



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREMIER MINISTRE

LE NOUVEAU GRAND PARIS

6 mars 2013

Contact

Service de presse
de Matignon
57, rue de Varenne
75007 Paris
Tél. : 01 42 75 50 78/79



LE
NOUVEAU
GRAND
PARIS



1 - Q	UELS	projets	5
2 - Q	UEL	calendrier	9
3 - Q	UELS	financements	15
4 - Q	UELLE	mise en œuvre	19



8,5 millions de voyageurs empruntent quotidiennement les transports en commun en Île-de-France. Alors qu'elles accueillent sur 10 % du réseau près de 40 % du trafic national, les infrastructures ferroviaires d'Île-de-France ont besoin d'être modernisées et développées pour faire face à l'augmentation importante du trafic (21 % en dix ans).

Le Gouvernement et les collectivités territoriales portent ensemble la réalisation d'un ambitieux projet de modernisation et de développement des transports en Île-de-France ; il articule de manière cohérente les besoins de modernisation et d'extension du réseau existant et la réalisation de nouvelles lignes de métro automatique.

C'est un **enjeu de qualité de vie** en Île-de-France, pour que les conditions d'exploitation du réseau soient plus fiables, plus confortables, et apportent une meilleure qualité de service aux usagers. À moyen terme, 90 % des Franciliens habiteront à moins de 2 km d'une gare. Et le temps de transport quotidien, qui n'a cessé d'augmenter pour atteindre 1h20, contre dix minutes il y a 60 ans, redeviendra un temps raisonnable.

C'est un **enjeu de solidarité** au sein de la région, par le désenclavement des territoires les plus pauvres de l'Île-de-France, qui ont besoin d'un accès facilité aux zones d'emploi.

C'est un **enjeu d'attractivité** de l'Île-de-France et de la France, car le développement équilibré de la région capitale est un sujet d'intérêt national.

C'est un **enjeu d'emploi**, avec environ 15 000 emplois induits chaque année par les travaux, puis plus encore, une fois les projets mis en service, grâce à une meilleure efficacité du système métropolitain qui bénéficiera à toutes les entreprises.

C'est fort de ces convictions que le Gouvernement s'est saisi de ce dossier, en confiant dès le 1^{er} septembre 2012 une mission à Pascal Auzannet d'évaluation des coûts du projet du Grand Paris Express et de propositions pour un calendrier de réalisation réaliste techniquement, et finançable.

Les conclusions de cette mission, remises le 13 décembre 2012, prolongées par un travail interministériel en coordination avec la Société du Grand Paris, la Région Île-de-France et le STIF, permettent de présenter un projet d'ensemble cohérent, maîtrisé, financé.



1 - QUELS projets ?

a. Amélioration à court terme du service offert au voyageur

Le transport du quotidien est pour beaucoup de franciliens synonyme d'inconfort, de retard, de stress. En 2012, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) a renouvelé les contrats d'exploitation de la RATP et de la SNCF, en mettant au cœur de leur action la qualité de service. Mais davantage encore peut être fait par les opérateurs, avec des coûts maîtrisés, pour améliorer le service rendu aux usagers :

- ▀ **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.

**D'ici à 2017, la qualité de service est la priorité des opérateurs.
Des résultats tangibles seront atteints.**

b. 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.

Ces projets seront menés à terme grâce à un financement sécurisé à échéance 2017 (cf 3).

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.

c. Le Grand Paris Express

Le rapport de Pascal Auzannet a confirmé que 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.

Le travail interministériel conduit depuis lors a permis de démontrer que le projet pouvait être optimisé de manière significative, notamment, **en adaptant la capacité de certains tronçons aux besoins de mobilité et à la réalité des trafics**. Un transport de très grande capacité, dimensionné pour pouvoir absorber des pointes de fréquentation comparable aux plus fortes charges que supporte actuellement le réseau du métro dans sa zone la plus dense (de 25 000 à 30 000 passagers en heure de pointe du matin), n'est pas adapté à tous les territoires de petite et grande couronne. Là où les trafics sont plus faibles (desserte du plateau de Saclay, Arc Grand Est), il génère au contraire des coûts d'exploitation qu'on ne peut amortir qu'en réduisant la fréquence, et donc la qualité de service. Dans ces itinéraires, un transport automatique de capacité adaptée est une bien meilleure solution car il pourra être mis en œuvre plus vite grâce aux économies sur les coûts de construction et d'exploitation, et apportera une offre plus cadencée, au bénéfice des usagers.

