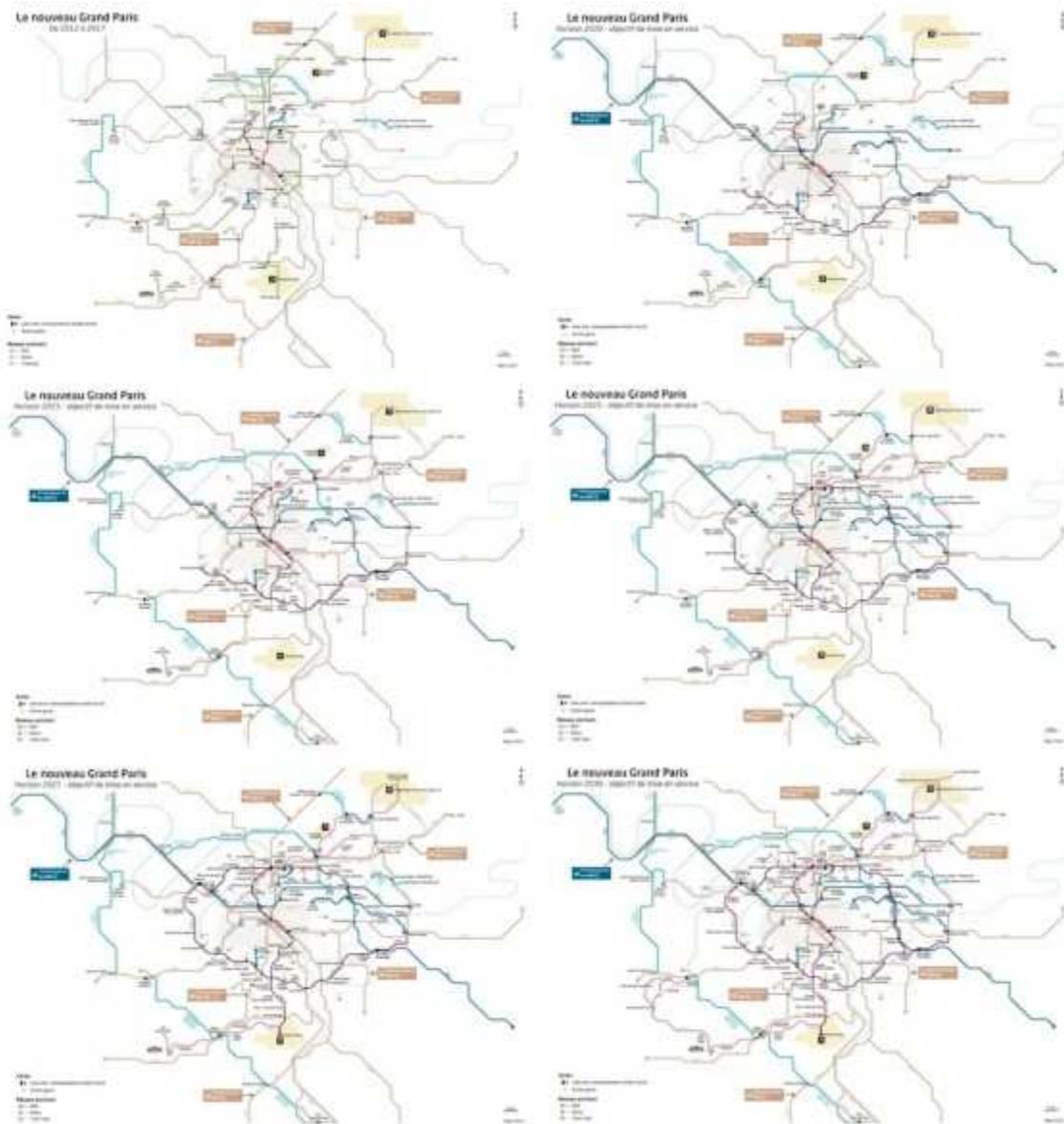


Un “Nouveau Grand Paris” en six actes...

Jeudi 7 mars 2013



Un “Nouveau Grand Paris” en six actes pour répondre aux enjeux de qualité de vie, de solidarité, d’attractivité et d’emploi.

Pour répondre aux besoins de modernisation des infrastructures ferroviaires d’Ile-de-France en constante augmentation depuis dix ans, + 21%, le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, s’est engagé à la « réalisation intégrale » du futur métro automatique Grand Paris Express en 2030, soit 200 km et 72 nouvelles gares pour désencombrer les réseaux de transports d’Ile-de-France, désenclaver des territoires et stimuler la croissance économique.

