

Communication pour le conseil régional
FEVRIER 2011

Présenté par
Jean-Paul Huchon
Président du conseil régional
d'Ile-de-France

**Communication au Conseil régional relative à la
contribution commune de l'Etat et la Région aux débats
publics Grand Paris et Arc Express**

Sommaire

INTRODUCTION	4
1. Du SDRIF à la Loi Grand Paris : La tentation d'une Ile-de-France sans collectivités.....	4
2. La contribution commune Etat/ Région : les bases d'une transformation profonde des transports publics en Ile-de-France	6
3. Le travail engagé doit être poursuivi.....	7
TEXTE DU PROTOCOLE	9
Protocole entre l'Etat et la Région relatif aux transports publics en Ile-de- France	10
 Carte	 22

INTRODUCTION

La contribution commune conclue entre l'Etat et la Région dans le cadre des débats publics relatifs aux projets Arc Express et Grand Paris pose les bases d'une transformation profonde des transports publics en Ile-de-France.

Ce protocole répond aux exigences exprimées par les Francilien(ne)s au cours des débats publics.

Il affirme la priorité accordée à l'amélioration du réseau de transport existant, à la modernisation des lignes RER et la dé-saturation de la ligne 13 ; conformément au plan de mobilisation défendu par la Région depuis 2008, voté par le Conseil de Paris et l'ensemble des conseils généraux d'Ile-de-France et porté par les collectivités francilienne et le STIF.

Il répond à l'exigence d'un projet commun de métro automatique en rocade : la Région et l'Etat ont proposé à la commission nationale du débat public un tracé résultant de la prise en considération conjointe des projets Arc Express et Grand Paris. Cette contribution, déposée avant la clôture du débat public, pourra ainsi être intégrée au bilan dressé par les commissions du débat public.

1. Du SDRIF à la loi Grand Paris : la tentation d'une Ile-de-France sans collectivités

Dès 2004, la Région a ouvert un large débat sur le devenir de la métropole francilienne, lieu de vie de plus de 11 millions d'habitants. Quatre ans de travail ont permis l'organisation de dizaines d'ateliers, de conférences et forums de concertation avec l'ensemble des élus franciliens, les acteurs socioéconomiques, la société civile et les habitants. La plus grande enquête publique jamais organisée en France a permis de recueillir des milliers d'observations et s'est conclue par un avis favorable unanime de 19 commissaires enquêteurs. Tous les sujets ont été mis sur la table. Des évolutions fondamentales ont été actées, notamment parce qu'il devenait évident que le modèle, prôné par le SDRIF de 1994, basé sur l'automobile et l'étalement urbain était à bout de souffle.

Le 25 septembre 2008, c'est un projet d'aménagement précurseur du Grenelle de l'environnement que le Conseil régional a adopté à une très large majorité. La Région et ses partenaires se sont engagés sur les conditions de mise en œuvre d'une attractivité durable de la métropole, à travers des investissements sans précédent en faveur des transports en commun destinés à structurer une agglomération plus compacte et respectueuse de son environnement naturel.

La Région et l'Etat ont lancé les études relatives au projet de métro en rocade structurant Arc-Express. **La Région et les Départements ont adopté le Plan de mobilisation pour les transports**, premier acte de l'application du SDRIF, destiné à la fois à répondre aux urgences de mise à niveau du réseau de transports collectifs et à financer l'augmentation de l'offre et l'amélioration du maillage dans toute l'agglomération, afin d'offrir une desserte fine à tous les types de territoire.

L'Etat a été étroitement associé à la révision du SDRIF depuis 2004 mais n'a montré ni ambition ni vision stratégique pour la première région française. Lorsqu'il a décidé d'intervenir dans le débat métropolitain, en 2007, il l'a fait dans une logique de recentralisation. Il a nié les processus en cours, portés par les collectivités territoriales, et les choix opérés par les acteurs investis de longue date sur ce territoire. Il aurait alors fallu que le temps suspende son vol, dans l'attente de la définition d'une « vision » qui se serait ensuite imposée à tous.

Le secrétaire d'Etat au développement de la région capitale, nommé au printemps 2008, a fidèlement appliqué cette méthode, travaillant dans le plus grand secret et privilégiant les discussions bilatérales avec les élus locaux. Ce n'est pourtant qu'en avril 2009 qu'il a été en

mesure de dévoiler sa « vision ». Un projet de transport limité à trois lignes de métro souterraines, faisant fi des propositions des 10 équipes d'architectes lors de la consultation internationale sur le Grand Pari(s). Une année supplémentaire a été nécessaire pour faire adopter un texte, la loi du 3 juin 2010 relative au « Grand Paris », qui a créé les outils – débat public *ad-hoc*, Société du Grand Paris (SGP), contrats de développement territorial, Etablissement public de Paris-Saclay – permettant à l'Etat d'imposer ses projets mais sans s'assurer ni de l'effectivité, ni du financement de leur mise en œuvre.

En effet, et les dix équipes du « Grand Pari[s] de l'agglomération parisienne » l'ont rappelé, aucun projet de transport structurant n'a de sens s'il n'est au service d'un projet d'aménagement cohérent à l'échelle de l'Ile-de-France. Aucun investissement d'avenir ne peut être financé en dehors d'une approche sérieuse comme a pu l'être celle du rapporteur général du budget Gilles Carrez. Aucune infrastructure ne peut être réalisée sans son inscription dans les documents d'urbanisme à commencer, en Ile-de-France, par le SDRIF.

