

SOMMAIRE

1. ANNEXE 1 DELIBERATION DU CONSEIL REGIONAL N° 50 113
2. ANNEXE 2 BILAN DU DEBAT 5
3. ANNEXE 3 BILAN DE LA CONCERTATION POST-DEBAT PUBLIC 7
4. NOTE DE SYNTHESE DES TRAVAUX DU COMITE SCIENTIFIQUE DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE 9
5. COURRIER ADRESSE A VNF CONCERNANT LES OUVRAGES DU RER E EN SEINE 11
6. COURRIER A FRANCE DOMAINE 13

1. ANNEXE 1 DELIBERATION DU CONSEIL REGIONAL N° 50 11

Cette délibération porte sur la convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013.

DELIBERATION N° CR 50-11**DU 23 juin 2011****CONVENTION PARTICULIERE
RELATIVE A LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILISATION
POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE 2011 A 2013****ELECTRIFICATION DE LA LIAISON PARIS-TROYES**

LE CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

- VU Le Code général des collectivités territoriales,
- VU Le Code des transports,
- VU La délibération n° CR 31-07 du 16 février 2007 approuvant le Contrat de Projets Etat-Région 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 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 règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010,
- VU Le budget de la Région Île-de-France pour 2011,
- VU La délibération n° CP 09-1244 du 17 novembre 2009 relative au projet d'électrification de la liaison Paris-Troyes,
- VU L'avis de la Commission aménagement du territoire, de la coopération interrégionale et des contrats ruraux,
- VU L'avis de la Commission des Transports et des Mobilités,
- VU L'avis de la commission des finances, de la contractualisation et de l'administration générale,
- VU Le rapport CR 50-11 présenté par Monsieur le Président du Conseil Régional d'Île-de-France,

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article 1 :

Approuve la convention particulière transports et autorise le Président du Conseil régional à la signer.



Article 1 bis :

Un suivi spécifique des engagements sur les lignes C et D du RER sera assurée par la commission Transport de la Région Ile-de-France qui procédera ainsi à l'audition régulière des responsables des opérateurs ferroviaires, afin de veiller au respect des engagements inscrits dans le cadre de la présente convention ; les représentants de l'Etat et du Syndicat des transports seront conviés à ces auditions.

Article 1 ter :

Confirme sa participation, au côté de l'Etat, des départements et des opérateurs, à l'effort financier exceptionnel de 350 M€ au titre du schéma directeur du RER D et de 130 M€ au titre du schéma directeur du RER C pour tenir l'engagement de un milliard d'investissements d'ici 2020, conformément au plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France.

Article 2 :

Délègue à la commission permanente :

- L'attribution et l'affectation des subventions relatives aux opérations prévues dans la convention particulière transports, dans la limite des montants inscrits à ladite convention,
- L'approbation des conventions de financement correspondantes.

Article 2 bis :

Mandate le Président du Conseil Régional pour poursuivre les négociations avec l'Etat sur la mise en place des ressources nouvelles identifiées par le rapport Carrez puis visées au protocole du 26 janvier 2011, et en particulier :

- la mobilisation, au profit de la Région, de ressources nouvelles pour le financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile de France
- la mobilisation, au profit du STIF, de ressources permises par la modernisation du versement transport

Article 3 :

Approuve le protocole, entre l'Etat, la Région Ile-de-France, la Région Champagne-Ardenne et RFF, relatif au financement complémentaire des travaux d'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle, sections Gretz-Troyes et Longueville-Provins, et autorise le Président du Conseil régional d'Ile-de-France à le signer.

Article 4 :

Délègue à la commission permanente :

- l'attribution et l'affectation des subventions relatives au projet d'électrification de la liaison Paris-Troyes, dans la limite des montants inscrits au protocole susvisé,
- L'approbation des conventions de financement correspondantes.

**Vu et transmis à M. le Préfet de Région,
en application de l'article 7 de la loi
du 22 juillet 1982, le 27 JUIN 2011**

**Le Président du Conseil Régional
d'Ile de France**

JEAN-PAUL HUCHON



ANNEXES A LA DELIBERATION

1. Annexe à la délibération n°1 : Convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013

**Convention particulière entre
l'Etat et la Région Ile-de-France,
relative à la mise en œuvre
du plan de mobilisation pour les transports collectifs
de 2011 à 2013**

Préambule

En 2007, l'Etat et la Région ont conclu un contrat de projet qui intégrait un engagement significatif sur les transports urbains franciliens : avec 2 608 M€, celui-ci représente 89% des engagements du contrat en matière de transports, le reste étant consacré aux transports interrégionaux et au fret.

C'est dans cette logique que la Région Île-de-France a approuvé en juin 2009 un plan de mobilisation présentant les principaux besoins en transport pour la Région à horizon 2020, et proposant des modalités de financement. Ce plan a été validé par l'ensemble des départements franciliens. A la fin de l'année 2010 deux projets « Arc Express » pour la Région, inspiré du plan de mobilisation et le « Réseau du Grand Paris » pour l'Etat inspiré des travaux du secrétariat d'Etat au Grand Paris ont été débattus. Une synthèse de ces projets a conduit à la conclusion d'un protocole d'accord conclu le 26 janvier 2011 entre l'Etat et la Région Île-de-France. Dans ce cadre, les projets proposés par la Région dans le plan de mobilisation ont été repris dans la partie intitulée « Financement des investissements relatifs au plan de mobilisation – infrastructures de transport ». Elle précise les éléments suivants :

*« Pour la période 2010-2013, correspondant à l'achèvement du contrat de projets en cours :
L'Etat et la Région s'engagent à mettre en œuvre la première partie du plan de mobilisation constituée :*

- des financements inscrits au contrat de projets 2007-2013 pour les opérations de transport en commun, y compris les actualisations et les surcoûts,*
- des financements prévus à la Dynamique Espoir Banlieues pour les grands projets de transport collectif, y compris les actualisations et les surcoûts,*
- des financements complémentaires destinés aux projets de modernisation urgente des RER C et D, le prolongement d'Eole à l'ouest, la poursuite des projets de tramways et de TCSP prévus au plan de mobilisation.*

Ce programme complémentaire fera l'objet d'une convention particulière négociée entre l'Etat et la Région. Au total la convention portera les autorisations d'engagement de l'Etat à 1084 M€ courant sur la période du contrat de projets. Son financement intégrera par ailleurs une participation de 15% sollicités auprès des départements et de RFF.

Dans la perspective de pouvoir engager des travaux dès l'horizon 2020, dans le cadre des provisions pour investissements incluses dans le plan de mobilisation, l'Etat et la Région conviennent également de réaliser d'ici fin 2013 les premières études relatives :

- au doublement du tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur les lignes B et D du RER ;*
- à la réalisation d'une troisième paire de voies entre Paris et Juvisy, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur la ligne C du RER*

Ils conviennent également de réaliser d'ici la fin 2013 les études de faisabilité relatives aux connexions du réseau de transport collectifs au réseau à grande vitesse et d'une rocade ferrée en tram-train s'appuyant sur les lignes tangentielles en cours de réalisation. »

La présente convention vise à mettre en œuvre ces dispositions.

Pour assurer sa part du financement de ces projets et permettre ainsi la réalisation de l'ensemble des opérations inscrites au plan de mobilisation pour les transports, la Région doit pouvoir mobiliser l'ensemble des ressources identifiées par le rapport Carrez puis visées au protocole du 26 janvier.

Ainsi, il lui est nécessaire de disposer de :

- la possibilité de bénéficier du produit de la modulation de la TIPP autorisée par l'article 94 de la loi des finances pour 2010.
- l'apport d'avances remboursables de la part de la SGP, selon des modalités à fixer entre la Région et la SGP
- de ressources fiscales nouvelles issues de la modernisation de la redevance pour création de bureaux et de la part régionale de la modernisation de la taxe locale sur les bureaux, dont les premières dispositions ont été votées par le Parlement dans le cadre de la LFR 2010.

Dans ce sens, l'Etat engage les démarches nécessaires pour assurer l'instruction de ces mesures par chacune des autorités administratives compétentes, puis leur examen par le Parlement.

Article 1 : Les engagements initiaux du Contrat de Projets 2007-2013 et du Plan espoir banlieue (PEB)

Le Volet transports du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 (Grand Projet 5) représente un engagement financier global de 2 937 M€, dont 874 M€ pour l'Etat (29%) et 2 063 M€ pour la Région (71%).

Le volet des transports urbains, avec un total de 2 608 M€ représente 89 % des engagements du Contrat et concentre les principaux enjeux pour l'exercice de révision à mi-parcours.

1. Le contrat identifie en premier lieu la modernisation du réseau RER, en prévoyant des travaux pour les schémas directeurs du RER B (au nord) et D, et des études pour le RER C (290,5 M€, 113 M€ pour l'Etat et 177,5 M€ pour la Région).

2. Il prévoit l'engagement des travaux de seize opérations étudiées sur la période 2000-2006, ainsi que la poursuite d'opérations déjà engagées (1 917,5 M€, dont 532M€ pour l'Etat et 1385,5M€ pour la Région).

3. Il prévoit une enveloppe de 400 M€, pour les études (131 M€) et les premiers travaux d'opérations nouvelles (269 M€), notamment :

- le prolongement d'EOLE à l'ouest;
- l'amélioration de la ligne 13 et le prolongement de la ligne 11;
- le tram-train Massy-Evry et prolongement du T4 à Clichy-Montfermeil;
- le prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay.

Dans le cadre du Plan Espoir Banlieues, le protocole Etat-Région du 13 Octobre 2008, prévoit une enveloppe supplémentaire de 440 M€ (dont 335 M€ sur la période 2009-2013) pour accélérer la réalisation des opérations suivantes :

- Tangentielle nord : 100 M€;
- Débranchement du T4 vers Clichy-Montfermeil : 140 M€;
- Tram-Train Massy-Evry : 150 M€;
- Transport en commun en site propre préfigurant le barreau de Gonesse : 50 M€

L'avancement physique de toutes ces opérations est globalement bon car les opérations inscrites en travaux étaient des opérations déjà étudiées.

Au 31 décembre 2010, L'Etat a engagé au titre du GP5 486,7 M€, soit un taux d'engagement de 55,7 %. Sur la même période, la Région a engagé 1 629,5 M€, soit un taux d'engagement de 79 %.

Les financements d'un certain nombre d'opérations ont également été décroisés pour faciliter leur lancement.

Article 2 : Objet du contrat

Conformément au protocole signé, le 26 janvier 2011, entre l'Etat et le Conseil Régional d'Ile-de-France s'engagent à mettre en œuvre une première partie du plan de mobilisation. Dans ce cadre, ce contrat contribuera à porter les engagements de l'Etat à hauteur de 1 084 M€ courants sur la période 2010-2013, et ceux de la Région à 1 661 M€ (hors ligne 14).

Ces engagements permettront d'assurer en premier lieu le financement des opérations de transport en commun inscrites au contrat de projets 2007-2013, et celles prévues dans le cadre de la Dynamique Espoir Banlieues, compris les actualisations et les surcoûts.

1. Le contrat porte sur les ajustements techniques du CPER qui se répartissent en :

L'intégration du protocole Espoir banlieues du 13 octobre 2008 qui prévoit un abondement de 440 M€ pris en charge à parité par l'Etat et la Région, dont l'essentiel serait mobilisé sur la durée du CPER ;

La prise en compte de surcoûts du CPER;

La prise en compte des effets de l'actualisation du montant des opérations du CPER et de la dynamique espoir-banlieues.

2. Le contrat permet, en second lieu, le financement d'un programme complémentaire d'opérations, structurées autour :

– D'opérations urgentes :

- les premières opérations urgentes permettant d'engager le schéma directeur du RER C et la fin des études et la première tranche des travaux de réaménagement du Pôle de Juvisy;
- les études de poursuite du schéma directeur et des premiers travaux du RER D;
- l'engagement du RER E à l'ouest, à la fois en termes d'études et de lancement des travaux de la section « Nanterre/ Mantes-la-Jolie ».

– De la poursuite des projets de métro, de tramways et de TCSP prévus au plan de mobilisation, d'intérêt métropolitain ou régional:

- de la poursuite des études du prolongement de la ligne de métro 11 de « Mairie des Lilas » à Rosny-Bois Perrier;
- de la poursuite des études de prolongement et des premiers travaux de deux tramways structurants sur la petite et moyenne couronne : le T1 de Noisy le Sec à Val de Fontenay, le T3 de la « Porte de la Chapelle » à la « Porte d'Asnières » à Paris, et le T7 2^{ème} phase d'Athis Mons à Juvisy;
- la fin des études et le lancement des travaux de la phase 2 de la tangentielle nord (section « Epinay/ Sartrouville » et section « Le Bourget/ Noisy-le Sec »);
- la réalisation des études et des travaux du TCSP « Massy-Saclay »;
- les études et les premiers travaux du TCSP de la RN20 « Massy-Arpajon »;

- les études, les acquisitions foncières et les travaux préparatoires pour la liaison « Sénart-Evry », seconde phase;
- Le rééquilibrage du plan de financement du pôle d'échange multimodal de Versailles-Chantiers.

– *Des études en préparation des prochains Contrats de Projets, notamment :*

- des premières études relatives au doublement du tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur les lignes B et D du RER;
- des premières études relatives à la réalisation d'une troisième paire de voies entre Paris et Juvisy, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur la ligne C du RER;
- des premières études de faisabilité des connexions du réseau de transport collectif au réseau à grande vitesse.
- plus généralement d'autres études amont souhaitables : RER A et RER B Sud, prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay, tramway sur la RD5, ...

3. Le contrat prévoit une liste d'opérations complémentaires qui pourront bénéficier d'un redéploiement de crédits non engagés dans les conditions prévues au 3.2.:

- des compléments de financement nécessaires à la phase 2 de la tangentielle nord.
- Des compléments de financement nécessaires au prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay;

Article 3. Cadrage financier global

3.1 Cadrage global

Par lettre en date du 16 décembre 2010, la Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le secrétaire d'Etat chargés des transports ont posé les bases du mandat de négociation confié au préfet de la région d'Ile-de-France. Ce mandat porte sur une enveloppe de 1084 M€ courants pour les transports collectifs urbains.

A l'issue des discussions conduites par le préfet et le président du Conseil Régional, un accord est intervenu sur la répartition de cette enveloppe, et de la part de crédits de la Région correspondante. Le tableau ci-dessous présente cette répartition, complétée par une indication des participations attendues des autres financeurs (collectivités locales et RFF).

Autorisations d'engagement						
(en M€)	Courants	actualisation	Part Etat	Part Région	Part Autres*	Global 2010-2013
incluse						
<i>Opérations du CPER 2007 -2013 et du Plan Espoir Banlieues (AE restant à engager)</i>			545	477	181	1 203
<i>Crédits nécessaires à l'actualisation et aux surcoûts</i>			208	464	114	786
<i>Nouvelles opérations de 2010 à 2013</i>			331	720	240	1 291
Global 2010-2013			1084	1661	535	3280

* estimation sur la base d'un co-financement moyen de 15%

Déduction faite de cette participation, les clés de répartition entre l'Etat et la Région restent les mêmes que celles utilisées pour le contrat de projets, à savoir de 30% pour l'Etat et de 70% pour la Région, à l'exception des enveloppes de crédits prévues par le protocole du 13 octobre 2008 relatif au plan Espoir Banlieues qui sont financées à parité.

Le détail des nouvelles opérations et des engagements financiers correspondants est précisé dans un tableau annexé à la présente convention.

3.2 Clause de revoyure

Les partenaires s'engagent à effectuer un bilan annuel de la convention, le premier bilan étant effectué dans un délai de 12 mois à compter de la signature.

A l'aune de ce bilan, et dans le cas où l'engagement de certaines opérations listées au 1 et au 2 de l'article 2 feraient l'objet de retards importants, il pourra être proposé de redéployer les crédits sur d'autres opérations, prioritairement sur celles figurant au sein de la liste complémentaire détaillée au 3 de l'article 2, ainsi que sur le schéma directeur du RER D.