Aussi pour mettre en œuvre ce “nouveau Grand Paris”, le Premier ministre a axé son plan à travers 4 grands projets.

- Amélioration à court terme du service offert au voyageur :
 - Améliorer l’information voyageur, car des perturbations connues, expliquées, anticipées permettent de mieux s’organiser, sont mieux supportées. Les opérateurs remettront des propositions concrètes au STIF.

- Renforcer la robustesse d'exploitation du réseau : RFF et SNCF se sont engagés à investir d'ici à 2017, pour améliorer concrètement la fiabilité et le confort des trajets sur le réseau francilien. Il s'agit d'interventions ciblées, réparties sur la totalité du réseau : aménagement d'espaces d'attente dans les gares, clôturage du réseau pour empêcher les intrusions qui sont des sources de perturbation, aménagement de voies de retournement de trains pour gérer de manière plus souple les situations perturbées. En complément des investissements nouveaux qui seront réalisés, les opérateurs SNCF et RATP amélioreront leur coopération (management, formation, coordination) en vue d'une meilleure réactivité sur le terrain dans l'exploitation des réseaux RER et Transilien.

- Modernisation et extension du réseau existant :

La Région Île-de-France, l'État, les départements et le Syndicat des transports d'Île-de-France ont convenu en 2011 d'un Plan de mobilisation historique de plus 12 milliards d'euros comprenant notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements de ligne de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER, l'amélioration du Transilien...

Une grande partie de ces opérations est engagée, en cours d'enquête publique ou d'études avancées ; plusieurs d'entre elles entreront prochainement en phase de réalisation.

Au sein du plan de mobilisation, plusieurs opérations sont directement liées au réseau du Grand Paris Express : le prolongement du RER E (Eole) vers le Mantois au-delà de la Défense, le prolongement de la ligne 11, la réalisation du barreau de Gonesse.

- Le Grand Paris Express :

Selon le rapport de Pascal Auzannet, le coût du projet, estimé en janvier 2008 à 20,5 Md€ (y compris ligne 14 prolongée à Mairie de Saint Ouen), était sous-estimé. La dérive monétaire, mais aussi la prise en compte d'un chiffrage actualisé de certains tronçons (ligne orange notamment) et d'aménagements précisés (comme les gares conservatoires et les coûts d'adaptation des réseaux existants), portent le coût du projet à 29,9 Md€ aux conditions économiques de janvier 2012.

Ainsi, les nouvelles projections de trafic offre une solution de transport automatique à capacité adaptée pour la ligne verte entre Orly et Versailles, et l'Arc Grand Est constitué d'un tronçon Pleyel – Le Bourget, et de deux branches : Le Bourget – Roissy puis le Mesnil Amelot en passant par Gonesse d'une part, Le Bourget – Noisy Champs en passant par Aulnay et Clichy Montfermeil d'autre part.

Sur la rocade plus proche de Paris, constituée des tronçons Noisy-Champs – Pont de Sèvres – La Défense - Pleyel de la ligne rouge, et du tronçon Pleyel- Champigny de la ligne orange, des optimisations sont aussi possibles. Le dimensionnement des quais (120m) pourra être ajusté, sans impact sur le risque de saturation du système de transport, après un meilleur travail sur le matériel roulant, dont l'agencement (disposition des sièges, nombre de places assises, largeur...) peut permettre des gains de capacité tels que le nombre ou la taille des voitures, et donc la longueur des quais, pourraient être adaptés.

Enfin, une analyse fine du tronçon Rosny – Bois Perrier / Noisy-Champs de la ligne orange a mis en évidence que les fonctionnalités de desserte interne à la Seine Saint Denis et en direction de Paris pouvaient être assurées par le prolongement de la ligne 11, en continuité avec le prolongement d'ores et déjà prévu de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier. La ligne 11 est automatisable dans le cadre du renouvellement du matériel roulant de la ligne. Le Gouvernement demande au STIF que cette proposition d'optimisation soit approfondie dans le cadre des suites de la concertation en cours.

