

Dossier de presse du 26/10/2017

Grand Paris Express et autres besoins :

Pour une opération vérité sur les transports franciliens

Alors que des arbitrages de l'Etat sont attendus, l'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France souhaite faire part de ses constats et des priorités qui en découlent en matière de financement des infrastructures de transport en Ile-de-France.

Les constats

- Le projet du Grand Paris Express (GPE) est composé de tronçons dont tous n'ont pas la même pertinence. Son coût a été sous-évalué et son planning est plus politique que technique. Certaines gares de correspondance importantes pour la grande couronne ne sont pas financées (fiche 2)
- Les sociétés d'ingénierie et de BTP pourront difficilement faire face au lancement simultané des travaux de tous les tronçons du GPE
- La **modernisation du réseau existant** risque d'être ralentie faute de crédits. Ainsi il a déjà été demandé à la RATP de retarder des investissements indispensables pour les RER A et B
- Les **Jeux Olympiques** d'août 2024 auront besoin de transports robustes. C'est le réseau existant qui doit répondre à l'essentiel de cet impératif
- Plusieurs projets de transport (hors GPE) attendus de longue date manquent de financement, en particulier en grande couronne (fiche 1)
- D'autres projets nécessitent un **arbitrage clair** des pouvoirs publics, notamment le barreau ferroviaire de Gonesse (300 M€) et le prolongement de la ligne 11 du métro à Noisy-Champs (au moins 1 Md€) : soit ils sont abandonnés, soit il faut des engagements sur leur financement.

Nos préconisations

Pour le Grand Paris Express, donner la priorité au **bouclage de la rocade ligne 15** et aux prolongements de la ligne 14, compte-tenu du trafic attendu et de l'effet de décharge du réseau existant. Au vu de ces critères, la ligne 16 nous semble à réaliser en 2ème priorité. En contrepartie, le prolongement du T4 à Noisy-le-Sec peut constituer un progrès tangible pour la desserte de Clichy-Montfermeil. Enfin, nous recommandons **l'abandon des lignes 17 et 18** et leur remplacement par des projets plus légers, mieux adaptés aux besoins réels dans des zones peu denses.

La modernisation du réseau existant et les autres projets doivent être traités sur un pied d'égalité avec le Grand Paris Express. En 2013, le Nouveau Grand Paris avait alloué 2 Md€ de la SGP au réseau existant, somme désormais entièrement consommée. C'est pourquoi nous demandons l'affectation à ceux-ci d'une partie des crédits SGP suite aux économies réalisées dans le redimensionnement du projet GPE.

Dossier de presse du 26/10/2017

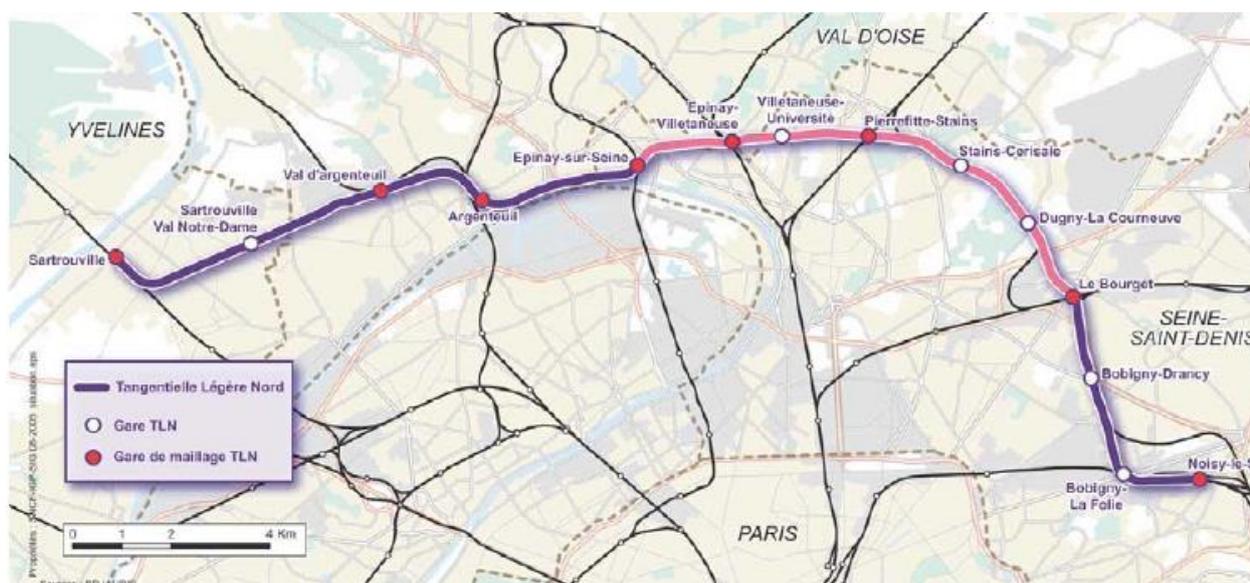
Fiche 1 : Projets dont le financement complet n'est pas assuré

Projets pertinents dont les travaux peuvent commencer en 2018 / 2019 si financés :