Au regard des projections de trafic, **une solution de transport automatique à capacité adaptée est pertinente pour la ligne verte entre Orly et Versailles, et l'Arc Grand Est constitué d'un tronçon commun 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.**

Ces optimisations doivent maintenir une réserve de capacité suffisante pour les besoins du réseau à long terme ; couplées avec des correspondances bien organisées, elles assureront des parcours où les ruptures de charges sont limitées en nombre et en impact.

Les solutions techniques seront précisées par la Société du Grand Paris, en liaison avec le STIF, au cours des études ultérieures et porteront sur l'infrastructure (aménagement des installations et longueur des quais) et le matériel roulant. De nombreuses solutions sont disponibles. L'association très en amont de concepteurs dans des appels d'offres sur performance pourrait être un moyen de stimuler la créativité pour définir le modèle ad hoc assurant la meilleure qualité de service.

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.**

Enfin, le Commissariat Général à l'Investissement, saisi d'une demande d'avis au titre de l'article 17 de la loi n° 2012- 1558 du 31 décembre 2012, a émis des recommandations méthodologiques pour en approfondir l'évaluation socio-économique.

Ainsi, le Grand Paris Express sera constitué de trois projets interconnectés aux lignes existantes :

- une rocade ou ligne 15 métro ferré et enterré de capacité équivalente à celle du métro parisien, désaturant la zone dense en une spirale interopérable Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, Rosny-Bois-Perrier, Champigny Centre.
- des transports automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement : ligne 16 de Noisy-Champs à Pleyel *via* Clichy-Montfermeil et Aulnay sous Bois, ligne 17 de Pleyel au Mesnil Amelot en passant par Le Bourget (tronc commun avec la ligne 16), Gonesse et Roissy, et ligne 18 d'Orly au plateau de Saclay *via* Massy Palaiseau, prolongée à Versailles.
- des prolongations de lignes de métro existantes lorsque cela est pertinent et permet d'aller plus vite : ligne 14 au nord, de Saint Lazare jusqu'à Saint Denis Pleyel, et, au sud, d'Olympiades à Orly ; ligne 11 vers l'est de Mairie des Lilas à Noisy-Champs *via* Rosny-Bois-Perrier, si cette option est confirmée.

Toutes les optimisations listées ci-dessus sont compatibles avec le schéma d'ensemble et permettent une réduction des coûts de l'ordre de 3 Md€ CE 2012. La Société du Grand Paris est chargée de présenter un programme d'optimisation permettant d'atteindre cet objectif.

d. 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.

Le Gouvernement décidera, avant l'été, du lancement d'une nouvelle procédure de consultation en tirant tous les enseignements.



2 - QUEL calendrier ?

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.

Les principales échéances figurent ci-dessous

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 Pompadour (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 Jussieu
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 pour livraison 2025

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 pour livraison 2030

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.



3 - QUELS financements ?

Le programme d'investissement décrit dans les parties 1 et 2 est massif et nécessite la mobilisation de financements historiquement hauts :

- **7.0 Md€ à engager d'ici 2017** pour les opérations du plan de mobilisation, dont 6,0 Md€ à dépenser de manière effective dans des conditions réalistes de réalisation des chantiers ; à titre de comparaison, de 2007 à 2013, ce sont de l'ordre de 2.9 Md€ qui ont été mobilisés par l'État et les collectivités locales en faveur du plan de mobilisation,
- **24.575 Md€ pour la réalisation des lignes sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris**, y compris la subvention versée au prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen et les coûts d'adaptation des réseaux existants, compte tenu des optimisations de coûts atteignables (*cf. 1.c*) et en visant un coût d'adaptation des réseaux existants (lié aux interconnexions) de 1,5 Md€.