Au jour de la publication de la loi « Grand Paris », jamais ce projet n'avait été plus virtuel et la méthode du gouvernement plus inconséquente. C'est, d'une certaine manière, ce qu'a dénoncé le Conseil d'Etat le 28 octobre 2010 en refusant d'émettre un avis favorable à l'approbation du SDRIF. Le gouvernement a bloqué ce document pendant plus de deux ans, allant jusqu'à définir législativement les conditions de mise en œuvre d'un projet qu'il voulait différent, pour ensuite prendre conscience de l'urgence de l'entrée en vigueur de ce cadre de cohérence global de tous les projets d'aménagement de la région capitale.

Le Conseil d'Etat a salué, à la fois, le sérieux et la rapidité de la procédure de révision du SDRIF menée par la Région. Les collectivités territoriales auraient pu être dotées le 1^{er} janvier 2009 d'un document régional créant les conditions d'une relance massive de la production de logements et autorisant d'innombrables projets de développement économique ou de valorisation des espaces agricoles et naturels. Beaucoup de temps a été perdu mais il en va de la responsabilité de la Région de permettre l'émergence de solutions aux blocages créés par la loi « Grand Paris ».

Une métropole mondiale comme l'Ile-de-France n'est gouvernable que par la démocratie. C'est ce qu'ont montré les débats publics sur Arc-Express et le Réseau de Transport du Grand Paris (RTGP). La participation citoyenne a été importante. Elle a donné raison aux collectivités en rappelant le caractère prioritaire de l'amélioration du réseau existant. Elle a également exigé, avec sagesse, une coopération pleine et entière de l'Etat et de la Région pour définir un projet commun.

C'est pourquoi j'ai proposé au Premier ministre un projet de synthèse le 15 novembre 2010. **Les discussions menées sur cette base**, incluant le financement et la maîtrise d'ouvrage des projets de transport ainsi que le cadre d'ensemble du SDRIF, **ont abouti le 26 janvier 2011 à un protocole qui manifeste la volonté de la Région, tout au long de la mandature en cours, d'assumer pleinement ses compétences au service de l'intérêt général.**

La révision du SDRIF menée par la Région est un acquis très important pour le développement de la région capitale. Il faut une intervention législative, prévue par ce protocole, pour permettre sa mise en œuvre.

En effet, nul ne songe plus à remettre en cause les objectifs de densification de l'agglomération, de priorité au développement des transports collectifs sur les modes routiers et de lutte contre l'étalement urbain. Le SDRIF est un document d'urbanisme qui a répondu avant l'heure aux réformes issues du Grenelle de l'environnement. Il faut désormais le mettre en œuvre le plus rapidement possible pour permettre aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale de réviser leurs plans locaux d'urbanisme (PLU) et leurs schémas de cohérence territoriale (SCoT) afin de réaliser leurs projets.

Néanmoins, le Conseil d'Etat a considéré que l'approbation du SDRIF par décret n'était pas possible puisque sa procédure de révision avait été réalisée dans les conditions antérieures à la loi « Grand Paris ».

Pour permettre l'aboutissement de cette procédure dans des conditions juridiquement satisfaisantes, une intervention législative doit être envisagée. C'est pourquoi, à travers le protocole, le gouvernement propose de faire adopter par le Parlement une disposition qui devra

permettre l'application anticipée du SDRIF pour répondre aux enjeux en matière de développement durable et ainsi libérer les projets des collectivités territoriales qui devront être compatibles avec le SDRIF adopté en 2008 ; permettre l'aboutissement de la révision du SDRIF et son adaptation au contenu du protocole sous maîtrise d'ouvrage de la Région.

2. La contribution commune Etat / Région : les bases d'une transformation profonde des transports publics en Ile-de-France

Tout au long du débat public, les Francilien(ne)s ont clairement exprimé leurs attentes : l'urgence avérée d'améliorer le réseau existant de transports collectifs, et tout particulièrement les RER ; et la nécessité de trouver une complémentarité entre les deux projets soumis aux débats pour permettre la réalisation d'un projet commun. La question des financements, tant l'investissement que le fonctionnement du futur métro, a également occupé une place centrale dans les débats.

En réponse à ces attentes, **la Région a formulé une proposition de complémentarité des deux schémas de transports**. Elle retient le principe d'une rocade Arc Express de proche couronne, complétée d'un arc « Grand Est » assurant la desserte de Marne-la-Vallée et le désenclavement de Clichy-Montfermeil. Elle intègre le principe d'une desserte renforcée des deux aéroports, par la prolongation de la ligne 14 au sud pour desservir Orly et par deux options de desserte au nord pour la desserte du pôle d'emplois de Roissy – la refonte du projet CDG Express ou la reprise du tracé Pleyel-Roissy proposé initialement par l'Etat.

J'ai complété cette proposition par un plan de modernisation des RER que j'ai adressé au Premier Ministre le 7 décembre 2010.

C'est sur cette base que le Conseil régional a voté un avis défavorable le 16 décembre 2010 sur le projet de transport du Grand Paris, tel que présenté dans le dossier du maître d'ouvrage mis au débat public. Le Conseil régional avait par ailleurs complété ces propositions par des demandes précises en matière de financement – notamment le maintien des contributions budgétaires de l'Etat et l'affectation des ressources nécessaires au plan de mobilisation prévue par le rapport Carrez ; et la mise en œuvre de mesures législatives permettant d'approuver le SDRIF adopté par l'assemblée régionale et de permettre au STIF d'assurer pleinement son rôle de maître d'ouvrage du projet Arc Express.

Le travail partenarial engagé avec Maurice Leroy, Ministre de la Ville, a conduit l'Etat et la Région à franchir une première étape et à sortir d'une situation de blocage persistante. J'estime que le résultat de ce travail long et ardu bénéficiera aux Franciliens, à la Région et au STIF.

