

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

Protocole Etat – Région

relatif à la mise en œuvre

du plan de mobilisation pour les transports sur la période
2013/2017

dans le cadre du Nouveau Grand Paris

Sommaire

EXPOSE DES MOTIFS	4
PROJET DE DELIBERATION	6
ANNEXE 1 : PROTOCOLE ETAT – REGION RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILISATION POUR LES TRANSPORTS SUR LA PERIODE 2013/2017 DANS LE CADRE DU NOUVEAU GRAND PARIS	8

EXPOSE DES MOTIFS

Le réseau de transport francilien constitue un élément essentiel du développement économique de la région et une préoccupation majeure des 8,5 millions de voyageurs qui l'utilise quotidiennement. L'amélioration des transports franciliens figure ainsi parmi les préoccupations majeures des pouvoirs publics.

Depuis la décentralisation du STIF en 2006, la Région et ses partenaires des départements ont renoué avec une politique d'investissement massif et de développement de l'offre. Un plan de mobilisation pour les transports a été engagé en 2009. Il doit permettre à la fois de remettre à niveau les réseaux existants et de réaliser les infrastructures nécessaires au développement de la première région d'Europe.

Par ailleurs, un grand débat public s'est ouvert en 2010 autour de la réalisation d'un projet de métro automatique en rocade à l'échelle régionale. L'opinion publique francilienne s'est exprimée massivement en faveur de cette réalisation et d'une convergence des deux projets portés par le STIF et la SGP. L'Etat et la Région ont approuvé le 26 janvier 2011 un protocole d'accord qui entérinait le rapprochement des deux démarches dans un même projet, le réseau Grand Paris Express.

Depuis l'été 2012, le gouvernement de Jean-Marc AYRAULT et le Conseil Régional d'Île de France, présidé par Jean-Paul HUCHON, ont souhaité engager une nouvelle étape dans la modernisation des réseaux de transports de la Région Capitale. Le projet Grand Paris Express doit maintenant entrer dans sa phase de réalisation, sans pour autant retarder l'engagement des très nombreux projets qui concourent à l'amélioration des transports du quotidien et sans préempter leur financement. Un effort plus conséquent encore doit être engagé pour une amélioration rapide de l'ensemble des lignes RER.

Ainsi, 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. Le Premier Ministre Jean-Marc Ayrault en a donné les grandes orientations le 6 mars 2013. En outre, Frédéric Cuvillier, Ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche, et Jean-Paul HUCHON, Président de la Région Île-de-France et Président du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France, ont annoncé, le 21 mars dernier, dix mesures pour améliorer la fiabilité des transports du quotidien.

Ces orientations conduisent à articuler, de manière cohérente, les besoins de modernisation et de développement du réseau existant avec la réalisation de nouvelles lignes de métro automatique. **Ce plan unique et ambitieux pour les transports collectifs franciliens, le « Nouveau Grand Paris », ne fait plus de distinction entre le plan de mobilisation pour les transports et le Grand Paris Express qui deviennent désormais les deux faces d'un seul et même projet.**

Ce projet du Nouveau Grand Paris nécessite des investissements lourds pour moderniser et développer le réseau existant, créer de nouvelles infrastructures pour désaturer le réseau, désenclaver et relier les territoires afin de :

- contribuer à renforcer l'attractivité et la compétitivité de la Région Ile de France pour créer des conditions favorables à la croissance et la création d'emplois ;
- soutenir la solidarité entre les territoires en offrant un accès rapide et facile pour tous à l'ensemble de la métropole francilienne ;
- répondre aux préoccupations des franciliens, en améliorant la situation des transports du quotidien.

D'un coût total de 26,6 Mds€, le Grand Paris Express sera réalisé dans son intégralité à l'horizon 2030.

Le présent projet de protocole fixe les modalités de mobilisation des 7 Mds€ d'engagements et des 6 Mds€ de crédits de paiement qui ont été annoncés le 6 mars dernier pour les transports du quotidien. Il précise la répartition des financements entre les différents partenaires ; le projet de convention précise en outre que l'Etat permettra à la Région d'assurer sa part de financement, établie à 2,5 Mds€ sur la période 2013-2017 pour poursuivre la modernisation des transports du quotidien en Ile-de-France, engagée au travers du plan de mobilisation.

Ce protocole a vocation à être annexé à un protocole global traitant l'ensemble des questions relatives au Nouveau Grand Paris, qui devrait être approuvé avant la fin de l'année.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

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

A handwritten signature in black ink, consisting of several large, stylized loops and a long horizontal stroke at the end.

JEAN-PAUL HUCHON

PROJET DE DELIBERATION

DU

Approbation de la « Protocole Etat – Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris »

LE CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

- VU** Le Code général des collectivités territoriales ;
- VU** Le Code des transports ;
- VU** La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- VU** Le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du Réseau de transports public du Grand Paris,
- VU** La délibération n° CS 2011-4 du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 adoptant l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- VU** Le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- VU** La délibération du Conseil Régional n° CR 10-10 du 16 avril 2010 relative aux délégations d'attributions du Conseil Régional à sa Commission Permanente ;
- VU** La délibération du Conseil Régional n° CR 33-10 du 17 juin 2010 relative au règlement budgétaire et financier ;
- VU** Le budget de la Région d'Île-de-France pour 2013 ;
- VU** La délibération n° CR 04-00 du 03 mars 2000 approuvant le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 signé le 18 mai 2000 ;
- VU** La délibération du Conseil Régional n° CR 31-07 du 16 février 2007 relative au CPER 2007-2013 ;
- VU** La délibération n° CR 66-08 du 26 juin 2008 relatif au protocole d'accord entre l'Etat et la Région Île-de-France sur la mise en œuvre des actions du plan « Espoir banlieues » pour la desserte des quartiers en difficultés
- VU** Le protocole entre l'Etat et la Région Ile de France nommé Plan Espoir Banlieue signé le 13 octobre 2008,
- VU** La délibération n° CR 75-09 du 16 juin 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France,
- VU** Le protocole Etat – Région Ile-de-France du 26 janvier 2011,
- VU** la délibération du Conseil Régional n° CR n°50-11 du 23 juin 2011 relative à la Convention particulière transports et le courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité du pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention particulière transports,
- VU** La délibération n° CR 19-12 du 17 février 2012 relative au plan régional pour une mobilité durable ;
- VU** L'avis de la Commission des Finances, de la contractualisation et de l'Administration Générale ;
- VU** L'avis de la Commission des Transports ;
- VU** Le rapport CR 55-13 présenté par Monsieur le Président du Conseil régional d'Île-de-France ;

APRES EN AVOIR DELIBERE

@BCL@A806D2F2

13/06/2013

Article 1:

Décide de participer au programme de financement des opérations de transports en commun défini dans le « Protocole Etat – Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris » d'un montant total de 7 milliards d'euros d'engagements.

Article 2 :

Approuve le « Protocole Etat – Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris » entre la Région Ile-de-France et l'Etat pour le financement des projets de transports en commun de la région francilienne, jointe en annexe 1 à la présente délibération.

Article 3 :

Autorise le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France à signer le « Protocole Etat – Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris ».

Article 4 :

Donne délégation à la Commission permanente pour attribuer les subventions ultérieures relatives au « Protocole Etat – Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris ».

Article 5:

Donne délégation au comité de pilotage annuel défini à l'article 3 du « Protocole Etat – Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris » pour procéder aux ajustements de programmation et aux redéploiements de crédits nécessaires dans la limite des engagements prévus pour chaque financeur. Ces modifications seront formalisées sous la forme d'un compte rendu annuel et actées par échange de courrier entre l'ensemble des signataires.

JEAN-PAUL HUCHON

**ANNEXE 1 : PROTOCOLE ETAT – REGION RELATIF A
LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILISATION
POUR LES TRANSPORTS SUR LA PERIODE
2013/2017 DANS LE CADRE DU NOUVEAU GRAND
PARIS**

Protocole Etat-Région
relatif à la mise en œuvre
du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017
dans le cadre du Nouveau Grand Paris

Préambule :

Le réseau de transport francilien constitue un élément essentiel du développement économique de la région et une préoccupation majeure des 8,5 millions de voyageurs qui l'utilisent quotidiennement. L'amélioration des transports franciliens figure ainsi parmi les préoccupations majeures des pouvoirs publics.

Le 6 mars 2013, le Premier Ministre Jean-Marc Ayrault a ainsi rendu publics les arbitrages du gouvernement relatifs au calendrier de réalisation du Grand Paris Express et à sa complémentarité avec la modernisation et le développement du réseau de transport au quotidien. Pour traduire cette ambition partagée par l'Etat et la Région Ile de France d'une accélération des opérations du plan de mobilisation, une contribution de 2 milliards d'euros de la Société du Grand Paris a ainsi été annoncée.

Le présent protocole, établi entre l'Etat et la Région, fixe, sous réserve d'éventuelles adaptations juridiques à intervenir, les modalités de mise en œuvre de la contribution sus-visée et du plan de mobilisation. Il a vocation à s'insérer dans un protocole plus large, déclinant l'ensemble des engagements du 6 mars et auquel seront associés le STIF, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports pour l'Ile de France, et la SGP en tant que financeur de certaines opérations du plan de mobilisation, et maître d'ouvrage et financeur du réseau du Grand Paris Express.

1. LE NOUVEAU GRAND PARIS / VOLET « AMÉLIORATION DES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN »

1.1. Rappel du Plan de Mobilisation

Afin de s'inscrire tant dans le court et le moyen que le long terme, le Plan de mobilisation pour les transports, lancé en 2009, comprenait trois volets :

- **les urgences** concernaient le matériel roulant (notamment réseau Transilien et RER A), la désaturation de la Ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, le RER B Nord, les schémas directeurs du RER D et du RER C et le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau,
- **les projets à accélérer**, comprenant principalement des opérations du contrat de projet Etat-Région 2007-2013 et du Plan Espoir Banlieues, c'est-à-dire :
 - o plusieurs prolongements de lignes de métro (lignes 4, 12, 11 et 8),
 - o sept nouveaux tramways (T7 Villejuif-Athis Mons, T6 Chatillon-Vélizy-Viroflay, T1, T2 à Porte de Versailles et au Pont de Bezons, T3, T8 Tram'Y, T5 Saint-Denis Garges Sarcelles),
 - o la réalisation de tram-trains : la Tangentielle Nord, la Tangentielle Ouest, le Tram Train Massy Evry, le T4 avec le désenclavement de Clichy-Montfermeil,
 - o le Barreau de Gonesse (BHNS) et un certain nombre de projets de TCSP,
 - o plusieurs projets de pôles (Rosa Parks, Pompadour, Nanterre Université, Versailles Chantiers, etc.).
- **les grands projets structurants**, notamment le prolongement du RER E Eole à l'ouest.

Ce Plan a commencé à porter ses fruits : la modernisation du réseau RER ainsi que le prolongement de lignes de métro, notamment 4, 8, 12 et 14, sont engagés, un ambitieux programme de tramways et de tram-trains est en cours de réalisation et le matériel roulant sera complètement renouvelé ou renouvelé à l'horizon 2016.

