Dossier de presse

7 novembre 2011

Ensemble pour moderniser le matériel roulant

Financement des tramways d'Île-de-France

Contacts presse

STIF : Sébastien Mabille • +33 (0)1 47 53 29 42
sebastien.mabille@stif.info

BEI : Anne-Cécile Auguin • +352 621 36 19 48
a.auguin@bei.org

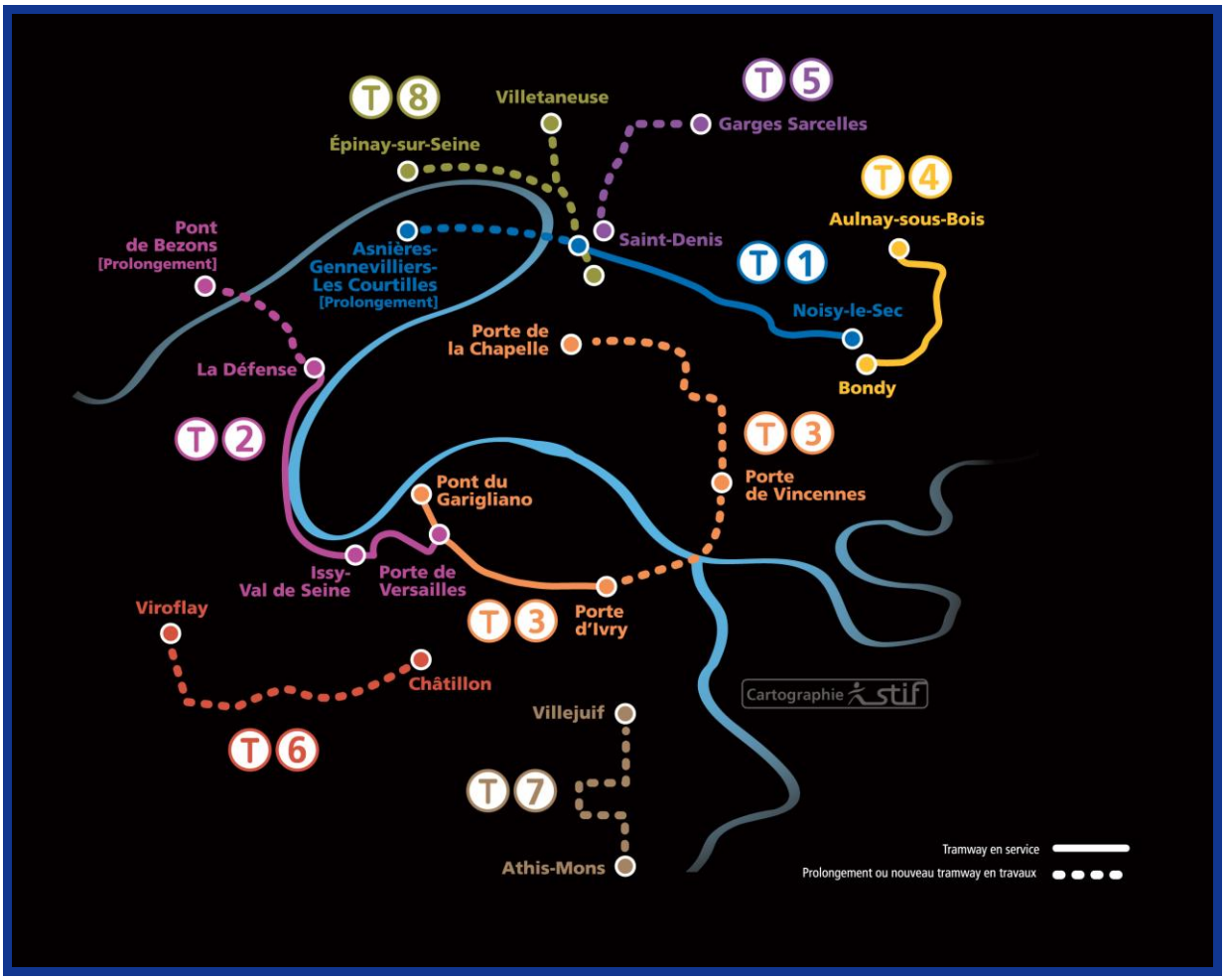
BPCE : Emilie Balderacchi • +33 (0)1 58 40 74 79
Emilie.balderacchi@bpce.fr

RATP : Ariane Ramboer • + 33 (0)1 58 78 37 37
servicedepresse@ratp.fr

Le tramway, un réseau qui se développe en Île-de-France

Le STIF, la Région Île-de-France, la Ville de Paris, les Conseils Généraux de Seine-et-Marne, des Yvelines, de l'Essonne, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, du Val d'Oise ainsi que l'État ont investi massivement dans le réseau tramway, qui compte déjà 4 lignes (T1, T2, T3 et T4) et qui va s'enrichir de 4 nouvelles dessertes, ce qui portera à 8 le nombre de lignes en service d'ici 2014.

