand Paris

Colloque national *Innover pour financer les grandes infrastructures du sud-ouest européen*

Toulouse, 31 mars 2016

Bernard Cathelain, membre du directoire

# 1. Le Grand Paris

*« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, (...) Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs. »*

(Article 1 de la loi relative au Grand Paris, du 3 juin 2010)



## Un projet global



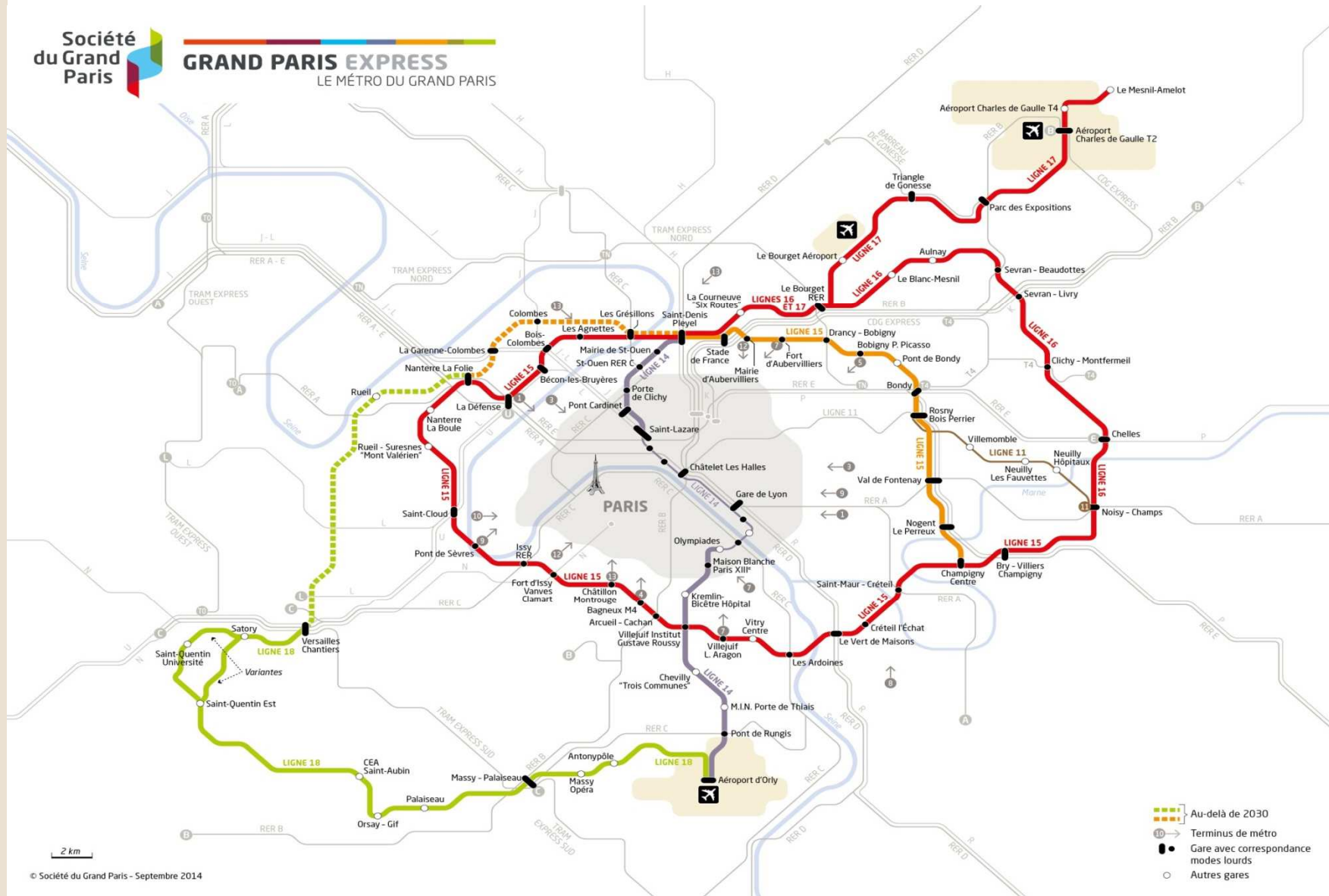
- Un investissement exceptionnel dans les transports de 35 milliards d'euros dont 25 pour le Grand Paris Express
- Un objectif de construction de 70 000 nouveaux logements par an en maîtrisant l'étalement urbain
- Le développement de territoires de projet reliés entre eux, forts d'une lisibilité internationale et centrés sur la recherche et l'innovation
- L'ouverture de la « ville-monde » sur l'international par des accès directs et rapides, depuis l'ensemble du territoire de la métropole, aux aéroports et aux gares TGV

