

Plan général

1. NOTE INTRODUCTIVE	5
2 LISTE DES OPÉRATIONS DES CONTRATS ÉTAT-RÉGION DE PROJETS ET DE PLAN (EXTRAIT DU CPER GRAND PROJET 5 ET ARTICLE 1) ...	6
3 CARACTÉRISTIQUES ET AVANCEMENT DES PROJETS (FICHES PROJETS)	11
4 ANNEXES : TABLEAUX RÉCAPITULATIFS ET CARTES	141

Sommaire

1. NOTE INTRODUCTIVE	5
2. LISTE DES OPÉRATIONS DES CONTRATS ÉTAT-RÉGION :	6
2.1 Extrait du Contrat de Projets État-Région 2007-2013	6
2.2 Extrait Contrat de Plan État-Région 2000-2006	8
3. CARACTÉRISTIQUES ET AVANCEMENT DES PROJETS (FICHES PROJETS).....	11
3.1 Fer lourd	13
Schéma directeur RER B Nord +	5.1-01 14
Schéma directeur RER C	5.1-03 18
Schéma directeur RER D	5.1-02 20
RER E – Éole à l'Ouest	4.4-02 24
Barreau de Gonesse RER B - RER D	5.4-07 (A5e) 28
Ermont - Paris Saint-Lazare	A2b 30
Liaison Rapide Normandie – Mantes – Paris	A7a 32
3.2 Tram-Train	35
Tangentielle Nord Épinay - Noisy-le-Sec (ph 1 - ph 2)	5.2-14 / 5.3-04 (A2a) 36
Tram-Train Massy - Évry	5.4-04 (A2d) 40
T4 Clichy-sous-Bois - Montfermeil	5.4-06 42
Tangentielle Ouest	5.4-09 (A2e) 44
T4 Ligne des Coquetiers Aulnay-sous-Bois - Bondy	A3h 48
3.3 Métro	51
Métro 4 Prolong. Montrouge - Bagneux (ph 1 - ph 2)	5.3.-01 (A4a) 52
Métro 8 Prolong. à Créteil Sud	5.2-10 (A4b)..... 56
Métro 11 Prolong. à Montreuil ou Rosny-sous-Bois	5.4-05 58
Métro 12 Prolong. à P.-G. - Aubervilliers (ph 1 - ph 2)	5.3-03 (A4c) 60
Métro 13 Désaturation (Amélioration de la ligne)	5.4-01 64
Métro 13 Prolong. Gennevilliers - Le Luth	A4d 66
Métro 13 Ouragan	A4d (bis)..... 68
Métro 14 Prolong. aux Olympiades	A4f 70
Arc Express (Scénario 1)	5.4-03 72
3.4 Tram fer ou pneu	75
T1 aux Courtilles (AGIII)	5.2-09 (A1b) 76
T1 Noisy-le-Sec - Montreuil - Val de Fontenay	5.4-08 (A1d) 80
T2 à Porte de Versailles	A3k 82
T2 Allongement des quais	A1f 86
T2 au Pont de Bezons	5.2-04 (A1a) 88
T3 Sud	A3l..... 90
T5 TCSP RN1-RN16 Saint Denis - Sarcelles	5.2-06 (A3g) 92
T6 Croix du Sud : Châtillon - Vélizy - Viroflay	5.2-08 (A3c) 94
T7 Villejuif – Athis-Mons (ph 1)	5.2-05 (A3b) 96
T8 Tram'Y Saint-Denis - Épinay - Villetaneuse	5.2-13 (A3a) 98
3.5 TCSP	101
TCSP Pompadour - Sucy - Bonneuil	5.2-02 (A3d) 102
TCSP RN 305 Section Nord - Section Sud	5.2-07 (A3e-f) 106
TCSP Sénart – Corbeil	5.2-12 (A5a) 108
TVM Ouest Rungis - Croix de Berny	A3i 112
Est TVM	A3j 114
TCSP Plateau de Saclay - Massy RER	A5c 116
3.6 Pôles	119
Carte générale des pôles 121
Pôle de Versailles Chantiers	5.2-01 (A2eb) 122
Pôle de Choisy le Roi	5.2-03 (A6h) 124
Pôle de Noisy-le-Grand	5.2-11 (A6g) 126
Pôle Évangile (Éole)	5.2-15 (A6b) 128
Pôle Pompadour	5.2-16 (A6f) 130
Nanterre université (ph 1 - ph 2)	5.3-02 (A6d)..... 132
Pôle de Juvisy-sur-Orge	A6c 136
Pôle de Massy	A6e 138

4. ANNEXES : TABLEAUX RÉCAPITULATIFS ET CARTES	141
Annexe 1. Calendrier opérationnel	143
Annexe 2. État d'avancement	144
2.1 État des avancements par année : Classement par mode	144
2.2 Dernière étape validée : Classement par mode	145
2.3 Dernière étape validée : Classement par ordre des CPER	147
2.4 Dernière étape validée : Classement par niveau d'avancement	151
2.5 Dernière étape validée : Classement par département	153
2.6 Opération CPER : Classement par mode et département	151
Annexe 3. Récapitulatif par département	154
Annexe 4. Etat des ouvertures AE/AP	162
Carte des projets CPER 2007-2013	163
Carte des projets CPER 2007-2013 – État d'avancement	164
Carte des projets CPER 2000-2006	165
Carte des projets CPER 2000-2006 – État d'avancement	166

1. Note introductive

Parmi la petite soixantaine de projets¹ ici repris, 48 étaient déjà inscrits au Contrat de Plan 2000-2006; 32 sont répertoriés dans le Contrat de Projets 2007-2013 qui compte 8 projets entièrement nouveaux (concernant notamment la modernisation de l'existant) et en reprend 24 du Contrat de Plan (16 pour permettre leur achèvement, 4 pour autoriser la réalisation d'une seconde phase, 4 pour les préciser en études et, le cas échéant, les démarrer en travaux).

Parmi ces projets, au 31 décembre 2008, 13 sont en service² (total ou partiel) ; 23 autres projets sont en démarrage de travaux ou en pleins travaux, dont 3 devraient être mis en service d'ici fin 2009.

Le document présente le point d'avancement au 31 décembre 2008 de l'ensemble de ces projets, classés par mode ou type (fer lourd, tram-train, métro, tram, TCSP, pôles) qu'il s'agisse d'opérations répertoriées au Contrat de Projet ou au Contrat de Plan.

Après un rappel purement factuel des listes des projets et des montants correspondants inscrits à chacun des deux contrats (2000-2006 et 2007-2013), des « fiches projet » font état des caractéristiques principales de chacune des opérations, de leur niveau d'avancement, de leur plus récent coût objectif prévisionnel et du calendrier technique actuellement prévisible (à prendre avec toutes les précautions habituelles, hors aléas techniques ou financiers).

Ne sont pas développées ici les fiches se rapportant à des projets n'ayant par véritablement émergé à la date de fin 2008, ou, à l'opposé, à des opérations mises en service dans les premières années du Contrat de Plan ; ainsi, n'y figurent pas notamment les projets Gare Masséna (devenue Bibliothèque François Mitterrand, mise en service en décembre 2000), T1 à Noisy-le-Sec, Éole à Tournan-en-Brie et Météor (L14) à St Lazare (ces trois dernières opérations ayant été mises en service en décembre 2003).

En revanche, les tableaux synthétiques en annexe reprennent la totalité des projets inscrits dans les deux contrats.

¹En décomposant en deux l'opération A4d métro ligne 13 (Prolongement et Ouragan) ainsi que certains projets phasés tels que les prolongements de métro (lignes 4 et 12), la Tangentielle Nord et le pôle de Nanterre université.

²Dont 5 étaient déjà inscrits dans au moins un des CPER précédant celui de 2000-2006.

2.

2.1 - Liste des opérations du contrat de projets 2007-2013 (Grand Projet 5 « Contribuer à l'accessibilité »)

(En millions d'euros, valeur 2006)

5.1. Modernisation du réseau existant et plus particulièrement du Réseau Express Régional

Dpts	N°	Opérations	Total	État	Région	RFF & autres
77/93/95	5.1-01	Schéma directeur RER B Nord +	260,50	65,00	65,50	130,00
IdF	5.1-02	Schéma directeur RER D	200,00	45,00	105,00	50,00
IdF	5.1-03	Schéma directeur RER C	13,00	3,00	7,00	3,00
TOTAL 5.1			473,50	113,00	177,50	183,00

5.2*. Engagement des travaux de 16 opérations**

Dpts	N°	Opérations	Total	État	Région	Coll. terr.
78	5.2-01	Pôle de Versailles - Chantiers (1 ^{ère} phase) [A2e bis]	19,20	***	11,00	8,20
94	5.2-02	TCSP Pompadour-Sucy-Bonneuil [A3d]	63,90	22,00	28,00	13,90
94	5.2-03	Pôle de Choisy-le-Roi [A6h]	0,30	***	0,30	***
92/95	5.2-04	T2 au Pont de Bezons [A1a]	154,50	30,00	91,30	33,10
94/91	5.2-05	T7 Villejuif - Athis-Mons (1 ^{ère} ph.) [A3b]	236,50	48,00	145,00	43,50
95	5.2-06	T5 TCSP RN1-RN16 St Denis / Garges-Sarcelles [A3g]	134,20	22,00	100,70	11,50
94	5.2-07	TCSP RN 305 Nord [A3e]	7,00	***	7,00	***
92/78	5.2-08	T6 Croix du Sud : Tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay [A3c]	353,50	56,00	168,40	129,00
92/93	5.2-09	T1 aux Courtilles (AGIII)* [A1b]	130,20	24,00	67,00	39,20
94	5.2-10	Ligne 8 - Prolongement à Créteil Sud* [A4b]	15,50	***	15,50	
93	5.2-11	Pôle de Noisy-le-Grand* [A6g]	0,00	***	***	
77/91	5.2-12	TCSP Sénart - Corbeil (1 ^{ère} ph)* [A5a]	60,50	18,00	42,50	
93	5.2-13	T8 Saint Denis-Épinay-Villetaneuse* [A3a]	165,40	42,00	123,40	
93	5.2-14	Tangentielle Nord Épinay - Le Bourget (1 ^{ère} ph) [A2a]*	299,10	98,00	201,10	
75	5.2-15	Pôle Evangile (Éole) * [A6b]	84,20	28,50	55,70	
94	5.2-16	Pôle de Pompadour* [A6f]	13,30	3,50	9,80	
TOTAL 5.2			1737,10	392,00	1066,70	278,40

2. * La part de financement des autres collectivités territoriales reste à déterminer.

** Sur ces 16 opérations et l'opération Massy-Valenton, l'État a déjà mis en place 150 M€ et la Région 370 M€ au titre du précédent CPER.

*** Financement déjà mis en place dans le CPER précédent.

5.3. Mise en œuvre des deuxième phases d'opérations lourdes

Dpts	N°	Opérations	Total	État	Région	Coll. terr.
92	5.3-01	Métro ligne 4 - Mairie de Montrouge- Bagneux (1 ^{ère} ph) [A4a]*	219,50	65,80	153,70	
92	5.3-02	Pôle de Nanterre Université (2 ^{ème} ph) [A6d]*	33,80	12,60	21,20	
93	5.3-03	Métro ligne 12 - Proudhon G. - Aubervilliers (2 ^{ème} ph) [A4c]*	156,80	47,00	109,80	
78/95/93	5.3-04	Tangentielle Nord - Épinay/ Le B. - N.-le-S. *(2 ^{ème} ph) [A2a]	48,70	14,60	34,10	
TOTAL 5.3			458,80	140,00	318,80	

5.4. Études et premiers travaux d'opérations de transports en commun

Dpts	N°	Opérations	Total	État	Région	Coll. terr.
75/92/93	5.4-01	Ligne 13 Désaturation (amélioration de la ligne)*	25,50	7,50	18,00	
75/78/92	5.4-02	RER E Éole à l'Ouest*	10,00	5,00	5,00	
IdF	5.4-03	Arc Express*	25,50	7,50	18,00	
91	5.4-04	Tram Train Massy - Évry* [A2d]	10,00	3,00	7,00	
93	5.4-05	Ligne 11 Prolongement à Montreuil ou Rosny-sous-Bois*	10,00	3,00	7,00	
93	5.4-06	T4 - Clichy-sous-Bois - Montfermeil*	50,00	15,00	35,00	
95	5.4-07	Barreau de Gonesse, RER B - RER D* [A5e]				
93	5.4-08	T1 Noisy-le-Sec - Montreuil - Val-de-Fontenay [A1d]*				
78	5.4-09	Tangentielle Ouest* [A2e]				
75-94	5.4-10	Gare de Lyon et Paris / Villeneuve-St-Georges				
	5.4-11	Autres opérations*				
Sous-total Études			131,00	41,00	90,00	
91	5.4-12	Tram Train Massy Evry* [A2d]	30,00	9,00	21,00	
	5.4-13	Autres opérations*	239,00	71,00	168,00	
Sous-total Travaux			269,00	80,00	189,00	
TOTAL 5.4			400,00	121,00	279,00	

TOTAL GENERAL 5.1 à 5.4 inclus			3069,40	766,00	1842,00	461,40
---------------------------------------	--	--	----------------	---------------	----------------	---------------

* La part de financement des autres collectivités territoriales reste à déterminer.