Ce réseau de tramways permettra de se déplacer plus facilement, d'améliorer les correspondances bus, métro ou train et de répondre ainsi à l'augmentation croissante des déplacements de banlieue à banlieue tout en proposant une vraie alternative à l'usage de la voiture. Le tramway contribue également à l'amélioration de la qualité de vie des habitants des quartiers desservis. En effet, sur toute la longueur du tracé, l'espace public (voirie, trottoirs, itinéraires cyclables…) est réaménagé avec une attention particulière portée sur les plantations et les espaces verts.



Aujourd'hui, 4 lignes de tramway sont en service en Île-de-France. Elles sont empruntées quotidiennement par 370 000 voyageurs, sur 41,4 kilomètres et 71 stations. Demain, avec le prolongement des T1, T2, T3 et la mise en service des T5, T6, T7 et T8, ce sont 830 500 voyageurs qui prendront tous les jours le tramway, sur 105,3 kilomètres et 187 stations.

Un montage financier pour optimiser les capacités de financement du STIF et de la RATP

Le Crédit-bail

Le crédit-bail constitue une forme de financement pour l'acquisition de machines et d'équipements. C'est une opération par laquelle un établissement de crédit loue un bien d'équipement professionnel qu'il a préalablement acquis à une entreprise.

Un contrat est passé entre les deux parties. Le *crédit-bailleur* achète l'équipement et le *crédit-preneur* s'engage à payer des loyers permettant au *crédit-bailleur* de couvrir la totalité de ses coûts, intérêts compris, sur la durée du contrat.

Le *crédit-bailleur* octroie au *crédit-preneur* un prêt pour un montant équivalant au prix d'acquisition de l'actif. Ce prêt est progressivement remboursé sur la durée du contrat. Le loyer payé chaque période par le *crédit-preneur* est donc composé de deux éléments : un remboursement en capital et un paiement d'intérêts.

A la fin du crédit-bail, le *crédit-preneur* reprend la propriété pleine et entière du matériel roulant en échange d'une option d'achat, ce qui met de fait un terme au contrat.

Dans le secteur des transports en commun, ce type d'opération a déjà fait ses preuves. En effet, un certain nombre de Régions et Autorités organisatrices de transport ont financé leurs matériels, TER et tramways, par ce dispositif[1]

Le financement des nouveaux tramways d'Île-de-France

Le STIF a engagé des discussions avec la RATP à l'été 2010, pour financer les matériels roulants des tramways T3, T5, T6, T7 et T8, pour un montant de 378 M€, par crédit bail. Le président du STIF avait alors donné son accord au président de la RATP pour étudier ce montage.

Les services de la RATP et du STIF ont travaillé conjointement pour mener cette opération, ce qui a permis de défendre les intérêts communs des deux entités.

La RATP a lancé un appel d'offres en procédure négociée fin 2010. Ce sont les propositions du Groupe BPCE avec ses entités Caisse d'Epargne Île-de-France, Caisse d'Epargne Rhône-Alpes, Crédit Foncier, Natixis et INGEPARS qui ont été retenues par le STIF et la RATP. Afin d'optimiser le montage, la Banque Européenne d'Investissement BEI intervient en amont en apportant la ressource au groupement bancaire. Sur une durée de 33 ans, la BEI apportera 300 millions d'euros et le Groupe BPCE 78 millions d'euros.

L'intervention de la BEI permet au STIF de bénéficier d'un montage très intéressant sur le plan financier. Cette banque apporte en effet une ressource inférieure aux coûts du marché sur laquelle s'ajoute la rétrocession par le Groupe BPCE d'une part du gain du crédit-bail.