Le Conseil d'État, saisi d'une demande d'avis sur la compatibilité des évolutions susceptibles d'être apportées au projet de réseau de transport public du Grand Paris avec le schéma d'ensemble, a estimé que les évolutions envisagées par le Gouvernement n'étaient pas contraires à la définition du réseau de transport donnée par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Selon les solutions qui seront finalement proposées sur les tronçons à capacité adaptée, il pourrait être nécessaire de modifier le schéma d'ensemble adopté par la Société du Grand Paris en mai 2011. Ces modifications seraient conduites conformément au droit commun du code de l'environnement. Cette procédure sera sans impact, en terme de délai, sur la tenue d'une enquête publique du tronçon Pont de Sèvres / Noisy-Champs en 2013.

- La liaison directe entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle (CDG-Express) :

L'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle ne peut se satisfaire des liaisons qui le relient au centre de Paris, même en tenant compte de la réalisation de la branche du réseau du Grand Paris Express qui desservira Roissy. La plupart des grands aéroports (Heathrow, Oslo, Stockholm, Hong Kong, ou encore Tokyo)

disposent d'une liaison directe et dédiée avec le centre de la capitale, véritable porte d'entrée vers celle-ci. Il s'agit d'un élément indispensable à l'amélioration de l'attractivité de la Région et du pays.

Le projet de liaison directe entre la gare de l'Est et Roissy Charles de Gaulle possède son modèle économique propre, et devra se financer par les recettes de ses utilisateurs et des passagers aériens, sans apport de subvention de l'État et des collectivités locales, dont la capacité de financement doit être entièrement mobilisée sur les projets de transports publics sur les réseaux existants ou en développement.

La SNCF, RFF, ADP et la RATP sont parvenues, au terme de leurs études, à la conclusion qu'elles n'étaient pas en mesure de mettre en œuvre conjointement ce projet.

Le Ministère en charge des Transports étudiera de nouveaux montages pour ce projet, en y impliquant RFF mais aussi, et surtout, Aéroports de Paris qui sera le premier bénéficiaire de cette "porte d'entrée" de l'aéroport dans la capitale.

Un financement en 5 actes :

1re mesure : le prélèvement au profit de l'ANRU sera supprimé dès 2014 et la dynamique des taxes affectées sera restituée à la Société du Grand Paris ; selon les estimations, les recettes annuelles de la Société du Grand Paris devraient ainsi être portées de 345 M€ en 2013 à 512 M€ en 2014, et 539 M€ en 2015. L'effet de cette mesure cumulée sur la durée d'amortissement des sources de financements de la SGP (emprunts ou obligations) permet de dégager une capacité de financement de 21.8 Md€.

2e mesure : la réalisation des opérations du plan de mobilisation bénéficiera d'une contribution exceptionnelle de la Société du Grand Paris à hauteur de 2,0 Md€ sur la période 2013 - 2017, répartis comme suit :

- 1 Md€ sera affecté à la réalisation du prolongement du RER E (Eole) à l'ouest - 1 Md€ sera affecté à des opérations du plan de mobilisation présentant une forte complémentarité avec le réseau du Grand Paris Express : schémas directeurs des RER, cofinancement par anticipation du prolongement de la ligne 11 entre Mairie des Lilas et Rosny Bois Perrier (le tronçon Rosny-Bois Perrier – Noisy Champs sera inscrit dans la tranche suivante du plan de mobilisation et bénéficiera également d'un cofinancement de l'État s'ajoutant au pré-financement de la Société du Grand Paris), et le barreau ferroviaire de Gonesse. Compte tenu des engagements pris par ailleurs par l'État (1 Md€), la Région Île-de-France (2,5 Md€) et les autres cofinanceurs (500 M€) sur la période 2013-2017, ce sont ainsi 7,0 Md€ qui pourraient être engagés, dont 6,0 Md€ de dépenses effectives pour les transports du quotidien de 2013 à 2017.

3e mesure : des recettes fiscales supplémentaires seront affectées à la Société du Grand Paris en temps voulu pour augmenter de 2,5 Md€ sa capacité de remboursement d'emprunts de long terme ; elles seront complétées par des financements européens si c'est possible. Elles seront mises en place une fois constatées les premières mises en service et les premières améliorations de la qualité de service, à partir de 2020. Ces recettes fiscales devront permettre de dégager de l'ordre de 150 M€ par an. Plusieurs solutions sont possibles pour ces recettes, dont certaines étaient déjà évoquées dans le rapport Carrez de 2009. Plusieurs solutions sont possibles pour ces recettes, dont certaines étaient déjà évoquées dans le rapport Carrez de 2009. Leur nature exacte devra être précisée (par exemple augmentation et indexation de la taxe spéciale d'équipement (TSE) affectée à la Société du Grand Paris, création d'une taxe additionnelle à la taxe de séjour en Île-de-France, taxe additionnelle au versement transport fléchée sur l'investissement...).