2.2 - Liste des opérations du XIIème contrat de plan 2000-2006 (article 1 « Infrastructure de transports en commun »)

(En millions d'euros, valeur 2000)

			À engager	État- Région	Coll. locales
Rocade tramway					
A1a	92/95	T2 au Pont de Bezons*	111,29	103,67	7,62
A1b	92/93	T1 aux Courtilles (AGIII)	100,16	79,58	20,58
A1c	93	Tramway Bobigny – Noisy-le-Sec	28,51	14,79	13,72
A1d	93/94	T1 Noisy-le-Sec – Montreuil – Val de Fontenay	140,25	122,42	17,84
A1e		Études et acquisitions foncières – Grand Tram et autres*	23,78	22,87	0,91**
A1f	92	T2 – Allongement des quais			
Tangentielles					
A2a	78/95/93	Tangentielle Nord Sartrouville - Noisy-le-Sec (1 ^{ère} ph) y compris Pôle de Noisy-le-Sec	335,39	295,90	39,48
A2b	75/92/95	Ermont – Paris - Saint-Lazare	144,83	137,20	7,62
A2c	95	Raccordement Épinay	22,87	11,43	11,43
A2d	78/91	Tram Train Massy – Évry (Tang. Sud Versailles – Corbeil)	304,90	243,92	60,98
A2e	78/91	Tangentielle Ouest y compris Pôle de Versailles-Chantiers	76,22	61,74	14,48
Maillage du réseau – Tramway - TCSP					
A3a	93	T8 Tram'Y St-Denis (Porte de Paris) - Épinay – Villetaneuse	144,82	127,75	17,07
A3b	94/91	T7 Villejuif – Juvisy (1 ^{ère} ph)	182,94	155,50	27,44
A3c	78/92	T6 Croix du Sud : Châtillon - Vélizy - Viroflay	205,80	164,64	41,16
A3d	94	TCSP Pompadour - Sucy – Bonneuil	53,36	45,28	8,08
A3e	75/94	TCSP RN 305 - Section Nord	19,82	16,92	2,90
A3f	94	TCSP RN 305 - Section Sud	26,83	22,87	3,96
A3g	93/95	T5 TCSP RN 1 - RN 16 Saint-Denis- Sarcelles	53,36	48,02	5,34
A3h	93	T4 Ligne des Coquetiers - Aulnay - Bondy	38,11	33,69	4,42
A3i	92/94	TVM Ouest Rungis – Croix-de-Berny	16,01	16,01	
A3j	94	Est TVM	25,92	22,11	3,81
A3k	92/75	T2 à Porte de Versailles	68,60	54,88	13,72
A3l	75	T3 Sud	185,23	147,88	37,35

*Notamment pour les opérations suivantes : Tangentielle Est, TCSP Sénart - Corbeil , TCSP Massy – Orly et dédoublement du TVS à Boulogne-Billancourt.

** Participation du conseil général de Seine-Saint-Denis pour les études de prolongement des lignes de métro 11 et 13 en Seine-Saint-Denis.

Lignes de métro

A4a	92	Ligne 4 - Prolongement à Montrouge - Bagneux	147,88	121,96	25,92
A4b	94	Ligne 8 - Prolongement à Créteil Sud	60,98	51,83	9,15
A4c	93	Ligne 12 - Prolongement à Proudhon-Gardinox (1 ^{ère} ph)	144,83	132,63	12,20
A4d	92	Ligne 13 - Prolongement à Gennevilliers - Le Luth	155,50	124,40	31,10
A4e	75	Ligne 14 Madeleine - Saint-Lazare	57,63	57,63	
A4f	75	Ligne 14 Prolongement aux Olympiades	61,74	40,40	21,34
			À engager	État- Région	Coll. locales

Desserte de pôles

A5a	77/91	Liaison Sénart – Evry	60,98	53,36	7,62
A5b	77	ÉOLE à Tournan-en-Brie	13,72	12,35	1,37
A5c	91	TCSP Plateau de Saclay - Massy RER	22,87	19,36	3,51
A5d	91	RN 20 - Aménagements bus et sécurité routière	6,71	5,64	1,07
A5e	95	Barreau raccordement Gonesse RER B - RER D	7,62	6,10	1,52

Grands pôles intermodaux

A6a	75	Gare Masséna	39,64	39,64	
A6b	75	Pôle Évangile (Éole) (SdP modificatif, LRNVs)	30,49	24,39	6,10
A6c	91	Pôle de Juvisy-sur-Orge	15,25	12,96	2,29
A6d	92	Pôle de Nanterre Université (1 ^{ère} ph)	38,11	30,49	7,62
A6e	91	Pôle de Massy	38,11	32,47	5,64
A6f	94	Pôle de Pompadour	12,20	10,37	1,83
A6g	93	Pôle de Noisy-le-Grand	21,34	18,90	2,44
A6h	94	Pôle de Choisy-le-Roi	8,23	7,01	1,22

Liaisons interrégionales

A7a	78	Liaison Rapide Normandie – Mantes – Paris*	76,22	70,12	6,10
A7b	91/94	Liaison Massy - Valenton (interconnexion TGV et RER C)**	28,97	28,97	
A7c	94	Correspondance Val de Fontenay (trains GL) - Paris-Troyes***	3,05	3,05	

TOTAL			3 361,04	2 853,08	507,97
--------------	--	--	-----------------	-----------------	---------------

* Cette opération fera l'objet d'une convention particulière avec les régions Haute-Normandie et Basse-Normandie.

** Auxquels s'ajoutent 14,48 M€ (95 MF) de financement de la Région au titre de l'article 22 « Coopération interrégionale ».

*** Auxquels s'ajoutent 1,14 M€ (7,5 MF) de financement de la Région au titre de l'article 22 « Coopération interrégionale ».

Modalités d'intervention : La participation de l'État, fixée dans le contrat à 832,37 M€ (5 460 MF), sera versée sous forme de subventions, celle de la Région, fixée dans le contrat à 1 646,45 M€ (10 800 MF), sera répartie entre des subventions, 1 290,18 M€ (8 463 MF), et des prêts bonifiés aux entreprises publiques de transport, 356,27 M€ (2 337 MF). Les subventions seront versées au maître d'ouvrage de chaque opération. Les conditions de ce financement sont précisées à l'article 6 « Financement des infrastructures ».

3.

Caractéristiques et avancement des projets (fiches projets)

*TF : tranche fonctionnelle
CdF : convention de financement*

3.1

Fer lour

5.1-01 - Schéma directeur RER B Nord +

Descriptif et principales caractéristiques du projet

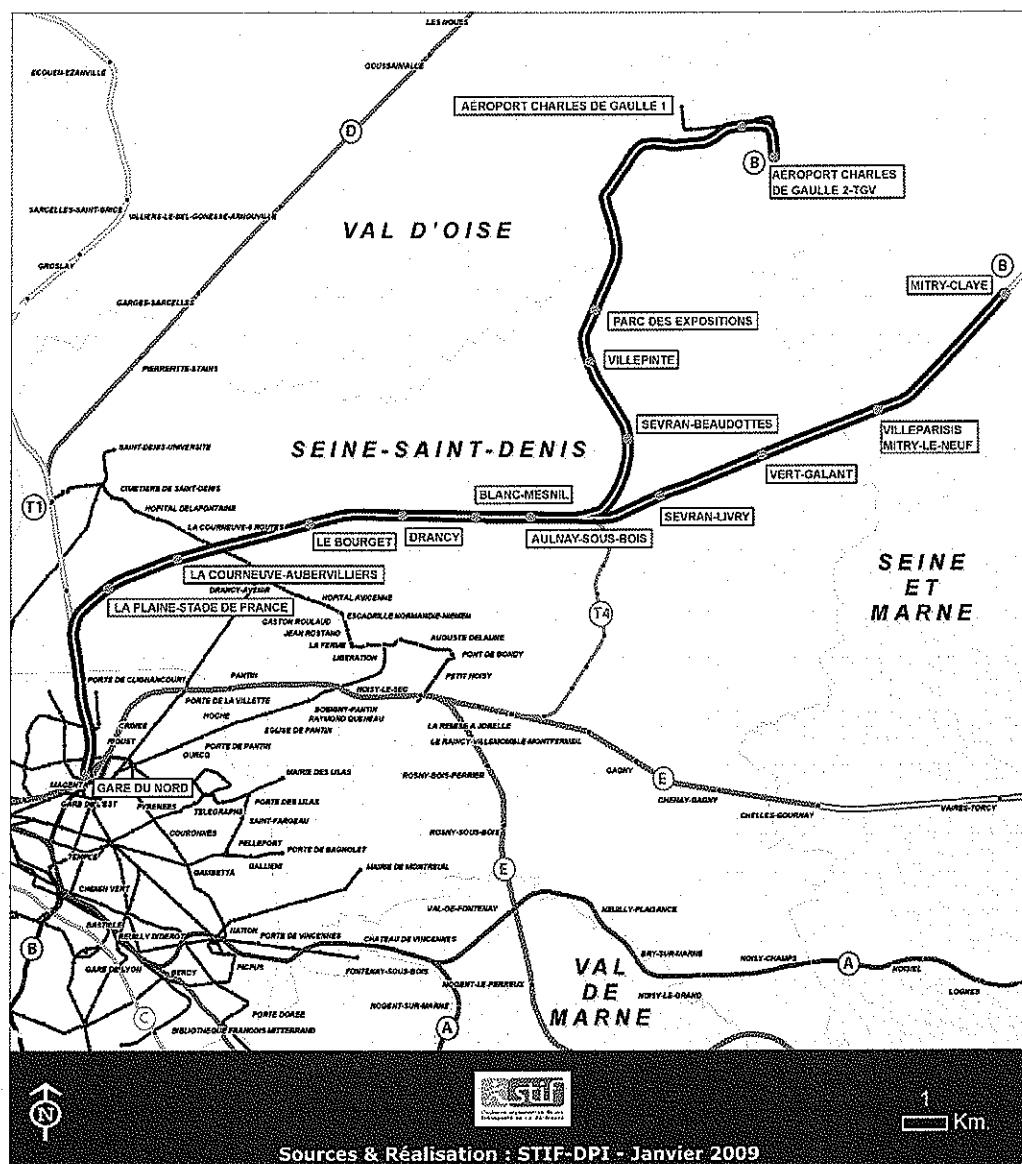
L'opération consiste à réserver deux voies – une par sens – exclusivement au RER B afin de supprimer tous les conflits de circulation préjudiciables à la régularité.

Il est ainsi possible de revoir la grille de desserte, notamment en heure de pointe, avec une simplification de la desserte du nord de la ligne. Ainsi, en lieu et place des 5 missions actuelles se répétant toutes les 15 minutes, 2 missions seulement sont prévues, toutes deux omnibus, l'une vers Roissy, l'autre vers Mitry-Claye, se répétant toutes les 6 minutes.

Les voies dédiées offrent également l'opportunité de rehausser les quais, totalement ou partiellement, afin d'améliorer l'accessibilité quai-train.