---

[1] *Régions PACA, Poitou-Charentes, Champagne-Ardenne, Rhône-Alpes, Alsace, Languedoc-Roussillon, Centre ; SITRAM (Mulhouse), SEMITAM (Nantes), SMTC Grenoble, CA Gd Dijon, CA Brest, etc.*

Le STIF est financeur de l'ensemble du matériel roulant acquis dans le cadre de ce projet. Néanmoins, c'est la RATP, crédit-preneur, qui a passé le contrat avec les constructeurs Alstom et Lohr et qui réceptionne les matériels. C'est également la RATP qui honore les loyers au crédit-bailleur. Le STIF la rembourse via une contribution identifiée dans le cadre du contrat et lui donne mandat afin qu'elle transmette la propriété des rames au crédit-bailleur.

L'entrée en vigueur de la loi ORTF en 2009 a nécessité une structuration particulière de ce contrat. Jusqu'en 2029, fin du monopole d'exploitation des tramways par la RATP, elle paye au crédit-bailleur les montants des sommes dues. Le STIF rembourse la RATP à travers leur contrat d'exploitation un montant exactement équivalent.

Après 2029, le STIF ou l'exploitant qui succède à la RATP deviendra crédit-preneur, se substituant ainsi à la RATP, et payera au crédit-bailleur le reste du montant des sommes dues jusqu'au terme du contrat.

Le crédit bailleur est propriétaire des biens sur la durée du crédit-bail mais laisse au crédit preneur, la RATP, l'usage complet de ces derniers (et les obligations notamment en matière d'entretien et de maintenance).

Financement des tramways d'Île-de-France

T3

Le design extérieur du Citadis a bénéficié d'un traitement particulier lui conférant une identité propre, harmonieusement mis en cohérence avec l'habillage régional des transports en commun.

Le Citadis est un tramway à plancher plat produit par Alstom Transport.

Il est conçu à Santa Perpetua (Espagne), à Aytré, près de La Rochelle ou à Reichshoffen en Alsace. C'est le tramway le plus développé en France (18 villes, 80 % des rames). Le concept du Citadis permet, à partir de modules standardisés, de produire des tramways différents pour chaque réseau, notamment en utilisant une face avant à l'allure personnalisée.

Type de véhicule : Bi-directionnel avec plancher bas intégral

Nombre de passagers debouts (4 p/m²) : 227

Nombre de passagers total : 302

Nombre de sièges : 75

Vitesse maximale : 70 km/h

Alimentation électrique : 750 Vcc

Écartement rail : 1 435 mm

Longueur : 43,7 m

Largeur : 2,65 m

Hauteur : 3,30 m

Puissance : 6 x 140 kW

Autres : Climatisation, système de vidéo surveillance intérieur, rétrovision extérieure, dispositions pour Personne à Mobilité Réduite, films anti-graffiti…

RATP

stif

Cette extension de 14,5 km du T3 (Pont du Garigliano – Porte d'Ivry) reliera la Porte d'Ivry (13e) à la Porte de la Chapelle (18e) en 2 arcs, avec une correspondance à la Porte de Vincennes. L'arc sud permettra de joindre le Pont du Garigliano à la Porte de Vincennes ; l'arc nord reliera la Porte de Vincennes à la Porte de la Chapelle. 26 nouvelles stations ponctueront ce prolongement qui sera mis en service fin 2012.

Financement des tramways d'Île-de-France

T3

Un tramway circulera en heures de pointe toutes les 3 à 4 minutes sur l'arc sud et toutes les 5 minutes sur l'arc nord. En heures creuses, les tramways circuleront toutes les 8 minutes environ.

De nombreuses correspondances seront proposées avec des lignes de bus, les lignes 1, 3, 5, 7, 7 bis, 8, 9, 11, 12 et 14 du métro, les RER C et E favorisant les déplacements à Paris mais également et surtout en proche banlieue. En effet, contrairement à une idée reçue qui veut que le T3 profiterait majoritairement aux parisiens, 60 % des ses utilisateurs viennent en fait de banlieue.

165 000 voyageurs par jour sont attendus sur le prolongement seul. 170 000 riverains et 100 000 emplois seront desservis en 2012. Le coût de réalisation de l'infrastructure de la ligne est de 652 M€, financé à 73 % par la Région Île-de-France et à 27 % par la Ville de Paris.