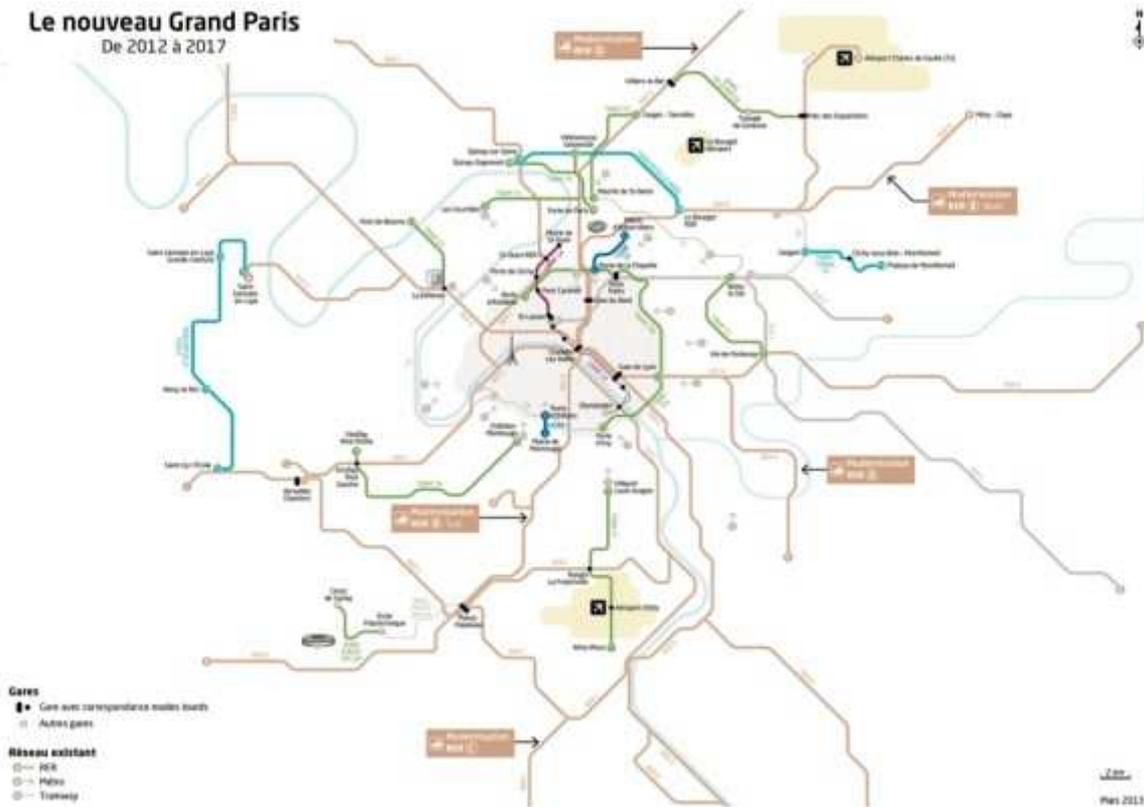
Ces mesures feront l'objet dans les années qui viennent, d'un dialogue renforcé avec les collectivités locales et les entreprises.

4e mesure : si nécessaire, l'État apportera un soutien budgétaire à la Société du Grand Paris à hauteur de 1 Md€, qui pourra être engagé à compter de 2015 en fonction des besoins de financement de la société. De même, l'État demande que les collectivités locales apportent 25% de la contribution prévue dans le protocole du 26 janvier 2011, soit 0,225 Md€.

5e mesure : le Gouvernement est ouvert à mise en œuvre de leviers permettant aux collectivités de mieux contrôler les recettes tirées du stationnement sur voirie en majorant les amendes forfaitaires et ainsi contribuer au financement de la modernisation et du développement du réseau de manière significative.

Le nouveau Grand Paris

De 2012 à 2017



Les investissements des opérateurs publics pour améliorer la fiabilité d'exploitation, le plan de mobilisation et le Grand Paris Express seront mis en œuvre de manière concomitante. Les lignes seront lancées en parallèle, et se compléteront au fur et à mesure, les tronçons s'enchaînant les uns aux autres de manière continue, en commençant par le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs de la ligne 15, la ligne 14 vers le nord, les tronçons Noisy-Champs – Le Bourget de la ligne 16, Massy – plateau de Saclay de la ligne 17.