Projet	Coût estimé	Crédits théoriquement disponibles (CPER*)
Tram 11 Express à Noisy-le-Sec	500 M€	0
Tram 11 Express à Sartrouville	850 M€ (optimisation à étudier)	0
Tram-train Massy-Evry à Versailles	100 M€ ?	0
Massy - Valenton ouest (RER C et TGV)	100 M€	70 M€
T1 Bobigny / Val-de-Fontenay	450 M€	300 M€
T1 Colombes (dossier JO 2024)	250 M€	152 M€
T7 phase 2 Juvisy	200 M€	113 M€
Sous-total	2450 M€	635 M€

*CPER : contrat de plan Etat / Région 2015-2020

Illustration : le projet Tram 11 Express tel que déclaré d'utilité publique en 2008



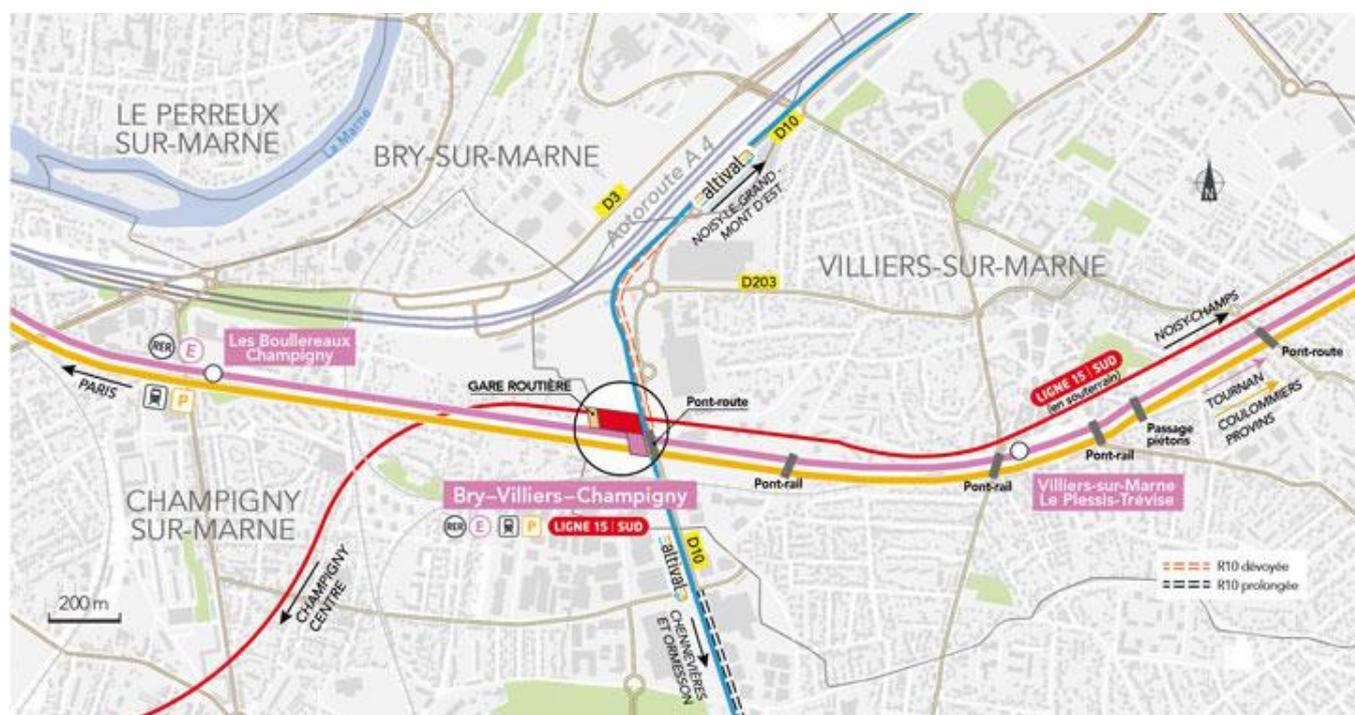
Fiche 2 : les gares de correspondances ligne 15 / lignes Transilien non financées

Faute de coordination suffisante entre les différents acteurs, certaines gares de correspondances entre la ligne 15 et les lignes radiales ont été « oubliées » dans la conception du projet.

Nous considérons que ces gares sont indispensables pour que les habitants de grande couronne, qui participent aussi au financement du GPE, puissent vraiment bénéficier de la rocade métro.

Bry - Villiers - Champigny / lignes E et P

La gare de correspondance permettant aux usagers de Seine-et-Marne des lignes E et P d'accéder à la ligne 15 sud n'existe pas. Sa création est chiffrée à **350 M€** et reste non financée à ce jour.



Stade-de-France Saint-Denis (Pleyel) / ligne H

La ligne H passe à proximité de la future gare Pleyel mais ses voies n'ont pas de quais. La création de cette correspondance pour les usagers du Val-d'Oise serait estimée à plus de **200 M€** et reste non financée à ce jour.

Vert-de-Maisons / ligne R

La ligne R passe à proximité de la future gare Vert-de-Maisons ligne 15 mais ses voies n'ont pas de quais. La création de cette correspondance pour les usagers du sud Seine-et-Marne pourrait coûter **200 M€** et reste non financée à ce jour.

Contacts : Marc PELISSIER 06 75 66 08 66 - Bernard GOBITZ 06 62 17 58 29