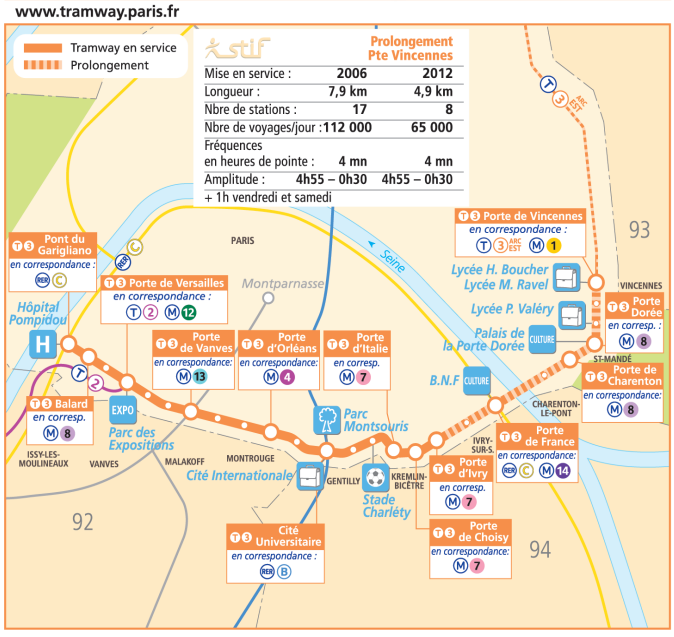
L'acquisition des 25 tramways nécessaires à l'exploitation de la ligne, d'un montant de 88 M€, est financée par le STIF. En application de la loi ORTF de 2009, le STIF devient propriétaire de ces véhicules.

En tant que pilote de l'ensemble du projet, le STIF veille au respect du calendrier et des coûts. Il a confié la maîtrise d'ouvrage du projet à la Ville de Paris (aménagements urbains et de voirie) et à la RATP (système de transport).

Un prolongement de la Porte de la Chapelle jusqu'à la Porte d'Asnières a été présenté au public début 2011 et est actuellement en cours d'étude.

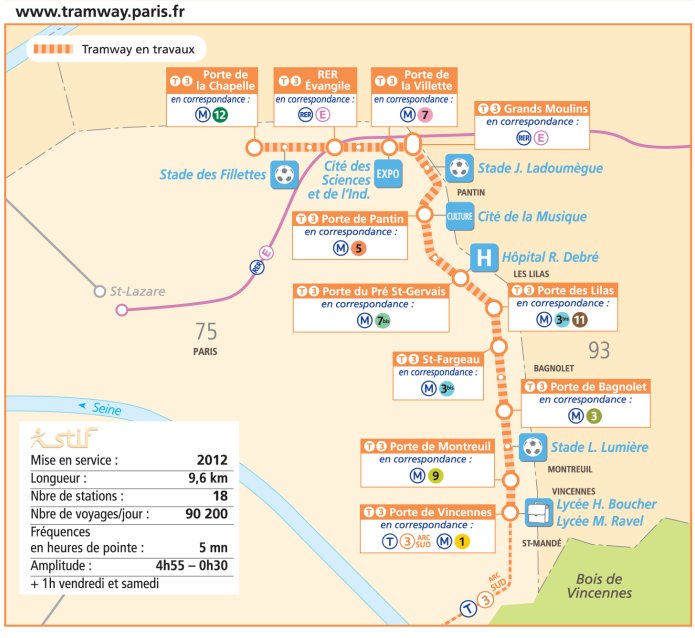
T3 Pont du Garigliano – Porte d'Ivry en service
Prolongement jusqu'à :
Porte de Vincennes en travaux

www.tramway.paris.fr



T3 Porte de Vincennes Porte de la Chapelle en travaux

www.tramway.paris.fr



Crédits photos : Alstom – Sennse (Pixelis) – Cartographie Latitude-Cartagène.