En 2013

Mises en service :

- Prolongement Ligne 4 à Mairie de Montrouge
- Tramway T5 Saint Denis/Garges/Sarcelles
- Centre de commandement unique RER B
- Modernisation du RER B Nord +
- Tramway T7 Villejuif / Athis-Mons (phase 1)
- Pôle intermodal de Pampadour (RER D)
- BHNS de Gonesse (mise en service progressive fin 2013)

Démarrage des travaux :

- Plateau de Saclay/ BHNS

Enquêtes publiques :

- Ligne 15 sud : Pont de Sèvres – Noisy-Champs
- Tram train Massy Evry
- Débranchement du tram-train T4
- BHNS de Gonesse

- Prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay
- Prolongement du Tramway T3 à Porte d'Asnières
- Prolongement du tramway T7 à Juvisy
- Prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier
- Tangentielle Ouest entre Saint Cyr et Saint Germain

En 2014

Mises en service :

- Modernisation RER B Sud (mesures d'urgence, dont quai de Denfert - Rochereau)
- Modernisation du RER D
- Tramway T6 Châtillon / Vélizy / Viroflay (section en surface)
- Tramway T8 Nord St Denis / Epinay

Démarrage des travaux :

- Prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen
- Prolongement Ligne 4 à Bagneux
- Prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay

Enquêtes publiques :

- Enquêtes publiques L14, L15, L16, L17, L18
- Tramway Antony / Clamart
- Tramway T1 à Colombes

En 2015

Mises en service :

- BHNS du Plateau de Saclay
- Pôle-gare de Nanterre Université
- Tramway T6 Châtillon / Vélizy / Viroflay (section en tunnel)

Démarrage des travaux :

- Ligne 15 sud : Pont de Sèvres – Noisy-Champs
- Prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest vers La Défense et le Mantois
- Modernisation RER C
- Prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier
- Prolongement du Tramway T3 à Porte d'Asnières
- Débranchement du tram-train T4
- Prolongement Tramway T7 à Juvisy Tram - train Massy - Evry

- Tangentielle Ouest entre Saint Cyr et Saint Germain
- TZen 2 Sénart / Melun (bus)

Enquêtes publiques :

Enquêtes publiques L14, L15, L16, L17, L18 (suite et fin)

À horizon 2017 :

- Achèvement des plans d'investissement supplémentaires RFF – SNCF.
- Le débranchement tram-train T4, le prolongement du T3 à Porte d'Asnières et du T1 à Val de Fontenay sont livrés.
- La ligne 12 est prolongée jusqu'à Mairie d'Aubervilliers, la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint Ouen.
- La première phase de la Tangentielle Nord entre Epinay et le Bourget est mise en service.
- La première phase de la Tangentielle Ouest entre Saint-Cyr et Saint-Germain est mise en service.
- Les travaux du barreau ferroviaire de Gonesse sont engagés.
- Des travaux de modernisation importants des RER sont lancés (travaux lourds de modernisation des RER A et B-Sud lancés en 2016, modernisation du RER C : amélioration de la robustesse de la ligne grâce à la modernisation de la signalisation de la ligne au sud et au traitement spécifique du pôle de Brétigny pour limiter les irrégularités, en plus d'un traitement des gares les plus problématiques) et en partie achevés (RER B au nord et RER D-phase 1).
- Les travaux d'Eole et du sud de la ligne 15 sont engagés.
- Toutes les enquêtes publiques des lignes 14, 15, 16, 17, 18 sont achevées.

