LES PRISES DE POSITION
de la Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Ile-de-France

Registre de transparence de l'Union européenne
N°93699614732- 82

Novembre 2014

Soutien de la CCI Paris Ile-de-France à la réalisation des lignes 14 nord, 16 et 17 sud du Grand Paris Express

ETAT DE LA QUESTION

— **La CCI Paris Ile-de-France soutient la réalisation du projet Grand Paris Express** dont les lignes 14 nord, 16 et 17 sud sont constitutives.

— Le projet soulève de **fortes attentes du monde économique**, pour le rôle qu'il jouera tant en termes de désenclavement de territoires mal desservis d'Ile-de-France, que de rapprochement des bassins de vie avec les pôles d'emploi, centres universitaires et grands équipements de la région.

— Ainsi, pivot du Nouveau Grand Paris des transports, le Grand Paris Express (GPE) permettra d'exercer un **effet de levier pour le développement économique de la métropole**.

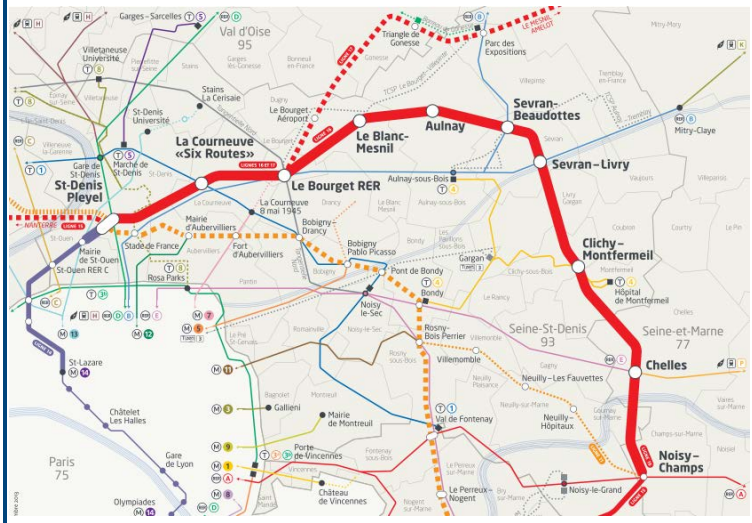
— Les lignes 14 nord, 16 et 17 sud amélioreront nettement la mobilité des salariés dans les territoires desservis.

— La Société du Grand Paris (SGP) évalue la **fréquentation prévisionnelle sur la ligne 16 à 150 000 à 200 000 voyageurs par jour**.

LE POINT DE VUE DE LA CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

— Dans le cadre de l'enquête publique qui concerne 16 communes en Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne, la CCI Paris Ile-de-France adresse **6 demandes appuyées à la Société du Grand Paris, mais aussi au STIF et aux décideurs politiques** dont les actions coordonnées doivent permettre la réalisation du réseau de transport dans de bonnes conditions pour les entreprises et les salariés d'Ile-de-France :

- Sécuriser le financement du projet sans en accroître la part des entreprises
- Assurer la réalisation du projet selon le calendrier annoncé
- Accompagner le développement des projets de territoires
- Anticiper l'impact du projet sur le réseau routier et les mobilités locales
- Optimiser l'articulation future de la ligne 16 avec la ligne 17 et préserver la qualité de service sur la ligne 14
- Préparer la phase chantier de manière à en limiter les impacts négatifs



Source : SGP

Caractéristiques du projet :

Ligne 16 / 17 sud	Ligne 14 nord
Saint-Denis Pleyel / Noisy-Champs NB : le tronçon Saint-Denis Pleyel/ Le Bourget RER est commun avec la ligne 17 (Saint-Denis Pleyel / Le Mesnil-Amelot)	**Mairie de Saint-Ouen / Saint-Denis Pleyel**
Mise en service en **2023**	Mise en service en **2023**
29 km (en souterrain)	**1,7 km** (en souterrain)
9 gares dont 6 en correspondance avec le réseau structurant actuel	Gare de Saint-Denis Pleyel commune avec lignes 16 et 17
Vitesse commerciale : **65 km/h**, soit 26 min pour parcourir toute la ligne	Vitesse commerciale : **45 km/h**, soit 15 min pour relier Châtelet à Saint-Denis Pleyel
Capacité des trains : **500 places** par rame	Capacité des trains : **960 places** par rame
Intervalle en heure de pointe : **3 minutes**	Intervalle en heure de pointe : **1 minute 25 secondes** à l'horizon de réalisation du GPE