Nous avons obtenu la reconnaissance officielle du Plan de mobilisation, après avoir sollicité l'Etat pendant plus de deux ans sur le sujet. C'est une grande victoire pour la Région et pour nos partenaires de la Ville de Paris et des départements qui nous ont apporté un soutien politique sans faille. C'est aussi une grande victoire pour les Franciliens : **le Plan de mobilisation, c'est 61 projets de transport, tous de première urgence, certains attendus depuis longtemps**. Avec l'engagement de mettre en œuvre l'ensemble des propositions du rapport Carrez, nous aurons les moyens financiers de mener tous ces projets à bien. Avec le STIF, nous allons mettre tous les moyens humains pour être au rendez vous des mises en service.

Nous avons également obtenu que le Gouvernement accepte un schéma ambitieux de modernisation des RER. Les schémas directeurs du RER C et du RER D sont financés, de même que le prolongement d'Eole à l'Ouest, indispensable à la dé-saturation de la ligne A. Parallèlement, le STIF engagera le renouvellement du matériel roulant en investissant plus de 2 milliards d'euros. Nous avons, par ailleurs, convaincu l'Etat d'engager dans le cadre du contrat de

projets actuels les études lourdes concernant le doublement du Tunnel Chatelet-Gare du Nord et de la troisième paire de voies entre Paris et Juvisy.

L'Etat a aussi accepté d'étudier tout de suite un projet de rocade en tram-train qui reliera à terme l'ensemble de nos tangentielle ferrées et viendra compléter pour la moyenne couronne la rocade Grand Paris Express. Il faut rappeler que le STIF s'engage par ailleurs dans un plan ambitieux de modernisation ou de renouvellement de l'ensemble des matériels roulants.

S'agissant précisément de Grand Paris-Express :

- **La réalisation d'une rocade reliant les pôles de proche couronne est actée**, conformément aux orientations du SDRIF. Le projet arrêté reprend en quasi-totalité le tracé d'Arc Express, Nous avons également obtenu la reconnaissance de notre choix de desserte fine, avec un maillage qui est, à quelques éléments près celui d'Arc Express. La desserte de l'arc est sera complétée sur la base de l'accord intervenu entre les conseils généraux de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

- **Comme nous l'avons proposé en novembre, le schéma comprend un « grand arc est »** pour desservir l'est francilien, et notamment Marne la Vallée et le plateau de Clichy Montfermeil.

- **La desserte aéroportuaire sera rendue plus performante**, en direction d'Orly grâce au prolongement de la ligne 14 et vers Roissy avec la réalisation de la Défense jusqu'à CDG, via Pleyel d'une nouvelle ligne de métro automatique qui desservira le triangle de Gonesse. Nous avons veillé à ce que cette branche soit bien disjointe à Pleyel de la ligne 14, avant d'éviter de surcharger inutilement cette dernière

- **L'arc Ouest entre Versailles et la Défense est abandonné**, au profit d'une modernisation de la ligne U du Transilien. C'était là encore le parti d'aménagement que nous avions proposé.

- **Reste la desserte du plateau de Saclay. Il n'était pas question pour nous sur ce point essentiel de céder à l'Etat.** D'autant que notre solution de desserte par un BHNS, susceptible d'évoluer à terme en tramway ou tram-train à la faveur des élus locaux. C'est une solution efficace, qui repose sur des projets qui sont déjà en cours de réalisation.

J'ajoute pour terminer que nous avons convaincu l'Etat d'engager les études de réalisation de nouvelles gares et à terme d'une rocade complète TGV ceinturant l'Île de France. C'est là un projet essentiel pour relier entre eux les aéroports et nos grands pôles de grande couronne et dé-saturer les gares parisiennes.

3. Le travail engagé doit être poursuivi

Comme je l'ai indiqué le 31 janvier à l'occasion de la clôture des débats publics, nous avons posé les bases d'un accord majeur pour l'avenir des transports publics franciliens. Il nous reste à le concrétiser et à le traduire en actes.

Le Gouvernement a pris une série d'**engagements financiers** :

- avec les mesures adoptées dans la loi de finances rectificative, la Région va bénéficier de ressources nouvelles pour le plan de mobilisation : un accroissement de la redevance pour création de bureaux, une part de la taxe annuelle sur les bureaux.

- l'Etat s'est également engagé à abonder l'actuel contrat de projets pour se mettre au rythme du plan de mobilisation. J'ai demandé à ce que cette négociation soit finalisée pour l'été 2011.

- pour la première fois, l'Etat reconnaît la nécessité de faire bénéficier à la Région des ressources de la TIPP Grenelle pour le financement du plan de mobilisation, ce qui suppose une mesure législative qui bénéficiera d'ailleurs aux projets de transports urbains de toutes les régions.

- de la même façon, des avances nous seront consenties sur les ressources de la SGP, là encore au profit des projets du plan de mobilisation à réaliser dans les 5 ans.

- nous avons enfin obtenu des ressources supplémentaires pour le STIF. Les mesures votées en Loi de finances rectificative prévoient une « première marche » de revalorisation du versement transport. L'Etat a reconnu qu'il faudrait aller plus loin en envisageant de faire rentrer les communes de petite couronne les mieux desservis dans la zone 1 du VT

Sur tous ces points, nous sommes convenus d'une **revoyure avant fin 2013** afin d'adapter si nécessaire les ressources aux besoins, **en poursuivant la mise en œuvre des préconisations du rapport Carrez.**

Au-delà, je persiste en particulier à penser que le STIF devrait pouvoir bénéficier d'une maîtrise complète du versement transports. Je saurai interpellier l'Etat sur ce sujet.