A cette occasion, il pourra également être étudié le report de financements programmés au titre du Plan espoir-Banlieues correspondant à des opérations dont l'engagement ne pourrait pas intervenir sur la période du contrat de projets.

Article 4. Description des opérations

L'ensemble des montants précisés ci-dessous sont en valeur 2008, sauf mention contraire.

4.1 Opérations urgentes

L'Etat et la Région ont marqué à plusieurs reprises leur volonté d'accélérer la modernisation du RER, tant au niveau des infrastructures que du matériel roulant, ce dernier ne figurant pas au CPER.

C'est dans ce contexte que l'Etat et la Région s'engagent à abonder les lignes concernées du CPER à hauteur de **707 M €** afin d'accélérer la réalisation :

- du Schéma Directeur du RER C et du réaménagement du pôle de Juvisy (+ 300 M€);
- des études pour la suite du Schéma Directeur du RER D (+ 20 M€);
- des études et des premiers travaux entre Nanterre et Mantes-la-Jolie nécessaires à l'engagement du projet EOLE à l'Ouest (+ 387 M€).

4.1.1 Schéma Directeur du RER C et le pôle de Juvisy

Le schéma directeur vise deux objectifs majeurs : la modernisation des infrastructures et l'amélioration de l'exploitation et de la qualité de service, programmé sur selon trois horizons, compris sur la période « 2009 et 2020 ».

Pour réaliser l'ensemble des opérations du schéma directeur, les besoins sont estimés à 500 M€, et à plus d'1 milliard d'euros avec le sextuplement des voies programmé au-delà de 2020. Le coût de l'horizon « moyen terme 2017 » est évalué à 370 M€. Il prévoit notamment l'interconnexion avec le Tram-Train « Massy-Evry », autre opération du contrat.

Le CPER 2007-2013 prévoit une enveloppe de 13 M€, essentiellement pour les études et les travaux du schéma directeur du RER C « horizon court terme », dont 3 M€ de part Etat et 7 M€ de part Région.

Le coût de l'horizon « court terme 2012-2013 » est de l'ordre de 8 M€. Les travaux ont été financés en partie en 2009 et en 2010. Il s'agit essentiellement de la reprise de la signalisation sur Paris et Seine Amont.

Sur la période 2011-2013, ces travaux de signalisation doivent se poursuivre entre les gares « Bibliothèque François Mitterrand » et « Brétigny ». Il s'agira également de finaliser les études opérationnelles de l'horizon « moyen terme » de 2017, notamment ceux de la gare de Brétigny et d'en lancer les premiers travaux.

Le Pôle de Juvisy est, avec la seule desserte des RER C et D, le deuxième pôle multimodal de la Région Ile-de-France (hors Paris), irriguant une partie importante du sud est régional. Pour assurer une connexion fluide et améliorer les liaisons de modes à modes entre le futur terminus du T7, la liaison entre le RER C et D modernisée, et la gare routière, des travaux majeurs doivent être engagés sur ce site d'ici 2013 pour permettre sa mise en service à l'horizon 2017.

Les études étaient financées dans le précédent contrat de plan « 2000-2006 ». Il convient aujourd'hui de réinscrire cette opération, estimée à 110 M€, dans le contrat particulier afin pouvoir lancer la première tranche des travaux.

Un montant de 370 M€ est programmé pour ces opérations. Il regroupe:

- **300 M€, programmés principalement pour accélérer la réalisation des travaux inclus dans le schéma directeur du RER C et permettre le réaménagement du pôle de Juvisy d'une part, et financer des travaux d'amélioration de la qualité du service sur la ligne d'autre part. L'Etat s'engage à hauteur de 77,92 M€, la Région à hauteur de 180,48 M€ et les Conseils Généraux et les opérateurs pour 41,60 M€.**
- **70 M€, pour la réalisation d'un programme d'interventions sur les gares du RER C extramuros, conformément à la délibération du syndicat des transports d'Île-de-France n°2009/0568 du 8 juillet 2009 relative au schéma directeur du RER C; le financement de ce programme étant assuré par la Région et le STIF.**

4.1.2 Schéma Directeur du RER D

Tout comme le schéma directeur du RER C, celui du RER D vise deux objectifs majeurs : la modernisation des infrastructures et l'amélioration de l'exploitation et de la qualité de service, programmé sur selon trois horizons, mais compris sur la période « 2009 et 2025 ».

Pour réaliser l'ensemble des opérations du schéma directeur du RER D, les besoins sont estimés à 500 M€, hors doublement du tunnel « Châtelet Gare du Nord » évalué à 1 milliard €.

Le CPER 2007-2013 prévoit une enveloppe de 200 M€ en valeur 2006 (150 M€ pour les parts Etat et Région) essentiellement pour les études et les travaux du schéma directeur du RER D « court terme », dont 45 M€ de part Etat et 105 M€ de part Région.

Une première étape à horizon 2014, d'un montant de 120 M€ (valeur 2006), soit 133 M€ (valeur 2008), comportera des travaux de signalisation au nord et au sud de la ligne, l'aménagement du terminal de Goussainville et un premier aménagement du nœud ferroviaire de Corbeil. La convention de financement relative à une première tranche de travaux a été validée en 2010. La fin de l'opération devrait être financée en 2011.

A long terme, à l'horizon 2020, il s'agit de procéder à une refonte complète des dessertes par le développement de l'omnibus en zone dense, l'augmentation de la desserte d'Evry et de Melun et la déconnexion de certaines branches du RER D. Cette opération est en lien avec le projet de restructuration du faisceau de voies ferrées de la gare de Lyon (dite opération « Paris-Villeneuve-Saint-Georges ») dont les études seront relancées en 2011.

En complément de la première étape d'un montant de 133 M€ (valeur 2008) et afin d'accélérer la réalisation des études de long terme du schéma directeur du RER D, estimées à 20 M€, l'Etat s'engage à apporter un complément de financement de 5,28 M€, la Région de 12,32 M€ et les départements de 2,4 M€. Ce sont donc 153 M€ au total (en valeur 2008) qui seront consacrés à l'amélioration du fonctionnement et de la qualité de service du RER D.

4.1.3 Etudes Eole à l'ouest

Ce projet majeur pour le développement de l'Ouest de l'Ile-de-France prévoit le prolongement du RER E « Chelles- Paris Magenta » jusqu'à Mantes-la-Jolie, en passant par deux sites d'interconnexions fortes : la Porte Maillot et la Défense. Il vise notamment à désaturer la ligne de RER A à l'horizon 2020, tout en complétant la desserte de l'ouest de la grande couronne parisienne.

Cette opération nécessite la construction d'un tunnel direct entre la gare « Hausmann-Saint-Lazare » et La Défense, puis un prolongement au-delà du quartier d'affaires de La Défense vers le Mantois avec la création de trois nouvelles gares : Porte Maillot, à la Défense et à Nanterre.

Les travaux ont été évalués en 2009 entre 2,2 et 2,8 Milliards d'euros, hors matériel roulant, estimé à 300 M€.

Les premières études sont financées sur le CPER 2007-2013. Compte de tenu des engagements pris lors de la concertation préalable de 2010, il convient de financer les études d'AVP dès la déclaration d'utilité publique du projet prévue pour 2012. Ces études incluent notamment celles relatives au développement d'un nouveau système d'exploitation.

Afin d'engager les études techniques nécessaires à la réalisation du projet dès 2011 et estimées à 200 M€, l'Etat apporte un financement de 49,80 M€ pour ce projet, la Région de 116,20 M€ et les départements de 34 M€.

4.1.4 Travaux Eole à l'Ouest

Le prolongement du RER E à l'ouest se décompose en deux sections : une section à créer entre la gare de Magenta et Nanterre, et une section à adapter entre Nanterre et Mantes la Jolie.

Sur cette seconde section, les premiers travaux doivent être engagés dès 2013 pour une mise en service dès 2017 et permettre ainsi une amélioration notable des conditions d'exploitation du groupe V de Saint-Lazare sans attendre la mise en service générale de la ligne en 2020.

Afin d'engager les premiers travaux entre Mantes et La Défense à hauteur de 187 M€, l'Etat apporte un financement de 46,56 M€, la Région 108,65 M€ et les départements 31,79 M€.

4.2 Poursuite des projets de tramways et de TCSP prévus au plan de mobilisation, d'intérêt métropolitain ou régional

4.2.1 Ligne 11

Le prolongement de la ligne 11 depuis « Mairie des Lilas » jusqu'à Rosny- Bois Perrier est prévu pour une mise en service à l'horizon 2019. Il permettra de desservir le nord-est parisien fortement urbanisé et d'assurer une liaison directe avec Paris.

Les estimations de ce projet s'élèvent à 845 M€, hors matériel roulant.

Les premières études sont financées sur le CPER 2007-2013. Afin de respecter le calendrier de mise en service de cette ligne, il convient d'achever l'ensemble des études sur le contrat de plan actuel afin de financer les phases de travaux sur le prochain CPER.

Afin de terminer les études d'un montant total de 50 M€, l'Etat apporte un financement de 12,75 M€, la Région 29,75 M€ et les départements 7,5 M€.

4.2.2 Tangentielle Nord Phase 2

La tangentielle nord est une opération de liaison de desserte de moyenne couronne fondamentale dans le dispositif de maillage régional, reliant des secteurs à forte densité urbaine et dont le potentiel économique, en développement constant depuis une dizaine d'années, est amené à se conforter à moyenne terme.

La première tranche de travaux de la section « Epinay – Le Bourget » est en cours de réalisation pour une mise en service prévue en 2014. D'ores et déjà les liaisons est « Le Bourget/ Noisy-le Sec », et ouest « Epinay/ Sartrouville » et section sont à l'étude.

Cette seconde phase, dont le montant est estimé à 530 M€, doit être mise en service à l'horizon 2018. Pour assurer le respect de ce calendrier il convient de financer sur le CPER « 2007-2013 » les études et les acquisitions foncières et de pouvoir engager les premiers travaux.

Afin de permettre le financement des études, des acquisitions foncières et de premiers travaux d'un montant total de 88 M€, l'Etat apporte un financement de 22,44 M€, la Région 52,36 M€ et les départements 13,20 M€.

4.2.3 Prolongement du T1 en direction de Val de Fontenay

Cette phase de prolongement du T1 reliera fin 2016 le nord et l'est de la petite couronne, depuis Noisy-le-Sec, futur pôle multimodal dont les études sont engagées par ailleurs et financées par la Région et le Département de Seine Saint-Denis, à Val de Fontenay, gare amenée à devenir un nœud intermodal fort avec le prolongement de la ligne 1 à terme.

Afin de terminer les études et les acquisitions foncières, et de lancer les premiers travaux pour un total de 75 M€, une première tranche de 30 M€ est inscrite en liste principale. Elle est financée par la Région qui la considère comme essentielle, à titre d'avance régularisable entre les partenaires (Etat, Région, départements) suivant la clé de répartition retenue au contrat de projet, dès la première mise en œuvre de la clause de revoyure prévue à l'article 3.2 de la présente convention.

4.2.4 Prolongement du T3 vers la porte d'Asnières

Le T3 est en service du Pont du Garigliano à la porte d'Ivry. Le prolongement de cette dernière jusqu'à la porte de la chapelle est en cours, pour un montant de 650 M€ pris en charge par la ville de Paris et la Région. La mise en service est prévue fin 2012.

Le prolongement à la porte d'Asnières est à l'étude. Son coût est de 205 M€ (hors matériel roulant, estimé à 20 M€). Le T3 ainsi prolongé desservira le secteur des Batignolles, et plus particulièrement la nouvelle cité judiciaire.

Afin d'engager les travaux de ce projet dès 2013, l'Etat apporte un financement de 16 M€, la Région de 16 M€ et les départements de 48 M€.

4.2.5 Ligne de tramway T7, phase 2 « Athis-Mons - Juvisy »

La liaison du tramway T7 permettra à sa mise en service à l'horizon 2017 de relier Juvisy à Villejuif. La première phase de travaux « Villejuif – Athis Mons » est en cours. Les études de la phase 2 se poursuivent.

Afin de terminer les études et de lancer les travaux pour un montant total de 30 M€, l'Etat apporte un financement de 7,65 M€, la Région 17,85 M€ et le département 4,50 M€.

4.2.6 Transport en Commun en site propre Massy-Saclay

Il est prévu la réalisation d'une liaison en TCSP entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy. Les sections Saint-Quentin/ Chateaufort et Massy/Ecole Polytechnique sont réalisées, cette dernière ayant été mise en service en 2009. Il s'agit à présent de poursuivre le projet entre l'Ecole polytechnique et le Christ de Saclay, notamment pour desservir la partie sud du cluster du plateau de Saclay.

Le coût de cette section est de 55 M€.

La concertation a eu lieu en mai/juin 2010. Les études vont se poursuivre en vue d'une enquête publique en 2011, puis d'une mise en service fin 2013.

Afin d'engager les travaux de ce projet l'Etat apporte un financement de 22,50 M€, la Région de 22,50 M€ et le Département de 10 M€.

4.2.7 Etudes d'un TCSP RN20 entre Massy et Arpajon

Ce projet vise à la fois à améliorer les relations en transport en commun empruntant la RN 20 et à requalifier cet axe en accompagnement de l'engagement des collectivités locales à assurer la densification du secteur.

Il dispose d'un financement de 2M€ au titre du CPRD 91, permettant d'engager les premières études.

Afin de compléter les études avant l'échéance du contrat de projet, l'Etat apporte un financement de 2 M€, la Région de 2 M€ et le département de 2 M€.

4.2.8 Liaison Sénart- Evry phase 2

La 1^{ère} phase de la liaison Sénart – Corbeil va être mise en service au début de l'été 2011. Le futur TZen sera alors en site propre de la gare RER D de Lieusaint – Moissy à St Germain-lès-Corbeil et continuera sur voirie banalisée jusqu'à la gare de Corbeil-Essonnes. La seconde phase permettra de prolonger le site propre au-delà de la Seine vers Evry et Corbeil.

Afin d'engager les études de la seconde phase, de débiter les acquisitions foncières, et de lancer les premiers travaux préparatoires, les besoins en financement sont estimés à 10 M€, l'Etat apporte un financement de 2,55M€, la Région de 5,95 M€ et le département de 1,50 M€.

4.2.9 Pôle d'échange multimodal de Versailles Chantiers

Le Pôle de Versailles-Chantiers est le premier pôle multimodal de la Région Ile-de-France (hors Paris).

Les études et les travaux de cette opération étaient financés dans le contrat de plan « 2000-2006 » et le contrat de projet « 2007-2013 ». Suite à une réorientation du projet urbain porté par la ville de Versailles, il a été nécessaire de reprendre les études de réaménagement du pôle d'échanges multimodal, contigu au projet urbain. Ceci a également conduit à revoir le plan de financement du pôle avec une réduction de la participation de la ville de Versailles.

Afin d'assurer l'équilibre du plan de financement du pôle d'échange multimodal de Versailles-Chantiers, un complément de financement de 10 M€ est nécessaire ; l'Etat apporte un financement de 3,33 M€, la Région de 3,33 M€ et le département de 3,33 M€.

4.3 Opérations complémentaires

4.3.1 Financements complémentaires de la phase 2 de la tangentielle nord

Afin de permettre de terminer le financement des études, des acquisitions foncières et des premiers travaux décrits au 4.2.2., les besoins de financements complémentaires sont estimés à 107 M€.

Les financements complémentaires de la phase 2 de la tangentielle nord seront les premiers bénéficiaires des redéploiements qui pourraient être constatés conformément à la procédure de revoyure définie au 3.2.

4.3.2 Financements complémentaires du prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay

Comme indiqué au point 4.2.3, cette phase de prolongement du T1 reliera fin 2016 le nord et l'est de la petite couronne, depuis Noisy le Sec, futur pôle multimodal dont les études sont engagées par ailleurs et financées par la Région et le Département de Seine Saint-Denis, à Val de Fontenay, gare amenée à devenir un nœud intermodal fort avec le prolongement de la ligne 1 à terme.