Les travaux comprennent :

- l'aménagement du terminus de Mitry-Claye (création d'une 4^{ème} voie, création de tiroirs, reprise du poste, déplacement de la machine à laver, création de voies de garage) ;
- le rehaussement total ou partiel des quais ;
- l'adaptation de la signalisation et du contrôle de vitesse des trains ;
- la création d'une 3^{ème} voie à quai en gare du PLEX et des installations de contre-sens sur la branche Roissy.



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013 prévoit un financement de **260,5 M€** (valeur janvier 2006) réparti comme suit :

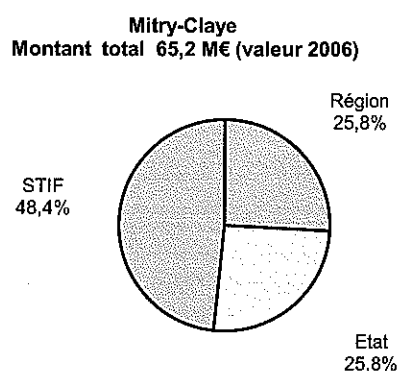
- État..... 65 M€
- Région..... 65,5 M€
- RFF et autres..... 130 M€

Coût estimatif et phasage

Le réaménagement du terminus de Mitry-Claye est chiffré à **65,2 M€** (valeur janvier 2006).

- État..... 18 M€
- Région..... 18 M€
- STIF..... 29,2 M€

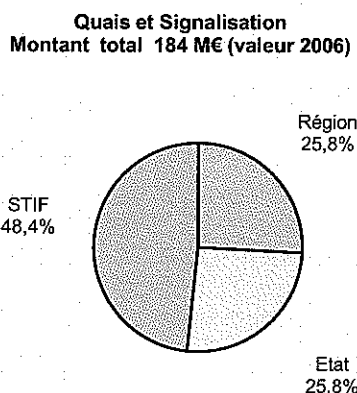
Les conventions de financement des première et deuxième tranches fonctionnelles ont été respectivement notifiées les 6 juillet 2007 et 10 septembre 2007.



Le réaménagement des quais et de la signalisation est chiffré à **184 M€** (valeur janvier 2006).

- État..... 47,05 M€
- Région..... 47,05 M€
- STIF..... 89,00 M€

Une première tranche fonctionnelle de 132,2 M€ (valeur janvier 2006) a été notifiée le 20 octobre 2008 pour finaliser les études PRO et réaliser des travaux d'aménagement ; la seconde est aujourd'hui en cours de signature.



Maîtrise d'ouvrage et exploitation

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre RFF et la SNCF pour les infrastructures, et la RATP et la SNCF pour le matériel roulant.

L'exploitation est assurée par la RATP et la SNCF.

Calendrier

Commun à Mitry - Claye et Quais + Signalisation

- Approbation du schéma directeur 1^{er} octobre 2003
- Concertation préalable du 1^{er} juin au 15 juillet 2004
- Approbation du schéma de principe 18 février 2005
- Approbation du schéma de principe modificatif 20 septembre 2006
- Approbation de l'avant-projet et CdF (1^{ère} TF Mitry-Claye) 20 septembre 2006
- Mitry - Claye
- Approbation de la CdF (2^{ème} TF) 11 juillet 2007
- **Début des travaux** **septembre 2008**

→ Prochaine étape :

- Mise en service début 2011

- Quais et Signalisation

- **Approbation de l'avant-projet et de la CdF (1^{ère} TF) 14 Février 2008**

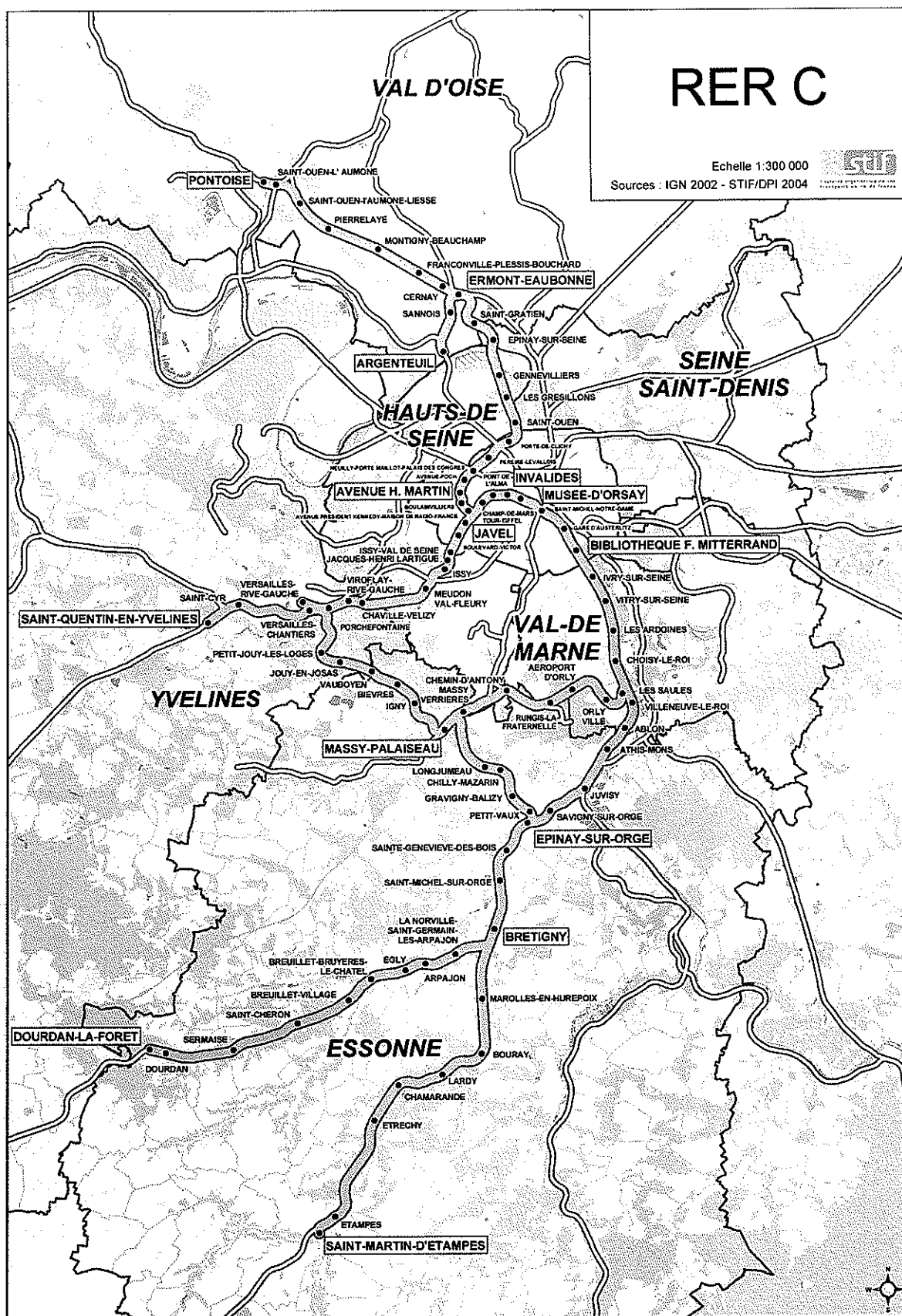
→ Prochaines étapes :

- Approbation de la CdF (2^{ème} TF) prévue le 11 Février 2009
- Début des travaux 2009
- Mise en service début 2013

Commentaires

Les travaux ont débuté depuis l'été 2008 au terminus de Mitry-Claye avec le remplacement de deux ponts rail et la création de garages supplémentaires. Les travaux se poursuivent et doivent s'étendre à l'ensemble de la ligne B au Nord dans le courant de l'année 2009, avec pour objectif une mise en service globale en janvier 2013. Elle a reçu 100% de ses financements.

5.1-02 - Schéma directeur RER C



Descriptif et principales caractéristiques du projet

Le schéma directeur du RER C a pour objectifs :

- d'améliorer la régularité,
- d'améliorer la lisibilité et la qualité du service,
- de réduire les temps de parcours, en particulier de banlieue à banlieue,
- de faire évoluer les dessertes sur la période de pointe pour tenir compte des évolutions de la demande (en particulier en zone dense)
- de présenter des hypothèses de desserte avec une nouvelle infrastructure modifiée à l'horizon 2017.

Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013 prévoit un financement de **13 M€** (valeur janvier 2006) réparti comme suit :

- État..... 3 M€
- Région..... 7 M€
- RFF et autres..... 3 M€

Coût estimatif et phasage

Les aménagements prévus pour le moyen terme sont chiffrés à **360 M€** environ :

- Signalisation entre Bibliothèque François Mitterrand et Brétigny, 60 M€
- Aménagement des voies et des ouvrages d'art à Brétigny, 190 M€,
- Aménagement de l'accès à Paris-Austerlitz, 90 M€
- Alimentation électrique, 20 M€.

Maîtrise d'ouvrage

RFF et la SNCF (exploitant) devraient assurer la maîtrise d'ouvrage.

Calendrier de travail

→ Prochaines étapes :

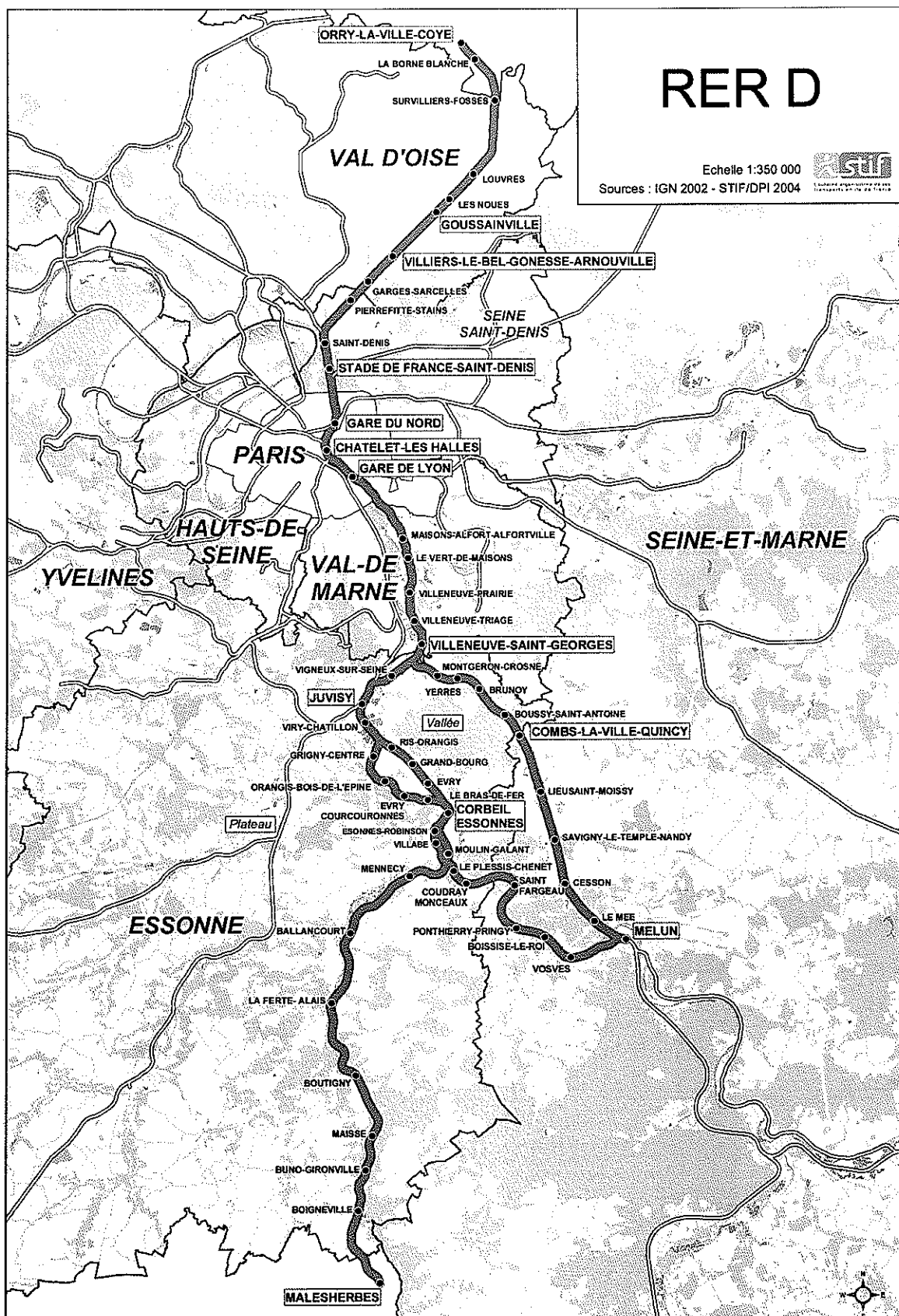
- Approbation du schéma directeur 8 juillet 2009
- Concertation 2010
- Approbation du schéma de principe début 2011
- Mise en service 2015 à 2017

Commentaires

L'étude des nouveaux principes de desserte à moyen terme de la partie sud est en cours sur les bases décrites lors de la réunion de la commission de suivi du 12 décembre 2007 avec pour objectif la production d'un schéma directeur qui serait approuvé en 2009.