Le Gouvernement a reconnu la nécessité de respecter les compétences du STIF décentralisé ainsi que **celle de relations équilibrées entre le STIF et la SGP :**

- nous avons obtenu le plafonnement de la redevance d'usage payée par le STIF à la Société du Grand Paris. Il n'était pas question pour nous de faire peser sur le STIF et les collectivités les risques financiers du projet du Grand Paris ;

- le STIF sera pleinement associé au choix techniques du nouveau métro. Un prochain décret en Conseil d'Etat précisera les modalités d'association, s'agissant en particulier du choix du matériel roulant et de son financement. Je reviendrai à la charge sur la validation de l'ensemble des projets de la SGP par le conseil du STIF ; c'est le principe même de fonctionnement d'une autorité organisatrice. Aucune entreprise, aucune entité ne saurait se soustraire à son autorité : le maintien de la cohérence du réseau est à ce prix. Il faudra pour cela une mesure législative,

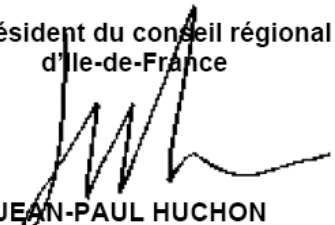
- l'Etat a accepté le partage de la maîtrise d'ouvrage des projets entre le STIF et la SGP. Nous demanderons à ce que le STIF réalise les opérations s'appuyant sur un financement des collectivités : il devra ainsi conserver la maîtrise d'ouvrage du prolongement de la ligne 14 qui doit être impérativement livré selon le calendrier prévu et assurer la maîtrise d'ouvrage de l'Arc sud de la rocade – les équipes du STIF se préparent depuis des années et les études sont quasiment prêtes. Nous pouvons lancer ce projet dès cette année.

Nous attendons enfin, comme je l'ai indiqué plus haut, que l'Etat honore ses engagements **pour la mise en œuvre du SDRIF**. Les parlementaires de gauche sont d'ores et déjà mobilisés pour assurer l'examen de ce texte avant la fin du premier semestre 2011.

Ces engagements n'ont pu être obtenus que grâce à la mobilisation constante des élus locaux et plus particulièrement des élus du Conseil Régional, du Conseil de Paris et des conseils généraux. Leur persévérance sera nécessaire pour en assurer la mise en œuvre.

Je vous prie de bien vouloir en débattre.

Le président du conseil régional
d'Ile-de-France



JEAN-PAUL HUCHON

TEXTE DU PROTOCOLE

Protocole entre l'Etat et la Région relatif aux transports publics en Ile-de-France

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.

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'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.

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 ».

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 son président Jean-Paul HUCHON, constatent le rapprochement de leurs points de vue dans les termes suivants :

A. Tracés du projet de rocade

L'Etat et la Région décident de porter ensemble à la connaissance de la CNDP une contribution sur les évolutions qui pourraient être apportées aux projets de métro automatique soumis aux débats publics en cours.

Cette contribution 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. Elle ne se substitue, ni n'anticipe le bilan dressé par les commissions du débat public, ni l'acte motivé des maîtres d'ouvrage prévu à l'issue des débats publics en application des textes législatifs et réglementaires en vigueur.

• Points d'accord

Les points d'accord portent sur la reprise des éléments convergents des projets Réseau du Grand Paris et Arc Express, permettant une desserte fine et équilibrée des territoires, soit :

- un « arc Sud », intégrant des éléments communs aux deux projets, proposé dans le cadre des travaux de l'association Orbival permettant d'assurer la desserte par métro automatique de grande capacité des gares suivantes :
 - o Saint-Maur*,
 - o Créteil l'Echat,
 - o le Vert de Maison,
 - o les Ardoines,
 - o Vitry-centre,
 - o Villejuif Louis Aragon,

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

- o Villejuif Institut Gustave Roussy,
 - o Arcueil-Cachan,
 - o Bagneux M4,
 - o Chatillon-Montrouge,
 - o Clamart / Issy / Vanves*,
 - o Issy-les-Moulineaux RER C,
 - o Boulogne-Pont de Sèvres permettant l'accès à l'Île Seguin,
 - o Saint-Cloud Transilien ;
- un « arc Nord » intégrant des éléments communs aux deux projets entre La Défense et Saint-Denis Pleyel, soit la desserte par métro automatique de grande capacité de :
 - o Bécon les Bruyères,
 - o Bois Colombes *en interconnexion avec la ligne J du transilien*,
 - o Les Agnettes,
 - o les Grésillons ;
- un « arc Ouest », permettant la liaison de l'arc commun Sud ci-dessus avec La Défense depuis Saint-Cloud et la desserte, par métro automatique à grande capacité, soit de Suresnes Centre, soit de Rueil Mont-Valérien / Suresnes.

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

- un « arc Est », permettant la desserte de l'est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny via Val de Fontenay, ou Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand, selon un tracé et des modalités techniques restant à définir à la suite d'une mission d'étude mandatée par le Ministre de la Ville, à conduire d'ici le 30 mars 2011. Cette desserte sera réalisée sous contrainte d'un montant d'investissement maximal de 2 000 M€ ;
- cette mission associera le conseil général du Val de Marne, le conseil général de Seine-Saint-Denis, l'Atelier International du Grand Paris, la SNCF, RFF, la RATP, le STIF, la SGP, ainsi que l'ensemble des collectivités concernées. Elle prendra en considération la proposition de tracé commune aux conseils généraux du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis.