La capacité de financement de la société du Grand Paris est essentiellement constituée des redevances versées pour l'usage du réseau, et, pour la plus grande part, de recettes prélevées sur les Franciliens :

- La taxe locale sur les bureaux (TLB), répartie entre l'État et la Région à hauteur de, respectivement, 166 M€ (UESL compris) et 183 M€, le solde étant affecté à la Société du Grand Paris. Cette taxe, indexée sur l'indice du coût de la construction, a un produit très dynamique. Depuis 2013, la partie de la taxe reversée à la Société du Grand Paris a été plafonnée à 168 M€, le solde abondant le budget de l'ANRU, à hauteur de 95 M€, et de l'État.
- La taxe spéciale d'équipement (TSE), taxe additionnelle aux taxes locales dont le montant est fixé à 117 M€.
- Une composante de l'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER) assise sur le matériel roulant exploité par la RATP, pour 61 M€.

Ces taxes ne sont aujourd'hui pas pleinement mobilisées, en raison de la mise en place d'un prélèvement au bénéfice de l'ANRU (95 M€ par an de 2011 à 2013) et de l'écêtement depuis 2012 des taxes affectées à la Société du Grand Paris. Dans ces conditions, l'impasse de financement est de près de 19 Md€.

Pour sécuriser le financement des investissements (plan de mobilisation et L14 à L18), **sans accroître à court terme les prélèvements obligatoires sur les entreprises**, les mesures suivantes ont été décidées :

1^{re} 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€**.

2^e 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**.

3^e 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.

4^e 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€**.

5^e 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.

En vue d'un nouveau contrat entre l'État, les collectivités locales d'Île-de-France, le plan de financement proposé est le suivant :

Périmètre de maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris :

Capacité de financement		Coûts d'ici 2030	
Taxes affectées et redevances	21.8 Md€	L15, L16, L17, L18	22.625 Md€
		Contribution SGP L14	0.45 Md€
Co-financement des coûts d'adaptation des réseaux existants	1.05 Md€	Coûts d'adaptation des réseaux existants	1.5Md€
		Contribution Plan de mobilisation	1.0 Md€
		Contribution Eole	1.0 Md€
Recette fiscale additionnelle	2.5Md€		
Subvention État	1.0 Md€		
Subvention CL	0.225 Md€		
TOTAL	26.575 Md€	TOTAL	26.575 Md€

Plan de mobilisation 2013-2017

Capacité de financement		Dépenses effectives d'ici 2017	
État (AFITF)	1.0 Md€	Coûts partis	3.262 Md€
Région Île-de-France	2.5 Md€	Schémas directeurs des RER	0.695 Md€
Tiers	0.5 Md€	Prolongement Eole à l'Ouest	1.100 Md€
Contribution spéciale SGP	2.0 Md€	Autres opérations (dont L11, barreau de Gonesse)	0.943 Md€
TOTAL	6.0 Md€	TOTAL	6.0 Md€



4 - QUELLE mise en œuvre ?

Pour que ces transports collectifs structurants soient parfaitement articulés aux autres modes de transports, la coordination entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la Société du Grand Paris devra être renforcée. Le Gouvernement présentera dans le cadre de la loi de décentralisation **des dispositions instituant entre la Société du Grand Paris et le STIF les mêmes relations qu'entre le STIF et les autres maîtres d'ouvrage du réseau francilien** (RATP et RFF notamment). Le STIF sera autorité organisatrice des transports de plein exercice, compétente sur tous les réseaux. Par ce moyen, la coordination des projets, leur intégration dans les réseaux de transport public existants, les questions d'inter-modalité seront traitées dans les meilleures conditions possibles. Comme pour les autres maîtres d'ouvrage, les projets de transport portés par la Société du Grand Paris feront l'objet d'un travail commun avec l'autorité organisatrice et seront soumis à celle-ci avant l'enquête publique et avant l'opération d'investissement.

Afin d'assurer une meilleure cohérence entre les différents tronçons qui constituent la rocade du réseau du Grand Paris, **le Gouvernement propose que le STIF délègue la maîtrise d'ouvrage du tronçon Pleyel – Champigny de la future ligne 15 à la Société du Grand Paris**. Ceci pourrait avoir lieu une fois remises les conclusions de la concertation en cours.

Ces évolutions dans la gouvernance devront être mises en œuvre selon un mode opératoire qui garantisse qu'il n'y ait **aucun impact sur le calendrier de réalisation**.