1.2. Opérations achevées ou en cours de finalisation

Le tableau ci-dessous rappelle les opérations du Plan de Mobilisation achevées ou en cours de finalisation, ne nécessitant pas d'engagement financier complémentaire :

Tableau 1 - Opérations achevées ou en cours de finalisation ne nécessitant pas d'engagement financier complémentaire (hors actualisation)	
Liste des opérations	Mise en service
Prolongement du tramway T2 à la porte de Versailles	2009
Prolongement de la ligne 8 à Créteil Parc des sports	2011
TCSP Sénart-Evry (phase 1)	2011
TCSP Pompadour-Sucy	2011
Pôle de Choisy	2011
Prolongement de la ligne 12 à Front populaire (phase 1)	2012
T1 Asnières-Gennevilliers	2012
Prolongement du tramway T2 à Pont de Bezons	2012
T3 jusqu'à la porte de la Chapelle	2012
Pôle de Massy	2012
Modernisation du RER B au nord	2013
Schéma directeur du RER D court terme	2013
Prolongement de la ligne 4 à Montrouge (phase 1)	2013
T5 Saint-Denis Garges Sarcelles	2013
T7 (phase 1) de Villejuif à Athis-Mons	2013
Pôle de Noisy le Grand	2013
Pôle de Pompadour	2013
T8 Saint-Denis Epinay Villetaneuse	2014
T6 Châtillon-Viroflay	2014-2015

1.3. Les opérations du plan de mobilisation à poursuivre

1.3.1. présentation générale des opérations

Au-delà de ces opérations, un certain nombre de projets, pour la plupart déjà engagés, au moins au stade des études, nécessite soit des engagements complémentaires après 2013, dans le cadre d'un plan de financement finalisé, soit la réalisation d'un plan de financement cohérent et réaliste avec l'ensemble des financeurs. Ces opérations sont précisées dans les tableaux ci-dessous.

Le présent protocole a notamment pour objet de fixer le cadre d'intervention de l'Etat et la Région, pour la période 2013-2017, au titre du plan de mobilisation pour les transports.

Tableau 2 - Opérations dont le plan de financement est finalisé sur 2007-2013 (hors actualisation)	
Liste des opérations	Mises en service indicatives
BHNS de Gonesse	2014-2016
Pôle de Nanterre-Université	2015
TCSP Saint-Quentin-Orly	2015
Pôle de Versailles	2016
Pôle des Halles	2016
Tangentielle nord (phase 1),	2017
Prolongement de la ligne 12 à Aubervilliers (phase 2)	2017
Prolongement de la ligne 14 du métro à Mairie de Saint-Ouen	2017
T4 à Clichy-Montfermeil	2017
Pôle de Juvisy-sur-Orge	2020
Prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux (phase 2)	2020

Tableau 3 - Opérations dont le plan de financement n'est pas finalisé	
Liste des opérations	Mises en service indicatives
Schéma directeur du RER A	
Schéma directeur du RER B au sud	2014-2022
Schéma directeur du RER C	2012-2019
Schéma directeur du RER D moyen/long terme	2014-2025
Tangentielle ouest (phase 1)	2017
T1 à l'est – Val de Fontenay	2017
T3 à la porte d'Asnières	2017
T7 (phase 2)	2018
Tram train Massy Evry et prolongement à Versailles	2018-2020
Prolongement du RER E à l'ouest	2020
Tangentielle ouest à Achères (phase 2)	2020
Barreau ferroviaire de Gonesse	2020
Prolongement de la ligne 11 à Rosny-bois-Perrier	2020
Tramway Paris-Orly ville	2020
Tramway Antony-Clamart	2021
Prolongement du T1 à Colombes	2020
Tram'Y Evangile T8 Sud	2022
Tangentielle nord (phase 2)	2023
Prolongement de la ligne 11 de Rosny-bois-Perrier à Noisy Champs	2025
Tangentielle ouest à Cergy	2025
Rénovation des pôles d'échanges multimodaux (dont Pôle de Melun, Pôle d'échange multimodal de Marne-la-Vallée-Chessy, Saint-Denis, Bobigny-la-Folie, bipôle Gare de l'Est-Gare du Nord, Mantes, Poissy, etc.)	
Développement des TCSP	

Par ailleurs, au-delà de ces opérations, et dans la perspective des prochaines programmations, une enveloppe de 125 M€ est mise en place pour financer des études. Une liste indicative de ces études est la suivante :

- schéma directeur RER E à l'est ;
- schémas de secteur des lignes de Transilien ;
- prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay ;
- prolongement de la ligne 10 à Ivry ;
- prolongement du T1 à Rueil-Malmaison ;
- prolongement de la tangentielle ouest (phase 3)
- prolongement du tramway TAC à une gare du Grand Paris ;
- modernisation de grands pôles multimodaux.
- études de faisabilité pour la desserte d'équipements franciliens d'échelle régionale, conformément aux orientations du projet de Schéma directeur arrêté par la Région Ile-de-France le 25 octobre 2012 ;

Cette liste n'est pas exhaustive et peut être revue par le comité de pilotage du présent protocole.

1.3.2. Le programme d'amélioration des RER

Le programme d'amélioration s'appuie notamment sur la mise en œuvre des schémas directeurs des lignes A, B sud, C et D de RER dont les principaux objectifs sont les suivants :

- améliorer la gestion des situations perturbées et, de manière plus générale, l'exploitation des lignes de RER
- moderniser les infrastructures et les gares
- garantir une meilleure qualité de service pour les usagers.