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

- la desserte de Rueil Malmaison (secteur Rueil 2000) et 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, avec desserte des gares de :
 - o Pont Cardinet
 - o Porte de Clichy
 - o Saint Ouen RER C
 - o Mairie de Saint Ouen
- 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**,
 - o Kremlin Bicêtre,
 - o Villejuif Institut Gustave Roussy,
 - o *Villejuif-Chevilly-Larue-L'Haÿ-les-Roses (Chevilly 3 communes)**,
 - o Marché d'Intérêt National de Rungis / 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-sous-Bois - Montfermeil,
 - o Sevrans-Livry,
 - o Sevrans-Beaudottes,
 - o Aulnay sous bois,
 - o *Le Blanc-Mesnil**,
 - o Le Bourget-Aéroport ou le Bourget RER ;
- 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 *La Courneuve**,
 - o Le Bourget RER
 - o Le Bourget Aéroport,
 - o Triangle de Gonesse,
 - o Villepinte-Parc des Expositions,
 - o Roissy,
 - o *Le Mesnil Amelot**.

** Les gares en italique sont indiquées à titre optionnel, sous réserve d'études complémentaires.*

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.

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.

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.

• Point de désaccord

L'Etat et la Région prennent respectivement acte de leur désaccord sur les principes de développement et de desserte du Plateau de Saclay.

Pour l'Etat :

« La desserte du Plateau de Saclay dans les conditions prévues par la loi relative au Grand Paris de façon à relier ce territoire à Paris en moins de 30 minutes et à Roissy en moins de 50 minutes constitue une priorité, dans la perspective du développement maîtrisé du pôle d'excellence et de l'ensemble du plateau de Saclay.

Cette desserte doit être assurée au travers de la réalisation d'un métro automatique opérationnel dès 2020. Le tracé et les modalités de réalisation de cette infrastructure ne pourront pas créer de coupure nouvelle au sein de la zone de protection agricole, forestière et paysagère prévue aux articles 141-5 et suivants du code de l'urbanisme. »

Pour la Région :

« La desserte du plateau de Saclay appelle une réponse réaliste et équilibrée par la création d'un bus à haut niveau de service sur le plateau (dont certaines sections sont déjà mises en service), qui pourra évoluer par la suite vers un tramway. Ces projets du Plan de mobilisation offrent des connexions efficaces avec le réseau métropolitain et les pôles de

Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Orly. Cette solution correspond aux perspectives de développement du secteur. »

B. Financement des investissements en matière de transports publics² (cf. annexe 2)

1. Financement des investissements relatifs au plan de mobilisation et au Réseau de transport du Grand Paris (RTGP)

L'Etat et la Région décident d'unir leurs efforts afin de permettre la réalisation d'ici 2025 :

- des opérations listées en annexe 1 qui sont inscrites au Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France et qui correspondent à un montant global d'investissement évalué à 18,9 Md€ sur 10 ans et 20,9 Md€ sur 15 ans ;
- des opérations relatives à la réalisation d'un projet de transport résultant des projets de métro automatique Arc Express et Grand Paris. Ces opérations correspondent à un montant global d'investissement évalué à 20,5 Md€.

Compte tenu des recouvrements entre le Plan de mobilisation et le métro automatique visé par le deuxième alinéa, le montant global consolidé des investissements concernés est évalué à 32,4 Md€.

i. Financement des investissements relatifs au plan de mobilisation – infrastructures de transport

1. Pour la période 2010-2013, correspondant à l'achèvement du contrat de projets en cours :

L'Etat et la Région s'engagent à mettre en œuvre la première partie du plan de mobilisation constituée :

- des financements inscrits au contrat de projets 2007-2013 pour les opérations de transport en commun, y compris les actualisations et les surcoûts ;
- des financements prévus dans le cadre de la Dynamique Espoir Banlieues pour les grands projets de transport collectif, y compris les actualisations et les surcoûts ;
- des financements complémentaires destinés aux projets de modernisation urgente des RER C et D, le prolongement d'Eole à l'ouest, la poursuite des projets de tramways et de TCSP prévus au plan de mobilisation.

Ce programme complémentaire fera l'objet d'une convention particulière négociée entre l'Etat et la Région. Au total la convention portera les autorisations d'engagement de l'Etat à 1084 M€ courant sur la période 2010-2013. Son financement intégrera par ailleurs une participation de 15% sollicités auprès des départements et de RFF.

Dans la perspective de pouvoir engager des travaux dès l'horizon 2020, dans le cadre des provisions pour investissements incluses dans le plan de mobilisation, l'Etat et la Région conviennent également de réaliser d'ici fin 2013 les premières études relatives :

- au doublement du tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur les lignes B et D du RER ;

² Sauf mention explicite contraire, les montants mentionnés dans le présent chapitre sont exprimés en euros valeur 1^{er} janvier 2008 et correspondent aux cumuls sur la période de référence, soit 2010-2025.

- à la réalisation d'une troisième paire de voies entre Paris et Juvisy, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur la ligne C du RER.

Ils conviennent également de réaliser d'ici la fin 2013 les études de faisabilité relatives aux connexions du réseau de transport collectifs au réseau à grande vitesse et d'une rocade ferrée en tram-train s'appuyant sur les lignes tangentielles en cours de réalisation.

2. Sur les périodes 2010-2020 et 2020-2025 de réalisation du Plan de mobilisation :

Hors ligne 14 et Arc Express, l'ensemble des investissements à réaliser s'élèvent à 9,9 Md€ d'ici 2020, dont :

- 6400 M€ au titre des contrats de projets 2007-2013 et 2014-2020 ;
- 1000 M€ pour la rénovation des lignes RER C et D ;
- 2500 M€ pour le prolongement d'Eole à l'ouest.

Sur la période 2021-2025, L'Etat et la Région conviennent de prolonger leur effort afin de financer une provision pour investissements de 2 000 M€ supplémentaires.