Au-delà des 30 M€ inscrits en liste principale à cette convention, un complément de financement de 45 M€ nécessaire pour terminer les études et les acquisitions foncières, et lancer les premiers travaux, sera identifié dans les premiers redéploiements qui pourraient être constatés conformément à la procédure de revoyure définie au 3.2.

Article 5 : Financement d'études pour préparer les prochains contrats de projet

Un montant de 25 M€ servira à diverses études visant à préparer les prochains contrats de projet. On peut notamment citer les études suivantes :

5.1 Etudes pour le doublement du tunnel Châtelet-Gare du Nord

Ces premières études relatives au doublement du tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord, visent à améliorer substantiellement les conditions de transport sur les lignes B et D du RER.

5.2 Etudes pour le sextuplement des voies entre Paris et Juvisy

Ces premières études relatives à la réalisation d'une troisième paire de voies entre Paris et Juvisy, ont pour objectif une amélioration substantielle des conditions de transport sur la ligne C du RER.

5.3 Etudes pour la connexion du réseau de transport collectif au réseau des LGV

Ces études doivent permettre d'envisager les possibilités de réalisation et d'exploitation d'une rocade en grande couronne, sur lignes à grande vitesse (LGV), dont l'infrastructure existe déjà entre Roissy et Chessy-Marne-la-Vallée, et qui pourrait être prolongée, au sud dans le cadre du projet d'interconnexion sud des LGV en Île-de-France, et à plus long terme, à l'ouest dans le cadre d'études préliminaires.

5.4 Etudes pour la constitution d'une rocade ferrée de tram-trains

Ces études doivent permettre d'envisager les possibilités de réalisation d'une rocade complète en tram-train, desservant la moyenne couronne francilienne, dans le prolongement de la tangentielle nord (déjà en travaux) et de la tangentielle ouest (déjà concertée). Elles doivent compléter le réseau en rocade de banlieue à banlieue, notamment celles en carence de desserte. On peut citer notamment la section Champigny/Orly à ce titre.

5.5 Autres études amont souhaitables

Ces études pourront porter sur les projets suivants, RER A et RER B Sud, prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay, tramway sur la RD5, prolongement de la ligne 10, ...

Article 6 : mise à jour des opérations du contrat de projet

6.1 Financements décroisés avant 2010

Afin d'engager un certain nombre d'opération le plus rapidement possible, celles-ci ont fait l'objet d'un décroisement des financements entre l'Etat et la Région.

- De son côté, la Région a pris en charge la part de l'Etat sur les projets de TCSP Sénart-Corbeil, du tramway T7 « Villejuif – Athis-Mons » et du tramway T8 « Saint-Denis–Epinay-Villetaneuse ».
- Réciproquement, l'Etat finance la part de la Région pendant la deuxième partie du CPER, et pour un montant équivalent, s'agissant des études PRO et les travaux de la phase 2 du prolongement de la ligne 12 du métro. La répartition financière des décroissements est la suivante :

en M€ valeur 2006 Nom de l'opération	Participation initiale		Participation après décroisement		
	Région	Etat	Région	Etat	
Tramway Villejuif Juvisy	145	48	210,04	0,80	
Liaison Sénart Evry (1ère phase)	42,5	18	60,50	-	
TRAM'Y	123,4	42	177,38	-	
Métro ligne 12	109,8	47	-	157,80	
TOTAL	420,7	155	447,921	158,601	

A l'issue de la signature de l'ensemble des conventions relatives à ces infrastructures, un bilan prévisionnel en euros 2006 conventionnels du coût final des opérations sera réalisé. La somme des surcoûts et économies constatés sur ces opérations sur la base ces conditions économiques 2006 sera répartie au prorata de l'engagement global de chacun des financeurs. En fonction des montants payés par les financeurs ont payés sur leur périmètre, il pourra être procédé à un remboursement sur la base des CE 01/2006 rapporté aux CE 01/2013.

6.2 Consolidation des financements apportés par l'Etat et la Région dans le cadre du plan Esprit Banlieue

Le protocole relatif au volet transport du plan espoir banlieues en Ile-de-France signé par l'Etat et la Région le 13 octobre 2008 propose un montant de financement de 440 M€ dont 335 M€ au titre du CPER financé à parité entre l'Etat et la Région et réparti par projet comme indiqué dans l'article 1.

Le montant de chacune de ces opérations sera rattaché à la ligne initiale du projet auquel elle se rapporte au CPER 2007-2013.

6.3 Modification des financements de l'opération Eole à l'ouest

Les crédits d'études sur le CPER 2007-2013 ont été entièrement engagés (10 M€) sur l'opération « RER Eole à l'Ouest » du Contrat de projet. Néanmoins, et afin d'engager rapidement en parallèle du débat public les études liées au schéma de principe, il a été décidé d'affecter 20 M€ en 2010 en les rattachant à cette même action. Dans le cadre du présent

contrat, ce montant fait partie de l'enveloppe intitulée « Prolongement Eole à l'Ouest (étude) » qui abonde l'enveloppe initiale « RER E à l'Ouest ».

6.4 Suppression de la mention des travaux après 2010

Le projet « autres opérations » du sous volet « travaux après 2010 » du volet 4 « études et premiers travaux d'opérations de transports en commun » est considéré comme intégré dans les crédits nouveaux pour opérations 2010 – 2013 mentionnés à l'article 3.1. Il est donc supprimé du CPER 2007-2013.

6.5 Modalités de calcul de l'actualisation

Le CPER francilien prévoit que les engagements de financement portent sur des estimations établies en janvier 2006 qui seront actualisées selon les indices professionnels TP 01 ou équivalents.

Un taux moyen de 3% par an est retenu pour les calculs d'actualisation prévisionnels. Les conventions de financement seront établies en utilisant les indices connus pour les périodes écoulées et ce taux moyen pour les périodes à venir.

Toutefois, les conventions portant sur les études seront passées sans clause d'actualisation. Les montants correspondants dans le présent contrat ont donc valeur d'euros courants.

Article 7 : Extension de la ligne 14 entre la gare Saint-Lazare et la future gare « Mairie de Saint-Ouen »

Le prolongement de la ligne 14 a notamment pour objectif la désaturation actuelle de la ligne 13 du métro en créant des correspondances efficaces avec la ligne 13 qui diminueront le trafic des deux branches de la ligne. Il permet également la desserte de secteurs de densification urbaine (ZAC des Batignolles, Clichy-la-Garenne et Saint-Ouen) et l'amélioration de la desserte du Val d'Oise (branche Pontoise du RER C).

Ce prolongement constitue également une première étape importante vers la réalisation du réseau de transport automatique du Grand Paris. A ce titre, le conseil de surveillance de la SGP a approuvé à l'unanimité le 26 mai 2011 un acte motivé précisant le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris. Cet acte précise, concernant l'extension de la ligne 14 que

« la société du Grand Paris contribuera à hauteur de 30% du projet, soit environ 300 M€ au financement de la liaison Saint-Lazare – Mairie de Saint-Ouen. Cette contribution complètera l'investissement de 700M€, soit 70% du projet, qui sera réalisé par les collectivités locales, conformément au Plan de mobilisation pour les transports ».

Une convention ultérieure sera établie entre la SGP et les collectivités locales concernées pour préciser les modalités d'application de cette disposition de l'acte motivé.

Article 8 : Modalités de suivi du contrat particulier

Le GP5 du CPER 2007-2013 est modifié compte tenu des termes de la présente convention :

- Les opérations évoquées dans les articles 3 à 6 sont ajoutées en les rattachant le cas échéant aux financements antérieurs inscrits au contrat de projets initial;

- Une estimation du coût d'objectif en euros courants est indiquée pour chaque opération

L'ensemble de ces modifications sera établi et annexé à la présente convention sous la forme d'un tableau intitulé « GP5 actualisé après contrat spécifique transport ».

2. Annexe à la délibération n°2 : Tableau de synthèse de la convention particulière

Opérations nouvelles (montants exprimés en M€ 2008) – A	Tranche prévue au Plan de mobilisation			Financements à prévoir sur 2010-2013				
	Montant Tranche	Consistance de la Tranche	Horizon mise en service	Montant Finan.	Consistance Programme 2010/13	E	R	Autres (Dpts, opérateurs...)
RER C	370,00	Travaux SD RER C 1ère phase	2017	280,00	AVP + premiers travaux	73,92	172,48	33,60
Pôle de Juvisy études + travaux	110,00	Réalisation complète Juvisy (110 M€) et études pour autres	2017 (Juvisy)	20,00	Juvisy: 110M€ (CE 01/09) dont 30M€ de CPRD91.	4,00	8,00	8,00
Schéma directeur gares RER C extramuros* dont Brétigny	70,00	Réalisation complète	2017	70,00	à détermi-ner	0,00		70,00
RER D Schéma directeur 1ère phase	133,00	Réalisation complète	2014	133,00	Programme de travaux en cours inscrit au contrat de projets (p.m.)	29,93	89,82	33,25
RER D Schéma directeur Etudes 2ème phase	20,00	Etudes SD 2ème phase	2014	20,00	Etudes SD RER 2e phase	5,28	12,32	2,40
Prolongement Eole à l'Ouest (études)	200,00	AVP Eole	2015 (études)	200,00	AVP Eole	49,80	116,20	34,00
Prolongement Eole à l'Ouest (travaux Mantes/ La Défense)	600,00	Travaux entre Mantes et la Défense	2017	187,00	Premiers travaux Mantes La Défense	46,56	108,65	31,79
T3 Porte d'Asnières	205,00	Réalisation complète	2017	80,00	Premiers travaux	16,00	16,00	48,00
TOSP Massy Saclay	55,00	Réalisation complète	2013	55,00	Etudes et travaux	22,50	22,50	10,00
TOSP RN20 Massy Arpajon (études)	30,00	Réalisation complète	à préciser	6,00	Etudes et premiers travaux	2,00	2,00	2,00
Tangentielle Nord (phase 2)	530,00	Réalisation complète	2018	88,00	PRO + AF + premiers travaux	22,44	52,36	13,20
Etudes en préparation de 2014 (sexuplement Paris-Juvisy ; tunnel Les Halles- Gare du Nord ; rocade ferrées moyenne couronne ; SD RER A et RER B, RDS, M1, M10, projets divers...)	25,00	dont études Paris-Juvisy et Tunnel Chatelet-Gare du Nord	2013	25,00		7,50	17,50	-
Méto ligne 11	845,00	Prolongement complet jusqu'à Rosny	2019	50,00	Etudes SdP + AVP + PRO	12,75	29,75	7,50
T7 2ème phase	200,00	Réalisation complète	2017	30,00	Etudes et travaux (CPRD91 : +30ME)	7,85	17,85	4,50
T1 à Val de Fontenay	500,00	Réalisation complète	2016 (travaux)	30,00	Avance Région pour réalisation du SDP et AVP	0,00	30,00	0,00
Sénart-Evry 2ème phase	80,00	Réalisation complète	2020	10,00	Etudes, AF et travaux préparatoires	2,55	5,95	1,50
Pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers	80,00	Réalisation complète	2015	10,00	travaux	3,30	3,30	3,30
Total en M€ 2008 (hors gares RER C)	3983,00			1224,00		276,25	614,86	199,79
Total en M€ courants (hors gares RER C) (Actu 20%, études incluses)	4779,60			1468,80		331,50	737,83	239,75

Liste complémentaire	Montant Tranche	Consistance de la Tranche	Horizon mise en service	Montant Finan. (M€ 2008)	Consistance Programme 2010/13	E	R	Autres (Dpts, opérateurs...)
Tangentielle Nord (phase 2) – financements complémentaires	530,00	Réalisation complète	2018	107,00	Suito des travaux	27,29	63,67	16,05
T1 à Val de Fontenay - financements complémentaires	500,00	Réalisation complète	2016 (travaux)	45,00	Etudes SDP, AVP, PRO et AF (hors avance Région)	19,13	14,63	11,25
Total en M€ 2008				152,00		46,42	78,30	27,30
Total en M€ courants (Actu 20%, études incluses)				182,41		55,70	93,95	32,76

(*) Conformément à la délibération du syndicat des transports d'Île-de-France n°2009/0568 du 8 juillet 2009 relative au schéma directeur du RER C, le financement de ce programme est assuré par la Région et le STIF sans participation de l'Etat.

Annexe à la délibération n°3 : Protocole relatif au financement complémentaire des travaux d'électrification de la ligne ferroviaire Paris Bâle, sections Gretz-Troyes et Longueville-Provins

Version 9

CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGIONS 2007/2013
Régions Île-de-France et Champagne-Ardenne

PROTOCOLE RELATIF AU FINANCEMENT
COMPLEMENTAIRE DES TRAVAUX D'ELECTRIFICATION
DE LA LIGNE FERROVIAIRE PARIS-TROYES,
SECTIONS GRETZ-TROYES ET LONGUEVILLE-
PROVINS

Entre les soussignés,

▪ **L'État**, Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat, représenté par Monsieur Michel GUILLOT, Préfet de la Région Champagne-Ardenne et Monsieur Daniel CANEPA, Préfet de la Région Île-de-France ;

▪ **La Région Île-de-France**, représentée par le président du Conseil régional, Monsieur Jean-Paul HUCHON ;

▪ **La Région Champagne-Ardenne**, représentée par le président du Conseil régional, Monsieur Jean-Paul BACHY ;

▪ **Réseau ferré de France**, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au registre du Commerce de Paris sous le N° B. 412.280.737 (2002B 08113), dont le siège est au 92 avenue de France 75648 PARIS CEDEX 13, représenté par Monsieur Hubert du MESNIL.

Vu :

- le code des transports
- le code général des collectivités territoriales (CGCT) ;

- la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

- La loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement;

- la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique ;

- le décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF ;

- le contrat de plan État-Région 2000/2006 de la Région Champagne-Ardenne signé le 11 avril 2000 ;

- la convention de financement des études d'avant-projet, en date du 28 août 2001 ;

- le contrat de projets Etat-Région 2007-2013 de la Région Île-de-France signé le 23 mars 2007 ;

- le contrat de projets Etat-Région 2007-2013 de la Région Champagne-Ardenne signé le 21 mars 2007 ;

- la convention générale de mise en oeuvre et de suivi du contrat de projets Champagne-Ardenne signée le 26 octobre 2007 ;

- la convention de financement et de réalisation de la deuxième phase de la LGV-Est Européenne signée le 1^{er} septembre 2009;

- la convention de financement, signée le 20 décembre 2007, relative au financement des travaux relatifs à la reconstruction du pont Voltaire à Troyes ;

- la délibération du Conseil régional d'Ile-de-France en date du: à compléter ;

- la délibération du Conseil régional Champagne-Ardenne en date du: à compléter ;

- la convention d'application relative aux travaux d'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle, section Gretz-Troyes signée le 30 novembre 2009 ;

PRÉAMBULE

L'électrification de la ligne Paris/Troyes a été inscrite dans les contrats de projets 2007-2013 des Régions Champagne-Ardenne et Ile-de-France.

La ligne 4, qui dessert l'agglomération troyenne, reste la seule radiale ferroviaire du bassin parisien à ne pas disposer des possibilités offertes par la traction électrique. Ce projet d'électrification vise à améliorer sensiblement les conditions d'exploitation pour tous les types de trains : grandes lignes, fret, Transilien, TER et de meilleures conditions d'accès et d'essais des rames TGV entretenues au technicentre industriel de Romilly-sur-Seine. Il prendra également en compte la possibilité de faire circuler sur la ligne des rames de TGV. Sa réalisation permettra une plus grande fiabilité des matériels roulants, une diminution de la pollution de l'air et une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre.

L'Etat, les Conseils régionaux Champagne-Ardenne et Ile-de-France, le Département de l'Aube, la Communauté de l'agglomération Troyenne, la Ville de Troyes, la Ville de Nogent-sur-Seine, la Ville de Romilly-sur-Seine, la Communauté de communes de Nogent-sur-Seine, la Communauté de communes de Romilly-sur-Seine, et RFF ont confirmé en 2009 leur volonté commune de réaliser l'électrification complète de la section Gretz/Troyes, de façon à assurer une desserte de meilleure qualité et fiabilité entre Paris, Provins et Troyes.