Chaque schéma directeur est ainsi constitué d'un ensemble d'opérations cohérentes destinées à répondre à ces objectifs. Elles s'inscrivent par ailleurs à la fois dans le court terme, afin de résoudre les situations du quotidien les plus difficiles, mais aussi dans le moyen et long terme en structurant le développement des lignes.

Schéma Directeur du RER A

Le Schéma Directeur, voté au Conseil du STIF du 06 juin 2012, porte sur un montant total des investissements à hauteur de 655 M€ (ce 2012) comprenant :

- les opérations d'infrastructure nouvelles permettant de supprimer les points de fragilité d'exploitation de la ligne, de moderniser et d'étendre le système d'exploitation SACEM et d'améliorer la gestion des flux de voyageurs en gares ;
- et les améliorations d'offre de transport.

Schéma Directeur du RER B au sud

Dans la continuité du plan de modernisation du RER B Nord+, mis en service en 2013, le schéma directeur du RER B sud comprend un ensemble d'opérations, mis en œuvre d'ici 2022, avec une première série de mesures urgentes réalisées pour 2016 (quai 3 de Denfert-Rochereau et site de dépannage de Mitry). Parallèlement, et de manière similaire au RER A, un programme de réaménagement des gares est prévu, y compris dans Paris intra muros (gares de Denfert-Rochereau et de Saint Michel). Son coût est estimé à 480 M€ (ce 2012).

Schéma Directeur du RER C

Parallèlement à la définition d'un nouveau schéma de desserte, un ensemble de travaux d'infrastructure a été identifié dès le Schéma Directeur, pour un montant estimé à 380 M€ (ce 2012). Les travaux concernent le renforcement de l'électrification de la ligne et des infrastructures d'exploitation. La principale opération se concentre cependant sur le nœud de Brétigny point stratégique en terme de gestion de la ligne et dont la modernisation, à la fois des ouvrages d'art, des garages, des voies et de la signalisation, est aujourd'hui incontournable. Ces travaux doivent être réalisés d'ici 2019.

Schéma Directeur du RER D

Les mesures court terme, préalables à la mise en place du service annuel 2014, ont déjà été réalisées pour un montant de 153 M€ (ce 2012). Il s'agit d'engager les mesures de long terme (à horizon 2020) qui visent à restructurer la branche sud. Ces mesures sont estimées à 500 M€ (ce 2012).

Au-delà des schémas directeurs, ce programme comprend le projet du barreau ferroviaire de Gonesse, consistant à construire une nouvelle branche du RER D de Villiers-le-Bel jusqu'au Parc International des Expositions de Villepinte (PIEX) où une gare de correspondance avec le RER B est aménagée. Le coût de cette nouvelle branche est estimé à 330 M€ (ce 2012).

1.3.3. Le prolongement d'Eole à l'ouest

Ce projet majeur pour le développement de l'ouest francilien prévoit le prolongement du RER E de Paris Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie en s'interconnectant à deux sites névralgiques que sont Porte Maillot et La Défense. L'objectif consiste à désaturer le RER A dans le tronçon central d'ici 2020, tout en complétant la desserte de Seine Aval.

Cette opération nécessite la construction d'un tunnel reliant la gare « Hausmann Saint-Lazare » à Nanterre en passant par La Défense et le réaménagement de la ligne existante à laquelle le tracé se raccroche et qui relie Paris Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie par Poissy (ligne J Transilien). Trois nouvelles gares devront aussi être créées : Porte Maillot, La Défense et Nanterre La Folie. Le site de Mantes la Jolie sera également complètement restructuré pour accueillir le nouveau site de maintenance de la ligne.

La Déclaration d'Utilité Publique a été émise le 31 janvier 2013.

Le coût d'objectif de cette opération a été fixé à 3 140 M€ (ce 2009) par délibération du Conseil du STIF du 07 décembre 2011. Les AVP, qui seront produits par RFF pour l'été 2013, permettront de fixer le coût définitif du projet, qui est, à ce jour, de l'ordre de 3 500 M€ (ce 2012). Ces études doivent permettre de rechercher des pistes d'économies pour le projet.

La programmation actuelle (CPER 2007-2013 et CPT) permet à l'Etat et la Région d'engager les premières études PRO du projet. Toutefois, les travaux ne pourront être engagés qu'à l'issue du bouclage d'un protocole de financement portant sur l'ensemble de l'opération. Cette opération concerne l'ensemble du projet de Mantes jusqu'au terminus Paris / Hausmann. Sa réalisation sera lancée entre 2013 et 2017. Les réservations nécessaires à la future gare du projet du Grand Paris Express à Nanterre la Folie seront réalisées dans la cadre du projet EOLE.

L'Etat et la Région conviennent d'engager dès à présent la négociation du protocole de financement de l'ensemble du projet EOLE.

Une contribution au projet global à hauteur de 1 000 M€ par la SGP est prévue et sera versée sur la période 2013/2017.

1.3.4. Le programme métros

Le programme d'amélioration/prolongement des lignes de métros comprend les opérations suivantes :

- Le prolongement de la ligne 4 à Bagneux. Après la première phase jusqu'à Montrouge mise en service en mars 2013, la seconde phase, de Montrouge à Bagneux, consiste à créer 2 km de tunnel, deux nouvelles stations Verdun Sud et Bagneux ainsi que de nouvelles installations d'arrière-station.
- Le prolongement de la ligne 11 de la station Mairie des Lilas jusqu'à Rosny- Bois Perrier dont la mise en service est prévue à l'horizon 2020. Il doit assurer la desserte en mode lourd de l'est parisien, en voie de densification urbaine forte.