Leur financement sera assuré par :

- des financements budgétaires de 9080 M€, dont 5090 M€ Région et 2650 M€ de l'Etat, le solde de 1340 M€ étant sollicité auprès de RFF et des départements ;
- la Région pourra le cas échéant s'appuyer sur la mobilisation exceptionnelle de la TIPP selon des modalités précisées à la section B.3. ;
- des ressources fiscales nouvelles issues de la modernisation de la redevance pour création de bureaux et de la part régionale de la modernisation de la taxe locale sur les bureaux estimé à environ 2 Md€. Ces dispositions ont été votées par le Parlement dans le cadre de la LFR 2010.

Ce financement pourra être complété par une ou plusieurs des dispositions précisées à la section B.3. ci-dessous (modulation de la TIPP, avances remboursables...).

Les financements de l'Etat sont inscrits sous réserve de la contrepartie de financements régionaux correspondante en application de sa quote-part, les ressources fiscales nouvelles créées par la loi permettant de compléter ces financements. Chaque projet fera l'objet d'un financement spécifique.

Dans le respect des compétences de RFF et de la RATP, le STIF 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.

ii. Financement des investissements relatifs au plan de mobilisation – accessibilité et matériel roulant

Les besoins prioritaires en exploitation et qualité de service sont évalués à 5300 M€ pour la période 2010-2020 correspondant au Plan de mobilisation. Les investissements correspondant, listés en annexe 1, seront pris en charge par le budget du STIF. Le programme d'investissement du STIF recouvre notamment les travaux d'accessibilité des réseaux, l'acquisition et le renouvellement du matériel roulant des opérations du plan de mobilisation, en particulier le matériel roulant du RER A.

Le financement de ces investissements intègre une participation indirecte de l'Etat estimée à 2 000 M€ sur la période 2010-2025 correspondant aux économies fiscales dont bénéficie le STIF au titre de la réforme de la taxe professionnelle (impact sur le Transilien et Optile uniquement) et de l'évolution de la TVA sur les subventions versées par le STIF. Ces économies fiscales sont soit intégralement compensées par le budget général de l'Etat aux bénéficiaires (cas de la taxe professionnelle), soit correspondent à une diminution des recettes du budget général de l'Etat.

iii. Financement des investissements relatifs au RTGP

1. Financement de l'infrastructure

Le financement des infrastructures du réseau de transport du Grand Paris sera assuré à partir des ressources suivantes :

- des ressources fiscales à hauteur de 5 530 M€ en provenance de la taxe annuelle sur les bureaux et de la taxe spéciale d'équipement instituée en LFR 2010, ainsi que de ressources liées au foncier ou à la location de locaux commerciaux en gares, et sous réserve des avances que la SGP consentira pour le financement du Plan de mobilisation ;
- une dotation en capital de l'Etat d'un montant de 4 000M€ versée au fur et à mesure des besoins de la société du Grand Paris ;
- une subvention indirecte à hauteur de 1 095 M€ de l'Etat prenant la forme de l'IFER RATP³ ;
- une participation de la région et des départements d'Ile-de-France correspondant aux montants antérieurement réservés au financement du prolongement nord de la ligne 14 et au projet Arc Express ;
- le recours à l'emprunt ;
- la redevance d'usage prévue aux articles 9 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

2. Etanchéité de la dette

La redevance d'usage due à la SGP et mise à la charge des futurs exploitants du réseau en application des articles 9 et 20 de la loi relative au Grand Paris sera définie par décret pris en Conseil d'Etat en 2011. Ce décret fixera le plafonnement du montant annuel de cette redevance à 0,8 % du coût d'investissement.

2. Financement des coûts de fonctionnement relatifs au Plan de mobilisation et au RTGP

La mise en service des projets inscrits au Plan de mobilisation induira un accroissement très significatif des dépenses d'exploitation du réseau francilien à la charge du STIF. A l'horizon 2020, cet accroissement de charge pourrait représenter 650 M€ pour le plan de mobilisation (hors ligne 14 et Arc Express) et plus de 1 Md€⁴ avec la réalisation complète du RTGP.

S'agissant de cette dernière infrastructure, l'accroissement des charges annuelles induites par sa mise en service bénéficiera des économies fiscales mentionnées au B.1.ii., de l'effet volume induit sur les recettes tarifaires de l'effet volume induit sur le produit du Versement transport.

Le reste de cet accroissement de charges devra être compensé :

- d'une part par la mise en œuvre, en temps utile, des recommandations non encore appliquées du rapport de Gilles CARREZ de septembre 2009 sur le financement des transports en Ile-de-France ;

³ L'IFER RATP est la contrepartie de l'économie fiscale dont bénéficie le STIF du fait de la réforme de la taxe professionnelle (part RATP). Cette dépense fiscale est neutre pour le STIF. Les effets de la réforme de la taxe professionnelle sont intégralement compensés par le budget général de l'Etat qui supporte donc indirectement l'intégralité de la charge correspondant à l'IFER RATP.

⁴ Coût d'exploitation du réseau de métro automatique estimé entre 400 et 500 M€ en application des coûts constatés sur la ligne 14 du métro automatique (technologie pneu).

- d'autre part par une maîtrise des coûts de fonctionnement du réseau existant, conformément aux conclusions du rapport de la Cour des Comptes datant du 17 novembre 2010.

3. Clause de rendez-vous avant fin 2013

Conformément au I de l'article 2 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le Gouvernement remettra au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant les capitaux et les ressources nécessaires à la finalisation des investissements en matière de transport du Grand Paris.

Ce rapport analysera d'une part la mise en œuvre du Plan de mobilisation et du réseau de métro automatique, ainsi que le respect des engagements afférents.