PRINCIPALES DEMANDES

1 — Sécuriser le financement du projet sans en accroître la part des entreprises

— En juillet 2013, le Conseil de surveillance de la SGP a approuvé **l'opération d'investissement pour les lignes 14 nord, 16 et 17 sud pour un montant de 3,5 Mds €** (hors matériel roulant). Les coûts globaux à la charge de la SGP seront de 25,5 Mds € pour la réalisation du GPE et la participation au financement d'autres infrastructures (Eole, prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen et de la ligne 11, modernisation des RER…).

— La SGP dispose pour cela de **ressources stables issues de la fiscalité des entreprises** : taxe locale sur les bureaux, taxe spéciale d'équipement, imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux, dont les **recettes annuelles** (345 M€ en 2013) devraient atteindre **500 M€ en moyenne à partir de 2014**.

Les entreprises contribuent donc largement au financement du GPE. **Leur fiscalité participe également au budget transports de la Région** (redevance pour création de bureaux, 139 M€ en 2013) **et du STIF** (versement transport, 3 424 M € en 2013). Par ailleurs, le remboursement partiel des frais de transport des salariés se chiffre en 2013 à 845 M€. Le taux de couverture des coûts de fonctionnement des transports par les voyageurs est quant à lui de 30%.

— Or, le gouvernement propose d'**alourdir la fiscalité des entreprises**, par un amendement au projet de loi de finances pour 2015, afin d'affecter au **budget de la Région Ile-de-France 140 M€** destinés au financement du Nouveau Grand Paris des transports. L'amendement instaurerait une taxe annuelle sur les surfaces de stationnement annexées aux locaux à usage de bureaux (60 M€ par an) ainsi qu'une taxe additionnelle à la taxe foncière sur les propriétés bâties et à la cotisation foncière des entreprises (80 M€ par an). Aucune étude d'impact de cette mesure sur le développement économique n'a été communiquée.

- Ainsi, alors que **la contribution des entreprises au financement des transports atteignait près de 4,8 Mds € en 2013**, il convient de **garantir pour les entreprises franciliennes une fiscalité compatible avec leur développement et leur compétitivité**.
- Par ailleurs, **l'étanchéité entre les budgets de la SGP et du STIF doivent être garantis** au-delà des 2 Mds € de participation de la SGP au Plan de mobilisation. La structure à part de la SGP permet une réalisation rapide du projet GPE, il est indispensable de ne pas revenir sur ces fondements au risque de fragiliser le projet et la confiance des acteurs économiques et investisseurs.
- Pour la CCI Paris Ile-de-France, il sera nécessaire de **repenser la tarification du futur réseau francilien** le plus en amont possible.

2 — Assurer la réalisation du projet selon le calendrier annoncé

— En juillet 2014, le Premier Ministre a annoncé **l'accélération du calendrier de réalisation de lignes stratégiques du Grand Paris Express**. Ainsi, les dessertes de l'aéroport d'Orly (ligne 14 sud), de l'aéroport Charles-de-Gaulle et du Parc des Expositions de Villepinte (ligne 17), et du Plateau de Saclay par l'aéroport d'Orly (ligne 18) doivent être mises en service dès 2023 au lieu de 2027.

— La CCI Paris Ile-de-France a aussitôt salué ces déclarations tout en appelant à **rester attentif au respect du calendrier de réalisation des projets du plan de mobilisation** financés par les apports de la SGP. Le bouclage de leur financement ne doit pas se faire au détriment du Grand Paris Express.

- Dans ce cadre, la CCI Paris Ile-de-France s'inquiète du **retard du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen**, annoncé par la RATP en octobre 2014 : le projet sera mis en service avec 2 ans de retard, en 2019. Or, ce projet est directement lié au Grand Paris Express et notamment à la ligne 14 nord, d'autant que la RATP pourrait s'en voir confier la maîtrise d'ouvrage déléguée. La CCI Paris Ile-de-France s'interroge sur les **conséquences qu'aura ce délai sur la réalisation de la ligne 14 nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel**. Il est indispensable que le calendrier de réalisation de ce projet ne glisse pas davantage.
- Par ailleurs, **les questions subsistent quant au respect du calendrier de réalisation d'Eole**.