# Les caractéristiques du réseau du Grand Paris



- **Métro** automatique de grande **capacité** : des trains d'environ 1000 voyageurs en capacité maximale; une capacité adaptée sur les lignes 16, 17 et 18
- Plus de 200 kilomètres de lignes nouvelles, dont 90% en souterrain
- 68 gares
- Des **correspondances** avec les lignes existantes (tram, métro, transilien, RER...)
- Connexion avec les aéroports de Roissy, le Bourget et Orly
- Connexion avec les gares TGV
- Une **vitesse** commerciale élevée de plus de 60 km/h et 110 km/h de vitesse de pointe
- Un intervalle entre trains réduit : jusqu'à 85 secondes entre 2 rames
- Une **fréquentation** estimée entre 300 et 350 000 voyages HPM et 2 à 2,5 millions voyages / jour

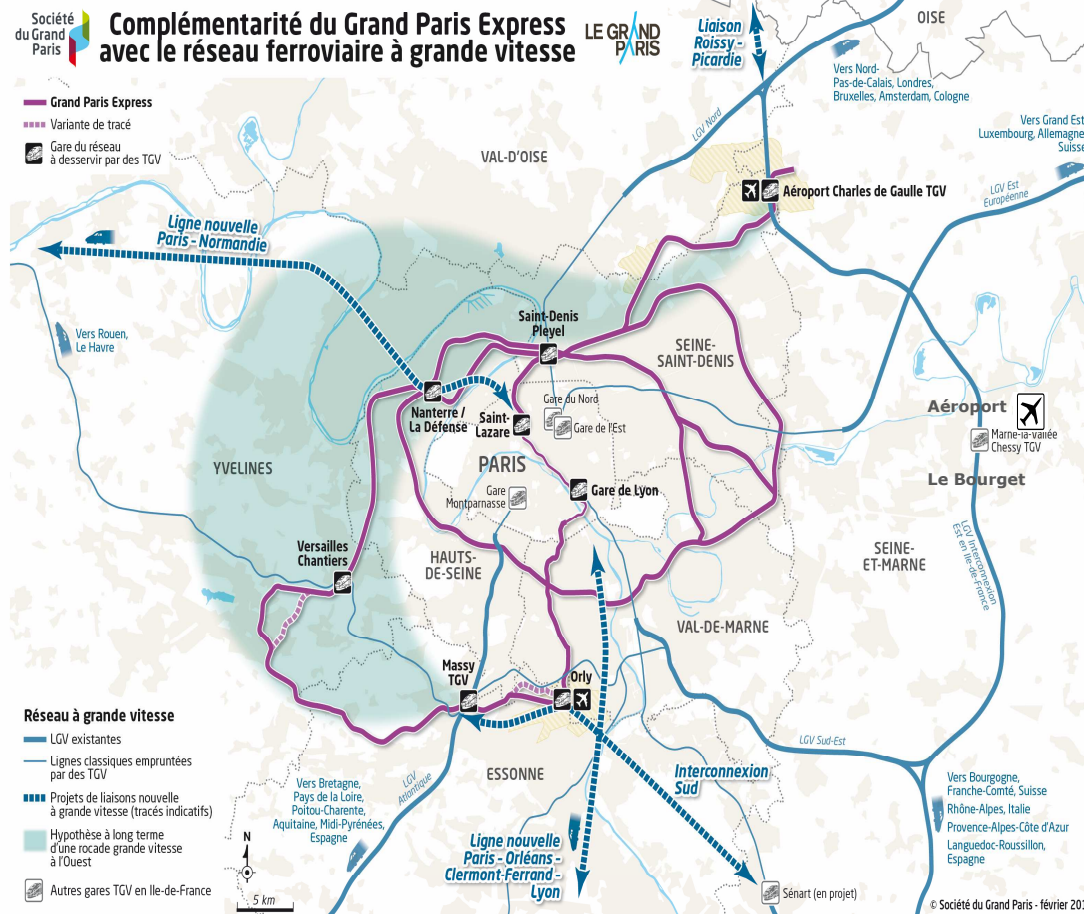
# Un projet interconnecté avec le réseau francilien existant...



