

## *III – Conditions de mise en œuvre*

# 1. Coût et financement du réseau de transport public du Grand Paris

## 1.1 Le coût du réseau de transport public du Grand Paris

Les évolutions apportées au réseau de transport public du Grand Paris au titre des conclusions tirées du débat public par la Société du Grand Paris entraînent une évolution de l'enveloppe budgétaire nécessaire à la réalisation des opérations sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris.

Certaines de ces modifications tendent à diminuer le montant des dépenses à effectuer entre 2010 et 2025 : réalisation du tronçon Versailles – Nanterre de la ligne verte au-delà de 2025, simplification du nœud de Pleyel et du passage à La Défense, passage en aérien sur certains secteurs. D'autres modifications, au contraire, se traduisent par une augmentation de ces dépenses : confirmation de gares optionnelles ou accord sur de nouvelles gares, allongement des tracés.

Au bilan, le montant de l'investissement à réaliser avant 2025 sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris s'établit à **17,5 Md€**<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Tous les coûts sont présentés aux conditions économiques de janvier 2008. Le montant équivalent aux conditions économiques de janvier 2010 s'établit à **18,3 Md€**.

Cette estimation est calculée sous les hypothèses suivantes :

- réalisation du tronçon Versailles – Nanterre au-delà de 2025 ;
- réalisation de la liaison Roissy – Le Mesnil-Amelot après la mise en service de la liaison La Défense – Roissy ;
- réalisation des trois gares optionnelles proposées au cours du débat public : « Triangle de Gonesse », « Sevrans Beaudottes », « Villejuif Louis Aragon » ;
- réalisation des gares supplémentaires « Le Blanc-Mesnil », « Saint-Maur - Créteil », « Fort d'Issy - Vanves - Clamart », « Pont de Rungis », « Bois-Colombes » ;
- prise en compte d'une provision de 230 M€ pour la réalisation d'une ou plusieurs gares en fonction des études à venir : « Maison-Blanche - Paris XIII<sup>ème</sup> », « Chevilly Trois Communes », « Nanterre La Boule », « La Courneuve » ;
- terminus de la ligne rouge à hauteur du Bourget RER ;
- réalisation de la liaison Orly – Versailles comportant 10 ou 11 gares, avec une insertion en aérien sur environ 40 % du tracé ;
- réalisation de la liaison Orly – Versailles sur la base d'un métro à capacité adaptée,

susceptible d'évoluer à l'horizon du bouclage de la liaison Versailles – Nanterre ;

- réalisation de l'ensemble du réseau, à l'exception des prolongements de la ligne 14, sur une base technique homogène, permettant l'interopérabilité entre les différents tronçons de ligne.

## 1.2 Le respect du chiffrage du protocole Etat-Région

Le protocole propose, pour la réalisation des infrastructures qu'il envisage, une estimation de 20,5 Md€ de dépenses sur la période 2010-2025, chiffrage qui inclut 2 Md€ au plus pour la réalisation d'un « arc Est proche ». Le protocole précise que cette estimation s'apprécie aux conditions économiques de janvier 2008.

Compte tenu des précisions intervenues depuis la conclusion du protocole quant au périmètre des investissements sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, il apparaît que le réseau décrit par le protocole est plus large que le réseau de transport public du Grand Paris. En effet, le protocole vise à la fois :

- le réseau de transport public du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, pour un montant de **17,5 Md€** ;

- la réalisation de la liaison Saint-Lazare – Mairie de Saint-Ouen sous maîtrise d'ouvrage STIF / RATP, pour un investissement de **1 Md€** ;
- une part maximale d'investissement de **2 Md€** est réservée sur l'enveloppe de 20,5 Md€ pour la réalisation de la desserte de l'Est proche, proposée au titre des réseaux structurants qui complètent le réseau de transport public du Grand Paris.

Le schéma d'ensemble de la Société du Grand Paris est donc cohérent avec le chiffrage défini par le protocole.

Il faut préciser que la Société du Grand Paris contribuera à hauteur de 30% du projet, soit environ 300 M€, au financement de la liaison Saint-Lazare – Mairie de Saint-Ouen. Cette contribution complètera l'investissement de 700 M€, soit 70% du montant du projet, qui sera réalisé par les collectivités territoriales, conformément au Plan de mobilisation pour les transports. La Société du Grand Paris est en effet fondée à apporter sa contribution au financement de ce projet, dès lors que ce prolongement est indispensable à la réalisation de l'objectif de connexion des aéroports au centre de Paris par métro automatique, qu'il prévoit l'adaptation nécessaire des infrastructures et des systèmes de la ligne existante en vue de son exploitation à pleine capacité, et qu'il intègre toutes les dispositions permettant la mise en service du prolongement à Orly vers 2020. Ces adaptations et leurs financements feront l'objet d'un examen sous 2 mois.