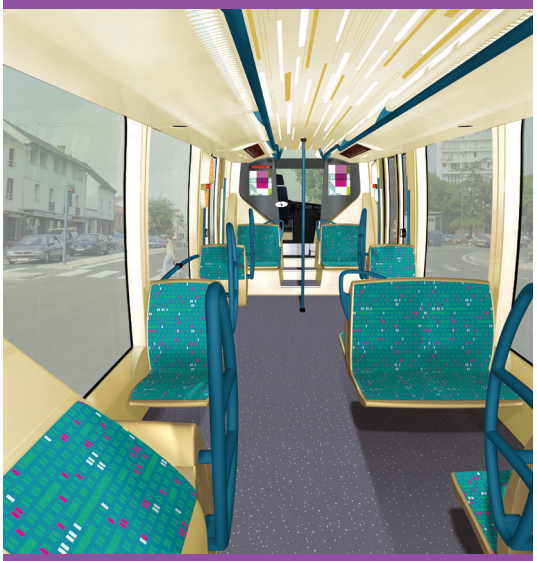
Financement des tramways d'Île-de-France

T5

Le design extérieur du Translohr STE 3 a bénéficié d'un traitement particulier lui conférant une identité propre, ancrée dans les territoires traversés, et harmonieusement mis en cohérence avec l'habillage régional des transports en commun.

Le Translohr STE 3 s'inscrit dans la nouvelle génération des tramways urbains légers.

Véritable outil de reconquête de l'espace urbain et de transformation profonde de la ville et de son usage, il offre une facilité d'insertion unique grâce à sa manœuvrablité et à son gabarit à taille humaine.



Tramway sur pneu

Capacité : 178 personnes.

Accessibilité : entièrement accessible en toute autonomie pour les Personnes à Mobilité Réduite grâce à un plancher bas intégral.

Silence de roulement : absence de contact fer/fer.

Aménagement et design intérieur personnalisé : l'implantation des sièges est libre en fonction du besoin initial. L'ajout ou la suppression de sièges est possible ultérieurement en fonction de l'évolution du besoin.

Insertion optimisée : rayon de giration de 10,5 m, quelle que soit la longueur de la rame. À peine plus large qu'une voiture, l'encombrement du tramway est très faible.

Dimensions : hauteur 2,89 m x largeur 2,20 m x longueur 25 m.

Système de freinage : ABS.

Énergie électrique : 2 moteurs par rame.

Autonomie : possibilité de batteries de traction embarquées permettant de supprimer la caténaire sur une partie de la ligne.

Transparence et intercommunication : 70 % de la surface des rames est vitrée.

Guidage : 2 galets en « V » à 45° pinçant un rail central.

Information voyageurs : temps d'attente du prochain tramway, plans de réseaux, de quartiers...

Le T5 reliera à partir de l'année prochaine Saint-Denis à Garges-Lès-Gonesse sur 6,6 km et 16 stations, via Pierrefitte-sur-Seine et Sarcelles. Ce trajet prendra 22 minutes.

La fréquence sera de un tramway toutes les 5 minutes aux heures de pointe et toutes les 8 minutes en heures creuses. La ligne desservira 5 communes sur deux départements : Saint-Denis et Pierrefitte-sur-Seine (en Seine-Saint-Denis), Montmagny, Sarcelles et Garges-lès-Gonesse (dans le Val d'Oise).

30 000 voyageurs par jour sont attendus sur cette ligne qui compte 90 000 personnes habitant, travaillant ou étudiant à proximité, soit 1 sur 3.

De nombreuses correspondances seront possibles, notamment avec la ligne 13 du métro, le RER D et le T1 ainsi qu'avec plusieurs lignes de bus.

Le coût de réalisation de l'infrastructure du projet est de 163 M€. Le financement est réparti comme suit : Région Île-de-France 71,5 %, État 17 %, Département du Val d'Oise 10 %, RATP (sur prêt de la Région) 1,5 %.