Cet accord, sous forme d'une convention d'application des CPER, a permis de lancer l'actualisation des études d'avant-projet réalisées entre 2001 et 2003, en utilisant les éléments principaux structurants et, parallèlement, d'engager les études préalables à l'ensemble des procédures administratives nécessaires à l'opération sur la section de ligne entre Gretz et Troyes, qui permettront de préciser les conditions de réalisation des travaux.

L'objectif est maintenant de définir les principes de financements complémentaires nécessaires à la réalisation de ce projet, en Ile-de-France, pour une mise en service au plus tard d'ici 2017.

EN CONSÉQUENCE, IL A ÉTÉ CONVENU ET ARRÊTÉ CE QUI SUIT :

Article 1 - OBJET DU PROTOCOLE

Le présent protocole a pour objet de préciser les principes de financements complémentaires apportés par les contractants franciliens pour les études projet et la réalisation de l'opération d'électrification, en complément de la convention d'application du 30 novembre 2009.

Article 2 - ESTIMATION DU COUT DE L'OPÉRATION

Les études réalisées entre 2001 et 2003 par la SNCF avaient estimé le coût du projet à 152,2 M€ aux conditions économiques de juin 1999. Sur cette base et par actualisation, l'estimation du coût prévisionnel de l'opération (phases projet + réalisation) pour le protocole de 2009 a été calé à 270 M€ HT à date de réalisation (sur l'hypothèse de travaux de 2011 à 2016).

Dans le cadre de la convention d'application des CPER du 30 novembre 2009, les nouvelles études d'avant-projet devraient donner une évaluation fiabilisée d'ici le prochain COPIL de 2011.

Article 3 - DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Le principe a été retenu d'un partage égal des financements entre le CPER Champagne-Ardenne et le CPER Ile de France. Il s'agit là d'une logique de financement ne remettant pas en cause la conduite unique du projet d'électrification dans son ensemble.

La convention d'application du 30 novembre 2009, établie sur la base des CPER 2007-2013, n'avait pas assuré le bouclage intégral du financement :

- elle prévoit 135 M€ courants pour le volet Champagne-Ardenne, dont une contribution exceptionnelle de 10 M€ de la part de RFF dont le principe avait été acté par l'Etat dans le cadre du lancement de la deuxième phase de la LGV Est,
- elle prévoit 30 M€ courants pour le volet Ile de France.

Les parties au présent protocole conviennent de boucler ce second volet pour parvenir à 135 M€ sur les bases suivantes :

Ile-de-France			
	CPER 2007-2013	Complément de financement	Total
Etat	10 M€	52,5 M€	62,5 M€
Région	20 M€	42,5 M€	62,5 M€
RFF		10 M€	10 M€
TOTAL	30 M€	105 M€	135 M€

Les contributions de RFF aux deux volets Champagne-Ardenne et Ile de France sont apportées dans le cadre suivant :

- elles sont accordées à titre exceptionnel et plafonnées à 20 M€,
- les surcoûts de préparation des gabarits sous ouvrage d'art engagés par RFF dans le cadre de la rénovation de la voie entre Gretz et Romilly réalisée en 2011 seront pris en compte comme apport en nature et décomptés de ses contributions à hauteur de 2,4 M€,
- à l'issue des études d'avant-projet et en cas d'économies sur le coût prévisionnel de l'opération, il est convenu que le financement plafonné de RFF sera réduit d'autant dans la limite de 20 M€.

Article 4 - CONVENTION DE FINANCEMENT

La convention d'application du 30 novembre 2009 et le présent protocole seront mis en œuvre au plan financier par une ou plusieurs conventions de financement spécifiques.

Celles-ci préciseront le contenu des programmes financés, leurs montants et la répartition des financements entre les parties et pour chacun des deux volets, ainsi que les calendriers prévisionnels correspondants.

Les engagements pris par l'Etat et la Région Ile-de-France au titre du présent protocole restent subordonnés à l'ouverture annuelle des crédits en autorisation d'engagement (AE) / autorisation de programme (AP) et en crédits de paiement (CP). Les conventions financières particulières engageront la participation financière de l'Etat et de la Région vis-à-vis du Maître d'Ouvrage.

La présente convention d'application est établie en cinq exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

A....., le

Le Préfet de la Région Île-de-France

Le Préfet de la Région Champagne-Ardenne

Daniel CANEPA

Michel GUILLOT

Le Président de la Région Île-de-France

Le Président de la Région Champagne-Ardenne

Jean-Paul HUCHON

Jean-Paul BACHY

Le Président de Réseau ferré de France

Hubert du MESNIL

2. ANNEXE 2 BILAN DU DEBAT

Bilan
du débat public
Projet de prolongement
du RER E à l'ouest

du 1er octobre au 19 décembre 2010

dressé par le Président
de la Commission nationale
du débat public

Saisie conjointement par la Directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et le Président de Réseau Ferré de France (RFF), la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 3 février 2010 d'organiser elle-même un débat public sur le projet¹ de prolongement à l'ouest de la ligne actuelle du RER E (EOLE) et d'en confier l'animation à une commission particulière (CPDP).

Elle a en effet considéré que le projet, visé par l'article 14 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, revêt un caractère d'intérêt national ; par ailleurs, elle a jugé que les impacts sur l'environnement, en raison des enjeux hydrogéologiques et des contraintes liées à la pollution industrielle des sols sont significatifs, et que les conséquences socio-économiques du projet sont importants, tant pour le développement du Quartier Central des Affaires de Paris et du site de la Défense que pour celui des opérations d'intérêt national de Seine Aval et de Seine Arche.

Lors de cette même séance, elle a décidé que les conditions de compatibilité du projet avec le projet Arc Express et le projet de réseau de transports publics du Grand Paris devraient être explicitées dans le dossier du débat et à l'occasion de ce dernier. Parallèlement, la présidence de la CPDP a été confiée à M. Michel Gaillard. Les membres de la CPDP ont été nommés le 7 avril suivant : M. Olivier Guérin, Mme Marie-Françoise Sévrain et M. Bruno de Trémolles.

Le 7 juillet, la CNDP a considéré le projet de dossier suffisamment complet pour être soumis au débat public dont elle a arrêté le calendrier (du 1er octobre au 19 décembre 2010) et approuvé ses modalités de mise en œuvre, notamment 10 réunions publiques dont une commune avec les CPDP des deux débats "Arc Express" et "réseau de transport public du Grand Paris".

LE PROJET

Ses caractéristiques principales

Le projet a été reconnu d'intérêt général par les élus du territoire qui l'ont inscrit² au contrat de projet État - Région 2007-2013, au projet de schéma directeur de la région Île-de-France et au plan de mobilisation des transports adopté le 18 juin 2009 par la Région, la Ville de Paris, les départements franciliens et le STIF. Ce projet figure également à l'article 14 de la loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Il consiste à réaménager la ligne existante entre Mantes-la-Jolie et Nanterre sur une longueur de 47 km et à percer un tunnel, long de 7,8 à 8,3 km selon les variantes envisagées, entre Nanterre³ et Haussmann Saint-Lazare, terminus actuel du RER E. Il s'accompagne de la création d'au moins deux nouvelles gares (à La Défense et à Nanterre - la gare de La Folie sur la zone des Groues) et traverse Paris, les Hauts-de-Seine et les Yvelines ainsi que 24 communes. Sa capacité excéderait largement celle de la

1. En réalité, ce projet comprend deux promoteurs : RFF en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, maître d'ouvrage, et le STIF autorité organisatrice des transports en Île-de-France. La SNCF est également directement impliquée puisque exploitant le réseau Transilien et le RER E.

2. Pour le financement des études.

3. Retrouvant l'air libre dans le secteur des Groues à Nanterre.

ligne actuelle Mantes/Saint-Lazare par Poissy. Il desservirait 1,4 million d'habitants et 700 000 emplois grâce à la présence de 11 à 12 gares⁴.

Le RER E fonctionne aujourd'hui de manière satisfaisante. Aussi, afin de ne pas détériorer la situation, le principe d'une exploitation "en recouvrement" a-t-il été retenu avec deux tronçons superposés : le premier entre Nanterre-La-Folie et Chelles/Villiers/Tournan ; le second entre Mantes-la-Jolie et Magenta-Evangile. Ceci permettrait d'éviter le report de difficultés d'une extrémité à l'autre de la ligne et de renforcer le trafic dans le tronçon central avec 22 trains à l'heure de pointe.

Le maître d'ouvrage attendait aussi du débat qu'il aborde l'opportunité d'une gare à la Porte Maillot ou à la Porte de Clichy, trois options de gare à La Défense et trois options de franchissement de la Seine à Nanterre.

Le percement d'un tunnel entre Saint-Lazare et La Défense

Trois variantes de tracé du tunnel ont été soumises à la discussion :

- une ligne passant par la Porte de Clichy (qui n'a pas les faveurs des porteurs du projet) ;
- une ligne directe passant par l'avenue des Ternes ;
- une ligne passant par la Porte Maillot.

En raison de l'importance de cette partie de l'itinéraire, qui réclamerait six ans de travaux, la CPDP lui a consacré une réunion spécifique. Le maître d'ouvrage y a présenté les différents travaux entre la ligne existante et le tunnel, en particulier : la mise en accessibilité des quais à Haussmann Saint-Lazare ; la réalisation de la gare Porte de Clichy ou Porte Maillot ; le percement du tunnel ; l'édification des gares à La Défense et à Nanterre ; les raccordements à la ligne existante.

Dans l'hypothèse où serait donnée suite à ce projet, les travaux sur la ligne Mantes-Paris Saint-Lazare, via Poissy, se dérouleraient⁵ entre 2013 et 2017 ; en 2014, serait lancé le chantier entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense-Nanterre et, en 2020, la branche ouest du RER E serait mise en service. Selon les scénarii retenus, le coût total du projet se situe entre 2 et 2,8 milliards € HT⁶, les financements étant attendus de l'Etat, la Région Île-de-France et les départements.

Un projet visant de nombreux objectifs

Il importe d'atteindre avec ce projet les principaux objectifs suivants: renforcer la desserte interne à Seine Aval ; favoriser les liaisons entre Seine Aval, Paris et sa première couronne ; offrir un nouvel accès au secteur de La Défense et assurer une meilleure compatibilité entre trains normands et franciliens. Les trajets quotidiens entre Seine Aval et Paris seront plus directs et plus fiables, tout en améliorant le confort des usagers⁷.

Un objectif indirect, mais primordial, est de soulager le RER A⁸ (offrant pour les usagers de l'est francilien un service alternatif entre Val de Fontenay et La Défense). Le projet

4. Les 9 gares existantes de la ligne J entre Poissy et Mantes-la-Jolie, une gare nouvelle à Nanterre-la-Folie, une gare dans le secteur de La Défense et, éventuellement, une gare soit Porte de Clichy soit Porte Maillot.

5. Les travaux concernant le tunnel et les voies existantes (entre Mantes-la-Jolie et Nanterre) seraient conduits concomitamment.

6. Dont 620 millions d'euros pour les aménagements du réseau existant entre Mantes-la-Jolie et Poissy.

7. Grâce par exemple à la mise en accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite.

8. A l'image des projets Arc Express, RTPGP et de prolongement de la ligne 14 du métro.

permettrait aussi d'améliorer les conditions d'exploitation de la ligne Paris-Mantes-Normandie et l'accès au pôle TGV des gares de Paris-Nord et Paris-Est et de mettre en évidence les potentialités d'un "hub" à La Défense.

En outre, l'émergence de nouvelles zones d'emploi, d'une part à Nanterre avec l'opération d'intérêt national Seine Arche, d'autre part en Seine Aval avec l'opération également d'intérêt national concernant le territoire entre Mantes et Poissy suscite une demande accrue de déplacements en direction de La Défense. Ceci explique que le maître d'ouvrage prévoit qu'une fois mise en service, la ligne transportera un demi-million de voyageurs par jour.

En d'autres termes, les mots clés du projet sont : accessibilité améliorée pour les usagers de l'ouest ; liaison directe avec La Défense ; décharge du RER A qui pourrait atteindre 15 % et dans une moindre mesure des RER B et D entre la Gare du Nord et Châtelet; meilleure régularité de la partie ouest et sécurisation de l'accès à La Défense par la redondance des lignes desservant ce secteur ; facilités accrues dans les déplacements entre les bassins d'emplois situés en bordure de Seine (Mantes, Poissy, Flins,...). Si le mot "maillage" a été moins entendu que lors d'autres débats, il n'en demeure pas moins que le projet participerait à un renforcement des relations entre territoires.

Un projet parmi de nombreux autres concernant la Région Île-de-France

Tous les acteurs s'étant investis dans les débats publics concernant les questions de déplacement en Île-de-France soulignent les carences du système actuel, dénoncent le retard accumulé depuis une trentaine d'année faute d'investissements suffisants et souhaitent souvent l'amélioration de l'existant plutôt que le lancement de projets nouveaux et coûteux. On en trouve une confirmation éclatante dans les débats Arc Express et réseau de transport public du Grand Paris (RTPGP).

On met ici le doigt sur les efforts d'amélioration que RFF, maître d'ouvrage, et le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, développent afin de faciliter les déplacements à Paris et en Région Île-de-France. Ce prolongement du RER E fait en effet partie d'une longue liste de travaux de construction ou d'amélioration, en cours ou prévus, des liaisons ferroviaires autour ou au sein de la capitale. Pour n'en citer que quelques-uns, rappelons les projets du réseau de transport public du Grand Paris, d'Arc Express ou d'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France (tous trois soumis à débat public) et du prolongement à l'est de la ligne 11 du métro parisien (ayant fait l'objet fin 2010 d'une concertation recommandée par la CNDP). Et ceci vient s'ajouter à la soixantaine de projets pris en compte par le plan de mobilisation transports de la Région Île-de-France.

UNE MAJORITÉ D'ACTEURS SE FÉLICITE DE CE PROJET

Le projet est jugé opportun par la très grande majorité des intervenants. Les jugements sont identiques : ce projet est attendu depuis longtemps. La majorité des avis émis en réunions publiques ne laisse aucun doute : c'est "oui" au prolongement du RER E, avec néanmoins deux regrets : qu'il ne modifie en rien le déséquilibre est/ouest de la Région Île-de-France en matière d'emplois et qu'il soit fait peu de cas de la rive droite de la Seine. Plus spécifiquement, à propos des trois options de tracé présentées

pour rallier La Défense à Haussmann Saint-Lazare, il n'est pas exagéré de dire que la solution d'une ligne passant par la porte Maillot, en connexion avec la ligne de métro n°1 et la ligne RER C, donc avec une station en cet endroit, est largement plébiscitée⁹. Dans cette hypothèse, les porteurs du projet spécifient que la desserte du secteur en devenir des Batignolles dans le dix-septième arrondissement de Paris s'effectuerait par les trains en provenance de Saint-Lazare et non par le RER E.

La question de l'emplacement de la gare à La Défense a été insuffisamment traitée, même à l'occasion de la réunion commune avec les CPDP Arc Express et réseau de transport public du Grand Paris ; cependant, pour son implantation sous le CNIT, une préférence a été constatée en raison de sa proximité avec Cœur Transport, sachant que sa faisabilité, dans un secteur très contraint, reste à confirmer.

Si des acteurs (comme l'association Nanterre Métropole d'Avenir) ont proposé une gare au Petit-Nanterre, complémentaire ou alternative à celle des Groues, les porteurs du projet ont fait part des problèmes dirimants qu'une telle hypothèse poserait pour le « retournement » des trains. Par ailleurs, on retiendra que le sujet du franchissement de la Seine à Nanterre n'a pas suscité beaucoup de débats.