### 1.3 Le financement des projets

Le financement des dépenses de la Société du Grand Paris pour la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris et la contribution de 300 M€ au prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen est fondé sur :

- des recettes fiscales affectées, de trois natures : une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER), assise sur les matériels roulants de transport ferré de voyageurs en Ile-de-France, une taxe spéciale d'équipement, une fraction de la taxe locale sur les bureaux ;
- une dotation de l'Etat de 4 Md€, libérée et consommée à mesure de l'apparition des besoins de la Société du Grand Paris ;
- des contributions des collectivités territoriales, notamment dans le cadre de l'enveloppe de 900 M€ antérieurement réservée à la réalisation de la rocade automatique ;
- le recours à l'emprunt ;
- les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris<sup>2</sup> ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.

<sup>2</sup> Le protocole Etat-Région prévoit de plafonner à 0,8% du coût de l'infrastructure le montant global de ces redevances.

## 2. Calendrier

### 2.1 Premières mises en service

La Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet de transport du Grand Paris, a fait le choix de ne pas réaliser le réseau secteur après secteur, mais de mettre en œuvre de façon coordonnée l'ensemble des lignes du réseau, à l'exception des liaisons dont la réalisation est prévue au-delà de 2025. Cette mise en œuvre coordonnée n'empêche pas une concentration des moyens sur certains secteurs, afin d'être en mesure de mettre en service des tronçons du métro automatique du Grand Paris dès 2018.

La définition des secteurs pouvant faire l'objet de mises en service anticipées tient ainsi compte de leur capacité à être exploités efficacement de façon autonome, ainsi que des priorités qui ont été mises en évidence lors des débats publics relatifs au réseau de transport public du Grand Paris et au projet Arc Express. Ainsi, le prolongement au Nord de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, sous maîtrise d'ouvrage STIF / RATP, permettant la désaturation de la ligne 13 et particulièrement attendu par les passagers, a été retenu comme devant faire l'objet d'une mise en service prioritaire.

La liaison Sud, entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs, fera également l'objet des premières mises en service. A partir de Noisy-Champs, les travaux se

poursuivront en direction du Nord-Est, permettant de relier ainsi les départements des Hauts-de-Seine, du Val de Marne, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne.

Dans ce calendrier, les liaisons Noisy-Champs – Le Bourget, Olympiades – Orly et la desserte du plateau de Saclay devront également faire partie des réalisations à lancer le plus rapidement.

En effet, la mise en œuvre coordonnée des projets contenus dans les contrats de développement territorial et des gares du métro du Grand Paris doit être prise en compte en amont.

### 2.2 La liaison vers Roissy

La desserte de la plate-forme de Roissy et l'accès à ses nombreux emplois sont apparus comme des points de consensus forts dès les premiers temps du débat public. A ce titre et au vu de son impact sur le dynamisme économique de l'ensemble de la région capitale, la liaison vers et à partir de Roissy pourra également faire l'objet d'une mise en service rapide, dans la mesure où les contraintes techniques, liées notamment à la gare de Pleyel, le permettront.

### 2.3 Le cas particulier de La Défense

Sur le site de La Défense, le projet Grand Paris devra être mis en œuvre dans la même temporalité que le projet EOLE sous maîtrise d'ouvrage RFF.

Ainsi que l'indique l'avis du département des Hauts-de-Seine, une priorité pourrait être donnée à EOLE.

Ainsi, quelle que soit l'importance accordée à l'amélioration des dessertes du pôle de La Défense, les travaux, complexes, à réaliser sur le site devront nécessairement être coordonnés, et faire probablement l'objet d'un séquençage repoussant les mises en service du réseau de transport public du Grand Paris sur ce site en fin de période de réalisation.

### 2.4 La nécessité d'un pilotage pragmatique

Une planification stricte de la mise en œuvre des projets constitutifs du métro du Grand Paris dès à présent, pour les 15 ans à venir, serait soumise à trop d'aléas pour être réellement pertinente.

Dès lors, une méthode, comportant des rendez-vous réguliers avec les parties au projet, sera énoncée, de façon à offrir un pilotage en pleine visibilité des projets.

La loi du 3 juin 2010 a d'ores et déjà prévu un rendez-vous de cette nature, au plus tard le 31 décembre 2013, qui portera notamment sur les capitaux nécessaires à la finalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

De façon concrète, la Société du Grand Paris élaborera des séquences de mise en œuvre sur des périodes de 3 ans, qui devront être soumises à l'approbation de son Conseil de surveillance.

## **2.5 Les conditions de mise en œuvre des projets reportés au-delà de 2025**

Les projets reportés à une seconde période de réalisation seront intégrés dès les phases amont dans les études générales du schéma d'ensemble, en particulier les études d'impact.