CARTES

[Le nouveau Grand Paris 2012-2017](#)

[Le nouveau Grand Paris horizon 2020](#)

[Le nouveau Grand Paris horizon 2023](#)

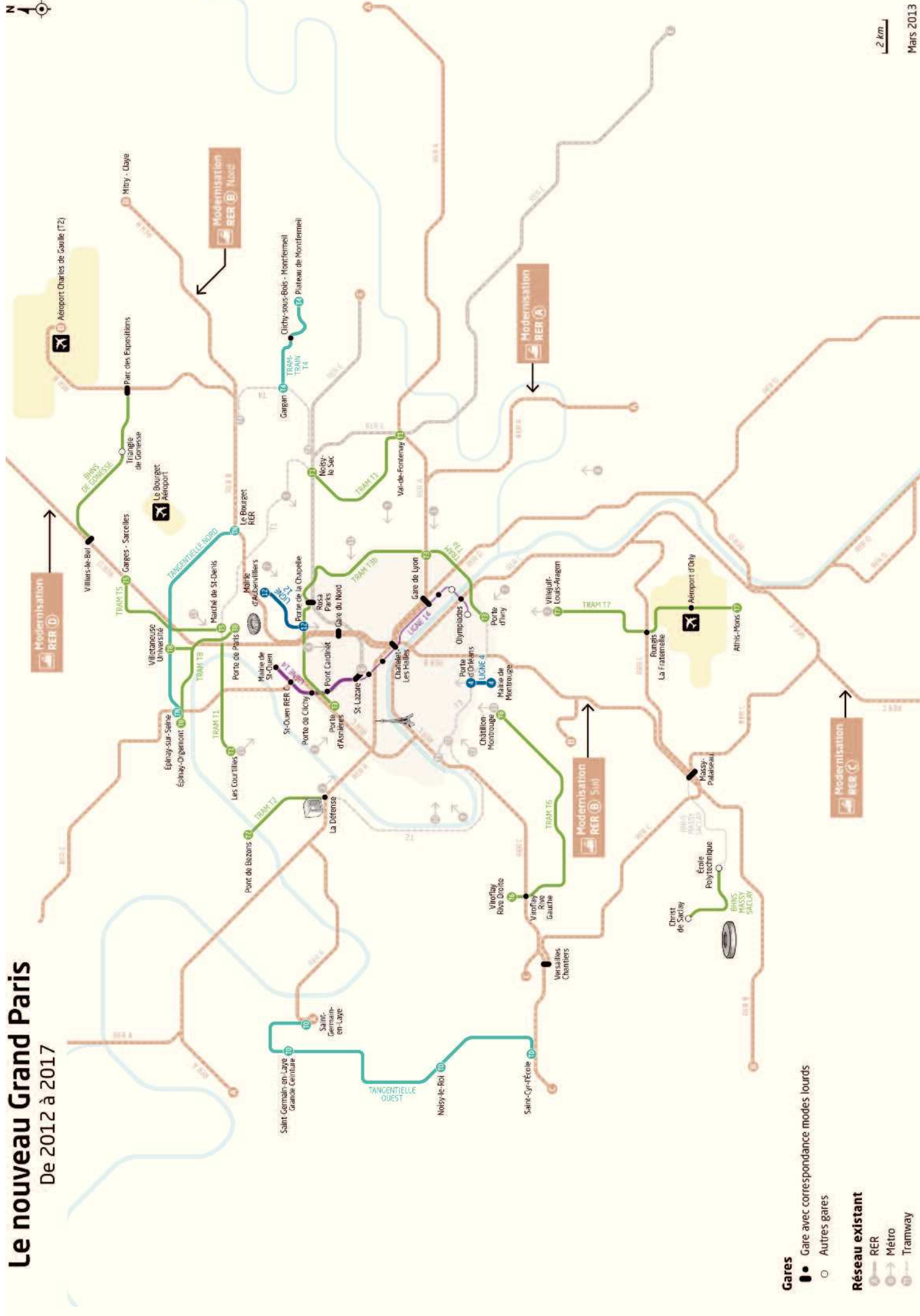
[Le nouveau Grand Paris horizon 2025](#)