NÉANMOINS, LE DÉBAT A FAIT SURGIR CERTAINS REGRETS, CRITIQUES OU RÉTICENCES

L'absence d'arrêt dans la Boucle de Montesson a été regrettée à maintes reprises. De nombreux cahiers d'acteurs et interventions en réunions publiques mettent en exergue le souhait que soient prises des décisions plus favorables à cette boucle. A Houilles, la salle a fait part de sa profonde déception de voir la desserte de son secteur réduite au profit de celle de zones plus lointaines comme Seine Aval et la Normandie. A ce propos, n'entend-on pas certains dire que les promoteurs du projet traitent les habitants de la Boucle comme "une sous catégorie de citoyens" ? Et de son côté, le maire de Maisons-Laffitte et député des Yvelines, écrit : "le projet Eole aboutit à diminuer de façon importante l'offre de transport pour les habitants de Houilles-Carrières, Sartrouville, Maisons-Laffitte, Le Mesnil-le-Roi" et annonce qu'il ne pourra donner son accord à ce projet que si est maintenue l'offre existante.

Un arrêt dans la Boucle de Montesson est jugé d'autant plus nécessaire par une grande partie du public que la Tangentielle Nord desservira la gare de Sartrouville dès 2014. Des interrogations ont également été exprimées au sujet de l'interconnexion entre le RER E et la Tangentielle Ouest dans le secteur de Poissy.

Que le maître d'ouvrage fasse référence à un meilleur maillage entre réseaux afin de convaincre les habitants concernés - et leurs élus - qu'ils bénéficieront d'une amélioration des services dont ils bénéficient aujourd'hui ne suffit pas, semble-t-il, à lever toutes les inquiétudes. Le rappel de l'élaboration prochaine d'un schéma directeur du RER A n'a pas contribué à satisfaire complètement l'assistance.

De plus, plusieurs usagers de Maisons Laffitte, Houilles et Carrières-sur-Seine ont estimé que les données de RFF et du STIF - qui ont été mises en cause à plusieurs reprises - ne prennent pas suffisamment en compte l'évolution démographique qui pourrait en

9. Par exemple, pour la ville de Neuilly : « Porte Maillot : une gare maillon essentiel d'un axe clé du Grand Paris ».

réalité justifier, à elle seule, la desserte de leur territoire.

L'assistance s'interroge également sur le niveau de service offert et les futures modalités d'exploitation au regard, notamment, de la coexistence avec les trains en provenance ou à destination de la Normandie, en raison de l'état de saturation de l'actuelle voie unique entre Poissy et Mantes-la-Jolie. Nul doute que ce thème reviendra en débat lorsque l'on discutera de la future ligne nouvelle Paris-Normandie. Si les intervenants ont aussi soulevé les questions d'allongement des temps de transport, en particulier pour les personnes résidant entre Mantes et Poissy, d'accessibilité des personnes à mobilité réduite ou encore de compatibilité entre le déroulement du chantier et le maintien du service¹⁰, ce sont les problèmes de nuisances sonores qui ont retenu largement l'attention, incitant la CPDP à organiser un atelier spécifique sur cette question ; les riverains souhaitent que le projet soit pour RFF l'occasion de résorber les nombreux « points noirs bruit » déjà recensés.

Au titre des regrets, mentionnons aussi la date présumée de mise en service, jugée trop éloignée, en particulier par les acteurs économiques. Ce à quoi RFF répond qu'il est impossible d'aller plus vite en raison des contraintes techniques liées entre autres au percement du tunnel.

Il est normal qu'un projet appelle suggestions et demandes complémentaires. Les deux débats Arc Express et réseau de transport public du Grand Paris, se déroulant en parallèle, prouvent que les collectivités concernées en ont profité pour présenter nombre de demandes complémentaires justifiées au nom du développement économique ou urbain. Et ces demandes sont d'autant plus nombreuses que les parlementaires ou élus municipaux participent largement aux échanges, ce qui a été le cas lors de ce débat sur le prolongement du RER E.

DES COMPLÉMENTS AU PROJET

La lecture des cahiers d'acteurs fournira sans doute aux porteurs du projet matière à réflexion. Citons, par exemple, le cahier du CADEB qui présente cinq propositions, visant à l'articulation du RER E avec d'autres projets et un maillage renforcé du territoire. Pour sa part, le Conseil Économique, Social et Environnemental de la Région Île-de-France insiste sur l'importance de prévoir des plans de rabattement (itinéraires et modes de transport) en amont des projets d'infrastructure (gares nouvelles ou réaménagées), afin d'inciter les utilisateurs potentiels des transports collectifs à se reporter sur les modes alternatifs à la voiture.

Ces souhaits sont complétés par diverses attentes en matière de sécurité, de confort, de mise en place de navettes régulières par cars et sans coût supplémentaire. L'AUDE, association destinée à faire entendre la voix du monde économique de La Défense, est opposée à toute idée de phasage des travaux conduisant à mettre en service le tronçon La Défense/Mantes avant la partie La Défense/Haussmann Saint Lazare.

Nous constatons que le débat donne au maître d'ouvrage matière à réflexion, surtout au regard des services que son projet sera amené à offrir à une clientèle diversifiée expri-

10. Si l'ADIV se félicite : « Bonne nouvelle : un nouveau RER », elle annonce également : « Mauvaise nouvelle : des années de galère ».

mant des besoins clairement définis, inspirés par une pratique quotidienne. L'ensemble des réactions et suggestions enregistrées pendant ces dix semaines de débat m'incite en outre à considérer qu'il serait utile que les habitants de la Région Île-de-France disposent du schéma complet du système de transport, afin qu'ils puissent opérer en toute connaissance de cause les choix les plus judicieux en matière de déplacement. Il est souhaitable que le maillage renforcé, ouvrant l'éventail des choix de chacun, soit aussi lisible que possible malgré sa complexité et démontre ainsi sa cohérence.

Comme on le relève à l'occasion des autres débats concernant des projets de transport en commun, le maître d'ouvrage se voit demander plus de gares qu'il ne l'avait initialement prévu. Dans le cas présent, ces demandes sont limitées mais procèdent de besoins réels, reposent sur une argumentation précise et ne signifient nullement une remise en cause du bien-fondé du projet. Ont déjà été évoqués Maisons-Laffitte, Sartrouville ou Houilles. Plusieurs intervenants ont souligné l'intérêt d'un arrêt du RER E à Sartrouville pour permettre une correspondance avec la tangentielle Nord et éventuellement le RER A en direction de Cergy-Pontoise. La nécessité d'une correspondance à Poissy avec la Tangentielle Ouest a également été évoquée. Rajoutons les demandes de l'association ADIV pour d'autres arrêts afin que certains trains puissent, comme c'est le cas actuellement, rallier la gare Saint-Lazare en moins d'une demi-heure et que des correspondances aisées soient prévues vers la gare de Cergy-le-Haut, terminus du RER A dans le Val d'Oise.

QUEL BILAN TIRER DE CE DÉBAT ?

Une préparation efficace

Dans la période précédant le lancement du débat public la commission a rencontré de nombreux "acteurs clés" de la vie politique, économique ou associative des territoires concernés afin de comprendre leurs attentes à l'égard du projet et du débat qui allait s'ouvrir ; elle a organisé une rencontre avec les élus du territoire directement impacté par le projet, puis avec les représentants des associations de ce même territoire. Cette démarche lui a permis de définir les thématiques abordées lors de chaque réunion publique, afin de permettre l'approfondissement des diverses questions soulevées par le projet.

Une participation satisfaisante et une large information

En moyenne, 200 personnes ont participé à chaque réunion publique, ce que l'on peut considérer comme très satisfaisant. Les autres chiffres du débat confirment l'intérêt ressenti : 26 000 visites sur le site Internet du débat qui a également enregistré plus de 400 questions ; 48 cahiers d'acteurs rédigés de manière assez équilibrée entre collectivités locales, secteur économique et milieu associatif ; 43 contributions et délibérations, 194 avis mis en ligne.

Le débat a donc eu lieu, il s'est déroulé dans une ambiance sereine et a permis d'aborder tous les thèmes, la CPDP ayant d'ailleurs complété le dispositif des réunions initialement programmées par l'atelier sur les nuisances sonores et une audition de décideurs du Val d'Oise, répondant en cela au regret exprimé par ce département de n'accueillir aucune réunion publique. L'information de la population a été assurée grâce à la diffusion de 160 000 documents¹¹, dont 3 journaux du débat et des dépliants diffusés dans les gares jalonnant l'itinéraire, notamment à l'occasion de "rencontres voyageurs".

11. Les collectivités locales se sont fortement impliquées dans la diffusion de l'information.

Un projet largement soutenu et approuvé, attendu avec impatience

L'opportunité du projet a été très largement reconnue, même si certaines critiques ont été émises ; ces dernières ne sont en général jamais restées sans réponse de la part des porteurs du projet, sans que certaines inquiétudes aient toutefois été toujours atténuées. Lorsque l'on discute du système de transport francilien, tous les intervenants dénoncent l'insuffisance des efforts entrepris depuis les années 1970, date de création du réseau RER. Le prolongement du RER E participe à l'amélioration de la situation existante et, à ce titre, ne pouvait que logiquement recueillir les suffrages des populations concernées et de leurs représentants (sous réserve pour certains d'une meilleure attention portée à la Boucle de Montesson).

Un tour complet des arguments

Peu de questions ont été oubliées puisque l'on a évoqué les objectifs du projet, les options possibles (une gare Porte Maillot ou Porte de Clichy par exemple), la réalisation du projet (accessibilité, bruit occasionné par le chantier ou par la future ligne, les délais, la sécurité, les tarifs ...), le maillage assuré avec les autres modes de transport, la desserte de la rive droite de la Seine ou encore de la Boucle de Montesson, les nuisances l'accompagnant... Relevons l'importance accordée à la notion de maillage qui, dans le discours des porteurs de projets et opérateurs actuellement mis à contribution (le STIF, la Société du Grand Paris, RFF, la SNCF), est l'alpha et l'oméga de toute amélioration susceptible d'être apportée au système de transport francilien.

Le débat a ainsi répondu aux objectifs qu'il doit remplir : information, expression par les acteurs de leurs critiques et suggestions ; échange d'arguments dans une ambiance constructive et sereine ; repérage des sujets appelant réflexions ou études ultérieures.

L'intérêt suscité par le projet ne s'arrête pas aux portes de l'Île-de-France

Ce projet suscite un intérêt au-delà du territoire immédiatement concerné. Les Conseils régionaux, comme les Conseils économiques et sociaux normands se sont en effet exprimés sur ce projet. L'intérêt manifesté par les départements normands augure de l'attention qu'ils porteront inévitablement aux futures discussions autour du projet de liaison à grande vitesse destiné à les rapprocher de la capitale. En témoignent les cahiers d'acteurs proposés par le Conseil Régional Haute-Normandie et la Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe, le Conseil Régional de Basse-Normandie, le Conseil Economique Social et Environnemental de Haute-Normandie, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Haute-Normandie...

S'il est donné suite au projet, les porteurs du projet devront répondre aux engagements pris lors du débat

- Des études détaillées devront répondre aux inquiétudes exprimées en matière de nuisances sonores. Un territoire confronté à autant de mouvements ferroviaires ne peut, sans préjudice, continuer à souffrir d'une augmentation continue de ces atteintes à la qualité de la vie de ses habitants.

- La création de nouvelles gares nécessite que l'on se penche sur les modalités de rabattement et sur les moyens propres à les faciliter (comme en matière de parking). L'information des usagers, en particulier sur d'éventuelles évolutions du réseau autobus, devra revêtir la qualité souhaitée.
- Au regard des préoccupations exprimées par les usagers de Mantes et Poissy qui se rendent à Saint-Lazare, une information précise devra être délivrée sur l'allongement de la durée de trajet.
- Une attention toute particulière devra être portée aux conditions dans lesquelles se dérouleront les travaux et aux gênes subies par les usagers (pas seulement en termes d'information).

En outre, le maître d'ouvrage ainsi que les divers opérateurs devront garder à l'esprit que la population attend une réduction forte et rapide des dysfonctionnements actuels du RER A ; que ne soient pas non plus oubliés les souhaits d'une création anticipée d'une ligne nouvelle entre Mantes et Paris et d'un accompagnement du projet par des propositions concrètes sur l'aménagement des dessertes internes au périmètre de l'OIN Seine Aval et sur l'accessibilité du futur RER pour les usagers situés en rive droite.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Philippe DESLANDES,
Président de la Commission
nationale du débat public



cndp
Commission nationale
du débat public

Commission nationale du débat public
20, avenue de Ségur - 75007 PARIS
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90
e-mail : contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

3. ANNEXE 3 BILAN DE LA CONCERTATION POST-DEBAT PUBLIC

MICHEL GAILLARD
Garant de la concertation
Document et Décision de référence :
Lettre du Président de RFF en date du 18 mars 2011
Décision CNDP du 6 avril 2011

**CONCERTATION RELATIVE AU PROJET DE PROLONGEMENT DU RER E
A L'OUEST**

COMPTE RENDU de Michel GAILLARD

Sommaire

**1/ LE CONTEXTE DE CETTE CONCERTATION, SES MODALITES ET SON
CALENDRIER**

**2/ LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION ET LE CONTENU DES
ECHANGES**

3/ BILAN DE CETTE CONCERTATION

1- LE CONTEXTE DE CETTE CONCERTATION, SES MODALITES ET SON CALENDRIER

Le prolongement du RER E à l'ouest a été soumis à un débat public d'octobre à décembre 2010, le compte rendu de ce débat ainsi que le bilan qu'en a tiré le Président de la CNDP ayant été publiés le 7 février dernier. Suite à ces publications, Réseau ferré de France et le STIF ont pris la décision de poursuivre les études de ce projet jusqu'à sa mise à l'enquête d'utilité publique et de conduire celles-ci dans le cadre d'une large concertation, sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP le 6 avril 2011. Neutre et indépendant du maître d'ouvrage, le garant a pour mission de veiller au bon déroulement de la concertation précitée, notamment à la qualité de l'information donnée au public et à celle des échanges avec les participants des réunions de cette concertation.

Cette concertation qui fait suite au débat public, devait être l'occasion d'enrichir le projet dans la phase d'étude du schéma de principe afin de mieux préparer le dossier d'enquête publique à venir. Parmi les questions à débattre avec le public, deux émergeaient particulièrement des échanges ayant eu lieu lors de ce débat: celle des nuisances sonores associées au futur RER E et celle de l'insertion des ouvrages à Nanterre.

Lors du débat public également, un des leitmotifs exprimés par les participants concernait l'urgence de la réalisation de ce projet. C'est avec ce souci que RFF et le STIF se sont donné comme objectif un lancement de l'enquête publique dès début 2012, donc une finalisation du dossier de cette enquête avant fin 2011. Pour atteindre cet objectif, les porteurs du projet ont retenu comme calendrier de saisir l'autorité environnementale dès septembre 2011 afin de disposer de son rapport en décembre, les instances de décision de RFF et du STIF délibérant sur le dossier d'enquête au plus tard en novembre pour le premier, en décembre pour le second. Fin 2011, la saisine du Préfet serait alors possible.

De ce fait, le calendrier de la concertation accompagnant la préparation de ce dossier d'enquête a retenu la plage de juin à septembre pour l'organisation de réunions publiques destinées à présenter l'avancement des études préparatoires à son élaboration.

Ainsi auront été organisées 7 rencontres, à savoir :

- 30 mai à Nanterre (impacts du tracé sur le territoire de la commune)
- 8 juin à Neuilly-sur-Seine (le tracé sur l'axe Maillot-Défense, les nouvelles gares)
- 16 juin à Mantes-la-Jolie (évolutions du pôle d'échange)
- 22 juin aux Mureaux (les services de desserte qui seront offerts)
- 11 juillet à Poissy (les impacts bruit)
- 19 septembre à Nanterre (les impacts bruit, suite)
- 23 septembre à Poissy (présentation des conclusions de l'étude d'impact)

Ouverte au public, cette concertation visait en tout premier lieu à poursuivre le dialogue avec les élus et la société civile organisée du territoire. Débutant à 19h00, les rencontres ont duré environ deux heures chacune.

On retiendra, au titre de la bonne information du public, qu'un site Internet du projet a été ouvert à la fin du mois d'avril, site comportant toutes les informations utiles sur le projet et sur la démarche de concertation engagée.

2- LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION ET LE CONTENU DES ECHANGES

A Nanterre, le 30 mai, la réunion a rassemblé une quarantaine de personnes, rencontre marquée par les interventions de son maire qui a rappelé que la ville de Nanterre allait devoir intégrer dans son environnement urbain plusieurs projets structurants, notamment Eole, la ligne nouvelle Paris Normandie, le métro en rocade Grand Paris Express et le prolongement du RER E. Il a, à cet égard, appelé à la désignation d'un coordonnateur des maîtres d'ouvrage.

Nanterre accepte le projet EOLE, mais considère que les conditions de passage sur son territoire ne sont pas encore remplies. Le maire a rappelé que Nanterre avait déjà payé un prix important pour les infrastructures routières et ferroviaires, méritait à ce titre des compensations, concluant son intervention par l'exposé de sept points de vigilance.

La rencontre a été très riche avec plusieurs intervenants qui se sont exprimés, Patrick Jarry concluant que des propositions et avancées « positives » avaient été faites sur les questions d'insertion urbaine et d'environnement sur le territoire de sa ville.

A Neuilly le 8 juin, la création et l'insertion d'une gare à Porte Maillot et la localisation de la gare de la Défense sous le CNIT ont été au centre des échanges avec un public d'une vingtaine de personnes et en présence du Maire de la ville.

A Mantes le 16 juin, et en présence du Sénateur des Yvelines qui préside la Communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY), un public clairsemé a pu échanger avec RFF et le STIF sur la recherche de solutions concernant le relogement de certaines activités de la ZAC, les entrées de la gare, l'insertion dans le projet Mantes Université, le Président de la CAMY insistant aussi sur l'importance du lien entre Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville.

Le Président du Comité des usagers des transports de l'ouest francilien a exprimé une attente de solutions, même partielles, pour améliorer le quotidien des usagers sans attendre la mise en service d'EOLE. Il a souhaité que les associations participent à un suivi régulier de l'avancement du projet, RFF confirmant que la concertation se poursuivrait, notamment pendant la période du chantier.

Le 22 juin aux Mureaux, le Maire a souligné sa volonté de voir le projet Eole s'intégrer dans la problématique plus large des transports et des déplacements sur le

territoire de Seine Mauldre. Il s'est interrogé sur la manière dont sera traité le lien rive gauche / rive droite, avec les questions du rabattement vers la gare, du stationnement et du franchissement de la Seine. Il souhaite que le territoire de Seine Aval soit pensé dans sa globalité, car plusieurs axes structurants traversent son territoire : l'axe fluvial, l'axe autoroutier et l'axe ferroviaire. Il a, par ailleurs, demandé quelles étaient les améliorations prévues sur la ligne d'ici à 2020.

Le 11 juillet à Poissy la rencontre a réuni une vingtaine de participants pour évoquer la question des nuisances sonores, la réglementation « bruit » ainsi que la méthodologie d'élaboration des cartes de ces nuisances liées à l'exploitation du RER E à un horizon d'une quarantaine d'années. Ce thème du bruit était également à l'ordre du jour de la réunion **à Nanterre le 19 septembre**, l'objectif principal étant alors de présenter le résultat des mesures du bruit dans la situation actuelle, le long de la ligne entre Nanterre et Mantes, et les résultats des simulations concernant ce bruit à l'horizon de 40 ans après la mise en service du RE E. Le thème des mesures correctives pouvant être envisagées, selon les caractéristiques de ces nuisances et des conditions locales de mise en œuvre de ces mesures, a également été débattu avec l'assistance. Cette rencontre fût aussi l'occasion d'évoquer la gêne créée par les vibrations, un expert du sujet ayant expliqué les différentes origines de celles-ci et les comportements très différenciés des milieux dans lesquels elles se propagent, donc de la gêne induite pour les riverains de l'ouvrage.

Ultime rencontre de cette concertation, **la réunion du 23 septembre à Poissy consacrée à une présentation de l'étude d'impact**. Une quarantaine de personnes participaient à celle-ci, notamment une délégation notable des habitants du quartier de l'île des Mignots, particulièrement sensibles au thème des nuisances sonores. Outre la présentation synthétique de cette étude, le rappel des conclusions relatives à la mesure du bruit le long du tracé du projet mais aussi de la réglementation concernant ces nuisances, la réunion aura été l'occasion pour le maître d'ouvrage de rappeler que la phase de concertation qui s'achevait ne mettait pas un terme au dialogue avec les populations. La période de l'enquête publique qui pourrait s'ouvrir début 2012 sera un temps privilégié pour l'expression de chacun, concerné par le projet. Au-delà, RFF et le STIF poursuivront la concertation avec les riverains, tant en ce qui concerne le traitement des nuisances liées au fonctionnement du RER E prolongé que celles imputables aux travaux de réalisation du projet.

3/ BILAN DE CETTE CONCERTATION

Cette phase de concertation préparatoire à l'élaboration du dossier d'enquête publique a permis aux porteurs du projet de revenir sur des attentes exprimées lors du débat public, ceci avec des éclairages plus approfondis, voire nouveaux, sur les questions soulevées alors : celles liées aux nuisances sonores en particulier, mais aussi celles concernant l'aménagement urbain de Nanterre, l'insertion des gares nouvelles – Porte Maillot, La Défense, La folie - ou les aménagements de celles existantes – Mantes, Poissy.

De ce point de vue, la concertation engagée à atteint correctement son objectif : poursuivre le dialogue et approfondir des questions difficiles soulevées lors du débat public, ceci dans la perspective de finaliser le dossier d'enquête publique en intégrant au mieux les attentes du public concerné.

Si l'on met à part les rencontres consacrées à l'intégration du projet à Nanterre et à la présentation de l'étude d'impact à Poissy, force est de constater que ces réunions de concertation on peu mobilisé les publics sollicités: si les Maires du lieu des réunions ont marqué celles-ci de leur présence et de leurs interventions, peu d'élus et peu d'associations ont répondu positivement à l'invitation de RFF à participer à ces rencontres. Quelle interprétation donner à ce constat ?

Une version positive de cette interprétation est de considérer que le débat public avait parfaitement rempli son rôle : information et questionnement du public sur le projet et expression des avis de ce même public sur celui-ci avaient été suffisamment riches pour que soient satisfaites les attentes de ce public d'être informé sur le projet et de pouvoir exprimer son avis. Pourquoi, dès lors, consacrer à nouveau du temps à la poursuite de ces échanges? Question pertinente au moment où se prépare un nouveau débat public qui traitera du dossier de la ligne nouvelle Paris Normandie, un dossier qui concerne très directement les interlocuteurs ciblés par la concertation sur le RER E.

Complémentaire à l'observation précédente, l'intérêt porté à cette concertation par les publics visés a pu souffrir de la proximité dans le temps entre la période de celle-ci et la fin du débat public : quelques mois seulement séparaient les deux évènements, période trop courte pour que soient remobilisés les acteurs intéressés par le dossier. Qui plus est, la période retenue, soit fin juin/mi septembre, n'était probablement pas la plus favorable.

Rappelons cependant que l'attente fortement exprimée lors du débat public d'une mise en service le plus tôt possible du RER E prolongé, donc d'un lancement rapide de l'enquête publique, imposaient le choix qui a été fait par les porteurs du projet quant à la période et à l'agenda de cette concertation.

Fait à Paris le 6 octobre 2011

4. NOTE DE SYNTHÈSE DES TRAVAUX DU COMITÉ SCIENTIFIQUE DE L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

COMITE SCIENTIFIQUE DE L'ÉVALUATION ECONOMIQUE
DU PROJET DE PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST (EOLE).
NOTE DE SYNTHÈSE - SEPTEMBRE 2011

1 – Le projet Eole de prolongement du RER E à l'ouest poursuit les grands objectifs suivants :

- Assurer une desserte ferroviaire **interne à l'Opération d'Intérêt National de Seine Aval**, dans un contexte où 80% des déplacements y sont actuellement effectués par la route, et dont les principaux axes connaissent une saturation croissante. En parallèle, améliorer l'accessibilité locale avec des schémas de rabattement aux gares Eole.
- Améliorer la qualité des **accès à l'emploi** (Nanterre, La Défense, Paris) pour les habitants de Seine Aval, en augmentant fréquences et choix de destination, en réduisant les temps de parcours, avec plus de confort et de régularité.
- Établir une relation directe et rapide entre Nanterre-La Défense et le **réseau ferroviaire nord européen** (en gare du Nord et en gare de l'Est) : ces gares seront reliées en ¼.h.
- Contribuer à **réduire la saturation du RER A**, plafonnée à 1M de voyageurs par jour, en permettant aux **habitants de l'est francilien** de rejoindre directement le quartier de La Défense par une offre complémentaire, dans des temps de parcours comparables depuis Val de Fontenay. Il est rappelé que 85% des salariés de La Défense s'y rendent en transport collectif.
- Offrir une opportunité de **dé-saturation** (et/ou de souplesse d'exploitation) à la **gare de Paris-Saint-Lazare**.

2 – Les études d'évaluation économique préalables au débat public du prolongement du RER E à l'ouest présentaient logiquement un bilan très positif pour les voyageurs et les tiers, positif à neutre pour RFF et la SNCF, mais très négatif pour l'autorité organisatrice, qui supporte les coûts d'exploitation du système.

Cette simulation a soulevé deux grandes questions :

- L'une sur la **qualité de la mesure**, la modélisation des prévisions de trafic en transport urbain étant très complexe et non aboutie.

- L'autre sur la **complétude de la méthode** d'évaluation socio-économique classique.

Dans les modèles classiques d'évaluation, les gains de temps forment la très grande part des avantages d'un projet. Toutefois, le temps apparaît de plus en plus comme un critère insuffisant pour rendre compte de la qualité de service des transports collectifs en milieu urbain. La qualité perçue du service de transport incorpore des aspects comme la régularité ou le confort.

Par ailleurs, en milieu urbain et périurbain, la qualité des relations entre transport collectif structurant (métro, RER, lignes ferroviaires) et modes de rabattement (bus, ...) constitue un élément dimensionnant de l'accessibilité et du report modal. Une bonne combinaison des modes lents et des modes rapides est encore trop sous-estimée. La cartographie peut aider à comprendre ces phénomènes dans un projet.

3 – Afin de progresser dans l'évaluation de phénomènes peu ou pas pris en compte, le président de RFF a donc mis en place en septembre 2010 un **comité scientifique**, sous l'autorité du président de la section transports-économie-réseaux du CGEDD, Jean-Paul Ourliac, avec la mission suivante :

- Orienter le contrôle qualité sur les données d'entrée des modèles (trafic, évaluation socio-éco).
- Donner un avis sur le cahier des charges des études socio-économiques et suggérer des études complémentaires.
- Formuler un avis sur les méthodes d'évaluation retenues et les différents thèmes soumis au groupe.

Ce comité associe :

- Des experts de l'Etat (CEGDD, CGDD, DGITM, DRIEA, CERTU) et de la région IDF, dont l'IAU.
- Des partenaires du projet Eole (RFF, SNCF, STIF).
- Des universitaires et chercheurs intervenant dans le champ de l'économie urbaine et de l'économie des transports (F. Leurent, F. Beaucire, M. Gaudry, E. Quinet,...).
- Des personnes qualifiées de parties intéressées (Conseil général, EPADESA, EPAMSA, RATP,...)

4 – Ce comité scientifique a été constitué dans une **perspective opérationnelle**, qui est celle de l'été 2011, et des échéances du dossier de schéma de principe et de préparation à l'enquête publique.

Quatre thèmes principaux ont été identifiés avec la constitution de sous-groupes

thématiques :

- Trafic.
- Congestion, régularité, confort, redondance.
- Dynamique des territoires et aménagement.
- Économie des gares.

Sur chaque thème, les travaux se sont organisés de la manière suivante :

- o Quel est l'état de l'art ?
- o Que peut-on recommander concrètement pour le projet Eole, sur la base des études en cours ?
- o Quelles pistes de travail recommander au-delà du projet Eole ?

La définition de la situation de référence (et des investissements érudés) a fait l'objet d'un traitement spécifique.

Une contribution scientifique sollicitée de Marc Gaudry et d'Emile Quinet a porté au débat une dizaine de sujets à approfondir, leurs niveaux d'enjeu et leurs remèdes éventuels. Ces réflexions, présentées en annexe 2, ont notamment aidé à dissocier les thèmes pouvant avoir une application immédiate ou différée sur Eole, de ceux relevant d'un projet de recherche.

De nombreuses autres contributions ont été apportées, réunies sur un répertoire de travail partagé.

Le comité scientifique a tenu six séances plénières (22 sept. 2010, 24 nov. 2010, 15 déc. 2010, 16 mars 2011, 6 juillet 2011, 8 sept. 2011). Le détail des réunions et des participants figure en annexe 1.

5 – TRAFIC

« Les RER ne sont pas des TGV lents et les TGV ne sont pas davantage des RER rapides ». Cette formule rend compte des différences de nature entre en transport urbain et transport interurbain, qu'un expert a aussi exprimé par : le client paie en temps son déplacement urbain (faible sensibilité à la tarification) quand il paie en argent son déplacement interurbain.

Les travaux du comité ont permis de mieux comprendre le fonctionnement des modèles de prévision de trafic et de proposer des pistes d'amélioration. Les principales contributions et les conclusions de ces travaux sont rappelées en annexe 3.

Les principaux résultats des prévisions de trafic sont présentés en annexe 4.

L'étude s'appuie sur deux modèles (Modus/DRIEA, Antonin 2/STIF). Quoique présentant

des différences notables de conception¹, il est à noter qu'ils fournissent des résultats convergents sur le RER E. Une explication possible est que les projections sont fondées sur une évolution tendancielle de la demande avec un réseau n'évoluant qu'à la marge : de ce fait, les modèles ne peuvent pas produire de forts écarts. Il existe toutefois des écarts significatifs sur d'autres lignes (le RER A en particulier), qui doivent encore être expliqués notamment à partir de la vérification des données d'entrée.

Par ailleurs, il y a aussi une forte différence sur les gains de temps moyens (estimés à 6' sur Antonin, et à 3,7' sur Modus). Une explication possible est que la codification du réseau de transport en commun est plus fine pour Antonin que pour Modus.

Les résultats des modèles sont établis à l'heure de pointe du matin. Pour obtenir la demande journalière dans l'évaluation socio-économique, la transformation se fait selon des coefficients standards, qui sont indifférents à la différenciation des comportements et à leur évolution dans le temps. Par ailleurs, la demande de transport reconstituée à la journée n'est pas corrélée à l'offre de service définie en heure creuse.²

Il s'agit donc d'interpréter au mieux les sorties des deux modèles.

Différentes pistes d'amélioration de la modélisation sont envisageables (en particulier avec le développement d'Antonin 3 en 2012), mais ne pourront pas être mises en pratique pour Eole au stade du schéma de principe.

Il semblerait que les modèles actuels sous-estiment fortement les **effets d'induction à court terme** d'un projet (voyageurs.km) : la probabilité de se déplacer n'est pas impactée par l'augmentation de l'offre, avec des difficultés d'ajustement structurelles pour Modus, moins lourdes pour Antonin. L'induction à long terme est d'une nature différente : à cet égard, les enquêtes générales de déplacement ne révèlent pas d'augmentation tendancielle de la mobilité.

L'absence de **réactivité des modèles à la pluralité des itinéraires** a aussi été soulignée : ceci proviendrait du fait que les niveaux de service des divers itinéraires sont agrégés (en prenant leurs valeurs moyennes) dans les fonctions de choix modal ou de fréquence des boucles (selon le modèle considéré) alors qu'il faudrait plutôt agréger les itinéraires eux-mêmes. Si la finesse du zonage améliore l'affectation multi-chemins, la seule prise en compte des valeurs moyennes des caractéristiques des chemins répercute mal cette pluralité améliorée sur le choix de mode ou la fréquence des boucles. Comme l'ajout de nouvelles possibilités d'itinéraires n'influence que la valeur moyenne des caractéristiques, la sensibilité de la demande à l'ajout de services parallèles est faible : seul l'itinéraire « moyen » compte, indépendamment du nombre de services offerts.