Des propositions de dessertes seront faites pour les horizons 2012, 2015, 2017 ainsi qu'à long terme.

5.1-03 - Schéma directeur RER D



Descriptif et principales caractéristiques du projet

Le RER D a pour grandes caractéristiques :

- Lien entre la banlieue sud-est et la partie nord de l'Ile-de-France
- Ligne d'une longueur cumulée de 160 km
- 520 000 voyageurs quotidiens
- 440 trains
- 57 gares desservies sur 6 départements en Ile-de-France : le Val d'Oise, la Seine-Saint-Denis, Paris, le Val-de-Marne, l'Essonne et la Seine-et-Marne

L'objectif du schéma directeur du RER D est l'amélioration de la qualité de service, de la régularité et de la robustesse de la ligne (interconnectée depuis 1995 et sujette à une forte irrégularité).

Ainsi, le projet de ligne rénovée pour un nouveau service régulier et cadencé à l'horizon 2012, comporte des aménagements pour supprimer les points durs de la ligne (aménagements des terminus d'Orry-la-Ville, de Corbeil-Essonnes et de Paris-Bercy, de quais, de gare, remplacement de voies, des trains ...).

En 2008, les premières mesures d'amélioration du fonctionnement ont été apportées (meilleure régularité, horaires mieux respectés ...).

Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013 prévoit un financement de **200 M€** (valeur janvier 2006) réparti comme suit :

- État..... 45 M€
- Région..... 105 M€
- RFF et autres..... 50 M€

Coût estimatif et phasage

1. Actions à court terme : opérations engagées
 - Melun : régénération du poste, suppression des conflits de circulation: 10,7 M€
 - Télésurveillance des installations : phase 1 15 M€
phase 2 9 M€
 - Clôture des emprises ferroviaires : 2,3 M€
 - Renforcement de l'alimentation électrique de la ligne Corbeil-Malesherbes... 3 M€
 - Programme de régénération : Voie, radio sol/train, ouvrages d'art, caténaires
2. Actions à moyen terme : **opérations approuvées au Conseil du STIF du 10 décembre 2003**
 - Villeneuve St-Georges : création d'une voie de retournement au point X, communication voie B/voie 2 bis, modernisation de la partie campagne du poste 4 17 M€
 - Corbeil-Essonnes : jonction voie1 Plateau/voie1 Gare, création d'un SAS, jonction voie 12/voie 4, communication voie2 Melun/voie C, création d'un PMV,.... 16 M€
 - Aménagement des terminus nord :
 - position supplémentaire en terminus de Goussainville 4 M€
 - position supplémentaire en terminus d'Orry 25 M€
 - Mise en télécommande des terminus nord (Saint-Denis) 0,8 M€
 - Villeneuve St-Georges : modernisation du poste 4 – 2^{ème} phase et télécommande du poste de Pompadour depuis le poste 4 1,5 M€
3. Opérations prévues dans le cadre du schéma de principe (horizon 2013-2014)
 - Réaménagement du terminus de Goussainville (phase 2)
 - Redécoupage du block sens impair entre Pierrefitte et Villiers-le-Bel
 - Déploiement du KVBP entre Paris-Nord et Villiers-le-Bel
 - Déploiement du KVBP entre Châtelet et Gare-de-Lyon
 - Redécoupage du block entre Paris et Villeneuve-Saint-Georges
 - Modification du plan de voies de Corbeil-Essonnes (phase 1)
 - Création d'une sous-station à Combs-la-Ville
 - Réaménagement de quelques gares en complément du plan Impact
 - Suppression de Points Noirs Bruit

Maîtrise d'ouvrage

RFF et la SNCF (exploitant) sont susceptibles d'assurer la maîtrise d'ouvrage.

Calendrier de travail

- Approbation du schéma directeur..... 22 novembre 2006
- **Concertation préalable.....du 29 janvier au 9 mars 2007**

→ Prochaines étapes :

- *Approbation du schéma de principe..... 8 juillet 2009*
- *Approbation de l'avant-projet 2010*
- *Mise en service..... 2013*

5.4-02 - RER E - Eole à l'Ouest

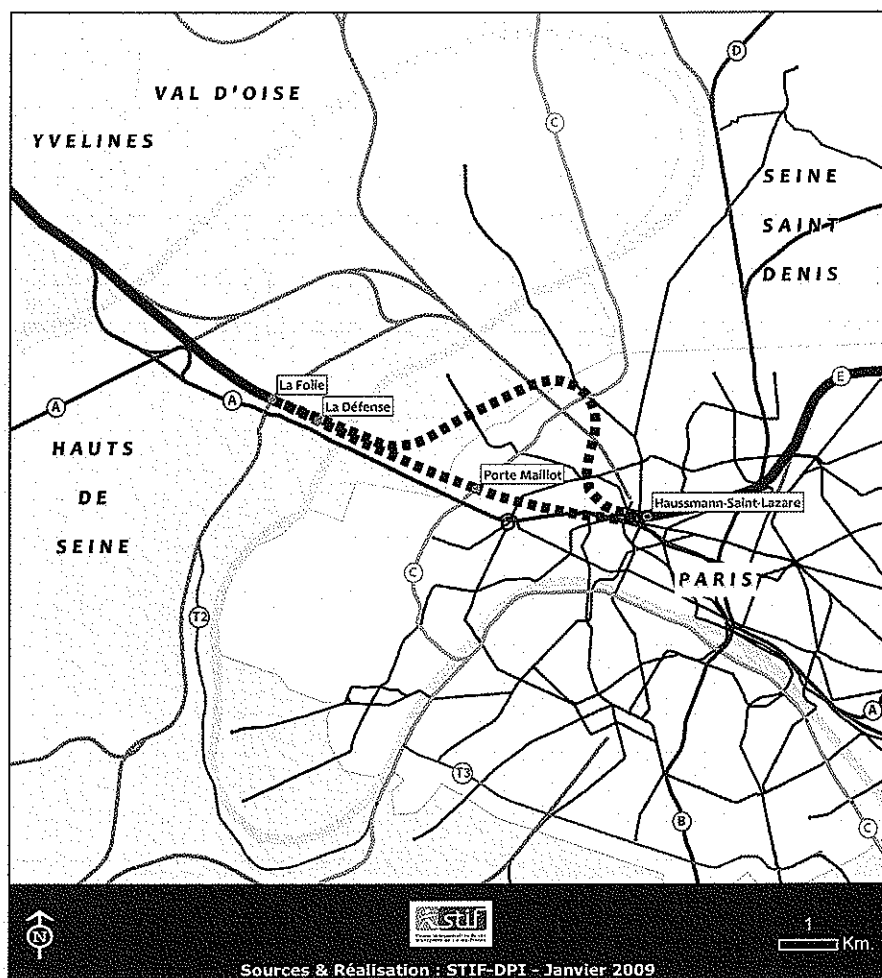
Descriptif et principales caractéristiques du projet

L'État et la Région ont inscrit au Contrat de Projets le prolongement du RER E (EOLE) à l'Ouest, de Hausmann-Saint-Lazare vers le secteur de La Défense, afin de satisfaire à des enjeux de transport et d'urbanisme majeurs pour l'Ile-de-France, comme notamment la desserte et le développement de l'Ouest Parisien.

Les premières études sur ce projet ont pour objectif de rassembler tous les éléments permettant l'organisation d'un débat public. Elles porteront notamment sur :

- les scénarios de prolongement depuis le terminus actuel d'Hausmann-Saint-Lazare en direction de l'Ouest de La Défense ;
- les conditions d'insertion du tracé et de raccordement aux réseaux ferrés existants dans les zones les plus complexes ;
- l'implantation des principales gares de correspondance avec les réseaux de transport collectif existants, en intégrant les évolutions de ces réseaux.

Ces études, d'un montant global maximum de 3 M€ (valeur janvier 2008), permettront d'identifier les impacts en terme d'aménagement, comporteront une évaluation des enjeux socio-économiques du projet dans ses différentes composantes, et préciseront les modalités envisageables pour le financement. Elles porteront sur deux horizons : 2020 (achèvement des projets identifiés précisément à ce jour en matière de transports collectifs et de développement urbain) et 2030 (horizon du SDRIF en cours de révision).



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013 prévoit un financement de **10 M€** (valeur janvier 2006) apportés pour moitié par l'État et la Région Ile-de-France, pour les études et premiers travaux relatifs au projet Éole à l'Ouest, réparti comme suit :

- État..... 5 M€
- Région..... 5 M€

Coût estimatif et phasage

A ce stade aucun élément précis de coût ni de phasage ne peut être avancé.

Maîtrise d'ouvrage

Les différents volets des études sont réalisés par RFF, la SNCF, la RATP et le STIF en fonction des domaines de compétence de chacun. Un prestataire extérieur sera chargé notamment de synthétiser les éléments d'étude produits par les partenaires et de rédiger le dossier d'objectif et caractéristiques principales (DOCP).

Placées sous l'autorité conjointe du Préfet de la région Ile-de-France et du Président du Conseil Régional d'Ile-de-France, les études sont pilotées par le STIF. Leur suivi est assuré dans les instances suivantes :

- comité des financeurs (co-présidé par le Préfet de région et le Président du Conseil Régional) : prises de décisions ;
- comité de pilotage (RFF, SNCF, STIF, RFF, SNCF) : suivi global de l'étude ;
- comité de pilotage élargi aux Conseils généraux et à la RATP ;
- comités locaux de suivi : comité de pilotage élargi auquel se joignent en tant que de besoin les collectivités territoriales et les EPA directement concernés ;
- comités techniques.

Enfin, pour garantir une bonne articulation avec le projet LRNV (A7a- Liaison Rapide Normandie-Mantes-Paris), les scénarios étudiés intégreront la trame des trains normands et un état d'avancement des études sera régulièrement fait devant le comité de pilotage LRNV. En outre, une première étape consiste en la réalisation d'un DOCP sur la partie Mantes-La Défense.

Calendrier de travail

→ Prochaines étapes :

- Dossier d'objectif et caractéristiques principales..... fin 2009
- Saisine de la Commission Nationale du Débat Public..... fin 2009
- Concertation ou débat public..... 2010-2011

Le choix d'un éventuel débat public plutôt que celui d'une concertation est du ressort de la CNDP ; le premier cas implique généralement un délai supplémentaire de l'ordre d'un an dans le calendrier général de l'opération.

Au-delà de cette étape, il est trop tôt pour donner des éléments de planning concrets. Le projet pourrait néanmoins être mis en service au cours de la « phase 3 » du SDRIF, soit à l'horizon 2020-2030.

Commentaires

Le programme de travail des études et la convention de financement afférente ont été approuvés par le Conseil du STIF le 14 février 2008. Les études ont été officiellement lancées lors du comité de pilotage du 20 février 2008.

Des groupes de travail techniques « transport » et « urbanisme » ont été constitués afin d'avancer en parallèle sur chacune de ces problématiques et se sont régulièrement réunis depuis le printemps 2008. Un groupe « desserte » s'est réuni en juillet 2008 pour initier la réflexion sur les schémas de service ÉOLE envisageables à diverses échéances, en fonction de la mise en service des projets ferroviaires connexes (LRNV, Mantes – La Défense, CDG Express, gare Évangile...).