[Le nouveau Grand Paris horizon 2027](#)

[Le nouveau Grand Paris horizon 2030](#)

Le nouveau Grand Paris

De 2012 à 2017

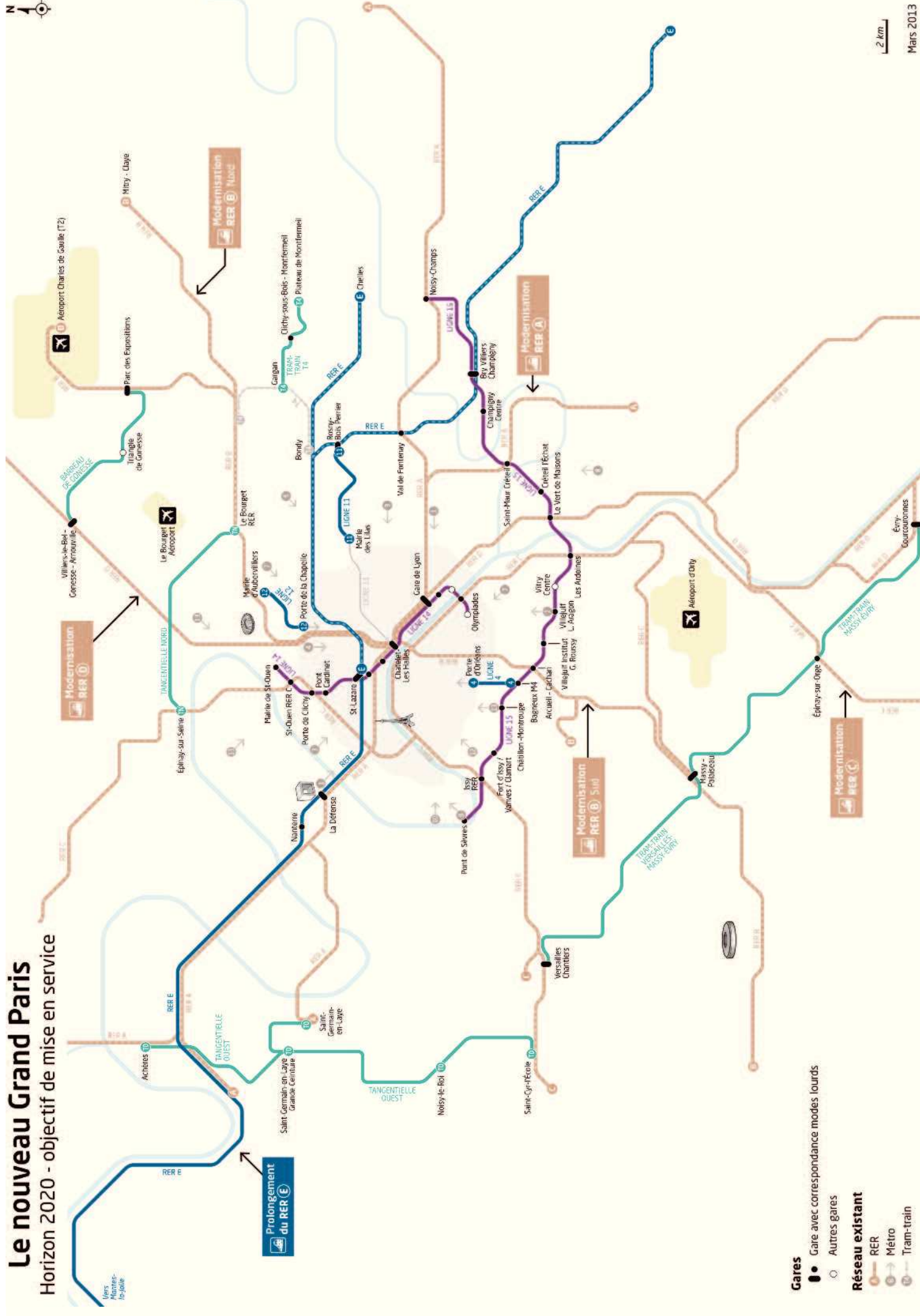


2 km

Mars 2013

Le nouveau Grand Paris

