

Vision partagée de l'Etat et de la Région sur les transports publics du Grand Paris

Préambule¹

Les débats publics relatifs aux projets « Arc Express » et « Réseau du Grand Paris » se déroulent depuis le 30 septembre 2010 sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Les réunions publiques qui ont d'ores et déjà eu lieu ont permis aux deux maîtres d'ouvrages, respectivement le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) et la Société du Grand Paris (SGP) de présenter les principes et tracés des deux projets aux objectifs complémentaires.

Comme la CNDP l'a indiqué dans un communiqué en date du 1^{er} décembre 2010, les deux débats ont permis de mettre en exergue « le souci du public d'un projet commun d'évolution des modes de transport collectif en Ile de France ». Au regard des réunions publiques et des cahiers d'acteurs d'ores et déjà transmis à la CNDP, s'est également exprimé le souci du public d'un traitement concomitant d'une amélioration rapide des infrastructures de transport existantes, tout particulièrement des réseaux RER, et de la réalisation, d'ici 2025, d'un projet en rocade structurant à l'échelle régionale.

Devant ces manifestations convergentes de l'expression publique, enrichies par la contribution de l'Atelier International du Grand Paris, l'Etat représenté par Maurice LEROY, Ministre de la Ville, chargé du Grand Paris, et le Conseil régional d'Ile de France, représenté par Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil régional d'Ile de France:

- 1. Décident d'unir les efforts de la Région et de l'Etat afin de permettre la réalisation, d'ici 2025, des opérations listées en annexe 1 inscrites au Plan de mobilisation correspondant à un montant global d'investissement de 11,9 Md€ et repris dans l'annexe 1.**

A cet effet, pour la période 2011-2025 :

- a. L'Etat et la Région pourront conclure une convention particulière pour la période 2010-2013 portant à 1 084 M€ d'autorisations d'engagement la participation de l'Etat au financement des transports publics en Ile de France hors réseau du Grand Paris ;
- b. En 2014, l'Etat apportera 390 M€ courants d'autorisations d'engagement ;
- c. Entre 2015 et 2025, l'Etat portera son effort de financement des transports publics en Ile de France à 220 M€ (CE 2008) par an.

Les financements de l'Etat sont inscrits sous réserve de la contrepartie de financement régionaux correspondante en application de la quote-

¹ Sauf mention explicite contraire, les montants sont exprimés en euros CE 2008.

part qui lui revient, les ressources fiscales nouvelles créées par la loi de finances rectificative n°4 pour 2010 (part régionale de la modernisation de la taxe locale sur les bureaux et effet de la modernisation de la redevance pour création de bureaux) permettant de compléter ces financements.

Les engagements, non déjà prévus au contrat de projets et à la dynamique Espoir-Banlieues, relatifs à la période 2010-2013 feront l'objet d'une convention Etat-Région qui en précisera les emplois. Ces emplois incluent un investissement d'un montant total de 1 Md€ affecté à la modernisation urgente des lignes de RER, ainsi que le financement d'études relatives au doublement du tunnel Chatelet-Gare du Nord.

Dans le respect des compétences de RFF et de la RATP, le Syndicat des Transports d'Ile de France est maître d'ouvrage des projets correspondants ou désigne la maîtrise d'ouvrage de ces projets en application des dispositions de l'article L.1241-4 du code des transports.

2. Décident de porter à la connaissance de la Commission Nationale du Débat Public la vision partagée de l'Etat et de la Région Ile de France sur les évolutions qui pourraient être apportées aux projets de métro automatique soumis au débat public pour prendre en compte les éléments soulevés, à ce jour, dans le cadre des débats (cf. carte jointe).

Cette vision partagée fait l'objet de la carte ci-jointe. Ce projet correspond à un coût prévisionnel de l'ordre de 22,7 Md€ et à une période de réalisation comprise entre 2010 et 2025.

Il est précisé que cette vision partagée ne se substitue, ni n'anticipe l'acte motivé du maître d'ouvrage prévu à l'issue du débat public en application des textes législatifs et réglementaires en vigueur.