Enfin, un **meilleur calibrage des modèles** par des données plus complètes a été souhaité. En situation de congestion, il peut y avoir des reports d'itinéraires, mais il y a aussi des reports

¹ Antonin est basé sur plusieurs modèles désagrégés de choix discret (de type LOGIT). Il est particulièrement développé au niveau de la complémentarité des modes TC et des motifs successifs générant des déplacements (boucles de déplacement sur une journée). Modus est un modèle classique à 4 étapes, particulièrement réputé pour ses résultats concernant le trafic routier.

² Et, en conséquence, on ne sait pas mettre des avantages en face des coûts additionnels.

d'horaires. Or, on connaît mal la demande en flanc de pointe. Celle-ci est également fonction de la qualité du service et on sait mal modéliser le mode de gestion des trains.

Le Comité considère qu'une révision et une évolution à moyen terme des modèles est souhaitable, cette révision appelant une concertation entre les entités concernées, notamment l'Etat, le STIF, la Région et les établissements publics directement concernés.

6 - CONGESTION, REGULARITE, CONFORT

Il y a deux approches complémentaires. L'une concerne la modélisation du trafic, l'autre intervient directement dans le calcul du bilan.

La régularité et le confort ont un impact sur la fréquentation des lignes (distribution, affectation, choix modal). La fréquentation des lignes a elle-même en retour une influence sur la régularité et le confort. Cela est pris en compte *partiellement* ou *mal* dans les modèles de prévisions de trafic. On ne sait pas bien modéliser le comportement des usagers dans des situations de saturation des transports en commun. Ainsi, même si l'avantage est intuitivement bien réel, il est difficile de visualiser l'impact (sur les déplacements) d'une ligne nouvelle redondante qui offrirait davantage de capacité et de fiabilité à un système existant.

a) Les gains de **régularité** peuvent difficilement être intégrés dans les modèles de trafic actuels. Il est proposé de donner une valeur à la régularité (un « équivalent temps ») en se basant sur des enquêtes de préférences déclarées. On s'en servira uniquement et directement pour le calcul de surplus des usagers.

Autrement dit, on considèrera pour Eole que la régularité (idem pour le confort) n'a pas d'influence sur le choix d'itinéraire ou de mode : c'est simplement un « plus » à valoriser pour ceux qui en bénéficient. Cette démarche a le mérite de la simplicité et de la rapidité de mise en œuvre.

La mesure même de la régularité apportée par un projet sur un réseau existant est un exercice aléatoire dans la mesure où l'irrégularité a des causes multiples, croisées, cumulatives, internes et externes au système, l'infrastructure n'étant qu'une cause origine. S'il est donc possible de décrire les investissements qui améliorent la régularité, il n'y a pas de méthode certaine pour quantifier les gains.

Compte tenu de ces réserves, la prudence a conduit à effectuer des tests de sensibilité sur les effets de la régularité, comme élément d'éclairage de l'analyse socio-économique.

Dans un second temps, il conviendrait de vérifier que cette approche constitue une estimation raisonnable et de valider qu'on puisse modifier la fonction d'utilité en ajoutant un terme sans changer les autres et sans re-calibrer le modèle ni modifier les volumes de trafic.

Dans la pratique, les seuls gains de régularité significatifs identifiés se feront sur le groupe

V : le projet Eole améliore la régularité pour les futurs RER E et pour les trains normands dans leur partie francilienne. Il est probable que la capacité (5 sillons nets) libérée en gare Saint Lazare apportera du même coup des gains de régularité au réseau Saint Lazare, mais celle-ci ne sera pas prise en compte, faute de méthode pour la quantifier³. La ligne nouvelle Paris-Normandie apporterait pour sa part de la capacité à la fois pour le RER E (10 sillons en HP) et pour les trains normands. Elle apporterait de la régularité aux trains normands.

Par ailleurs, la RATP et le STIF estiment que l'effet de décharge par le RER E du RER A (entre 10 et 15% sur le tronçon le plus chargé) n'aura pas d'impact direct sur sa régularité tant que des améliorations n'auront pas été apportées sur la section Est. L'hypothèse retenue pour le RER A est que les gains de régularité découleront en premier lieu du programme d'investissement (renouvellement du matériel roulant et du système de conduite de transport) qui aura été réalisé à l'horizon de la mise en service du RER E prolongé.

b) Pour ce qui concerne le **confort**, deux approches sont retenues, avec deux horizons de temps.

À court terme, RFF réalise une étude détaillée reposant sur une comparaison de l'offre (fréquence des trains et nombre de places offertes, par ligne, par inter-station, sur 50 ans) et de la demande, (reconstituée heure par heure à partir des modèles et d'une analyse des enquêtes de déplacement), en référence et en projet. Cette étude a pour objet de valoriser les gains ou éventuellement les pertes sur les principales lignes impactées par le projet. Conformément au rapport Boiteux et à l'instruction-cadre de Robien, la valeur du temps passé en situation d'inconfort sera pondérée d'un coefficient de pénibilité. Afin de limiter les effets de seuil, RFF envisage de travailler avec deux coefficients en fonction du niveau d'inconfort (assis, debout non serré, debout serré), et non un coefficient unique. L'opportunité de cette approche est à confirmer.

Pour sa part, des études menées par le STIF sur la base d'enquête de préférences déclarées sont en cours, qui devraient permettre en 2012 d'affiner cette première évaluation.

Des pistes d'amélioration des modèles sont identifiées, qu'il faudra anticiper pour les mettre en œuvre dans des études ultérieures. De même, la recherche d'un indicateur qualité de service serait à privilégier.

7 – TERRITOIRES.

Le comité scientifique a abordé avec prudence le sujet de l'impact du projet Eole sur le territoire.

Le prolongement du RER E à l'Ouest concerne une zone vaste (quasiment l'ensemble de l'ouest de l'Île-de-France, voire au-delà, jusqu'aux ports de la Manche) et très hétérogène en

³ D'une façon générale, le calcul économique n'intègre pas suffisamment les gares.

termes de population, d'emploi, et de potentiels de développement. De manière générale, la répartition de la population restera contrainte par l'offre résidentielle et la localisation des emplois par une offre supérieure à la demande. Les éléments de cadrage à moyen terme apportés par l'IAU lors de la séance du 16 mars 2011 sont en annexe 5.

La difficulté à établir des corrélations mécaniques ne signifie pas qu'il n'y a pas de lien étroit entre projet de transport et projet d'aménagement. Le prolongement d'Eole à l'ouest est ainsi perçu comme une condition nécessaire à la réussite du projet d'aménagement de Seine Aval, sans qu'on puisse retenir une valorisation quantitative. On se reportera sur ce point à l'annexe 6.

Dans l'incapacité à faire des projections de développement territorial fines et robustes « avec Eole » d'une part et « sans Eole » d'autre part, utilisable dans les modèles de prévisions de trafic, l'évaluation du potentiel de développement des principaux territoires impactés par Eole sera donc essentiellement qualitative.

Pour des résultats possibles à moyen/long terme, Eole devrait s'associer aux travaux urbanisme-transport initiés par la Société du Grand Paris, qui souhaite tester une application d'un modèle (LUTI). La participation de la Société du Grand Paris aux travaux du Comité s'engage dans cet esprit.

Des réflexions sont encore à poursuivre, sur la valorisation des **effets d'agglomération** (ou comment tirer parti des territoires avec un meilleur système de transport). Certaines études évoquent des gains de 20 à 30%, mais ceci demande à être étayé. D'expérience⁴, il est difficile de faire la part entre la création de valeur liée au marché immobilier et celle liée à l'infrastructure : les cycles de l'aménagement et des projets de transport sont très différents ; entre l'un et l'autre aspect, plusieurs facteurs exogènes peuvent intervenir.

De plus, on attend de l'évaluation socio-économique qu'elle fournisse des repères, des indicateurs comparables d'un projet à l'autre car bâtis sur des bases standards. Prendre en compte dans le bilan d'Eole un nouveau poste traditionnellement mis de côté risque de rendre moins pertinent cet outil d'aide à la décision que constitue l'évaluation socio-économique.

8 – GARES ET ACCESSIBILITE.

Les 12 gares du projet de prolongement du RER E à l'ouest représentent près de 30% de l'investissement.

⁴ « Les enjeux de la valorisation foncière autour des pôles de transport », Observatoire régional du foncier en Ile-de-France, mars 2011

Il convient de bien distinguer :

- Le financement et la recherche de l'équilibre financier des gares, par la captation de plus values foncières ou le développement de l'activité commerciale, qui n'entre pas dans le champ de travail du comité scientifique. Dans le cas du prolongement du RER E à l'ouest, on relèvera que la gare nouvelle Porte Maillot est en milieu urbain dense, les deux gares nouvelles de la Défense sont dans le périmètre d'une OIN, les autres gares existent déjà.
- L'impact socio-économique du projet Eole autour des gares et sa traduction en surplus collectif.

Une méthodologie permettant de rechercher l'optimum économique dans l'aménagement des gares est encore à mûrir, sans doute dans un projet de recherche.

Dans une approche statique, la gare permet d'accéder dans un temps plus court à un territoire plus vaste. Il est admis en théorie qu'il est équivalent de compter le surplus lié au gain de temps et le surplus lié au gain d'accessibilité. En pratique, parce qu'ils sont basés sur des logiques et des conventions différentes, les calculs de gain de temps et de gain d'accessibilité fournissent des résultats peu comparables. Pour Eole, on s'en tiendra donc au calcul de surplus à partir des gains de temps, conformément à l'annexe 1 de l'instruction-cadre de Robien.

Les gains de temps ou d'accessibilité dépendent beaucoup de l'aménagement local autour de la gare, car ce qui compte est le temps de déplacement porte à porte. C'est pourquoi l'organisation des rabattements et de bonnes possibilités d'accès avec des modes lents (vélo, marche à pied) se conjuguent pour améliorer le taux d'utilisation des transports collectifs. L'attractivité des TC augmente avec la ponctualité, qui augmente la probabilité de ne pas rater sa correspondance : une analyse de sensibilité à partir des gares de Seine Aval pourrait constituer une piste d'étude ou de recherche.

La présence de commerces et services à proximité des gares peut aussi amener l'utilisateur à réorganiser complètement sa chaîne de déplacement. Les modèles de prévision de trafic comme Antonin peuvent prendre en compte cette réorganisation : toutefois, le niveau de détail requis est sans doute trop fin pour observer des effets sensibles. La recherche de cette information ne paraît donc pas justifiée.

La question de la dynamique des territoires est différente du point précédent : si le gain pour l'utilisateur n'est pas compensé entièrement par une hausse de tarification, la nouvelle offre de transport favorisera le développement, la migration et la réorganisation des activités à moyen/long terme, à l'échelle locale, régionale, interrégionale.

Quel est l'impact attendu autour de la gare ? Si le prix du logement croît avec l'accessibilité, il n'est pas exclu que, sur le long terme et en tenant compte de la réorganisation des activités, le bilan global pour l'utilisateur/résident soit neutre. On ne saurait exclure non plus des effets d'éviction pour l'habitat le plus modeste, à défaut de mesures urbaines d'accompagnement du projet.

L'annexe 7 présente différents travaux de cartographie des gains d'accessibilité liés à Eole.

Selon le travail mené dans le cadre d'une thèse par l'Université Paris I et la SNCF, Eole améliorerait l'accès à 250.000 emplois supplémentaires en mode ferroviaire depuis l'ouest (à l'est de la Seine-Saint-Denis, au sud-ouest des Hauts de Seine, au sud-ouest du Val d'Oise). Ce travail pourrait être enrichi et poursuivi à horizon de un ou deux ans. Une carte présente le gain d'accessibilité depuis la gare de Poissy.

Un exercice de même nature a été réalisé par le STIF, permettant de visualiser sur une même carte les gains d'accessibilité pour chacun des points. La carte montre que les effets gains d'emplois accessibles sont très localisés pour les habitants autour des gares du RER E à l'ouest (où se concentre également la population). Les difficultés de rabattement sur les gares en sont une explication.

Enfin, dans le cadre des réflexions sur l'accessibilité, a été présentée une modélisation suédoise de réseaux de robots-taxis, nouveau mode de transport public actuellement déployé dans quelques pays étrangers⁵. Des simulations approfondies ont été faites dans une cinquantaine de villes suédoises⁶.

9 - LA SITUATION DE REFERENCE POUR LE PROJET.

Sa définition appelle un soin tout particulier, avec l'explicitation des hypothèses en référence et en projet à l'horizon 2020 : population, emploi et réseaux de transport, tracés, schémas de desserte, temps de parcours, temps de correspondance aux principaux pôles.

La référence est la situation optimisée la plus probable en l'absence du projet, c'est-à-dire une évolution qui permette au système de fonctionner au mieux sans dégradation des services fournis. Une référence optimisée renforcerait donc l'offre là où cela est techniquement possible. L'annexe 8 décrit la situation de référence et la situation de projet Eole, à l'horizon 2020.

Dans la mesure où la situation de projet ne prévoit pas d'augmentation de l'offre en HC (par allongement de la durée de l'heure pleine, par extension des missions le week-end et les jours fériés), il n'est pas retenu un choix différent en référence. Par ailleurs, une augmentation de l'offre appellerait du matériel roulant supplémentaire, ce qui peut être considéré comme un investissement allant au-delà de la qualification d'une référence optimisée.

⁵ Les véhicules automatisés sont affectés, en principe par un chemin direct et sans escale, d'un arrêt à un autre, les arrivées pouvant obéir à des demandes définies de manière stochastique en réseau. La présentation de Wikipedia est très complète : http://en.wikipedia.org/wiki/Personal_rapid_transit

⁶ En utilisant des modèles de choix modal courants et des études détaillées des coûts, dans le cadre d'une concurrence entre ces villes visant à obtenir des subventions de démonstration promises par le ministère suédois des transports.

Par ailleurs, comment prendre en compte les conséquences sur les déplacements de la réalisation de la rocade métro du Grand Paris et de la ligne nouvelle Paris-Normandie ?

L'hypothèse retenue est d'inclure l'arc sud du Grand Paris dans la situation de référence d'Eole à l'horizon 2020. Cette situation de référence restera figée, c'est-à-dire que les projets de transport au-delà de 2020 prendront à leur compte les effets potentiels, positifs ou négatifs, sur le prolongement du RER E à l'ouest. Ce principe de cohérence assure la stabilité dans le temps des évaluations, du point de vue de la collectivité.

La situation de référence est présentée en annexe 8.

10 – RESILIENCE DU RESEAU.

Au même titre que la biologie d'une feuille d'arbre trouve son efficacité et sa résistance aux agressions locales de l'environnement dans un réseau maillé comportant des boucles de rattrapage, la redondance de l'infrastructure ferroviaire est la possibilité offerte à un utilisateur d'aller d'un point A à un point B par plusieurs itinéraires différents.

L'augmentation de la redondance dans un système complexe assure une amélioration de la robustesse du système en cas de situation perturbée. Elle offre une alternative au voyageur. Une condition liée est l'effectivité du système d'information des voyageurs en temps réel.

À la différence de l'irrégularité, la redondance vise des événements à faible occurrence (conjonction d'événements) mais à impact fort. Le comportement des usagers est sans doute complexe à modéliser (choix de mode, choix d'itinéraire dans un contexte d'incertitude et leur attitude face au risque).

Bien que ce sujet soit essentiel, le comité scientifique n'a pas jugé prioritaire de l'approfondir à ce stade.

Dans le cas du prolongement du RER E à l'ouest, on constatera qu'un itinéraire alternatif au RER A sur l'axe est-ouest augmente nettement la possibilité d'évacuation de la zone centrale en cas d'incident grave et dimensionnant (un jour, une semaine) sur l'une ou l'autre ligne. La récurrence d'incidents sur des lignes structurellement en limite de capacité constitue une autre grille d'analyse. Des simulations pourraient être envisagées.

11 - PREPARATION DU BILAN LOTI

Il sera important de mettre en place sans tarder les conditions optimales de suivi, de collecte et de stockage des données nécessaires (population, emploi, déplacements, coûts, recettes...), en cohérence avec l'ensemble des projets et observations en Île-de-France, afin de mieux comprendre a posteriori les effets locaux et territoriaux du projet.