L'Etat et la Région examineront, sur la base de ce rapport, les dispositions permettant :

- d'élargir aux projets listés à l'article 14 de la loi Grenelle I le bénéfice de la modulation de la TIPP dont la possibilité est ouverte à la Région dans le cadre des dispositions votées dans le cadre de la loi Grenelle II. Cette disposition permettrait de dégager une recette évaluée à 980 M€ et nécessite l'adoption d'une disposition législative ;
- pour la SGP, de consentir des avances remboursables destinées au financement du Plan de mobilisation. De telles avances pourraient être consenties sous réserve de la trésorerie disponible de la SGP. Elles seront remboursées de façon à éviter que la SGP ne soit contrainte à s'endetter pour assurer le respect du calendrier de réalisation des projets dont elle est maître d'ouvrage. Dans l'hypothèse d'un remboursement plus tardif, l'ensemble des frais encourus par la SGP, et notamment les frais financiers de ses propres emprunts, seraient refacturés ;
- d'élargir les limites de la zone 1 du Versement Transport aux communes de petite couronne les mieux desservies par des moyens de transport public urbains de voyageurs.

Ce rapport fera également le point sur l'état de mise en œuvre des dispositions et recommandations du rapport de Gilles CARREZ de septembre 2009 sur le financement des transports en Ile-de-France.

C. Coordination entre le Syndicat des Transports d'Ile de France et la Société du Grand Paris

1. Coordination technique entre la Société du Grand Paris et le Syndicat des transports d'Ile-de-France

Un décret en Conseil d'Etat précisera les modalités d'application du I de l'article 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment les conditions de rémunération de l'établissement public Société du Grand Paris pour l'usage de ses lignes, ouvrages, installations ainsi que pour le transfert de propriété de ses matériels.

Ce décret fixera les modalités d'association du STIF aux choix techniques préalables à ces transferts ou usages.

A ce titre, le décret prévoira en particulier :

- que l'avis du STIF sera sollicité sur les contraintes d'exploitation inclus dans les spécifications fonctionnelles, ainsi que sur l'intégralité des spécifications relatives au matériel roulant ;
- que le STIF sera associé aux procédures d'appels d'offre portant sur le matériel roulant afin, notamment, d'expertiser les coûts d'exploitation du système à retenir ;
- les modalités de paiement du matériel roulant au fur et à mesure des débours de la SGP.

2. Exercice de la maîtrise d'ouvrage

L'Etat et la Région s'engagent à trouver les moyens d'un partage de la maîtrise d'ouvrage des projets sus mentionnés, conformément aux contributions de chacun et dans un objectif d'efficacité opérationnelle. Le cadre juridique de ce partage sera élaboré au cours du premier semestre 2011.

D. Mise en œuvre du schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

La région et l'Etat s'accordent pour la mise en œuvre d'une solution législative relative au schéma Directeur de la Région d'Ile de France (SDRIF).

Afin de tirer pleinement parti des éléments constitutifs de la vision partagée de l'Etat et de la Région, compte tenu de l'avis du Conseil d'Etat relatif au projet de décret d'approbation du SDRIF, l'Etat et la Région souscrivent à la nécessité de proposer et faire adopter une disposition législative permettant de libérer les projets des collectivités territoriales et de l'Etat compatibles avec le projet SDRIF adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France et avec la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, jusqu'à l'approbation de la révision du SDRIF.

Le décret prévu au II de l'article 2 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris vaut mise en révision du SDRIF.

L'adoption d'une telle disposition ne devra pas empêcher la possibilité de mise en œuvre des dispositions de droit commun (Déclaration d'utilité publique, Déclaration de projet, Projet d'intérêt général et Contrats de développement territorial) permettant la réalisation de tels projets.

E. Gouvernance de la Société du Grand Paris

Afin d'associer à l'élaboration des projets de lignes nouvelles l'ensemble des acteurs concernés, la société du Grand Paris installera sans délai le comité stratégique prévu par l'article 8 de la loi sur le Grand Paris dont la composition et le fonctionnement sont fixés par le titre III du décret du 7 juillet 2010. A ce titre, il sera saisi en amont sur les orientations stratégiques prises tout au long de la réalisation de réseau de transport du Grand Paris.

F. Suivi de l'exécution du protocole

Enfin, la Région et l'Etat proposeront la mise en place d'un comité de pilotage rassemblant l'ensemble des acteurs concernés par ces opérations de transports, afin de garantir la coordination et le suivi de la mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures.

Annexe 1 Périmètre du Plan de Mobilisation Transports en Ile de France

Période 2007-2020

Infrastructures

Urgences

Schéma directeur du RER D	500 M€	2017
Schéma directeur du RER C	500 M€	2017
Etudes Tunnel Chatelet Gare du Nord/Paris-Juvisy	p.m.	p.m.
Prolongement L14 à Mairie de Saint-Ouen	1000 M€	2017
<i>(inclus dans le financement du réseau de métro automatique)</i>		

Opérations à accélérer sur 2007-2013

RER B+ Nord	220 M€	2012
Gare Eole Evangile	120 M€	2015
Tangentielle Nord (phase 1)	450 M€	2014
Tram-train Massy-Evry	280 M€	2017
Métro L8 à Créteil Parc des Sports	85 M€	2011
Métro L4 à Bagneux (phase 2)	260 M€	2017
Métro L12 à Aubervilliers	150 M€	2017
Tramway T2 Pont de Bezons	200 M€	2012
Tramway T5 Saint-Denis-Garges-Sarcelles	160 M€	2012
Tramway T1 Asnières-Gennevilliers	130 M€	2012
Tramway T7 Villejuif-Juvisy (phase 1)	290 M€	2013
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
BHNS Barreau de Gonesse	50 M€	2013
Pôle de Pompadour	35 M€	2013
Pôle de Versailles	70 M€	2015
Pôle de 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
Tangentielle Ouest à Achères	250 M€	2016
Tram-train Massy-Evry à Versailles	50 M€	2020
Métro ligne 11 à Hôpital de Montreuil	480 M€	2018
Tramway T3 Porte d'Asnières	200 M€	2014
Tramway T1 à l'est Val de Fontenay	400 M€	2016
Tramway T7 Villejuif-Juvisy (phase 2)	180 M€	2015
Tram-train T4 Bondy-Noisy le sec	70 M€	n.d.
Tramway Tram'Y Evangile	200 M€	n.d.
Tramway RD5	200 M€	n.d.
TCSP Sénart Evry (suite)	90 M€	n.d.
TCSP Saint Quentin- Orly (suite)	200 M€	n.d.
Etudes (L1, L4, L7, L14, L9, Val Bréon...)	p.m.	n.d.
TCSP Massy Arpajon	p.m.	p.m.