# ... et avec les réseaux transeuropéens



Complémentarité avec le réseau grande vitesse et les aéroports



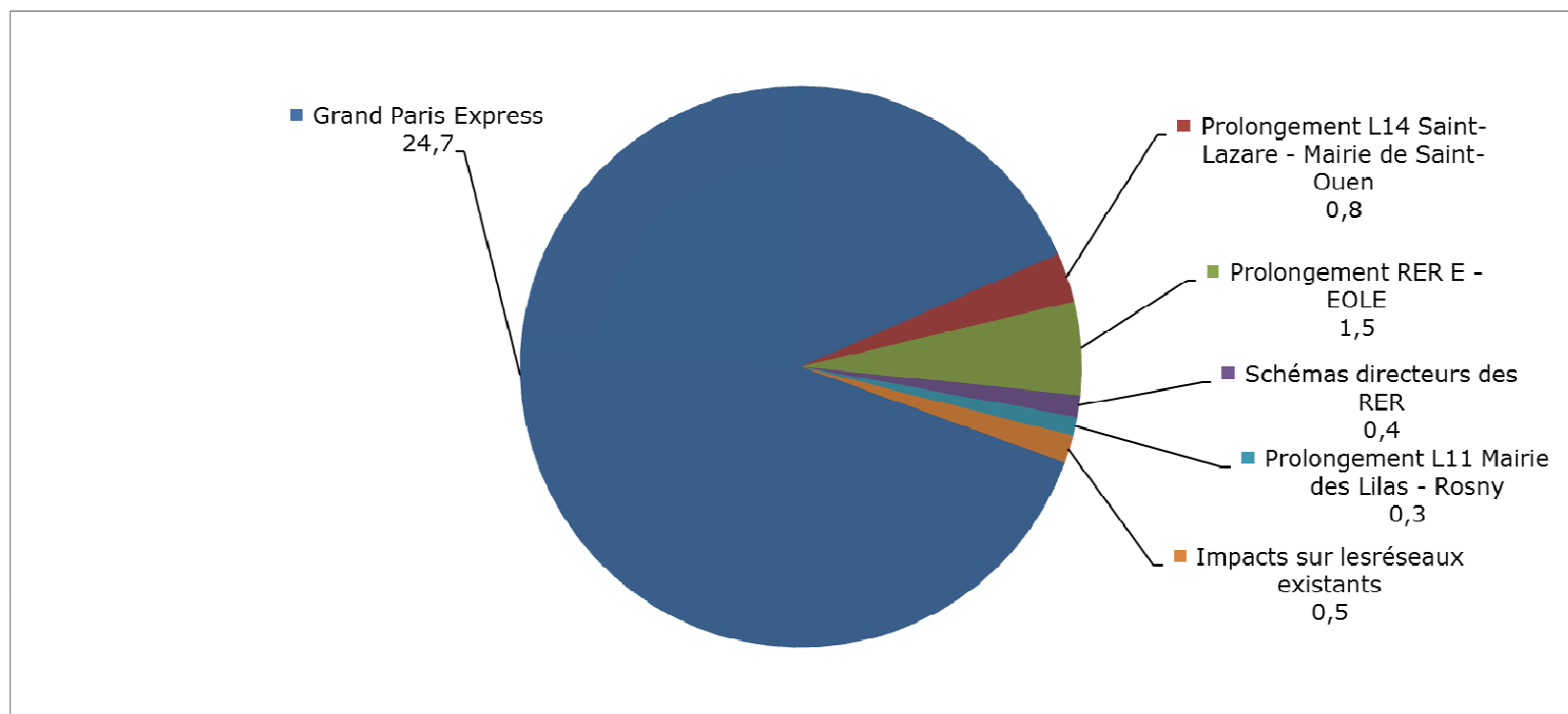
Trajet	Temps de parcours en 2014	Temps de parcours en 2024
<b>Ligne 14 sud</b>		
Orly – Gare de Lyon	45 minutes	22 minutes
Orly – Gare Saint Lazare	50 minutes	30 minutes
<b>Ligne 17</b>		
Aéroport Charles de Gaulle - Le Bourget Aéroport	45 minutes	11 minutes
Aéroport Charles de Gaulle - La Défense	55 minutes	35 minutes
Aéroport Charles de Gaulle - Gare Saint Lazare	45 minutes	33 minutes
<b>Ligne 18</b>		
Massy Opéra -> Aéroport d'Orly	38 minutes	6 minutes
Saint Quentin Est -> Massy Palaiseau	56 minutes	17 minutes
Orsay-Gif -> Aéroport d'Orly	55 minutes	15 minutes