- Le prolongement de la ligne 12 au-delà de Front populaire jusqu'à Mairie d'Aubervilliers a pour objectif de desservir les communes d'Aubervilliers et de Saint-Denis notamment les secteurs en pleine mutation de la Plaine-Saint-Denis, de la ZAC d'Aubervilliers et le cœur administratif d'Aubervilliers. Sa mise en service est prévue en 2017, avec la création de deux nouvelles stations : Aimé Césaire et Mairie d'Aubervilliers. Le projet a fait l'objet d'un financement décroisé entre la Région et l'Etat sur la programmation 2007-2013.
- Le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen s'inscrit dans la perspective du réseau du Grand Paris Express. Cette ligne confortera dès 2017 la desserte du nord ouest de Paris, notamment le secteur de la ZAC des Batignolles, mais aussi Clichy la Garenne et Saint Ouen. Elle doit permettre de désaturer à terme la ligne 13. L'avant-projet administratif du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen a fixé le coût objectif à 1 200 M€ (ce 2008), soit 1 380 M€ (ce 2012). Un protocole voté en 2012 permet de cadrer la participation des différents partenaires financiers ainsi que le calendrier de l'opération. Ce protocole valide un coût d'objectif de 1 506 M€ (ce 2012) en incluant le coût de la mise aux normes des stations.
- Le prolongement de la ligne 11 de Rosny Bois Perrier à Noisy-Champs : la mise en œuvre de cette proposition, présentée par l'Etat le 6 mars dernier, sera étudiée dans le cadre des suites que le STIF donnera à la concertation publique de la ligne orange.

1.3.5. Le programme de tangentiels et tram-trains

La réalisation d'un réseau de rocades ferrées, en mode tram-train, appelé rocade des Tangentiels, permet de répondre aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue, sans passer par Paris. Ce réseau complète l'offre existante, en assurant des correspondances efficaces avec les lignes radiales structurantes. La rocade des Tangentiels est constituée de plusieurs projets :

- la Tangentielle Nord (dite « TLN »), de Sartrouville à Noisy-le-Sec, déclarée d'utilité publique en 2008. La mise en service est prévue en juillet 2017 pour la partie Epinay-Le Bourget. Les prolongements vers l'est (Noisy le Sec) et vers l'ouest (Sartrouville) seront mis en service à l'horizon 2023;
- la Tangentielle Ouest, de St-Cyr à Achères dont la mise en service est prévue en 2017 pour la 1^{ère} phase St Cyr-St Germain et à l'horizon 2020 pour la 2^{ème} phase St Cyr- Achères ;
- le Tram-train Massy-Evry (dit « TTME ») dont la mise en service est prévue à l'horizon 2018, celle du prolongement à Versailles Chantiers intervenant à l'horizon 2020.

1.3.6. Le programme tramways

Le programme d'amélioration/prolongement de dix nouvelles lignes de tramways est décrit ci-dessous.

Forts des succès de la mise service du réseau des tramways, les efforts sont poursuivis afin de continuer le maillage du territoire francilien et doubler la longueur du réseau. Ainsi, dès 2014, 22,5 kilomètres supplémentaires viendront compléter le réseau de tramway avec pour objectif de favoriser le maillage des territoires et les dessertes de banlieue à banlieue : le T6 (Châtillon – Vélizy dans un premier temps puis vers Viroflay en 2015) et le T8 (Saint-Denis – Epinay – Villetaneuse) seront mis en service.

A moyen terme, le réseau de tramway comptera près de 135 kilomètres de lignes. Cinq nouvelles lignes ou prolongements entreront en service :

- le T1 atteindra les 4 routes à Asnières ;
- le tramway T1 à l'Est entre Bobigny et Val-de-Fontenay;
- le T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières ;

- la nouvelle branche du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil ;
- le T7 sera prolongé d’Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge.

Enfin, à dans un second temps, deux nouvelles lignes (Antony – Clamart et Paris – Orly) et deux prolongements (T1 à Colombes et T8 à Evangile) permettront de compléter le réseau et de dépasser les 150 kilomètres de voies exploitées.

1.3.7. Le programme des BHNS et des bus-express

Le programme de développement des BHNS comprend :

- des projets s’inscrivant dans la continuité du CPER et de la CST : TZen 1, TCSP SQEY – Massy Orly, le BHNS de Gonesse,
- des projets en rabattement sur les gares du Grand Paris et déjà engagés, notamment : Tzen 3, TZen 5, Est TVM, TCSP Chessy-Esbly,...
- d’autres projets sur des territoires prioritaires au SDRIF, dont des OIN notamment le TZen du Mantois, le TCSP Massy-Les Ulis, TCSP Les Ardoines-Pompadour,...

Le programme comprend également la réalisation des bus express sur autoroutes.

1.3.8. L’amélioration des grands pôles d’échanges multimodaux

L’amélioration des transports du quotidien passe également par l’amélioration des gares franciliennes ; aussi, l’amélioration des grands pôles d’échanges multimodaux était d’emblée un objectif fort du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France.

Dans le cadre de son Plan Régional de Mobilité Durable, voté en 2012, la Région participe au financement des pôles d’échanges multimodaux qualifiés de « niveau 1 » dans le Plan de Déplacements Urbains de l’Ile-de-France.

A ce titre, plusieurs pôles ont été mis en service depuis deux ans : Choisy en 2011 et Massy en 2012. D’autres opérations sont actuellement en cours de travaux pour des mises en services échelonnées entre 2013 et 2016, dont le pôle de Noisy le Grand, Nanterre, Pompadour, Versailles Chantiers, les Halles. Une nouvelle gare dans Paris intra muros, « Rosa Parks », sera par ailleurs mise en service d’ici 2016.