Grands projets

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

Exploitation et qualité de service (investissements STIF)

Accessibilité des réseaux	2000 M€
Renouvellement matériel roulant RER A	1300 M€
Matériel roulant du Plan de mobilisation	2000 M€

Période 2020-2025

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

Annexe 2

Synthèse des engagements mutuels

Projets initiaux

20,9 Md€ - Coût total du plan de mobilisation (modernisation du réseau existant + prolongement nord de la ligne 14 et arcs sud et partie d'arc nord d'Arc Express) à l'horizon 2025 ;

22,7 Md€ - Coût total du projet de réseau de transport du Grand Paris (y compris matériel roulant).

Projets partagés

Les dépenses d'investissement (hors matériel roulant et hors STIF) sur la période 2010-2025 :

11,9 Md€ - Coût du plan de mobilisation (modernisation du réseau existant) ;

20,5Md€ - Coût du réseau de métro automatique (y compris prolongements nord et sud de la ligne 14 et rocade).

⇒ *32,4 Md€ d'investissement dans les transports d'Ile-de-France*

Les engagements de l'Etat dans le cadre de l'accord

2,65 Md€ - Montant des contributions budgétaires de l'Etat sur la période 2010-2025 pour la modernisation du réseau existant ;

5,1 Md€ - Montant cumulé de la dotation en capital de l'Etat au profit de la SGP (4 Md€) et de l'IFER RATP correspondant pour l'Etat à un abandon de ressources au profit de la SGP (1,1 Md€). Le montant de la dotation en capital devrait être libéré au fur et à mesure des besoins de financement de la SGP, soit à partir de 2014 au regard de l'échéancier prévisionnel des dépenses ;

2Md€ (estimation) - Montant des économies fiscales dont bénéficie le STIF au titre de la réforme de la taxe professionnelle (impact sur le Transilien et Optile uniquement) et de l'évolution de la TVA sur les subventions versées par le STIF. Ces économies sont soit intégralement compensés par le budget général de l'Etat aux bénéficiaires (cas de la taxe professionnelle), soit correspondent à une diminution des recettes du budget général de l'Etat.

Au total, l'Etat investit près de 10 Md€ au bénéfice des investissements en matière de transports en Ile-de-France.

Les engagements de la Région et des collectivités territoriales (hors matériel roulant)

8,8 Md€ - Montant des financements de la Région, des départements et du STIF pour la modernisation du réseau de transport existant sur la période 2010-2025, ainsi que pour la mise en accessibilité du réseau (investissement STIF) d'ici 2020 ;

1,6 Md€ - Montant des financements de la Région, des départements pour la réalisation du métro automatique sur la période 2010-2025 ;

0,8 Mds€ - Montant de la redevance d'usage payée par le STIF et plafonnée à 0,8 % du coût d'infrastructure.

Au total, la Région, les départements et le STIF s'engagent sur plus de 11 Md€ d'investissements pour les transports en Ile-de-France.

Le matériel roulant

1,3 Md€ - Montant des engagements du STIF relatifs à la modernisation du matériel roulant du RER A ;

2 Md€ - Montant des engagements du STIF relatifs à l'acquisition/renouvellement du matériel roulant des opérations inscrites au plan de mobilisation ;

2,2 Md€ - Montant des engagements nécessaires à l'acquisition du matériel roulant du réseau de transport du Grand Paris.

Les ressources fiscales nouvelles

2 Md€ - Montant estimé des ressources fiscales nouvelles au profit du financement du plan de mobilisation de la région dont :

- o 1,7 Md€ modernisation de la redevance pour création de bureaux à terme ;
- o 0,3 Md€ part régionale de la modernisation de la taxe locale sur les bureaux à terme ;

5,5 Md€ - Montant estimé des ressources fiscales nouvelles créées par le PLFR 2010 au profit de la réalisation du réseau de métro automatique, y compris prolongement au nord de la ligne 14 en vue de la désaturation de la ligne 13 dont :

- o 1,7 Md€ taxe spéciale d'équipement ;
- o 3,8 Md€ modernisation de la taxe locale sur les bureaux ;

1,7 Md€ - Montant des ressources fiscales nouvelles créées par la LFR 2010 au profit du fonctionnement du STIF (révision du zonage du Versement Transport).

⇒ *Au total 9,2 Md€ de ressources fiscales nouvelles créées au profit des transports en Ile-de-France sur la période 2010-2025.*

Clause de rendez-vous avant le 31 décembre 2013

1,0 Md€ - Montant des recettes liées à la modulation Grenelle II de la TIPP qui pourrait être affectés aux projets de transport listés à l'article 14 de la loi Grenelle I ;

0,8 Md€ - Montant des recettes liées à une extension de la zone 1 du Versement Transport aux communes de petite couronne les mieux desservies par des moyens de transport public urbain de voyageurs.

Non chiffré : - poursuite de la mise en œuvre du rapport de Gilles CARREZ.

Carte

Contribution de l'Etat et de la Région aux débats publics