# Le statut et les missions de la Société du Grand Paris (SGP)



- Un établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial qui **associe** les élus locaux à sa gouvernance :
  - un **directoire** chargé du pilotage opérationnel de la Société du Grand Paris.
  - un **conseil de surveillance** : organe de contrôle et de validation des orientations générales de la SGP. Il est composé de 21 membres dont 11 représentants de l'Etat, les présidents de tous les conseils départementaux d'Ile-de-France, le Président de la région et un représentant des maires d'Ile-de-France
  - un **comité stratégique** : associant les maires de toutes les communes traversées par l'infrastructure, les EPCI, des représentants des deux assemblées, des représentants du CESER, des CCI, ainsi que les communes signataires d'un contrat de développement territorial (CDT)
- Une **mission principale** : « concevoir et 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 » (loi du 3 juin 2010)
- Des **compétences particulières** en matière d'aménagement ou de construction
- Une **participation aux projets d'infrastructures** d'autres réseaux de transport public de voyageurs en Ile-de-France
- Une méthode de travail qui privilégie la **concertation**
- Un **format réduit** et un recours étendu à l'externalisation

# Les dépenses à la charge de la SGP d'ici 2030 : 28,1 Md€ (CE 2012)





## Le modèle de financement

- Un modèle de financement global (non dédié à une opération d'investissement)
- Qui repose sur des recettes fiscales affectées dynamiques et le recours à l'emprunt
- 1<sup>er</sup> temps : les recettes fiscales permettent de lancer le projet sans recourir à l'emprunt
- 2<sup>ème</sup> temps : recours à l'emprunt, minimisé par les subventions et les produits de cession de droits à construire, remboursé grâce aux recettes récurrentes (recette fiscales puis progressivement péages et autres recettes commerciales)
- Ce modèle permet de concentrer la réalisation du réseau avant 2030 tout en étalant son financement sur une durée cohérente avec la durée de vie du métro → il combine efficacité socio-économique et équité intergénérationnelle

# Les ressources de la SGP



La SGP dispose de **plusieurs types de ressources** :