Pour la mise en œuvre des projets, les enquêtes publiques doivent être ouvertes dans un délai de 10 ans suivant la publication du décret approuvant le schéma d'ensemble.

### 3. La mise en œuvre du réseau complémentaire

Conformément à la possibilité offerte par le II de l'article 2 de la loi du 3 juin 2010 et précisée à l'article 1 du décret du 28 septembre 2010, la Société du Grand Paris recommande la réalisation d'une offre de transport public complémentaire disponible à partir des gares de son réseau.

La maîtrise d'ouvrage de ce réseau complémentaire ne relève donc pas de la Société du Grand Paris.

Le schéma d'ensemble retenu par la Société du Grand Paris mentionne en particulier la réalisation d'un réseau structurant complémentaire comprenant d'une part une liaison Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel pouvant être prolongée jusqu'à Nanterre via Gennevilliers, Colombes et La Garenne-Colombes, d'autre part, pour tenir compte du projet val-de-marnais Orbival, une liaison Champigny – Val de Fontenay – Rosny-sous-Bois ayant vocation à être interconnectée à la précédente.

Une partie de ces liaisons a déjà fait l'objet du débat public « Arc Express » conduit par le STIF.

Concernant les travaux de la Société du Grand Paris, ces projets seront pris en compte dès les études amont, notamment pour conduire les analyses d'impact à l'échelle régionale. D'autre part, le STIF sera étroitement associé à la conception des ouvrages en interconnexion, et des travaux communs

devront être conduits pour déterminer les modalités optimales d'exploitation de l'ensemble.

## 4. La concertation et l'association du public

Après le débat public, la phase des enquêtes publiques constituera le deuxième moment important de concertation avec le public.

Les enquêtes porteront sur les projets de lignes constitutives du réseau du Grand Paris et seront organisées par arrêté du Préfet de région ou de département, dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret en Conseil d'État approuvant le schéma d'ensemble du réseau.

Dans ces conditions, la première enquête publique devrait intervenir à l'automne 2012.

Par ailleurs, dans la phase d'élaboration du projet, des comités de pilotage locaux, mis en place pour chaque gare ou groupe de gares, associeront les élus, les collectivités locales, le STIF, les services de l'État en région, les établissements publics, afin d'élaborer le meilleur scénario d'insertion de la gare, au service du développement économique et du développement urbain.

## 5. La coordination entre le STIF et la SGP

Les conditions de coordination entre la Société du Grand Paris et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, autorité organisatrice des transports publics de l'Ile-de-France, sont essentielles à la réussite du programme.

Cette coordination se justifie en effet à plusieurs titres :

- Le schéma d'ensemble mentionne les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public, dont le STIF a la responsabilité.
- Le réseau de transport public du Grand Paris et les réseaux structurants, sous maîtrise d'ouvrage STIF, qui le complètent, devront faire l'objet d'une réflexion commune quant à leurs modalités techniques, ainsi que leur modalités de service et d'exploitation.
- L'exploitation des lignes, ouvrages et installations conçus et réalisés par la Société du Grand Paris est effectuée sous la responsabilité du STIF, qui désigne l'exploitant.
- Les matériels roulants sont acquis par la Société du Grand Paris, puis transférés en pleine propriété au STIF qui les met à la disposition des exploitants.

Dans ce cadre, la Société du Grand Paris associe le STIF à la mise en œuvre du réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions suivantes :

- La Société du Grand Paris et le STIF s'accordent sur des modalités d'information réciproque de leurs projets.
- Le STIF participe dès à présent aux différents comités de pilotage locaux mis en place à l'initiative de la Société du Grand Paris.
- Le STIF est étroitement associé à la définition du service en gares et en ligne.

L'avis préalable du STIF est recueilli sur divers aspects du projet (schéma d'exploitation, principales caractéristiques des infrastructures, principales caractéristiques des systèmes et des matériels roulants). Cet avis permet en particulier au STIF :

- de veiller à la cohérence d'ensemble des services, à l'impact sur le financement de l'exploitation, au coût d'achat et d'entretien des matériels roulants, à l'impact sur ses propres projets ;
- de se prononcer préalablement aux décisions de la Société du Grand Paris, dans le respect des objectifs de délais fixés à la Société du Grand Paris.

Parallèlement, le STIF associe la Société du Grand Paris afin de veiller à la cohérence de la mise en œuvre des réseaux complémentaires au réseau de transport public du Grand Paris inscrits dans le schéma d'ensemble, notamment en ce qui concerne le réseau complémentaire structurant.

Une convention sera conclue par la Société du Grand Paris et le STIF afin de préciser ces modalités de coordination.