Il est impératif que ces questions soient clarifiées par les maîtres d'ouvrage concernés.

3 — Accompagner le développement des projets de territoires

— Les contrats de développement territorial (CDT) accompagneront le développement des territoires desservis par le Grand Paris Express. **Cinq CDT sont concernés par le projet** de lignes 14 nord, 16 et 17 sud : Territoire de la Culture et de la Création, Pôle métropolitain du Bourget, Est Seine-Saint-Denis, Descartes Nord et Cœur Descartes.

- **La coordination avec les projets de territoire doit être assurée**, en particulier concernant le développement économique ou le logement.

— **Zoom territorial** : En la matière, l'exemple du **CDT Territoire de la culture et de la création** sur le périmètre de Communauté d'agglomération de Plaine Commune (concerné par les futures stations Saint-Denis Pleyel et La Courneuve Six Routes) est parlant en termes de développement économique du territoire (**160 000 emplois** soit un taux de croissance de 18% depuis 1999, et 17 entreprises de plus de 5 000 salariés en 2010, contre 8 en 2000), et en termes de **mixité fonctionnelle** (**près de 700 000 m² de foncier programmés autour de Pleyel**, dont 52% en bureaux, activités et commerces, et 38% en logements).

- Lors de l'enquête publique sur le projet de CDT, la CCI Paris Ile-de-France a affirmé son **soutien à la mise en œuvre du cluster de la création**. Elle a par ailleurs demandé que le projet de développement économique du CDT soit davantage inscrit dans le cadre métropolitain (**cohérence notamment avec les territoires de Paris et Grand Paris Seine Ouest**). La CCI Paris Ile-de-France a également souligné l'importance d'intégrer aux projets de transport et d'aménagement la rénovation urbaine de l'existant, la problématique de l'habitat insalubre ainsi que les besoins émergents en termes de logements intermédiaires.

4 — Anticiper l'impact du projet sur le réseau routier et les mobilités locales

— Il est nécessaire d'avoir une bonne vision de **l'impact de l'arrivée de ces lignes sur le réseau routier**. Les politiques des acteurs de la mobilité doivent être coordonnées pour tous les modes de transport comme le recommande le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF), car elles constituent des éléments déterminants pour le dimensionnement du matériel roulant, les amplitudes ou les fréquences de service.

- Pour la CCI Paris Ile-de-France, **la tarification du futur réseau et les stratégies de circulation routière des collectivités locales doivent être intégrées à la réflexion**.

— Les **réflexions autour du stationnement** doivent également être intégrées au projet le plus en amont possible. Il faudra évaluer l'impact de l'évolution de l'offre de stationnement et de la tarification du stationnement au regard des objectifs du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF).

- Pour la CCI Paris Ile-de-France, **la réalisation de parcs relais aux abords des gares du GPE doit être examinée de manière systématique**. L'intégration de ces hypothèses dans le cadre des études socio-économiques pilotées par la SGP permettra des **estimations plus précises du report modal attendu**.

— **Zoom territorial** : L'arrivée des lignes 14 nord, 16 et 17 sud contribuera à la bonne réalisation des **Plans de déplacement inter-entreprises (PDIE) du Bourget et de la Plaine Saint-Denis**, dans lesquels s'implique la CCI Paris Ile-de-France (CCI départementale de Seine-Saint-Denis).

Pour le PDIE du Bourget, avant l'arrivée en 2025 de la gare "Le Bourget Aéroport", la desserte du "Bourget RER" par la ligne 17 sud représente d'ores et déjà une amélioration sensible de l'accessibilité du secteur en mode lourd, aujourd'hui seulement desservi par le RER B.

Le PDIE de la Plaine Saint-Denis est concerné par les trois lignes du GPE soumises à enquête publique avec la gare de Saint-Denis Pleyel, plus gros point nodal du futur réseau du NGP. L'arrivée de ces infrastructures devra permettre aux salariés participant au PDIE de réduire encore un peu plus l'usage de la voiture, dont la part modale s'élève encore aujourd'hui à 31 %.