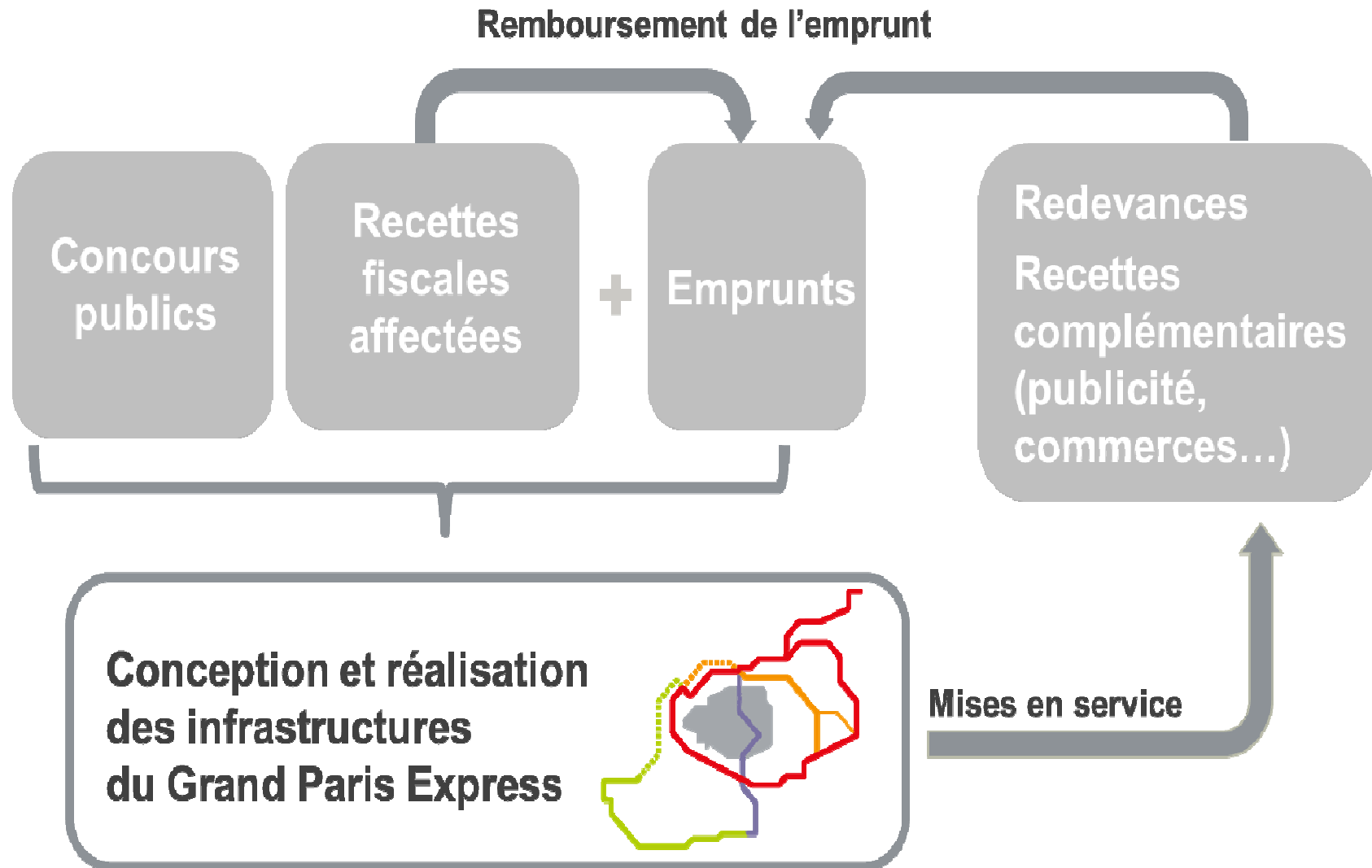
- les recettes fiscales affectées
- Les recettes afférentes au projet (redevances domaniales et recettes tirées de la valorisation du domaine privé)
- Les concours publics : subventions européennes (31,2 M€ déjà accordés pour les études d'AVP des liaisons aux aéroports et gares internationales), État et collectivités le cas échéant
- Les emprunts