Elle repose sur la reprise des éléments convergents des projets Réseau du Grand Paris et Arc Express, soit :

- au sud l'intégration des éléments communs aux 2 projets proposés dans le cadre des travaux de l'association Orbival permettant d'assurer la desserte par métro automatique de grande capacité des gares suivantes

- Saint-Maur à *titre optionnel*,
- Créteil l'Echat,
- le Vert de Maison,
- les Ardoines,

- Vitry-centre,
- Villejuif Louis Aragon,
- Villejuif Institut Gustave Roussy,
- Arcueil-Cachan,
- Bagneux M4,
- Chatillon-Montrouge,
- Clamart / Issy / Vanves à *titre optionnel*
- Issy les Moulineaux RER C,
- Boulogne Pont de Sèvres permettant l'accès à l'Île Seguin,
- Saint-Cloud Transilien,

- au nord l'intégration des éléments communs aux deux projets entre La Défense et Saint-Denis Pleyel, soit la desserte par métro automatique de grande capacité de :

- Bécon les Bruyères,
- Bois Colombes à *titre optionnel en interconnexion avec la ligne J du transilien*
- Les Agnettes,
- les Grésillons,

S'y ajoutent les éléments du projet Arc Express non inclus dans le projet de réseau du Grand Paris, soit :

- La desserte en proche couronne de l'est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny ou Villiers sur Marne ou Noisy le Grand, selon un tracé et des modalités techniques restant à définir au vu d'études multicritères à conduire d'ici le 30 mars 2011. Cette desserte sera réalisée sous contrainte d'un montant d'investissement maximal de 2 000 M€.

Les études mentionnées à l'alinéa précédent seront conduites en lien étroit avec le STIF et la SGP, ainsi qu'avec l'ensemble des collectivités territoriales concernées, la SNCF, RFF, la RATP et l'Atelier International du Grand Paris.

S'y ajoutent les éléments du projet de Réseau Grand Paris non inclus dans le projet de réseau Arc Express, soit :

- La liaison de l'arc commun sud ci-dessus avec La Défense depuis Saint-Cloud permettant la desserte, par métro automatique à grande capacité, soit de Suresnes Centre, soit de Rueil Mont-Valérien.
- La desserte depuis Rueil Malmaison (secteur Rueil 2000) de

Nanterre (secteur des Groues) avec positionnement à Rueil du terminus de la ligne Rueil – La Défense – Saint-Denis Pleyel – Roissy.

- Le prolongement de la ligne 14 du métro, au Nord, jusqu'à Saint-Denis Pleyel, par reprise du tracé issu de la concertation menée par le STIF.
- La desserte, par métro automatique de grande capacité, de l'Aéroport d'Orly par prolongement de la ligne 14 avec desserte des gares de :
 - o Maison Blanche à *titre optionnel*
 - o Kremlin Bicêtre ;
 - o Villejuif IGR ;
 - o MIN Porte de Thiais.
- La réalisation d'un arc grand Est permettant la desserte, par métro automatique à grande capacité, de
 - o Champigny le Plant,
 - o Bry-Villiers-Champigny,
 - o Noisy-Champs,
 - o Chelles,
 - o Clichy-Montfermeil,
 - o Sevrans-Livry,
 - o Sevrans-Beaudottes,
 - o Aulnay,
 - o Le Bourget-Aéroport ;
- La desserte de Roissy, par prolongement de l'arc commun nord évoqué ci-dessus depuis Saint-Denis Pleyel avec desserte par métro automatique de grande capacité de :
 - o Le Bourget,
 - o Le Bourget Aéroport,
 - o Triangle de Gonesse,
 - o Villepinte – Parc des Expositions,
 - o Roissy,
 - o Le Mesnil Amelot à *titre optionnel, sous réserve d'études complémentaires.*
- La réalisation d'un métro automatique léger utilisant des infrastructures dimensionnées de façon à permettre à moindre coût une évolution en métro automatique de grande capacité depuis Orly, des gares dont la liste suit.
 - o Massy-Palaiseau,
 - o Saclay Sud,
 - o Saint-Quentin en Yvelines,
 - o Une gare dont la localisation est à déterminer entre Versailles Matelots et Versailles Chantiers au terme

d'études techniques et financières plus précises.

Cette infrastructure constituera dès 2020 la préfiguration de la liaison par métro automatique à grande capacité de ces mêmes gares. Le tracé depuis Orly est notamment réalisé, à chaque fois que cela est pertinent, par réutilisation des emprises foncières réservées au système Orlyval, avec l'objectif d'une desserte Saclay – Paris en moins de 30 mn. Cette infrastructure est complémentaire de la réalisation, d'ici 2013, d'un TCSP Massy-Saint-Quentin, dont un premier segment, cofinancé par l'Etat, la Région et le Département de l'Essonne, est en service.

Dans un premier temps, la liaison entre Versailles et La Défense sera assurée par la ligne U du Transilien. A terme, des solutions techniques permettant d'améliorer la liaison Versailles – La Défense seront étudiées avec l'objectif d'une liaison Saclay – Roissy en moins de 50 minutes.