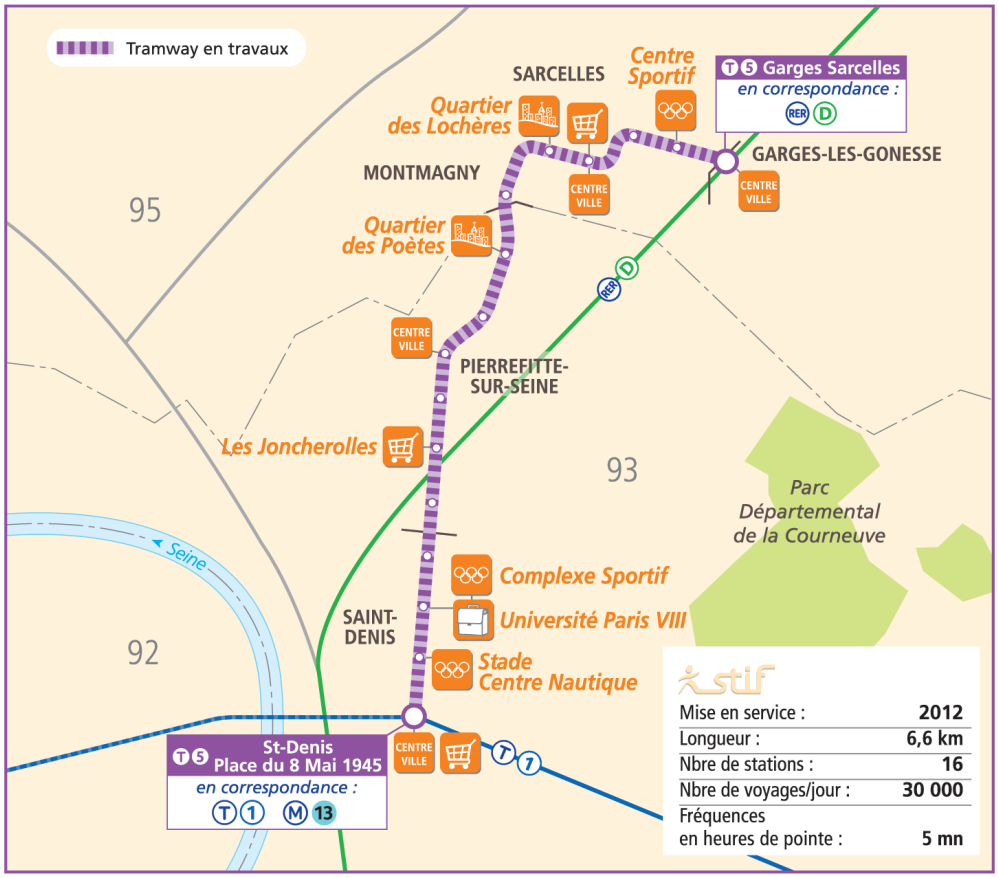
L'acquisition des 15 tramways nécessaires à l'exploitation de la ligne, d'un montant de 53 M€, est financée par le STIF. En application de la loi ORTF de 2009, le STIF devient propriétaire de ces véhicules.

En tant que pilote de l'ensemble du projet, le STIF veille au respect du calendrier et des coûts. Il a confié la maîtrise d'ouvrage du projet à la RATP (système de transport) et aux Conseils généraux du 93 et du 95 (aménagements de voirie).

Financement des tramways d'Île-de-France

T5

T5 Saint-Denis – Garges Sarcelles en travaux



Crédits photos : Sennse (bdconseil) – Translohr – Cartographie Latitude-Cartagène.

Financement des
tramways
d'Île-de-France

T6

Le design extérieur du Translohr STE 6 a bénéficié d'un traitement particulier lui conférant une identité propre, harmonieusement mis en cohérence avec l'habillage régional des transports en commun.

Le Translohr STE 6 s'inscrit dans la nouvelle génération des tramways urbains légers.

Véritable outil de reconquête de l'espace urbain et de transformation profonde de la ville et de son usage, il offre une facilité d'insertion unique grâce à sa manœuvrablité et à son gabarit à taille humaine.

Tramway sur pneu

Capacité : 356 personnes.

Accessibilité : entièrement accessible en toute autonomie pour les Personnes à Mobilité Réduite grâce à un plancher bas intégral.

Silence de roulement : absence de contact fer/fer.

Aménagement et design intérieur personnalisé : l'implantation des sièges est libre en fonction du besoin initial. L'ajout ou la suppression de sièges est possible ultérieurement en fonction de l'évolution du besoin.

Insertion optimisée : rayon de giration de 10,5 m, quelle que soit la longueur de la rame. À peine plus large qu'une voiture, l'encombrement du tramway est très faible.

Dimensions : hauteur 2,89 m x largeur 2,20 m x longueur 46 m.

Système de freinage : ABS.

Énergie électrique : 2 moteurs par rame.

Autonomie : possibilité de batteries de traction embarquées permettant de supprimer la caténaire sur une partie de la ligne.

Transparence et intercommunication : 70 % de la surface des rames est vitrée.

Guidage : 2 galets en « V » à 45° pinçant un rail central.