Détail des **recettes fiscales affectées** :

- la taxe spéciale d'équipement (**TSE**) perçue en Région Île-de-France, montant fixe de 117 M€ par an
- l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (**IFER**) sur le matériel roulant du métro et des RER A et B, payée par le STIF, environ 65 M€ par an
- une fraction de la taxe sur les surfaces de bureaux (**TSB**) perçue en Région Île-de-France.

**D'ores et déjà plus de 500 M€ de recettes fiscales affectées par an, et une dynamique puissante grâce à la taxe sur les bureaux (indexée sur l'indice du coût de la construction et la croissance des surfaces de bureaux )**

# Le recours à l'emprunt



# Un recours prioritaire aux emprunts institutionnels

- La réalisation du Grand Paris Express et les contributions aux autres projets nécessitent la mobilisation de **plus de 30 Md€** d'emprunt à l'horizon 2030
- Une **diversification** des sources de financement est recherchée
- À ce stade, des accords sont conclus avec **la BEI et la CDC** (fonds d'épargne)
  - BEI : signature en avril d'un emprunt de 1 Md€ pour le financement de la ligne 15 sud – amortissable jusqu'à 40 ans avec différé de paiement jusqu'à 4 ans – conditions de financement standard BEI taux fixe
  - CDC : protocole d'accord sur 4,4 Md€ de prêts sur le fonds d'épargne dont 1 Md€ de prêt « Croissance verte » à Livret A + 75, signé le 31 juillet 2015 – amortissable jusqu'à 40 ans avec différé de paiement jusqu'à 5 ans
  - BEI et CDC ont obtenu la garantie explicite de l'État
- La SGP doit être en mesure d'émettre des obligations pour capter les liquidités disponibles sur les marchés
  - Une première campagne de notation sera lancée courant 2016
  - La SGP sollicitera l'inscription en loi de finances d'une dérogation à l'interdiction d'emprunter faite aux organismes divers d'administration centrale par la loi de programmation des finances publiques pour 2011-2014, à l'instar de la CADES, de la Société de prise de participation de l'État et de la Caisse de la dette publique
- **La SGP empruntera à partir de 2017**

# Le Grand Paris éligible aux financements du Mécanisme pour l'interconnexion de l'Europe



- Le Grand Paris Express **contribue au réseau central du réseau trans-européen de transport au titre des « nœuds urbains »** définis dans les règlements européens grâce aux **interconnexions avec des infrastructures prioritaires du réseau central** (aéroports de CDG, d'Orly et du Bourget, réseau ferroviaire permettant le contournement Sud de paris)
  - **Proposition de projet de la SGP : études d'avant-projet sur les 3 lignes interconnectées aux aéroports internationaux et aux gares TGV :**
    - ligne 17 = desserte des aéroports du Bourget de Roissy
    - ligne 18 = desserte de la gare TGV de Massy et de l'aéroport d'Orly
    - ligne 14 = desserte de la gare de Lyon et du nouveau tronçon vers la future gare TGV d'Orly
- ➔ Une subvention de 31,2 M€ attribuée en juillet 2015 pour financer 50% du coût de ces études – Un premier acompte de 4 M€ versé dès 2015

## Le programme « Investissements d'avenir »

- Subvention de 4,4 M€ pour 4 projets innovants
  - La Fabrique du Métro
  - La gestion des déblais
  - Les data centers
  - La géothermie et la récupération de l'énergie fatale

# Société du Grand Paris

Colloque national *Innover pour financer les grandes infrastructures du sud-ouest européen*

Toulouse, 31 mars 2016

Bernard Cathelain, membre du directoire