Avant 2020

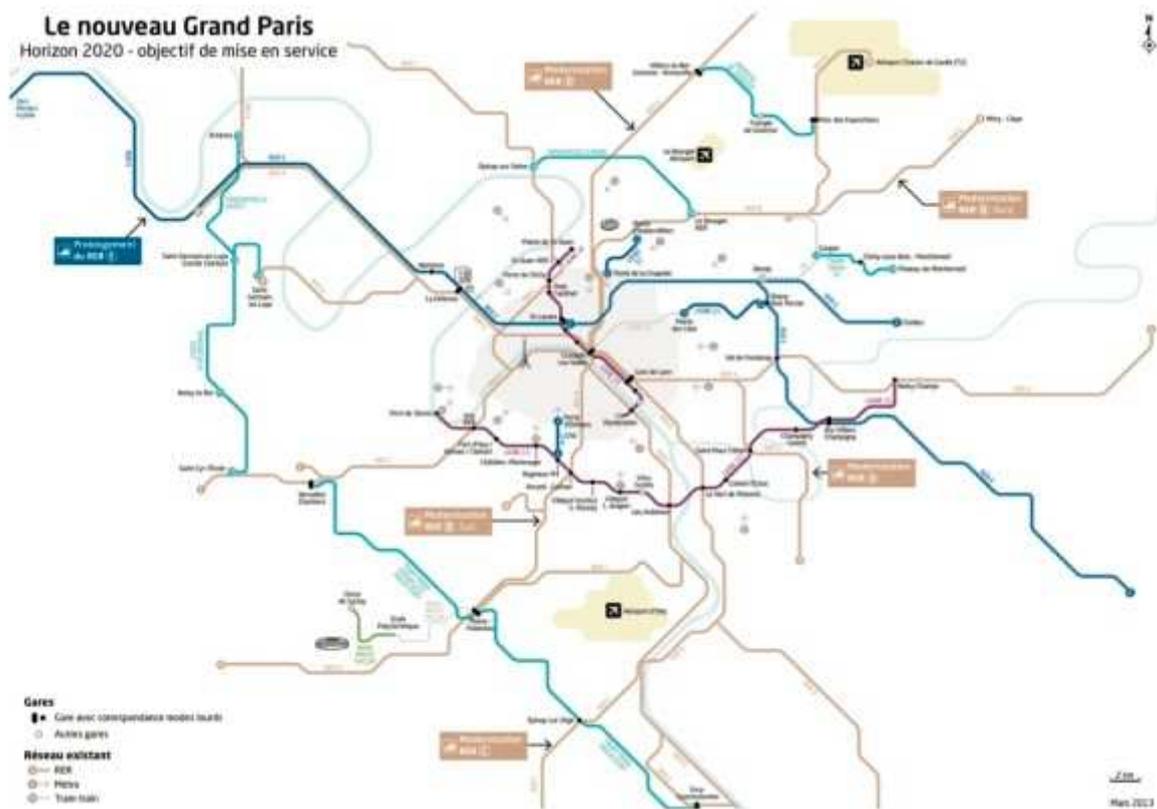
Mises en service :

- Barreau ferroviaire de Gonesse
- Ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny Bois Perrier
- Ligne 15 de Pont de Sèvres à Noisy-Champs
- Prolongement du RER E à l'ouest
- Tram-Train Massy-Evry
- Tangentielle Ouest à Achères (phase 2)
- Pôle de Juvisy
- Ligne 4 à Bagneux
- Tramway T1 à Colombes
- Tramway Paris - Orly
- Modernisation du RER C

Démarrage des travaux :

- Ligne 16 Noisy-Champs – Le Bourget puis Gonesse

- Ligne 18 Massy- plateau de Saclay
- Ligne 15 Pleyel – Rosny-Bois - Perrier
- Tangentielle Nord phase 2
- Modernisation du RER D (phase 2)
- Tramway T8 partie Sud (jusqu'à gare Rosa Park)



À horizon 2020

Eole est mis en service, de même que la ligne 11 jusqu'à Rosny Bois Perrier, la ligne 4 jusqu'à Bagneux et la ligne 15 de Pont de Sèvres à Noisy Champs.

Avant 2025

Mises en service :

- Tronc commun ligne 16 et ligne 17 : Pleyel – Le Bourget
- Ligne 16 : Noisy – Champs – Le Bourget en passant par Clichy Montfermeil et Aulnay sous Bois,
- Ligne 17 : Le Bourget – Gonesse
- Ligne 14 au nord : Mairie de Saint-Ouen – Pleyel
- Ligne 14 au sud : Olympiade – Institut Gustave Roussy
- Ligne 18 : Massy – plateau de Saclay
- Tram-train Massy - Versailles
- Tangentielle Nord phase 2

- Tangentielle Ouest entre Achères et Cergy
- Tramway Antony – Clamart
- Modernisation des RER A, B sud et D (phase 2)

Démarrage des travaux :

- Ligne 15 : Pont de Sèvres – Nanterre
- Ligne 15 : Pleyel – Rosny Bois Perrier
- Ligne 11 : Rosny – Bois Perrier – Noisy-Champs.