12 – CONCLUSION

a) Les prévisions de trafic constituent évidemment le point essentiel pour l'évaluation de tout projet de transport.

Les modèles actuels de prévision de trafic sont considérés comme suffisamment robustes. Ils présentent des limites, notamment en milieu urbain, qui ont été pointées par les différents experts, même si le débat n'a pu conclure sur l'impact respectif des mesures correctives

proposées. Ceci traduit la complexité du système réticulaire de transport dans une grande métropole comme la région parisienne avec la difficulté de modéliser ce réseau.

b) L'exercice de modélisation est par ailleurs confronté à un niveau d'information très perfectible sur la demande de déplacement et les comportements des usagers, mais aussi à une mise à disposition lacunaire des données disponibles entre les différents acteurs. Le fait est que la qualité des résultats dépend directement de ces informations.

Plusieurs pistes de travail ont été évoquées pour améliorer la qualité de l'information sur les déplacements franciliens. Elles pourraient faire l'objet d'une collaboration avec les laboratoires universitaires et les bureaux d'études spécialisés.

Cependant et d'une manière générale, il est raisonnable de s'interroger sur le coût supplémentaire requis pour obtenir une information additionnelle pertinente. Plus que les données brutes, c'est l'interprétation qu'on leur donne qui compte. Tout gain de précision peut être illusoire s'il est absorbé par l'incertitude attachée à d'autres hypothèses aussi incertaines, notamment les scénarios d'évolution de population et d'emploi dans la région capitale, eux-mêmes reposant sur des hypothèses macro-économiques à moyen terme. Il conviendra donc de bien cerner les priorités, c'est-à-dire les sections du réseau, les territoires urbains ou les éléments techniques pour lesquels le déficit d'information est particulièrement sensible.

c) Un débat a eu lieu sur le point de savoir si les imprécisions des modèles sous-estimaient gravement ou non les prévisions : la réponse a été négative. À l'inverse, le risque de surestimation des trafics n'est pas apparu comme élevé.

À défaut d'être précises – au risque d'être précisément fausses –, les prévisions doivent en premier lieu fournir une information cohérente sur un même territoire : l'essentiel est que les études qui s'appuient sur ces prévisions contribuent à la qualité de la décision, qui reste l'objectif premier.

Elles doivent en particulier permettre de dimensionner correctement une infrastructure, dont la durée de vie est supérieure aux prévisions.

De ce point de vue, il faut relever que les résultats des deux études réalisées pour Eole montrent la même tendance. Il peut y avoir des raisons structurelles à cette convergence.

d) À défaut de pouvoir inclure les gains de régularité et de confort dans les modèles, des tests de sensibilité ont été effectués compte tenu de l'importance perçue de ces critères de service de transport.

Des réserves méthodologiques ont été avancées sur la qualité de ces tests. Mais ils veulent simplement éclairer l'apport du projet en confort et en régularité, deux critères de performance forts attendus du projet et concourant directement à la qualité de service perçue par l'utilisateur.

En toute hypothèse, ces tests sont nécessaires à l'analyse de risques.

e) Le comité scientifique a parcouru la plupart des thèmes actuels liés à la valorisation des projets ferroviaires en milieu urbain. Il convient à cet égard de souligner que le projet de prolongement du RER E à l'ouest n'a pas que des effets – quand ceux-ci sont mesurables. Il est aussi une condition à l'atteinte de politiques publiques (développer Seine Aval,...) et d'objectifs structurels (améliorer la résilience du système de transport dans une métropole mondiale,...).

Enfin, sa performance est fonction des politiques de rabattement qui seront mises en œuvre pour optimiser la chaîne de déplacement.

En résumé, le Comité estime avoir traité les sujets qui lui ont été confiés (cf. §2) :

- Les différents champs relatifs à l'évaluation économique d'Eole ont été explorés selon une critique constructive, avec le souci d'éviter des erreurs méthodologiques (double compte,...) et de céder au volontarisme du résultat.
- Les prévisions de trafic n'ont pas été remises en cause. Leurs faiblesses ont été discutées et des pistes d'amélioration ont été proposées, certaines étant de nature structurelle.
- L'évaluation de l'utilité socio-économique a respecté les principes retenus par la réglementation, permettant ainsi la comparaison avec d'autres projets. Sur les aspects encore non stabilisés, des tests ont été proposés.
- L'évaluation socio-économique d'un projet ne peut pas se contenter d'une valeur agrégée. Elle doit être enrichie par la cartographie, qui rend mieux compte de la diversité des avantages.

Enfin les travaux du comité scientifique ont aussi permis de replacer l'évaluation du projet Eole dans un cadre large des **objectifs de politique publique sur l'agglomération parisienne**. Cette démarche a été possible grâce à la participation active de l'ensemble des acteurs et partenaires, dont la mobilisation autour de cette réflexion mérite d'être saluée.

5. COURRIER ADRESSE A VNF CONCERNANT LES OUVRAGES DU RER E EN SEINE



DIRECTION CONTRATS ET SERVICES AUX CLIENTS
DIRECTION D'AFFAIRES MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE (CSC MOM)
POLE MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE ILE DE FRANCE

Plateau commun EOLE / NEXT
12 rue d'Athènes 75009 Paris
Tel : +33 (0)1 55 07 79 42 - Fax : +33 (0)1 55 07 79 10

Voies Navigables de France
65, quai de l'écluse
Saint Ouen l'Aumône
BP 50074
95 313 CERGY PONTOISE Cedex

A l'intention de M. Michel PELLET

N/RÉF: RER E/AMOA/RLT/2011/063

Affaire suivie par R. LE THEO – Tél. 01.55.07.79.42

OBJET Prolongement du RER E à l'Ouest
Ouvrages sur Seine – Communes de Guerville et de Bezons/Nanterre

PARIS, le 20 juin 2011

Monsieur,

Suite à la rencontre du 11 mai et dans le cadre de la préparation des prochaines études RER E, je vous demande de bien vouloir m'adresser, pour la création du mur de soutènement sur la commune de Guerville, les documents ci-après :

- Les plans d'archive de l'ouvrage, dont vous disposeriez
- La localisation des réseaux proches de la zone impactée par l'ouvrage ;

Comme nous vous l'avons confirmé, nous avons bien pris en compte la conservation du chemin de halage. Si d'autres spécificités sont à prendre en compte, je vous remercie de bien vouloir me les préciser.

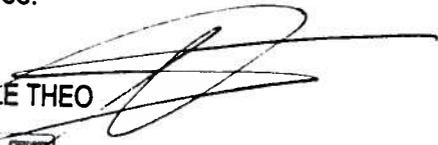
Par ailleurs, dans le cadre de la mission géotechnique préalable à une campagne de sondages, je vous remercie par avance de l'envoi des copies de rapports de reconnaissances de sols (ou environnementaux) que vous auriez dans vos archives.

Pour les possibilités d'occupation des terrains/chaussées des berges, je vous remercie de bien vouloir nous adresser les coordonnées de votre service foncier;

Comme convenu, vous trouverez en pièce jointe un document à l'intention de M. COYARD de l'agence de Suresnes. Il reprend des extraits de plans et de coupes de l'élargissement de l'ouvrage existant sur les deux bras de la Seine entre les communes de Bezons et de Nanterre. Les mêmes renseignements que ceux demandés pour l'ouvrage sur la commune de Guerville nous sont nécessaires

Nous souhaiterions disposer de ces renseignements fin juillet 2011

En vous remerciant par avance, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Roland LE THEO 



DOCUMENTS REMIS LE 11/05/2011 : Deux dossiers complets d'études avec en document principal .
- Plan Mur de soutènement du PK 52+550 au PK 53+160
Référence NPOA M ETI O202 340000 53+000 OA MSO PLN 0 2 du 07/03/2011

COPIE(s) A :

- M. Hughes NOLLET RFF EOLE



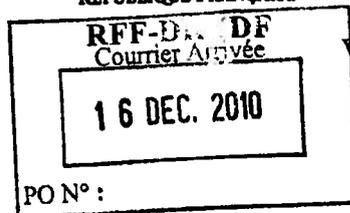
6. COURRIER A FRANCE DOMAINE

DIRECTION GENERALE DES FINANCES PUBLIQUES

TRESORERIE GENERALE DES YVELINES



16, AVENUE DE SAINT-CLOUD
78018 VERSAILLES CEDEX



Versailles, le 10 décembre 2010

Pour nous joindre/références :

Dossier n° 2010-498V1328
Votre correspondant : Julie POUJOL
Service du Domaine
Téléphone : 01.30.84.57.43
Courriel :
tgdomaine078@dgfip.finances.gouv.fr
Horaires d'ouverture au public : 9 h / 16h30
Avec ou sans rendez-vous

LE TRESORIER-PAYEUR GENERAL

à

**Monsieur le Directeur Général
Réseau Ferré de France
87-89 Quai Panhard et Levassor
CS 61301
75214 PARIS CEDEX**

OBJET : demande d'estimation « ordre de grandeur » de la valeur vénale d'une unité foncière non bâtie, comprenant 5 parcelles.

Réf. : Votre demande à titre officieux en date du 25 Août 2010, complétée par votre courriel en date du 8 octobre 2010

Affaire suivie par : Monsieur Denis CARPENTIER.

Vous m'avez demandé l'estimation « ordre de grandeur » de la valeur vénale de l'ensemble immobilier désigné ci-après en vue d'une opération d'acquisition. (prolongement du RER E à l'ouest).

Je vous communique les éléments relatifs à l'estimation réalisée par le service du Domaine :

- Localisation du bien** Rue Jean-Pierre TIMBAUD, à Poissy (78300)
- Propriétaire présumé** PSA Peugeot- Citroën
- Nature du bien** Bande de terre étroite d'une superficie de 2 104 m², actuellement à usage de places de stationnement et d'espaces verts.
- Références cadastrales et superficies** Cinq emprises à détacher des parcelles suivantes :

Parcelles	Superficies	Emprises
AX 8	498	209
AX 9	1 175	255
AX 10	6 083	455
AX 11	7 670	429
AX 12	25 182	756
total	40 608 m ²	2 104 m ²
- Constructibilité** Terrains situés en zone UHa – sans COS
Emprise maximale autorisée de 60%
- Estimation de l'ordre de grandeur** Entre 55 000 et 80 000 euros

• **Observations particulières** :

1/ Les emprises ne reçoivent pas la qualification de terrain à bâtir réservé aux activités économiques et aux équipements d'intérêt collectif.

2/ L présent ordre de grandeur a été réalisé au vu des éléments transmis par le consultant : superficies respectives des emprises à détacher de 5 parcelles, (cf. courriel du 8 Octobre 2010).

3/ Il vous est communiqué à titre d'information et de conseil dans le cadre de l'étude de votre projet. Une nouvelle consultation officielle du service du Domaine sera nécessaire lorsque les conditions de la réalisation de l'opération seront effectives, c'est-à-dire dès que le projet deviendra définitif et certain quant à sa réalisation.

FRANÇOIS T...
[Signature]
[Stamp]

Paris, le **13 DEC. 2011**

Direction régionale Ile-de-France

Monsieur Dominique DE ROQUEFEUIL
Ministère du Budget, des comptes publics
et de la fonction publique
France Domaine
Direction générale des impôts
Direction spécialisée des impôts
pour la région Ile-de-France et pour Paris
6 rue Paganini
75972 PARIS Cedex 20

Références : D/2011/009281/00
Affaire suivie par : Hugues NOLLET – 01 55 07 79 05

Monsieur le Directeur,

Nous prévoyons de soumettre à enquête publique le projet de prolongement du RER à l'Ouest à partir du 16 janvier 2012.

Ce projet, consistera notamment à prolonger le tunnel actuellement en terminus à Haussmann-St-Lazare jusque à La Défense avant de rejoindre le réseau ferroviaire existant en surface à Nanterre.

Le tracé de cette nouvelle section souterraine d'une longueur totale d'environ 8 kilomètres (dont 3,5 km environ dans le sous-sol de Paris), représenté sur le plan joint au présent courrier, sera implanté de préférence sous les voiries actuelles. Certaines portions seront néanmoins implantées sous le bâti existant (notamment du fait de sa proximité avec le tunnel du RER A déjà situé majoritairement sous la voirie) et des acquisitions de tréfonds seront nécessaires.

En vue de l'enquête publique, nous souhaitons obtenir de la part de vos services, une évaluation des dépenses prévisibles correspondant à ces acquisitions de tréfonds.

Afin de compléter votre information sur ce projet, nous vous transmettons ci-joint la pièce C (notice explicative) du dossier d'enquête publique et nous sommes à disposition de vos services pour de plus amples informations concernant le bâti concerné.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Directeur des projets Eole et NEXT



Jean FAUSSURIER

"Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant".

Direction régionale Ile-de-France

Paris, le **13 DEC. 2011**

Monsieur Jean-François STOLL
Directeur Départemental des Finances
Publiques des Yvelines
6 avenue de Paris
78011 VERSAILLES Cedex

Références : D/2011/009279/00
Affaire suivie par : Hugues NOLLET - 01 55 07 79 05

Monsieur le Directeur,

Nous prévoyons de soumettre à enquête publique le projet de prolongement du RER à l'Ouest à partir du 16 janvier 2012.

Ce projet consistera dans sa partie aérienne entre Nanterre et Mantes-la-Jolie à aménager d'une part, la voie existante Paris-St-Lazare – Mantes-la-Jolie pour une meilleure fluidité des circulations ferroviaires et d'autre part, aménager les gares existantes entre Mantes et Poissy pour permettre une meilleure accessibilité des trains aux personnes à mobilité réduite.

Ces aménagements seront principalement effectués sur les emprises ferroviaires. Des acquisitions foncières seront néanmoins nécessaires à Poissy (terrains appartenant à la société PSA Peugeot-Citroën et pour lesquels vos services ont déjà été sollicités) et Mantes-la-Jolie.

En vue de l'enquête publique, nous souhaitons obtenir de la part de vos services, une évaluation des dépenses prévisibles correspondant à l'acquisition des terrains sur le site du triangle ferroviaire de Mantes-la-Jolie.

Afin de compléter votre information sur ce projet, nous vous transmettons ci-joint la pièce C (notice explicative) du dossier d'enquête publique et nous sommes à disposition de vos services pour de plus amples informations concernant le bâti concerné.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Directeur des Projets EOLE et NEXT



Jean FAUSSURIER

"Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant".

Direction régionale Ile-de-France

Paris, le **13 DEC. 2011**

Monsieur Jean-Louis BOURGEON
Directeur départemental des Finances
Publiques
Trésorerie générale des Hauts-de-Seine
167-177 avenue Joliot Curie
92013 NANTERRE Cedex

Références : D/2011/009283/00
Affaire suivie par : Hugues NOLLET – 01 55 07 79 05

Monsieur le Directeur,

Nous prévoyons de soumettre à enquête publique le projet de prolongement du RER à l'Ouest à partir du 16 janvier 2012.

Ce projet, consistera notamment à prolonger le tunnel actuellement en terminus à Haussmann-St-Lazare jusque à La Défense avant de rejoindre le réseau ferroviaire existant en surface à Nanterre.

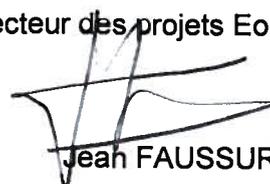
Le tracé de cette nouvelle section souterraine d'une longueur totale d'environ 8 kilomètres (dont 4,5 km environ dans le sous-sol du département des Hauts-de-Seine), représenté sur le plan joint au présent courrier, sera implanté de préférence sous les voiries actuelles. Certaines portions seront néanmoins implantées sous le bâti existant et des acquisitions de tréfonds seront nécessaires.

En vue de l'enquête publique, nous souhaitons obtenir de la part de vos services, une évaluation des dépenses prévisibles correspondant à ces acquisitions de tréfonds.

Afin de compléter votre information sur ce projet, nous vous transmettons ci-joint la pièce C (notice explicative) du dossier d'enquête publique et nous sommes à disposition de vos services pour de plus amples informations concernant le bâti concerné.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Directeur des projets Eole et NEXt



Jean FAUSSURIER

"Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant".