Le pôle de Saint Denis, qui a vocation à devenir un point majeur du nord parisien, est quant à lui en cours d’étude. De même, les pôles de Bobigny-la-Folie et la liaison Gare de l’Est – Gare du Nord constituent des projets essentiels sur lesquels des études doivent être menées.

Dans le cadre de la nouvelle contractualisation avec l’Etat, il convient d’inscrire quatre nouveaux pôles de niveau 1, dont les aménagements eu égard à leur position géographique, sont indispensables à la bonne exploitation des lignes du réseau des RER et à la desserte optimale des secteurs économiques franciliens : le pôle de Chessy et le pôle de Melun, et plus spécifiquement en lien avec le prolongement d’Eole à l’ouest : les pôles de Mantes la Jolie et de Poissy.

2. LES MODALITÉS DE FINANCEMENT

2.1. Financement du plan de mobilisation pour les transports

Les opérations du plan de Mobilisation représentent, à horizon de son achèvement, un besoin en financement global de plus de 17,5 milliards d'euros, dont 4,8 milliards d'euros déjà mis en place entre 2007 et 2012. D'ici à 2017, ce financement fait apparaître des besoins d'engagement à hauteur de 7 milliards d'euros, et de 6 milliards de dépenses effectives.

Ces besoins sont substantiellement plus élevés que les dépenses effectuées au cours des programmations précédentes. Afin de tenir le calendrier ambitieux d'amélioration des transports du quotidien en Ile-de-France, une contribution de la SGP, à hauteur de 2 milliards d'euros de crédits de paiement, actualisables, est mobilisée d'ici la fin 2017 selon les affectations suivantes :

- 1 milliard d'euros pour contribuer au financement du prolongement du RER E (Eole) à l'ouest ;
- 1 milliard d'euros pour contribuer au financement d'autres opérations du plan de mobilisation pour les transports complémentaires au réseau du Grand Paris Express.

L'intervention de la SGP permet, en complétant les engagements des autres partenaires financiers, de sécuriser les plans de financement et d'accélérer le calendrier de réalisation d'un certain nombre d'opérations d'ici 2017.

Sur cette base, une liste indicative et non exhaustive des opérations du plan de mobilisation éligibles à un financement de la SGP est la suivante :

- prolongement du RER E Eole à l'ouest
- prolongement de la ligne de métro 14 jusqu'à Mairie de Saint Ouen
- prolongement de la ligne de métro 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier
- schémas directeurs des RER

2.2. Engagements financiers des différents partenaires

La liste des projets concernés et les besoins de paiement sur 2013-2017 par mode sont présentés en annexe 1. Le cadrage financier global peut se résumer comme suit (en Md€):

Période contractuelle	Financement Global	dont effectué sur 2007-2012	dont besoins sur 2013-2017	dont besoins au-delà de 2017
<i>Engagements</i>	17,6	4,8	7	5,8
<i>Paiements</i>		2	6	9,6

Les montants des opérations sont indiqués aux conditions économiques du 1er janvier 2012.

Le présent protocole, qui décline les annonces gouvernementales relatives au plan de mobilisation pour les transports du 6 mars dernier, ne préjuge pas des discussions à mener sur le financement précis de chacune de ces opérations, qui sera fixé, projet par projet, dans les conventions de financement signées avec l'ensemble des partenaires.

Compte-tenu des engagements du présent protocole, les cadres contractuels existants (contrat de projet Etat-Région et Convention particulière transport) seront actualisés pour intégrer la nouvelle

programmation opérationnelle et permettre ainsi de poursuivre le financement des opérations du Plan de mobilisation pour les transports.

L'effort budgétaire de l'Etat, de la Région et des collectivités franciliennes

Besoins en paiements sur 2013-2017	4 000M€
dont Etat-AFITF	1 000M€
dont Région	2 500M€
dont autres (collectivités, opérateurs, etc.)	500M€

L'Etat et la Région identifieront les moyens permettant à la Région de sécuriser dès 2014 son effort supplémentaire au plan de mobilisation entre 2013 et 2017, en tenant notamment compte des effets de montée en charge des projets concernés.

2.3. Les contributions de la Société du Grand Paris

La SGP intervient, en règle générale, selon un principe de financement fixé à 33% du coût global des projets, dans la limite des 2 milliards d'euros de crédits de paiement affectés au plan de mobilisation, dont 1 milliard d'euros pour le prolongement du RER E à l'ouest.

Les modalités de contribution de la SGP seront fixées, pour chacune des opérations retenues, dans un protocole général de financement qui fixe le plan précis de financement et l'engagement de chacun des partenaires financiers pour la totalité de l'opération.

Afin de permettre la meilleure utilisation possible des fonds de la SGP d'ici la fin de l'année 2017, la part de la SGP pourra être mobilisée, par anticipation et de manière prioritaire, dans les premières conventions de financement ; cela pourra notamment conduire à ce qu'elle assure, de manière transitoire, à titre d'avance de la participation des autres partenaires, la totalité du paiement de certaines d'entre elles.

L'intervention de la SGP sur les opérations du plan de mobilisation pourrait se traduire selon les modalités indicatives suivantes :

- en ce qui concerne le prolongement du RER E à l'ouest, et sans préjuger du protocole de financement du projet qui devra associer l'ensemble des partenaires, la SGP apportera un milliard d'euros. Pour le reliquat, l'Etat et la Région participeront au financement selon leur clé habituelle, compte-tenu de l'intervention d'autres financeurs, en particulier les collectivités territoriales et autres établissements publics dont il est attendu une participation significative ;
- En ce qui concerne le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen, au-delà de sa participation actuelle de 30% actée dans le protocole de financement de novembre 2012, la SGP participera à hauteur de 348 M€ (ce 2012) supplémentaires, en substitution de la part régionale qui sera redéployée, en accord avec l'Etat, sur les autres opérations du Plan de Mobilisation.
- En ce qui concerne le prolongement de la ligne 11 à Rosny Bois Perrier, la SGP participera à hauteur de 300M€, l'Etat et la Région finançant le reliquat selon leur clé habituelle, compte-tenu de la participation d'autres financeurs potentiels.
- En ce qui concerne les schémas directeurs des RER, la SGP participera à hauteur de 352M€, l'Etat et la Région finançant le reliquat selon leur clé habituelle, compte-tenu de la participation d'autres financeurs potentiels.