Des point d'avancement sur les diverses études et réflexions, tout particulièrement sur les problématiques de transport (état des lieux, schémas de desserte, fonctionnement du pôle d'échanges de Grande Arche...), ont fait l'objet de comités de pilotage élargis en juin et septembre 2008.

Principaux volets des études en cours, avec leurs échéances de restitution :

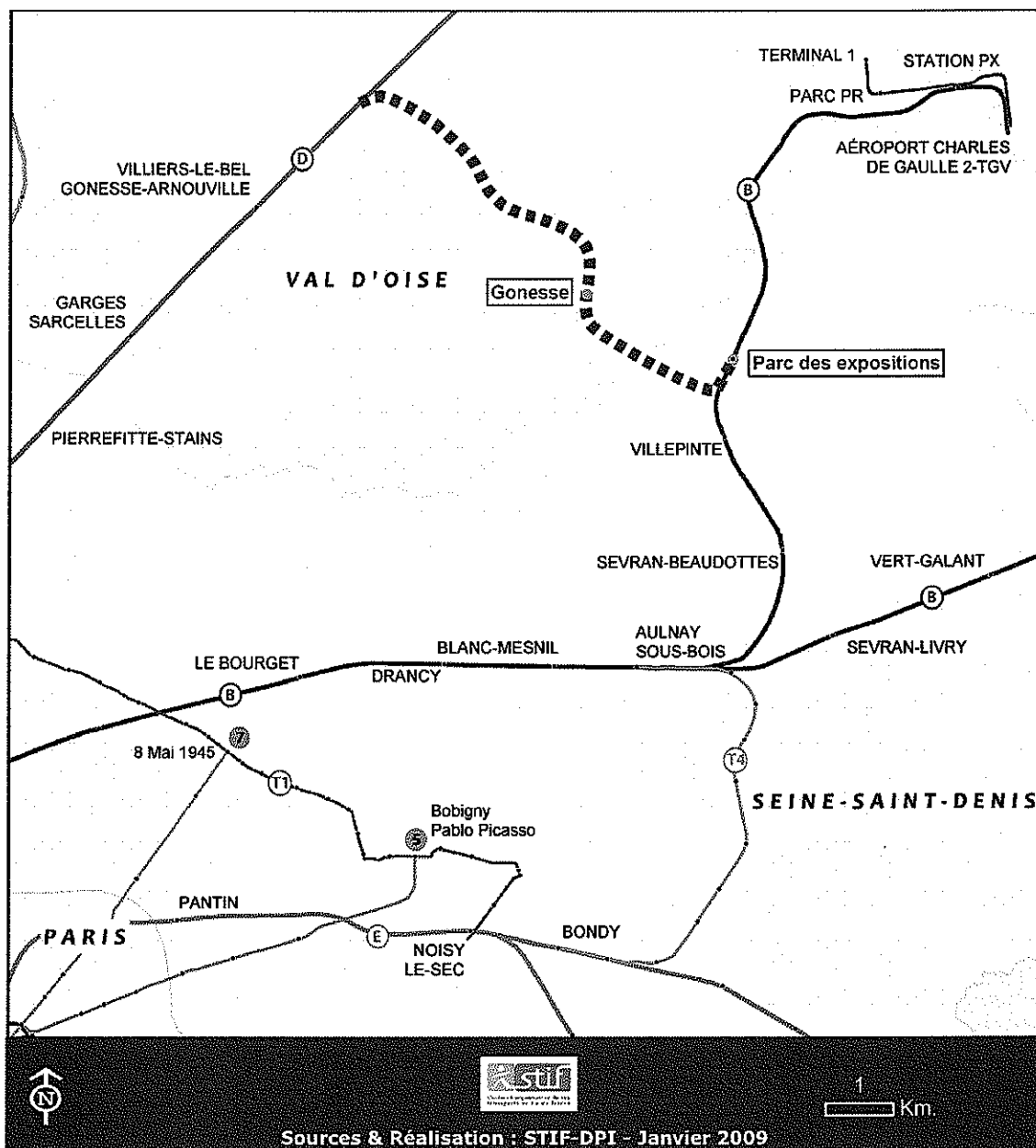
- enjeux urbains et perspectives de développement (IAURIF) : février 2009 ;
- diagnostic du fonctionnement du pôle d'échanges Grande Arche, avec notamment une opération de comptage exhaustif des flux (RATP) : février 2009 ;
- premiers éléments de trafic (STIF) : mars 2009 ;
- études techniques RFF/SNCF (tracé, raccordements, génie civil...) : juin 2009 ;
- principes de desserte et études d'exploitation (RFF/SNCF) : juin-juillet 2009.

5.4-07 (A5e) - Barreau de Gonesse RER B - RER D

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Création d'une nouvelle branche du RER D, reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville B à la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte, avec ouverture d'une nouvelle gare à Gonesse. Ce nouveau barreau pourrait être utilisé par des liaisons Creil – Roissy en y ajoutant un raccordement vers le nord à Villiers-le-Bel.

- liaison ferrée nouvelle de 9 km, exploitée sur 11 km entre les gares de Villiers-le-Bel et Parc des Expositions
- 3 gares desservies : Villiers-le-Bel (RER D), Gonesse (gare créée), Parc des Expositions (RER B)
- fréquence envisagée : 4 trains/ heure
- principales communes traversées : Gonesse, Le Thillay, Villepinte



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013¹ prévoit un financement d'environ 10 M€ en études sur une enveloppe commune avec 4 autres opérations de **50 M€** (valeur janvier 2006) répartie comme suit :

- État..... 15 M€
- Région..... 35 M€

Ce montant doit permettre des premières études et travaux, ainsi que des acquisitions foncières.

Coût estimatif et phasage

Le coût du projet (définitif : liaison ferroviaire) est estimé aujourd'hui **entre 201 et 214 M€** (valeur janvier 2006).

L'opération a été identifiée dans le cadre du Plan Espoir Banlieue pour un financement de 50 M€, à parité par l'Etat et la Région Ile-de-France.

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre la SNCF (création de la gare à Gonesse et futur exploitant) et RFF (infrastructures et coordination du projet), chacun dans son domaine de compétence.

Calendrier

→ Prochaines étapes :

- Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales..... 2009
- Début des travaux..... 2014
- Mise en service..... 2017

Commentaires

Le SDRIF comme le CPER 2007-2013 laissent ouverte l'option d'une solution en site propre bus pour préfigurer la liaison ferroviaire.

Le STIF et les partenaires (Région Ile-de-France, État, Conseil Général du Val d'Oise et EPA Plaine de France) ont souhaité disposer d'éléments quant à la faisabilité de mise en œuvre d'un BHNS en préfiguration du projet ferroviaire. Une étude est en cours à cette fin.

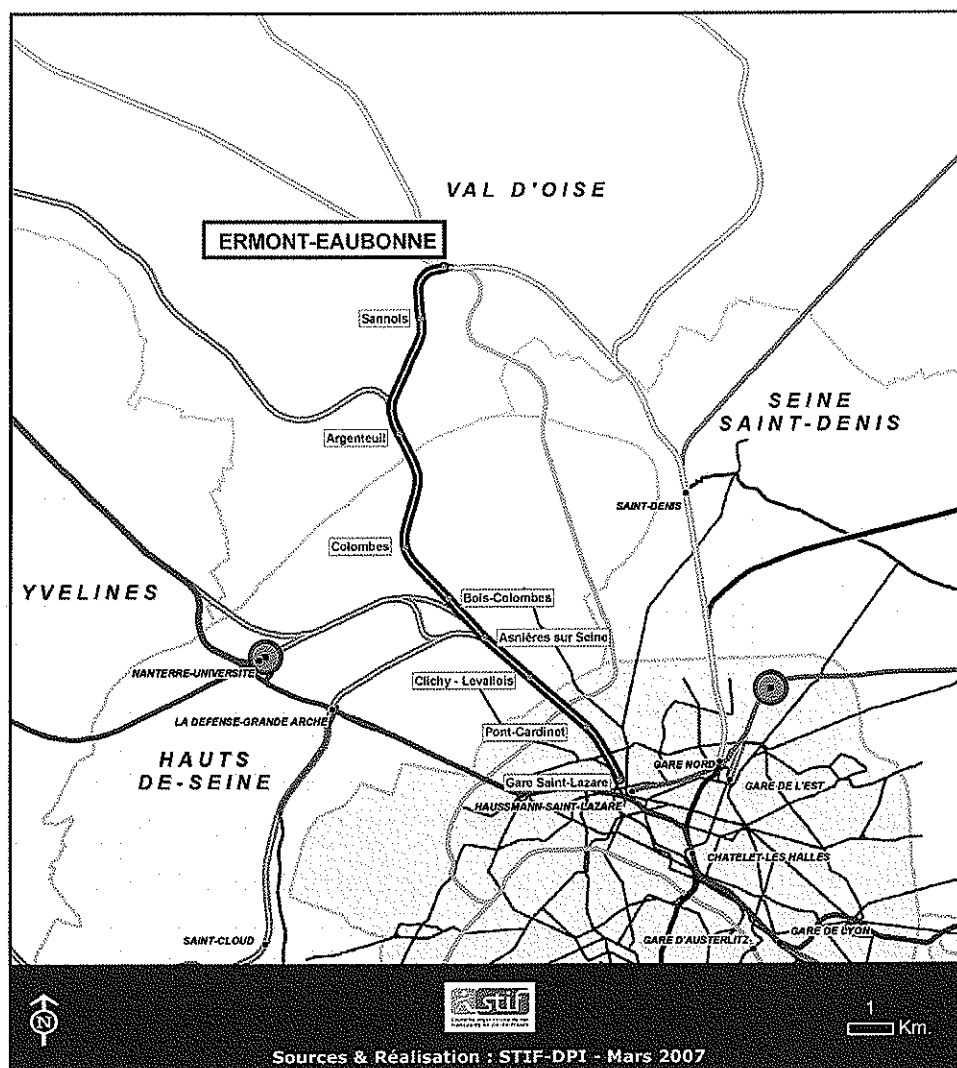
¹L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 7,62 M€ (valeur janvier 2000) répartie comme suit : État (1,83 M€), Région (4,27 M€) et Conseil Général du Val d'Oise (1,52 M€).

A2b - Ermont – Paris Saint-Lazare

Descriptif et principales caractéristiques du projet

L'opération de création d'une liaison directe entre Ermont et Saint-Lazare a un triple objectif :

- développer l'offre, en créant cette liaison via Argenteuil (suppression de la branche Argenteuil - Ermont du RER C) et en améliorant les fréquences sur Paris – Conflans et au-delà,
- améliorer la qualité de service en supprimant plusieurs points durs d'exploitation, notamment au niveau du nœud ferroviaire d'Ermont par la construction de deux sauts de mouton, et entre Le Stade et Argenteuil par construction d'un nouveau pont sur la Seine,
- créer les conditions techniques de mise en œuvre des travaux de la branche Pontoise – Le Bourget de la Tangentielle Nord.



Enveloppe CPER

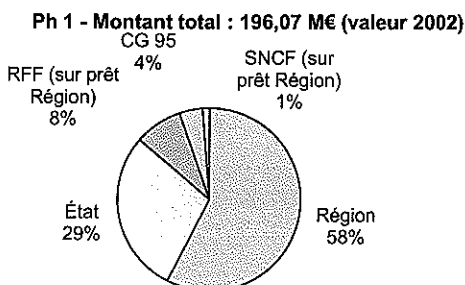
Inscrite au 12^{ème} Contrat de Plan², l'opération n'a pas été financée au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

Coût et financement

Le coût total de l'opération est estimé à 238,58 M€ (valeur janvier 2000), soit **249,07 M€** (valeur janvier 2002).

*Une première phase fonctionnelle, chiffrée à **196,07 M€** (valeur janvier 2002), a fait l'objet d'une convention de financement, signée le 28 février 2003 :*

- Région 112,82 M€
- État 56,41 M€
- RFF (sur prêt Région) 16,32 M€
- Conseil Général du Val d'Oise 8,03 M€
- SNCF (sur prêt Région) 2,48 M€



Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage a été assurée par la SNCF (exploitant) et RFF (infrastructures et coordination du projet), chacun sur son domaine de compétence.