À horizon 2025 :

La ligne 18 relie Massy au plateau de Saclay, la ligne 15, Noisy-Champs à Nanterre, ainsi que Pleyel à Rosny-Bois Perrier, les lignes 16 et 17, Noisy-Champs au Bourget, le Bourget à Gonesse et Pleyel au Bourget. La ligne 14 est prolongée au nord jusqu'à Pleyel et au sud à Institut Gustave Roussy et la ligne 11 de Châtelet à Noisy-Champs (si l'optimisation est retenue).



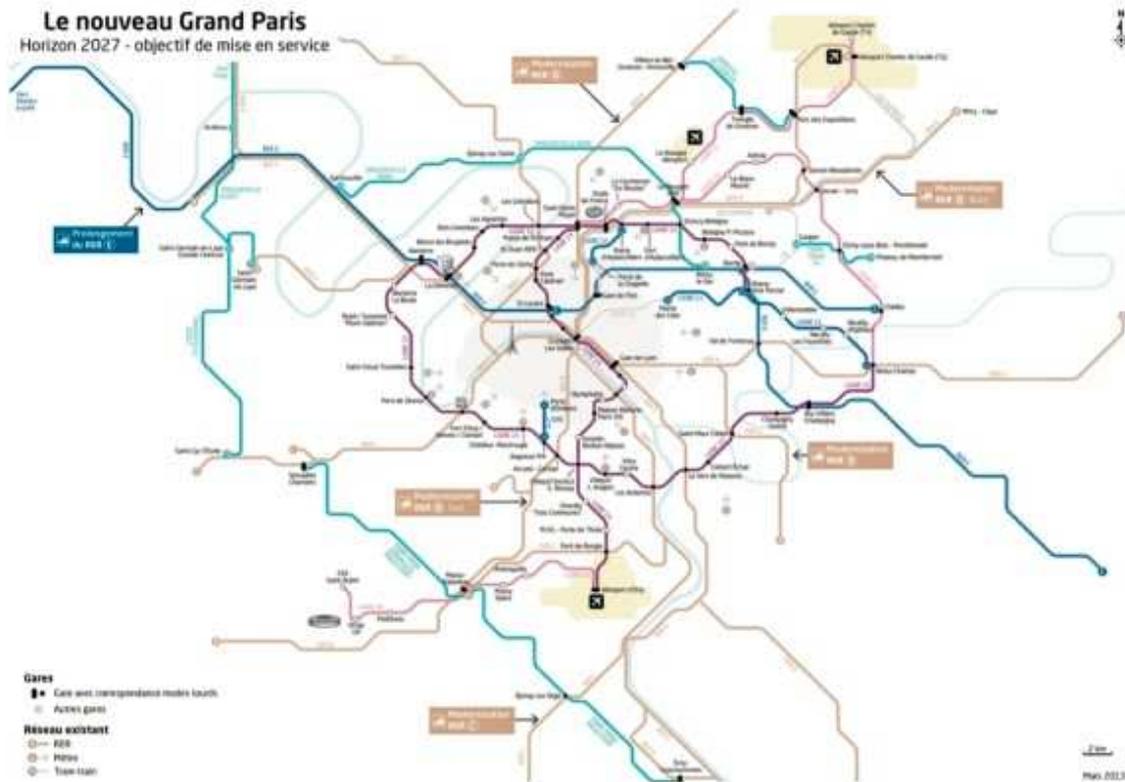
Avant 2030

Mises en service :

- Ligne 14 : Institut Gustave Roussy - Orly
- Ligne 18 : Massy - Orly
- Ligne 17 : Gonesse – Roissy puis le Mesnil Amelot
- Ligne 15 : Nanterre – Pleyel *via* La Défense Grande Arche

Démarrage des travaux :

- Ligne 15 : Rosny - Champigny
- Ligne 18 : plateau de Saclay - Versailles



À horizon 2030 :

L'ensemble des lignes 14, 15, 16, 17, 18 est réalisé.

Les capacités d'ingénierie des bureaux d'études et l'outil industriel des entreprises de travaux publics ont été mobilisés pendant plus de 15 ans.

Les tronçons des lignes orange Pleyel – Nanterre et 18 Versailles – Nanterre seront réalisés ultérieurement.