L'Etat s'engage à prendre toutes les dispositions juridiques éventuellement nécessaires au versement effectif de la participation de la SGP aux différents projets dans les délais fixés par les conventions de financement.

2.4. clés de financement suivant les projets pour l'Etat et la Région

Le principe général de répartition du financement des opérations entre l'Etat et la Région s'appuie sur une clé de 30% pour l'Etat et de 70% pour la Région, déduction faite des participations « autres » attendues, notamment de la part des Départements et des opérateurs le cas échéant.

Les modalités de participation de l'Etat et de la Région seront précisées dans une future contractualisation.

2.5. conventions et protocoles financiers

Pour chaque opération de transport, une convention de financement sera établie. Elle définira les engagements réciproques des signataires concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles sera réalisé le projet. La convention fixera notamment :

- la participation des financeurs,
- le coût d'objectif de l'opération, sur lequel le maître d'ouvrage s'engage,
- les délais et le calendrier de réalisation,
- l'échéancier prévisionnel des besoins en autorisations de programme et en crédits de paiement,
- un mécanisme d'intéressement ou de pénalisation du maître d'ouvrage sera défini, afin de réduire les risques de dérive des coûts.

Les opérations en cours seront exécutées selon les modalités prévues par les conventions qui régissent leurs financements. Celles-ci peuvent cependant être modifiées pour faire évoluer la répartition des financements entre les parties prenantes du présent protocole, dans le respect des principes de financement précisé au 2.2. Dans un objectif d'accélération des projets, un décroisement des subventions pourra être recherché.

Par ailleurs, pour certaines opérations, notamment celles dont le budget est important, en particulier lorsqu'il est supérieur à un milliard d'euros, ou celles faisant l'objet d'une intervention de la SGP, un protocole de financement associant l'ensemble des partenaires financiers est systématiquement effectué afin de garantir un financement cohérent et réaliste du projet et d'en sécuriser les conditions de mise en œuvre.

Le STIF est chargé du contrôle des opérations, coûts et délais des opérations, objet du présent protocole.

2.6. le financement des coûts de fonctionnement

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.

Les mesures prises par le Parlement relatives au versement transport, évolution des taux et rezonage cumulés, permettront de dégager 288 millions d'euros de ressources pour le STIF à l'horizon 2015 et de couvrir ainsi une partie de ces besoins.

L'État et la Région prennent rendez-vous en 2015 pour examiner à nouveau les réponses à apporter au financement des coûts de fonctionnement du réseau, qui peuvent consister en d'éventuelles mesures complémentaires ou en la maîtrise de ces coûts.

3 LA GOUVERNANCE

3.1. Comité de pilotage et suivi des opérations

Un comité associant l'Etat et la Région, ainsi que le STIF et la SGP, auquel sont conviés les opérateurs, est institué pour suivre le présent protocole. Dans ce cadre, les partenaires s'engagent à effectuer un suivi annuel du protocole, le premier bilan étant effectué dans un délai de 12 mois à compter de sa signature.

Ce comité de pilotage a notamment pour mission :

- de suivre la programmation annuelle établie par l'Etat et la Région ;
- de valider des redéploiements de crédits sur la base d'un bilan démontrant que certaines opérations prévues font l'objet d'un retard important ne permettant pas une bonne utilisation du budget.

Le compte-rendu du comité de pilotage, validé par l'Etat et la Région, arrête les conclusions et propose les éventuels redéploiements à mettre en œuvre.

3.2. révision des engagements et de la programmation par COPIL annuel

La modification de la programmation prévue dans le présent protocole intervient par échange de courrier entre l'ensemble des signataires, sur la base des propositions actées dans le compte-rendu du comité de pilotage.

Annex 21
PLAN DE MOBILISATION DES TRANSPORTS
Prévisions des Autorisations de Programme
Répartition par mode