Calendrier

- Concertation préalable du 28 mars au 18 mai 1999
- Approbation du schéma de principe 18 avril 2000
- IMEC de mars à septembre 2001
- Enquête publique (Bouchardeau) du 22 octobre au 23 novembre 2001
- Approbation de l'avant-projet 10 octobre 2002
- Début des travaux novembre 2002
- **Mise en service de la nouvelle desserte (ligne J) 27 août 2006**

→ Prochaine étape :

- Ouverture au public de la nouvelle gare Ermont-Eaubonne progressive d'octobre 2008 à juin 2009

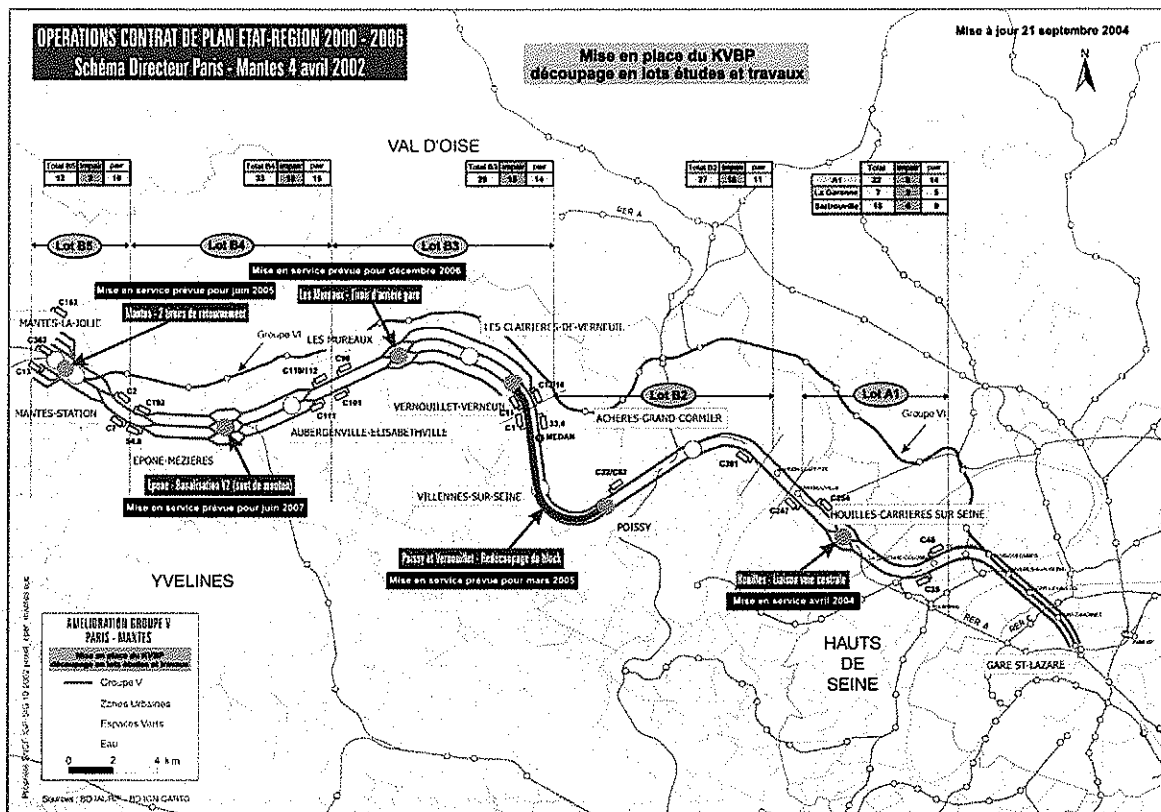
Commentaires

Malgré les modifications de programme et les risques de réclamations, RFF estime pouvoir tenir largement son coût d'objectif global (169,179 M€ valeur janvier 2002) en dégagant une économie substantielle (de l'ordre de 7%). De son côté la SNCF entend tenir le coût d'objectif alloué à son périmètre (26,888 M€ valeur janvier 2002) ceci en tenant compte des réclamations classiques de fin de chantier.

La mise en service du nouveau BV (bâtiment voyageur) devrait être quasiment complète en juin 2009, en notant toutefois qu'à cette échéance l'aménagement du parvis nord de la gare, connexe à l'opération et porté par la CA Val et Forêt, ne sera pas encore engagé du fait d'un retard substantiel (DUP en cours).

²L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 151,19 M€ (valeur janvier 2002) répartie comme suit : État (41,16 M€), Région (96,04 M€), Conseil Général du Val d'Oise (7,62 M€).

A7a - Liaison rapide Normandie – Mantes – Paris



Descriptif et principales caractéristiques du projet

Aménagement de l'axe Paris - Mantes via Poissy dans le cadre de la liaison rapide Normandie Vallée de Seine (LNRVS) afin de pouvoir y faire circuler facilement :

- des trains rapides Paris – Rouen et Paris – Caen pouvant rejoindre le centre de Paris via le tunnel Éole puis l'aéroport de Roissy et le réseau TGV (via CDG Express) ;
- des trains régionaux, de type RER ou Transilien, entre Paris et les pôles de la vallée de la Seine (Les Mureaux, Mantes).

Une première phase visant une amélioration de la régularité (+ 25%) et une réduction des temps de parcours (en moyenne : - 2 mn pour les trains GL, - 1 mn 15 s pour l'Île-de-France) est prévue au 12^{ème} plan ; elle a fait l'objet d'un schéma directeur approuvé par le Conseil d'administration du STIF du 4 avril 2002 et est composée de 6 opérations fonctionnellement indépendantes pour un montant initialement prévu de 50,3 M€ (valeur janvier 2000).

Pour information, deux autres phases prévues : "Eleonor" (raccordement du tunnel d'Éole aux voies des groupes II et V de la banlieue St-Lazare) ; augmentations de capacité entre Achères et Mantes-la-Jolie (ligne n^{ve} Achères - Épône, raccord. ouest de Mantes, quadrupl. des voies entre Mantes et Épône-Mézières).

Enveloppe CPER

Inscrite au 12^{ème} Contrat de Plan³, l'opération n'a pas été financée au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

³ Mais figure au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 76,22 M€ (valeur janvier 2000) : État (38,11 M€), Région (32,01 M€) et Conseil Général des Yvelines (6,10 M€). S'y ajoute 160,07 M€ de subventions de régions Haute et Basse Normandie (121,96 M€) et de l'État (CPER normands) (38,11 M€). La contribution de RFF sur fonds propres est estimée à 22,87 M€ mais son montant exact reste toutefois à préciser.

Coût et financement

Toutes les opérations sont aujourd'hui engagées.

Coûts d'objectif M€		ÉTAT	RIF	CG 78*	Valeur
1-BLOCK	4,157	2,012	1,690	0,455	01/2002
2-MANTES	1,847	0,894	0,750	0,203	01/2002
3- EPÔNE	3,475	1,682	1,412	0,381	01/2002
4-KVBP	34,300	18,55	15,75	0	01/2004
5-HOUILLES	3,877	1,877	1,576	0,424	01/2002
6-LES MUREAUX	23,079	—	—	—	01/2003
TOTAL	*	*	*	6,098	

*La subvention du CG78 étant forfaitaire et non actualisable, cette répartition des financements n'est qu'indicative.

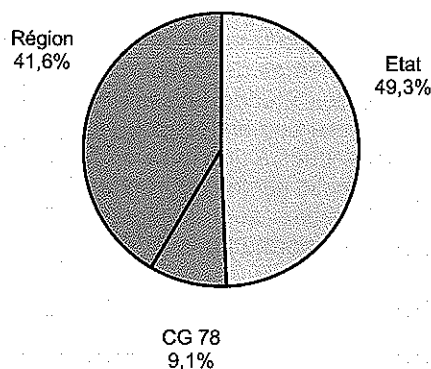
Les conventions de financement ont été signées le 19 septembre 2003 (Block Poissy-Vernouillet, Mantes-la-Jolie, Epône-Mézières et Houilles) pour un total de 13,356 M€ (valeur janvier 2002) et le 13 décembre 2004 Les Mureaux), pour un total de 35,175M€ (valeur janvier 2003), avec les contributions suivantes :

- État 15,805 M€
- Région 13,273 M€
- Conseil général des Yvelines 6,098 M€

Pour l'opération du KVBP, les conventions de financement des première (22,81 M€) et deuxième tranches fonctionnelles (11,49 M€) ont été signées respectivement les 31 août et 16 novembre 2006. Le total de 34,30 M€ (valeur janvier 2004) est financé comme suit :

- État 18,55 M€
- Région 15,75 M€

Financement des 6 opérations de LRNVS
Montant total : 72,29 (valeur 2004)



- État 18,55 M€
- Région 15,75 M€

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre RFF (coordinateur) et la SNCF (exploitant).

Calendrier

- Approbation du schéma directeur 4 avril 2002
- 1. REDÉCOUPAGE DU BLOCK ENTRE POISSY ET VERNUILLET
- Approbation de l'avant-projet..... 10 octobre 2002
- Début des travaux septembre 2003

- **Mise en service** 26 février 2005
- 2. CRÉATION DE 2 TIROIRS DE RETOURNEMENT EN GARE DE MANTES-LA-JOLIE
 - Approbation de l'avant-projet 10 décembre 2002
 - Début des travaux novembre 2003
 - **Mise en service** 20 juin 2005
- 3. BANALISATION DE LA VOIE 2 DU SAUT DE MOUTON D'ÉPÔNE
 - Approbation de l'avant-projet 10 décembre 2002
 - Début des travaux mars 2004
 - **Mise en service** 17 juin 2007
- 4. CONTRÔLE DE VITESSE PLUS SOUPLE (KVBP)
 - Approbation de l'avant-projet 13 mai 2005
 - Approbation de la CdF (2^{ème} TF) 5 avril 2006
 - **Début des travaux** 1^{er} trimestre 2007

→ Prochaine étape :

- **Mise en service** 2010
- 5. CRÉATION D'UNE COMMUNICATION EN GARE DE HOUILLES-CARRIÈRES
 - Approbation de l'avant-projet 4 avril 2002
 - Début des travaux septembre 2003
 - **Mise en service** 25 avril 2004
- 6. CRÉATION D'UN TIROIR DE RETOURNEMENT EN GARE DES MUREAUX
 - Approbation du schéma de principe 10 octobre 2002
 - Approbation de l'avant-projet 13 février 2004
 - Début des travaux juin 2004
 - **Mise en service** 3 décembre 2006

Commentaires

Les opérations achevées à ce jour font apparaître un coût final qui se situe entre -10 et -30% par rapport au coût objectif.