- Dans cette optique, la CCI Paris Ile-de-France insiste pour que soit réalisée à Saint-Denis et ce de façon concomitante à l'arrivée des lignes de métro, **un pont (ou une passerelle) enjambant le faisceau ferroviaire à l'ouest de la Plaine et permettant de relier la future gare du GPE à la gare du RER D**. Les études de faisabilité ont confirmé la possibilité de réaliser un tel ouvrage.

5 — Optimiser l'articulation future de la ligne 16 avec la ligne 17 et préserver la qualité de service sur la ligne 14

— A terme, **l'exploitation de la ligne 16 sera articulée avec celle de la ligne 17**. Cette dernière desservira notamment les aéroports du Bourget et de Roissy, ainsi que le Parc des Expositions Paris Nord Villepinte. Elle jouera donc un **rôle éminemment stratégique** au sein du réseau de transport du Grand Paris.

- Pour la CCI Paris Ile-de-France, il faut donc s'assurer que le **dimensionnement des infrastructures** (quais…) sera bien suffisant pour accueillir les flux importants que le réseau génèrera.
- Il faudra également veiller à ce que le **fonctionnement de ces lignes en tronçon commun** ne nuira pas à leur **qualité de service** respective.

— Les infrastructures du prolongement de la ligne 14 seront compatibles avec les caractéristiques actuelles de la ligne. Parcourant aujourd'hui 9,2 km, **la ligne 14 verra sa longueur tripler d'ici 2023** (environ 30 km à terme). Malgré une légère baisse au premier semestre 2014, **la ponctualité de la ligne 14 est la meilleure du réseau métro exploité par la RATP**.

- **L'allongement du parcours de la ligne 14 ne doit pas nuire à la qualité de service**.

6 — Préparer la phase chantier de manière à en limiter les impacts négatifs

— Les chantiers de réalisation du GPE auront des impacts sur les riverains et activités à proximité, mais aussi sur la circulation et les transports. La CCI Paris Ile-de-France soutient donc la **mise en place de mécanismes de prévention et d'information** afin de favoriser l'acceptabilité de ces chantiers.

- Dans ce cadre, la CCI Paris Ile-de-France salue la volonté de la SGP de prendre les dispositions nécessaires afin de **faciliter l'instruction des demandes d'indemnisation** présentées par les commerçants et les autres professionnels concernés.
- Par son expérience dans le domaine, **la CCI Paris Ile-de-France pourra également contribuer à la mise en place des dispositifs d'accompagnement** nécessaires.

— Par ailleurs, **l'évacuation des déblais du chantier aura un fort impact** sur la circulation et les autres réseaux de transport au regard des quantités qui devront être évacuées (près de 6,4 millions de tonnes).

- La CCI Paris Ile-de-France salue la volonté de la SGP de **diversifier les modes d'évacuation des déblais**. La voie fluviale offre un potentiel à développer en ce sens en Ile-de-France. Le dossier d'enquête précise que des partenariats et études sont menés avec Ports de Paris dans ce sens.

— Dans son Schéma directeur d'évacuation des déblais, la SGP indique sa volonté de **limiter les déplacements de déchets et leur stockage définitif en privilégiant la recherche de valorisation**, lorsque cela est possible. Dans le dossier d'enquête, la SGP précise que sa démarche est compatible avec le principe de proximité prévu dans le projet de PREDEC (plan régional de gestion des déchets de chantier) en cours d'enquête publique.

- Cependant, en écho à son avis sur le projet de PREDEC, la CCIR attire l'attention sur les **risques de saturation des capacités de stockage identifiées par la SGP pour ce chantier en Seine-et-Marne**, compte tenu du projet moratoire et de plafond de capacité de stockage des déchets inertes pour la Seine-et-Marne prévus par le futur PREDEC.

Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Ile-de-France
27, avenue de Friedland
75382 Paris Cedex 8
www.cci-paris-idf.fr/etudes

Contact expert
Direction des Politiques Territoriales
Margot Clavel ☎ 01 55 65 78 91
mclavel@cci-paris-idf.fr

Contact Communication
Stéphanie Soares : ☎ 01 55 65 72 30
ssoares@cci-paris-idf.fr