En M€ 2012

	Autorisations de programme	Coût total	Engagé avant 2013	A engager sur 2013 - 2017	A engager après 2017
RER	Autorisations de programme				
	Opérations déjà engagées : RER B Nord +, RER D court terme	425	425	-	-
	Opérations à engager sur 2013-2017 : RER C, RER D, RER A, RER Bsud, Barreau de Gonesse ferroviaire	2 289	78	948	1 264
	Sous Total RER	2 714	503	948	1 264
EOLE	Autorisations de programme				
	Sous Total EOLE	3 500	124	1 500	1 876
Tramways	Autorisations de programme				
	Opérations déjà engagées : T1 AGII, T2 Bezons, Débranchement T4, T5, T6, T7, T8	2 098	1 893	206	-
	Opérations à engager sur 2013-2017 : T1 à l'Est (Val de Fontenay), T1 Colombes, T3 Asnières, T7 Phase 2 (Juvisy), TPO, Tram Antony Clamart	1 914	72	1 008	834
	Sous Total Tramways	4 012	1 965	1 214	834
Tangentielles	Autorisations de programme				
	Opérations déjà engagées : Tangentielle Nord phase 1	770	559	211	-
	Opérations à engager sur 2013-2017 : Tangentielle Nord Phase 2 (études et AF), Tram Train Massy Evry (y compris Versailles), TGO phases 1 (St Germain) et 2 (Achères), TGO phase 3	960	85	366	509
	Sous Total Tangentielles	1 730	644	577	509
Métros	Autorisations de programme				
	Opérations déjà engagées : ligne 8 à Créteil, ligne 12 phase 2 (Aubervilliers), ligne 4 phase 2 (Bagneux)	1 214	857	356	-
	Opérations à engager sur 2013-2017 : ligne 11 à Rosny Bois Perrier	1 250	7	337	906
	Sous Total Métros	2 464	864	693	906
M14	Autorisations de programme				#VALEUR!
	M14 à Mairie de Saint Ouen (hors participation de 452 M€ SGP)	1 054	167	887	-
Pôles	Autorisations de programme				
	Opérations déjà engagées : Eole Rosa Parks, Pompadour, Juvisy, Versailles Chantiers, Nanterre U phase 2	440	222	218	-
	Opérations à engager sur 2013-2017 : Saint Denis, Bobigny, ...	150	-	84	66
	Sous Total Pôles	590	222	302	66
BHNS	Autorisations de programme				
	Opérations déjà engagées : TCSP Sénart Evry (St Germain les Corbeils), TCSP Pompadour Sucy, BHNS Gonesse, TCSP St Quentin Orly (phase 1)	289	230	59	-
	Opérations à engager sur 2013-2017 : Tzen 1 à 5, Autres BHNS, Bus sur autoroutes	1 075	5	795	275
	Sous Total TCSP	1 364	235	854	275
Etudes	Autorisations de programme				
	Etudes opérationnelles : schéma directeur RER E à l'est, schémas de secteur, M1, M10, M11 Noisy Champs, TGO phase 3, T1 Rueil...	100	-	60	40
	Etudes de faisabilité	25	-	15	10
Sous Total Etudes	125	-	75	50	
TOTAL GENERAL	Autorisations de programme				
	Opérations déjà engagées	5 236	4 186	1 050	-
	Opérations à engager sur 2013-2017	12 317	538	6 000	5 780
	TOTAL	17 553	4 724	7 050	5 780

Annex 22
PLAN DE MOBILISATION DES TRANSPORTS
Prévisions de consommation en CP
Répartition par mode

En M€ 2012

	Crédits de paiement	Coût total	Payé avant 2013	A payer 2013 - 2017	A payer après 2017
RER	Crédits de paiement				
	Opérations déjà engagées				
	RER B Nord+ RER D court terme	425	194	221	10
	Opérations à engager sur 2013-2017				
RER C RER D moyen-long terme RER A RER Bsuc Barreau de Gonesse ferroviaire	2 289	-	467	1 821	
Total RER	2 714	194	688	1 831	
EOLE	Crédits de paiement				
	EOLE	3 500	-	1 100	2 400
Tramways	Crédits de paiement				
	Opérations déjà engagées : T1 Asnières Gennevilliers, T2 Bezons, Débranchement T4, T5, T6, T7, T8	2 098	859	1 146	93
	Opérations à engager sur 2013-2017 : T1 à l'Est (Val de Fontenay), T1 Colombes, T3 Asnières, T7 Phase 2 (Juvisy), TPO, Tram Antony Clamart	1 914	-	356	1 557
	Total	4 012	859	1 502	1 650
Tangentielles	Crédits de paiement				
	Opérations déjà engagées : Tangentielle Nord phase 1	770	94	365	311
	Opérations à engager sur 2013-2017 : Tangentielle Nord Phase 2 (études et AF), Tram Train Massy Evry (yc Versailles), TGO phases 1 (St Germain) et 2 (Achères)	960	-	240	720
	Total	1 730	94	605	1 031
Métros	Crédits de paiement				
	Opérations déjà engagées : ligne 8 à Créteil, ligne 12 phase 2 (Aubervilliers), ligne 4 phase 2 (Bagneux)	1 214	558	400	256
	Opérations à engager sur 2013-2017 : ligne 11 à Rosny Bois Perrier	1 250	-	300	950
	Total	2 464	558	700	1 206
M14	Crédits de paiement				
M14 à Mairie de Saint Ouen (hors participation de 452 M€ SGP)	1 054	-	647	408	
Pôles	Crédits de paiement				
Opérations déjà engagées : Eole Rosa Parks, Pompadour, Juvisy, Versailles Chantiers, Nanterre U phase 2	440	69	296	75	
Opérations à engager sur 2013-2017 : Saint Denis, Bobigny, ...	150	-	44	106	
Total	590	69	340	181	
BHNS	Crédits de paiement				
	Opérations déjà engagées : TCSP Sénart Evry (St Germain les Corbeils), TCSP Pompadour Sucy, BHNS Gonesse, TCSP St Quentin Orly (phase1)	289	173	128	38
	Opérations à engager sur 2013-2017 : Tzen 1 à 5, Autres BHNS, Bus sur autoroutes	1 075	-	240	834
	Total	1 364	173	368	872
Etudes	Crédits de paiement				
	Etudes opérationnelles : schéma directeur RER E à l'est, schémas de secteur, M1, M10, M11 Noisy Champs, TGO phase 3, T1 Rueil...	100	-	40	60
	Etudes de faisabilité	25	-	10	15
	Total	125	-	50	75
TOTAL GENERAL	Crédits de paiement				
	Opérations déjà engagées	5 236	1 947	2 556	783
	Opérations à engager sur 2013-2017	12 317	-	3 444	8 871
	TOTAL	17 553	1 947	6 000	9 654