Les tracés ont vocation à être assurés majoritairement en aérien, préférentiellement en viaduc, sous réserve des enquêtes publiques ainsi que des études techniques, environnementales et financières complémentaires détaillées, sur les segments suivants :

- Le Bourget Aéroport / Villepinte Parc des Expositions
- Une partie du segment Orly-Massy
- Le segment Massy – Versailles

En termes technologiques, sauf sur les prolongements de la ligne 14 pour lesquels les choix technologiques dérivent de ceux en œuvre sur la Ligne 14 existante, les choix technologiques seront à déterminer dans le cadre des réponses industrielles aux appels d'offre des marchés de réalisation à venir. En particulier, hors ligne 14 et ses prolongements, **la possibilité de choix entre un roulement fer-fer ou fer-pneu sera préservée.**

Le financement du réseau Grand Paris Express est assuré par la Société du Grand Paris dans le cadre de ses ressources définies par l'article 9 de la loi relative au Grand Paris, la loi de finances initiale pour 2011 et la loi de finances rectificatives n°4 pour 2010, ces ressources comprennent :

- une dotation en capital de l'Etat d'un montant de 4 Md€ courants versée au fur et à mesure des besoins de la Société du Grand Paris ;
- une participation des collectivités territoriales représentant un

- montant total de 1,6 Md€ sur la période 2012-2025 ;
- une redevance d'usage versée annuellement par le ou les futurs exploitants à compter de la mise en service, représentant un montant prévisionnel de 0,8 Md€ sur la même période.

Annexe 1

Liste des projets du Plan de Mobilisation faisant l'objet d'un co-financement Etat-Région dans le respect des clefs de répartition CPER

Urgences

Schéma directeur du RER D 2014	500 M€
Schéma directeur du RER C 2017	500 M€
Etudes relatives au doublement du tunnel Chatelet Gare du Nord	
	p.m. p.m.

Opérations à accélérer sur 2007-2013

RER B+ Nord 2012	220 M€
Gare EOLE Evangile 2015	120 M€
Tangentielle Nord (Phase 1) 2014	450 M€
Tram-train Massy-Evry 2017	280 M€
Métro L8 à Créteil Parc des Sports 2011	85 M€
Métro L4 à Bagneux (phase 2) 2017	260 M€
Métro L12 à Aubervilliers (Phase 2) 2017	150 M€
Tramway T2 – Pont de Bezon 2012	200 M€
Tramway T5 – Saint-Denis – Garges – Sarcelles 2012	160 M€
Tramway T1 – Asnières – Gennevilliers 2012	130 M€
Tramway T7 – Villejuif – Juvisy 2013	290 M€
Tramway T6 – Châtillon – Vélizy – Viroflay	350 M€

2014		
Tramway T8 – St-Denis – Epinay – Villetaneuse	220 M€	
2014		
Débranchement T4	150 M€	
2016		
TCSP Sénart – Evry	60 M€	
2011		
TCSP Pompadour – Sucy	80 M€	
2012		
TCSP Massy – Saint-Quentin (suite)	70 M€	
2013		
BHNS Barreau de Gonesse	50 M€	
2013		
Pôle Pompadour	35 M€	2013
Pôle de Versailles	70 M€	
2015		
Pôle Nanterre Université (Phase 2)	40 M€	
2015		

Opérations à accélérer sur 2014-2020

Barreau de Gonesse ferroviaire	200 M€	
2017		
Tangentielle Nord (Phase 2)	530 M€	
2016		
TGO à Achères	250 M€	
2016		
Tram-train Massy-Evry (suite)	50 M€	
2020		
Métro ligne 11 à Hopital de Montreuil	480 M€	
2018		
Tramway T3 – Porte d'Asnières	150 M€	
2014		
Tramway T1 à l'est – Val de Fontenay	400 M€	
2016		
Tramway T7 – Villejuif Juvisy (phase 2)	180 M€	
2015		
Tramway T4 – Bondy – Noisy le Sec	70 M€	
n.d.		
Tramway Y Evangile (suite)	200 M€	

n.d.		
Tramway RD5		200 M€
n.d.		
TCSP Sénart-Evry (suite)		90 M€
n.d.		
TCSP Saint-Quentin – Orly (suite)		130 M€
n.d.		
TCSP Massy – Arpajon		p.m.
p.m.		

Grand Projets

Prolongement d'EOLE à l'Ouest 2020		2500 M€
---------------------------------------	--	---------

Réserve d'investissement pour l'achèvement des projets ci-dessus, soumis à accord Etat-Région

Réserve pour besoins 2020-2025		2000 M€
--------------------------------	--	---------