KVBP

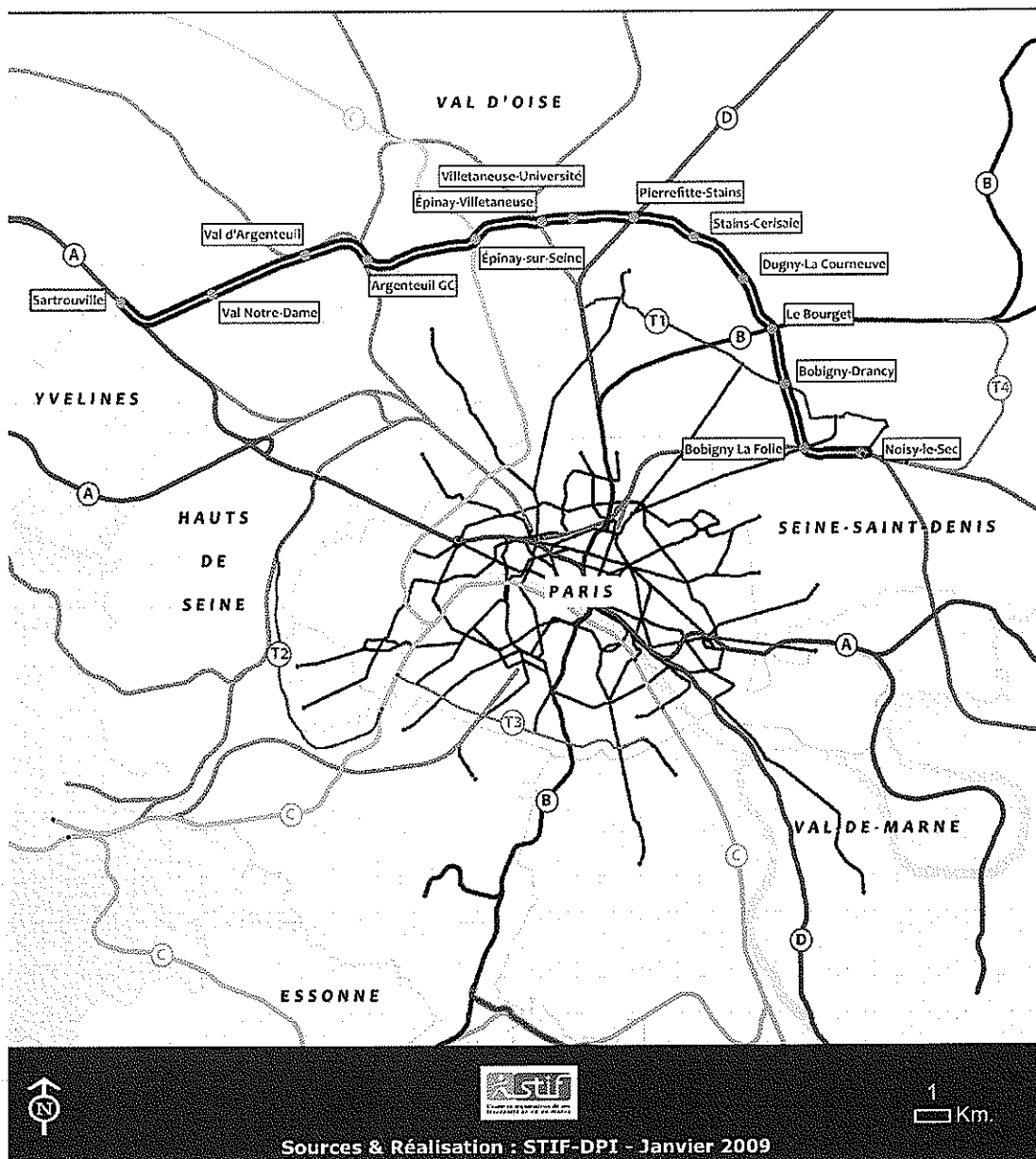
Pour la part RFF, des difficultés d'approvisionnement des matériels (difficultés d'intéresser un fabricant pour de petites séries) et des problèmes de ressources humaines en signalisation ferroviaire entraînant des retards dans la finalisation des études pourrait entraîner un retard de l'ensemble de l'opération KVBP (+10 mois), alors que la mise en service globale était initialement prévue pour janvier 2010. Les normands sont cependant très attachés à une mise en service à la date prévue pour l'horaire 2010. Il est encore trop tôt pour faire un pronostic sur le coût réel de l'opération par rapport à son coût objectif même si des premières tendances favorables sont observables. A noter une étude demandée par la DE du STIF sur les gains de régularité que permettra le KVBP.

Pour la part SNCF, la recherche d'une optimisation de la gestion du parc concerné a été poursuivie : d'un nombre de 271 matériels initialement prévus à équiper, on est arrivé aujourd'hui à 258 ; une économie sur le coût objectif est ainsi prévisible. En matière de planning, les prévisions sont respectées et tout le matériel de la branche transport public circulant en pointe sera équipé pour le service annuel 2010 (décembre 2009).

3.2

Tram - Train

Tangentielle Nord
5.2-14 (A2a) - phase 1 Épinay - Le Bourget
5.3-04 - phase 2 Sartrouville - Épinay / Le Bourget - Noisy-le-Sec



Descriptif et principales caractéristiques du projet

Liaison ferrée en rocade entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, effectuée par du matériel de type train léger (ou tram-train) circulant sur des voies dédiées contiguës à la ligne actuelle de Grande Ceinture.

- 28 km de ligne nouvelle, implantée en quasi totalité dans les emprises ferroviaires existantes
- 14 gares desservies, dont 6 nouvelles et 8 assurant le maillage avec le réseau ferré existant
- 16 communes concernées sur 3 départements :
 - Sartrouville et Houilles dans les Yvelines
 - Argenteuil, Deuil la Barre et Montmagny dans le Val d'Oise
 - Épinay-sur-Seine, Villetaneuse, Pierrefitte-sur-Seine, Stains, Dugny, La Courneuve, Le Bourget, Drancy, Bobigny, Romainville et Noisy-le-Sec en Seine-Saint-Denis
- Correspondances avec le tramway T1, le futur Tram'Y (tramway St-Denis-Épinay-Villetaneuse), les RER A, B, C, D et E et la ligne H Transilien. A terme, des correspondances pourraient également être aménagées avec les lignes 5 et 13 du métro, respectivement à Bobigny-La Folie (station nouvelle) et Stains-Cerisaie (prolongement de ligne).

- Environ 32 000 voyageurs attendus à l'heure de pointe du matin, soit 220 000 par jour ou 62,7 millions par an.
- En phase 1 : liaison Épinay – Le Bourget :
 - 10 km de ligne, 7 gares desservies dont 3 nouvelles et 4 de maillage
 - 10 communes concernées sur 2 départements : Deuil la Barre et Montmagny dans le Val d'Oise ; Épinay-sur-Seine, Villetaneuse, Pierrefitte-sur-Seine, Stains, Dugny, La Courneuve, Le Bourget, Drancy en Seine-Saint-Denis
 - Correspondances avec le futur Tram'Y, les RER B, C et D, la ligne H Transilien
 - Environ 9 600 voyageurs attendus à l'heure de pointe du matin, soit 65 800 par jour ou 18,4 millions par an.
- La ou les phases ultérieures concerneront les prolongements Épinay – Sartrouville et Le Bourget – Noisy-le-Sec, pour lesquels les études techniques détaillées (avant-projet) vont être lancées.

Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013⁴ prévoit le financement suivant réparti comme suit (valeurs janvier 2006) :

Phase 1 :	Phase 2
299,10 M€ dont :	48,70 M€ dont :
▪ État 98 M€	▪ État 14,60 M€
▪ Région 201,10 M€	▪ Région 34,10 M€

La part des collectivités territoriales restant à déterminer.

En juin 2008, dans le cadre du plan « Espoir Banlieues », l'État et la Région ont décidé d'affecter au projet une enveloppe complémentaire de **100 M€**.

Coûts estimatifs (valeur janvier 2006) :

Phase 1	Phase 2
Les coûts d'infrastructure de la liaison Épinay – Le Bourget sont aujourd'hui estimés, en phase avant-projet, à environ 475 M€ , dont 383 M€ sur périmètre RFF et 92 M€ sur périmètre SNCF. A ce montant, il faut ajouter 48 M€ pour le matériel roulant (12 rames), à financer hors CPER.	Non déterminé à ce stade. Pour mémoire, le montant du projet complet Sartrouville – Noisy-le-Sec était estimé dans le Schéma de principe de 2004 à environ 1 G€ pour les infrastructures et 150 M€ pour le matériel roulant.

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée par la SNCF et RFF, chacun sur son domaine de compétence.

Calendrier

- Concertation préalable juin à novembre 2003
- Approbation du schéma de principe complémentaire 28 septembre 2004
- Approbation du dossier d'enquête publique 5 juillet 2006
- Enquête publique du 6 novembre au 16 décembre 2006
- **Décret d'utilité publique 27 mai-2008**

NB : avant l'adoption du schéma de principe complémentaire en septembre 2004, le projet Tangentielle Nord a été étudié sous une forme différente, laquelle a fait l'objet de deux phases de concertation préalable en 1999 et 2001, puis d'un schéma de principe approuvé par le Conseil d'administration du STIF en décembre 2001.

⁴L'opération de la phase 1 était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 335,39 M€ (valeur janvier 2000) répartie comme suit : État (88,77 M€), Région (207,13 M€) Conseil Général des Yvelines (7,62 M€), Conseil Général de la Seine-Saint-Denis (23,48 M€) et Conseil Général du Val d'Oise (8,38 M€). Sur cette enveloppe 30,49 M€ étaient consacrés au réaménagement du pôle de Noisy-le-Grand. Un reliquat du 11^{ème} contrat de plan de 19,82 M€ (subvention Région) complétait ce financement.

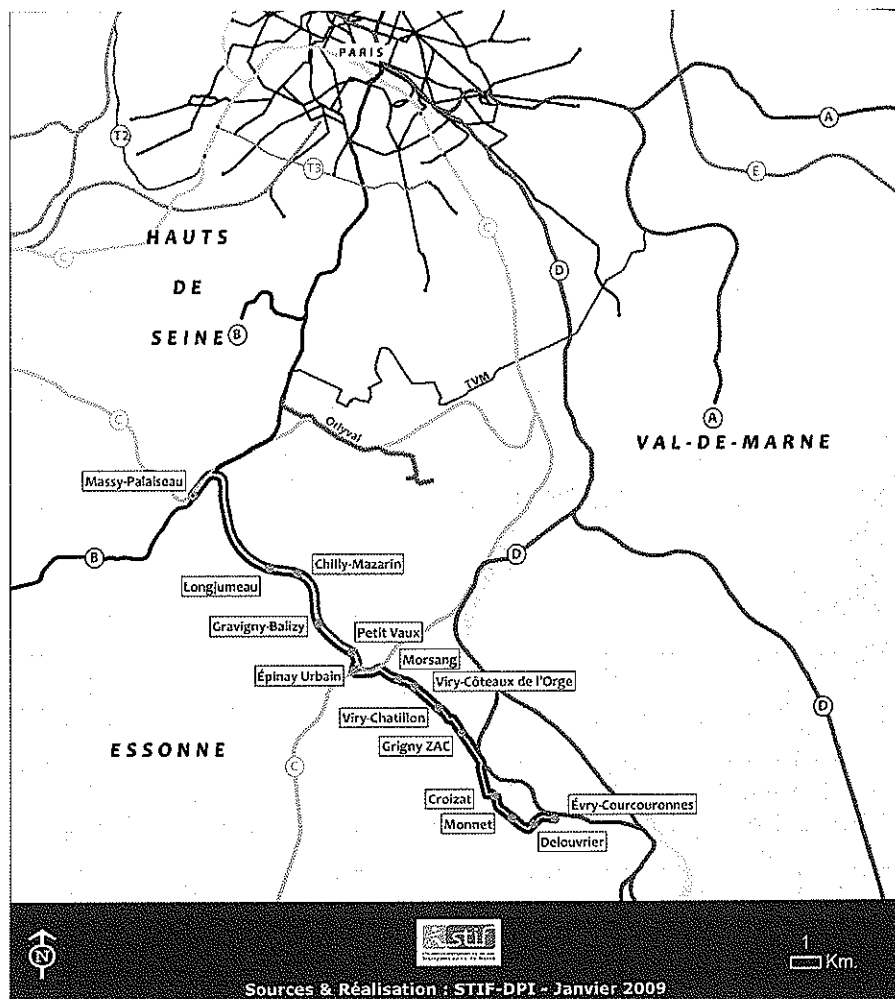
→ Prochaines étapes (phase 1) :

- Approbation de l'avant-projet.....8 juillet 2009
- Début des travaux.....2009
- Mise en service.....fin 2014

→ Prochaines étapes (phase 2) :

Le STIF et les financeurs du projet sont en train de finaliser les conventions de financement nécessaires pour lancer dans les meilleurs délais les études d'avant-projet des sections Sartrouville – Epinay et Le Bourget – Noisy-le-Sec.

5.4-04 (A2d) - Tram-Train Massy-Évry



Descriptif et principales caractéristiques du projet

Cette opération permet de réaliser une liaison performante entre ces 2 pôles importants de l'Essonne que sont Massy et Évry tout en réalisant un maillage avec les différents réseaux de transports en commun existants du secteur, notamment le RER C et le RER D.

Une étude d'approfondissement a consisté en 3 étapes qui se sont achevées par la production du dossier d'objectifs et caractéristiques principales (DCOP) fin décembre 2007. Le DOCP a été approuvé en Conseil du STIF du 14 février 2008.