Information voyageurs : temps d'attente du prochain tramway, plans de réseaux, de quartiers…

RATP stif

Le T6 reliera Châtillon-Montrouge (92), terminus de la ligne 13 du métro, aux deux gares de Viroflay Rive Gauche (RER C – ligne Transilien N) et Rive Droite (ligne Transilien L), en passant par Vélizy-Villacoublay, dans les Yvelines. Longue de 14 km, cette ligne présente la particularité de proposer 1,6 km en tunnel, sous la forêt de Meudon.

Les 21 stations, toutes accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite, y compris les deux souterraines, desserviront 9 communes : Montrouge, Malakoff, Châtillon, Clamart, Fontenay-aux-Roses, Le Plessis-Robinson, Meudon, Vélizy-Villacoublay et Viroflay. Parcourir ce trajet demandera 40 minutes environ.

La fréquence en heures de pointe sera de 1 tramway toutes les 4 minutes et 7 minutes en heures creuses.
Calé sur les horaires du métro, le T6 circulera de 5h à 1h.

82 000 voyageurs par jour sont attendus sur cette ligne qui compte 150 000 personnes habitant, travaillant ou étudiant à proximité, dans un rayon de 500 mètres, soit plus de 1 sur 2.

Le coût de réalisation de l'infrastructure de la ligne est de 384 M€. Le financement est réparti comme suit : Région Île-de-France 50 %, département des Hauts-de-Seine 20 %, État 16 %, département des Yvelines 13 % et RATP (sur prêt de la Région) 1 %.

Financement des tramways d'Île-de-France

T6

L'acquisition des 28 tramways nécessaires à l'exploitation de la ligne, d'un montant de 141 M€, est financée par le STIF. En application de la loi ORTF de 2009, le STIF devient propriétaire de ces véhicules.

En tant que pilote de l'ensemble du projet, le STIF veille au respect du calendrier et des coûts. Il a confié la maîtrise d'ouvrage du projet à la RATP (système de transport) et aux Conseils généraux du 78 et du 92 (études et aménagements de voirie).

T6 Châtillon – Viroflay en travaux

www.tramway-chatillon-viroflay.fr

Crédits photos : Sennse (Pixelis) – Translohr – Cartographie Latitude-Cartagène.

Financement des
tramways
d'Île-de-France

T7

Le design extérieur du Citadis a bénéficié d'un traitement particulier lui conférant une identité propre, harmonieusement mis en cohérence avec l'habillage régional des transports en commun.

Le Citadis est un tramway à plancher plat produit par Alstom Transport.

Il est conçu à Santa Perpetua (Espagne), à Aytré, près de La Rochelle ou à Reichshoffen en Alsace. C'est le tramway le plus développé en France (18 villes, 80 % des rames). Le concept du Citadis permet, à partir de modules standardisés, de produire des tramways différents pour chaque réseau, notamment en utilisant une face avant à l'allure personnalisée.

Type de véhicule : Bi-directionnel avec plancher bas intégral

Nombre de passagers debouts (4 p/m²) : 146

Nombre de passagers total : 200

Nombre de sièges : 54

Vitesse maximale : 70 km/h

Alimentation électrique : 750 Vcc

Écartement rail : 1 435 mm

Longueur : 32,7 m

Largeur : 2,40 m

Hauteur : 3,34 m

Puissance : 4 x 140 kW

Autres : Climatisation, système de vidéo surveillance intérieur, rétrovision extérieure, dispositions pour Personne à Mobilité Réduite, films anti-graffiti…

Le T7 reliera fin 2013 en 31 minutes Villejuif (94) et Athis-Mons (91) grâce à 18 stations réparties sur 11,2 km.

Financement des tramways d'Île-de-France

Proposant de nombreuses correspondances aux voyageurs – métro ligne 7, RER C et TVM Trans-Val-de-Marne – le T7 va faciliter l'accès aux entreprises et emplois du pôle Orly-Rungis.

La fréquence en heures de pointe sera de 1 tramway toutes les 5 minutes et en heures creuses toutes les 8 minutes.

36 800 voyageurs par jour sont attendus sur cette ligne qui compte 283 000 personnes habitant, travaillant ou étudiant à proximité.

Le coût de réalisation de l'infrastructure de la ligne est de 292 M€.

Le financement est réparti comme suit : Région Île-de-France 75 %, département du Val-de-Marne 16,5 %, département de l'Essonne 3,5 %, État 3 % et RATP 2 %.

L'acquisition des 19 tramways nécessaires à l'exploitation de la ligne, d'un montant de 53 M€, est financée par le STIF. En application de la loi ORTF de 2009, le STIF devient propriétaire de ces véhicules.