Horizon 2020 - objectif de mise en service

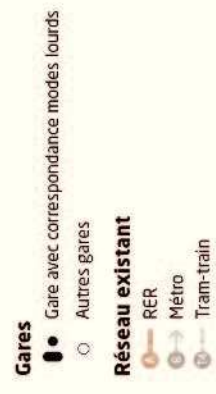


2 km

Mars 2013

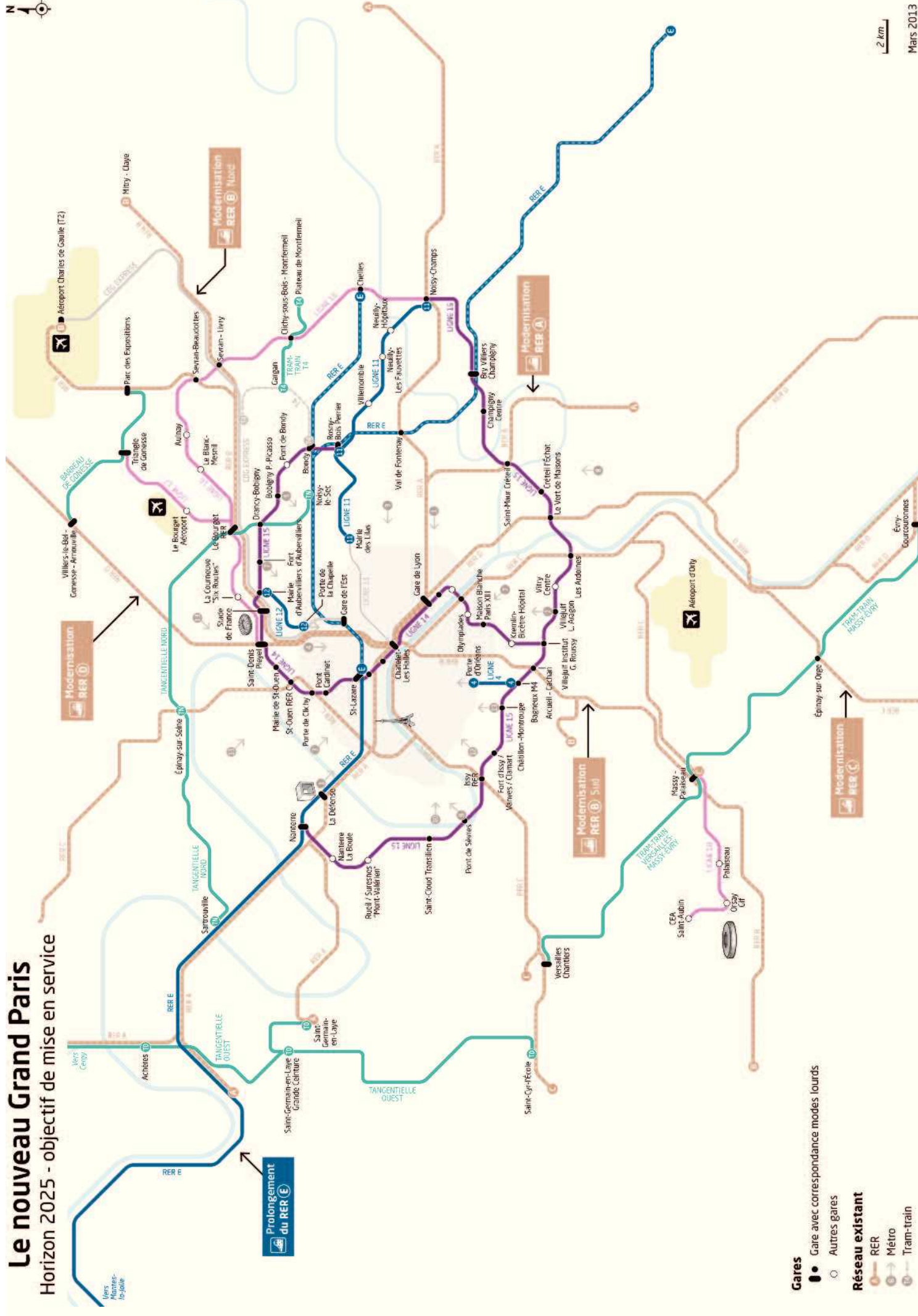
2 km

Mars 2013



Le nouveau Grand Paris

Horizon 2025 - objectif de mise en service