Le STIF, qui assure le pilotage de l'opération a confié la maîtrise d'ouvrage du projet à la RATP, au département du Val-de-Marne, à la DIRIF, la SEMMARIS, la SOGARIS et la SILIC.

Un prolongement de la ligne d'Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge a été présenté au public en 2008 et est actuellement à l'étude.

T7 Villejuif – Athis-Mons en travaux

www.tramway7.fr

Crédits photos : Alstom – Sennse (Pixelis) – Cartographie Latitude-Cartagène.

Financement des
tramways
d'Île-de-France

T8

Le design extérieur du Citadis a bénéficié d'un traitement particulier lui conférant une identité propre, harmonieusement mis en cohérence avec l'habillage régional des transports en commun.

Le Citadis est un tramway à plancher plat produit par Alstom Transport.

Il est conçu à Santa Perpetua (Espagne), à Aytré, près de La Rochelle ou à Reichshoffen en Alsace. C'est le tramway le plus développé en France (18 villes, 80 % des rames). Le concept du Citadis permet, à partir de modules standardisés, de produire des tramways différents pour chaque réseau, notamment en utilisant une face avant à l'allure personnalisée.

Type de véhicule : Bi-directionnel avec plancher bas intégral

Nombre de passagers debouts (4 p/m²) : 146

Nombre de passagers total : 200

Nombre de sièges : 54

Vitesse maximale : 70 km/h

Alimentation électrique : 750 Vcc

Écartement rail : 1 435 mm

Longueur : 32,7 m

Largeur : 2,40 m

Hauteur : 3,34 m

Puissance : 4 x 140 kW

Autres : Climatisation, système de vidéo surveillance intérieur, rétrovision extérieure, dispositions pour Personne à Mobilité Réduite, films anti-graffiti…

Le T8 reliera en 2014 Saint-Denis Porte de Paris aux communes d'Épinay-sur-Seine et de Villetaneuse (tronc commun sur Saint-Denis puis deux branches, l'une desservant Épinay-sur-Seine, l'autre Villetaneuse) grâce à 17 stations réparties sur 8,5 km. De Saint-Denis Porte de Paris, pour se rendre aux terminus d'Épinay-sur-Seine et de Villetaneuse, il faudra compter respectivement 22 et 14 minutes environ.

Financement des tramways d'Île-de-France

T8

La fréquence en heures de pointe sera de 1 tramway toutes les 3 minutes sur la portion centrale et toutes les 6 minutes sur chaque branche. En heures creuses, elle sera de 1 tramway toutes les 5 minutes sur le tronc commun et toutes les 10 minutes sur chaque branche.

De nombreuses correspondances seront proposées aux voyageurs : la ligne 13 du métro, les RER C et D, tramway T1, la ligne H du Transilien et la future rocade ferroviaire Tangentielle Nord.

55 000 voyageurs par jour sont attendus sur cette ligne qui compte 80 000 personnes habitant, travaillant ou étudiant à proximité (12 000 étudiants à l'université Paris XIII Villetaneuse), soit plus de 1 sur 2.

Le coût de réalisation de l'infrastructure de la ligne est de 244 M€. Le financement est réparti comme suit : Région Île-de-France 78 %, département de Seine-Saint-Denis 19 %, État 2 %, Communauté d'Agglomération Plaine Commune 0,8 % et RATP (sur prêt de la Région) 0,2 %.

L'acquisition des 20 tramways nécessaires à l'exploitation de la ligne, d'un montant de 43 M€, est financée par le STIF. En application de la loi ORTF de 2009, le STIF devient propriétaire de ces véhicules.

En tant que pilote de l'ensemble du projet, le STIF veille au respect du calendrier et des coûts. Sur ce projet, le STIF prend également en charge les acquisitions foncières. Il a confié la maîtrise d'ouvrage du projet à la RATP (système de transport), au Conseil général du 93 (aménagements de voirie) à Plaine Commune (aménagement de la Porte de Paris) et à l'Établissement Public d'Aménagement Plaine de France (Projet Universitaire et Urbain à Villetaneuse).

T8 Saint-Denis – Épinay-sur-Seine Villetaneuse en travaux

Crédits photos : Alstom – Sennse (Pixeli's) – Cartographie Latitude-Cartagène.