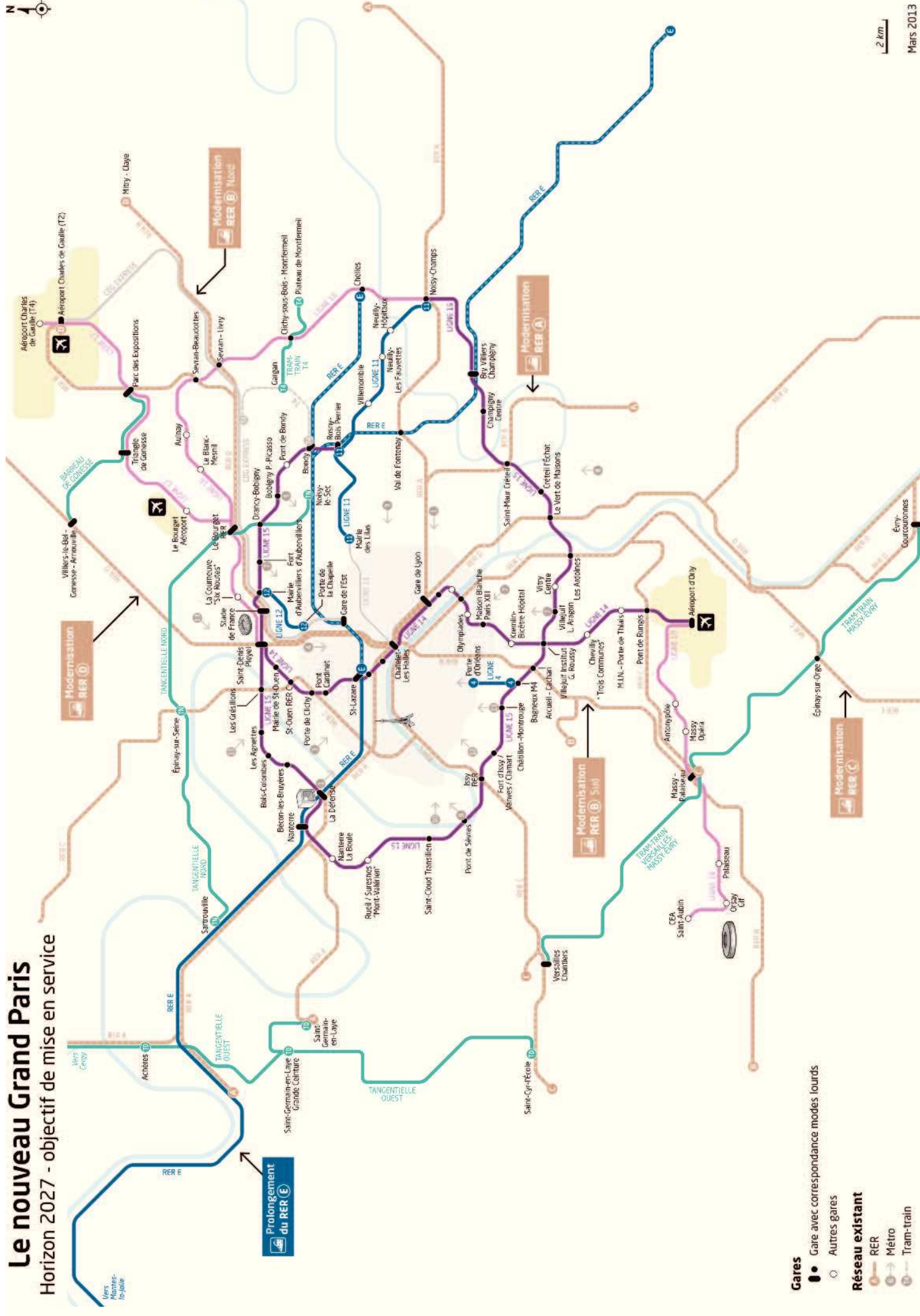


2 km

Mars 2013

Le nouveau Grand Paris

Horizon 2027 - objectif de mise en service



Le nouveau Grand Paris

Horizon 2030 - objectif de mise en service