- La **première étape** a permis d'établir un cadrage des perspectives de développement sur le secteur, en termes d'habitat et d'emploi, d'identifier les contraintes sur le plan ferroviaire, environnemental et foncier et de proposer en conclusion des corridors d'insertion envisageable pour cette liaison.
- La **deuxième étape** a consisté à rechercher des tracés dans les corridors sélectionnés, d'en déterminer la faisabilité technique et d'évaluer les avantages et inconvénients de chacun d'entre eux. Cette étape a permis de sélectionner les tracés devant faire l'objet d'une étude plus approfondie.
- La **troisième étape** a eu pour objet les études d'approfondissement des tracés candidats, afin de sélectionner un tracé préférentiel qui a été proposé dans le DOCP.

La Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie le 11 juillet 2008. Elle a délibéré le 3 septembre 2008 sur l'organisation d'une concertation publique sous l'égide d'un tiers garant, nommé le 5 novembre 2008 sur proposition du STIF. La concertation publique est planifiée du 25 juin au 3 juillet 2009.

- Liaison en tram-train de 20,1 km
- 27 600 voyageurs / jour attendus.

Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013⁵ prévoit un financement de **10 M€** (valeur janvier 2006) en études réparti comme suit :

- État 3 M€
- Région 7 M€

La part des collectivités territoriales reste à déterminer.

S'y ajoute une enveloppe de **30 M€** (valeur janvier 2006), au titre des travaux après 2010 :

- État 9 M€
- Région 21 M€

La part des collectivités territoriales reste à déterminer.

Le projet est également inscrit au Plan Espoirs Banlieue pour un montant de **150 M€** réparti à parité entre l'État et la Région.

Coût estimatif et phasage

Le coût de l'infrastructure de cette liaison (y compris les acquisitions foncières, les ateliers garages et hors matériel roulant) de la liaison Massy-Évry a été estimé pour le tracé retenu dans le DOCP à **307 M€** (valeur janvier 2007).

Maîtrise d'ouvrage

SNCF et RFF.

Calendrier

- Dossier d'objectifs et caractéristiques principales, Tangentielle Sud 10 décembre 2002
- Concertation préalable Tangentielle Sud du 27 avril au 21 juin 2001
- Information au Conseil d'Administration du STIF 10 décembre 2002
- Etudes de DOCP 2004-2007
- **Approbation du dossier d'objectifs et caractéristiques principales.. 14 février 2008**

→ Prochaines étapes :

- Concertation publique 25 juin – 3 juillet 2009
- Approbation de schéma de principe 2010
- Début des travaux 2012
- Mise en service 2017

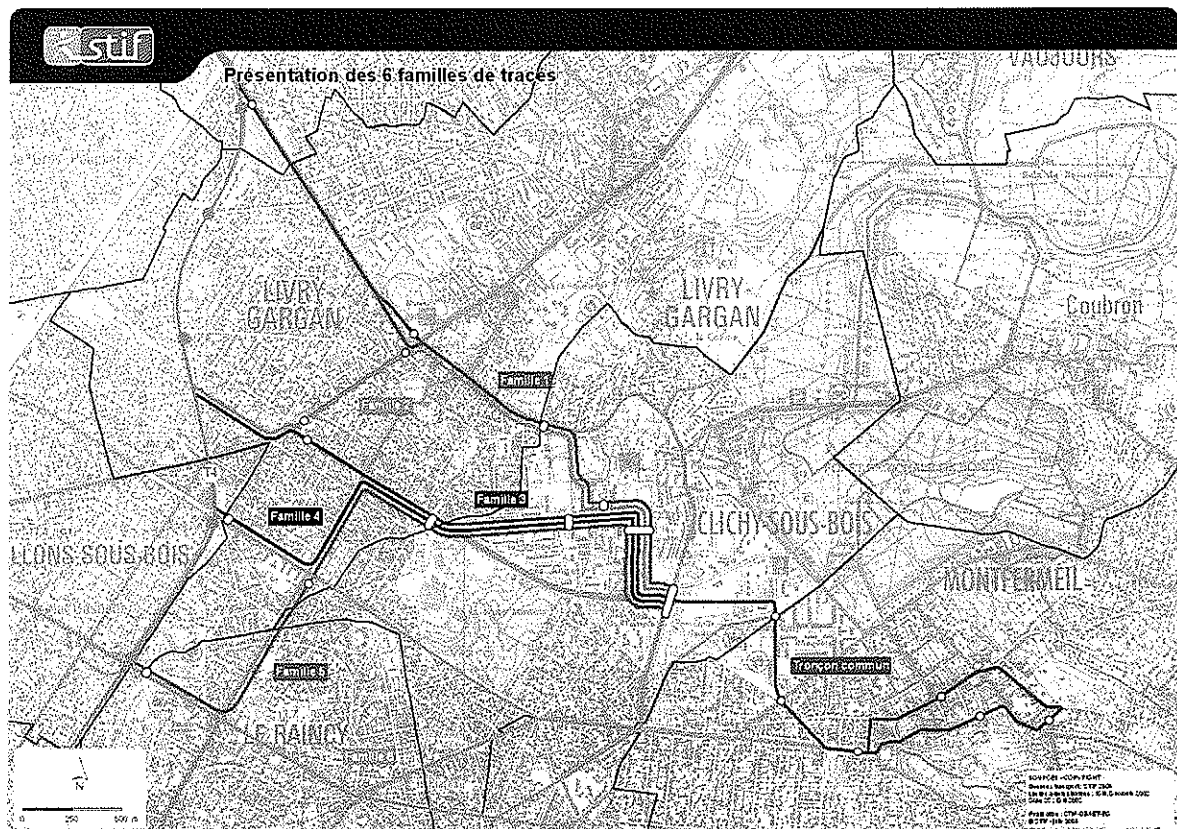
⁵L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 sous la dénomination « Tangentielle Sud » avec une enveloppe de 304,90 M€ (valeur janvier 2000) répartie comme suit : État (73,18 M€), Région (170,74 M€) et Conseil Général de l'Essonne (60,98 M€).

5.4-06 - T4 – Clichy-sous-Bois – Montfermeil

Descriptif et caractéristiques principales du projet

Réalisation d'une antenne du Tram-Train T4 desservant le plateau de Clichy-Montfermeil, avec terminus au droit de l'Hôpital Intercommunal de Montfermeil.

Un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) a été approuvé par le Conseil du STIF le 9 juillet 2008, avec un tracé de référence et un tracé variante. Le projet s'étend sur une longueur comprise entre 5,9 et 6,7 km selon le cas et comporte 10 stations.



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013 prévoit un financement et environ 10 M€ en études sur une enveloppe commune avec 4 opérations de **50 M€** (valeur janvier 2006), répartie comme suit :

- État 15 M€
- Région 35 M€

La part des collectivités territoriales reste à déterminer.

Par ailleurs, le projet a été inscrit au plan « Espoir Banlieue » pour un montant de **140 M€** supplémentaires.

Coût estimatif

Selon les variantes de tracé, le coût des infrastructures est estimé **entre 160 à 175 M€** (valeur janvier 2008), celui du matériel roulant entre 45 et 49 M€.

Maîtrise d'ouvrage

Elle n'a pas été arrêtée à ce jour pour les travaux. Le STIF assure actuellement la maîtrise d'ouvrage des études.

Calendrier

- Approbation du dossier d'objectifs et caractéristiques principales.... 9 juillet 2008
- « **Publicité** » du projet (CNDP)..... **octobre 2008**

→ Prochaine étape :

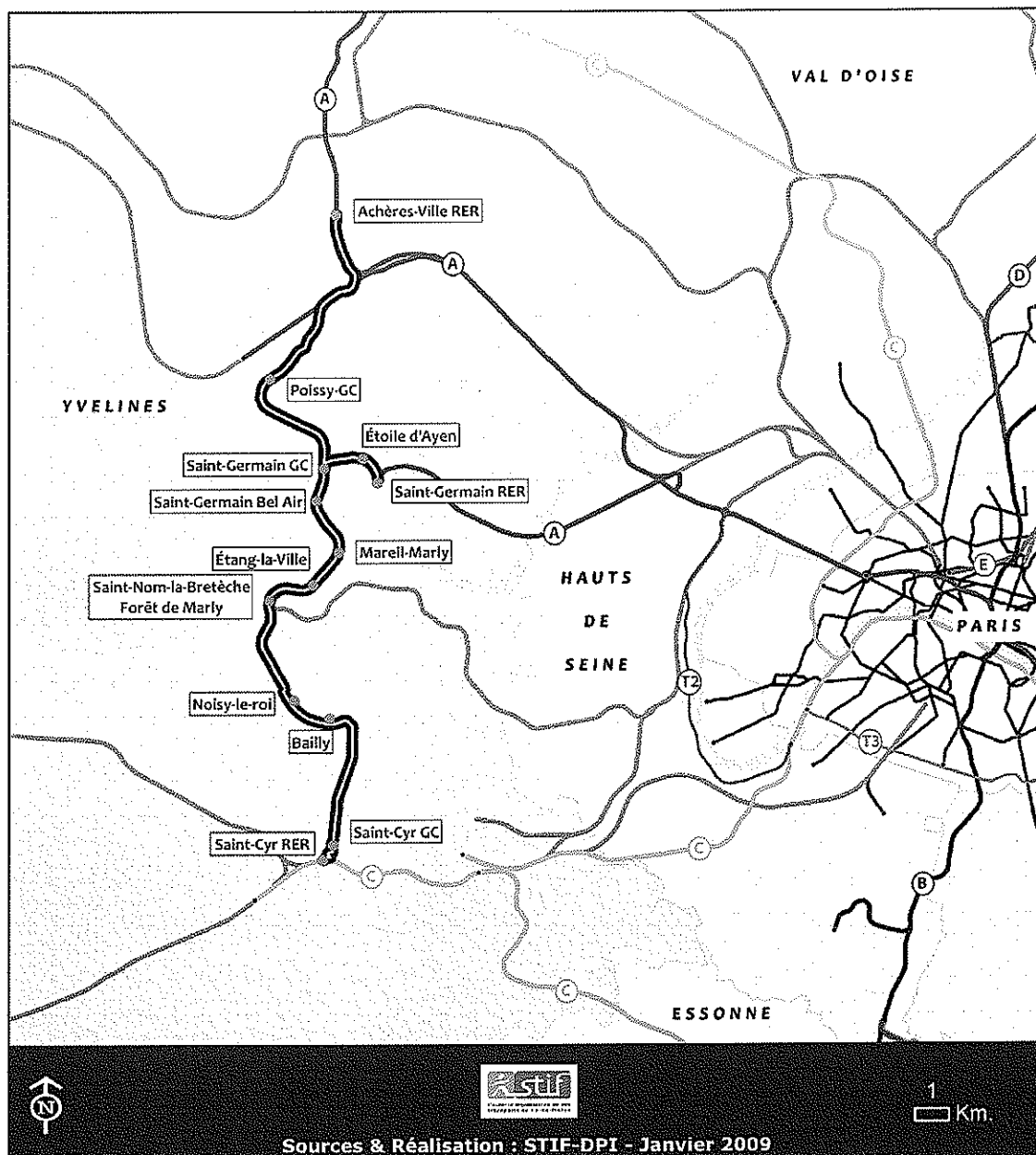
- Avis de la CNDP..... 7 janvier 2009

Il n'est pas possible à ce stade de donner d'autres éléments de calendrier pour cette opération. La mise en service est néanmoins envisageable à l'horizon 2016-2017.

Commentaires

Saisie par le conseil municipal de Livry-Gargan, la CNDP a décidé que le projet ne ferait pas l'objet d'un débat public mais d'une concertation sous l'égide d'un garant (en instance de désignation).

5.4-09 (A2e) - Tangentielle Ouest



Descriptif et principales caractéristiques du projet

En décembre 2004, la Grande Ceinture Ouest était remise en service entre Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture et Noisy-le-Roi. Cette liaison a vocation à être étendue pour permettre un maillage efficace du réseau de transports en commun et une meilleure desserte des pôles d'activités et d'habitats situés entre Achères et Saint-Cyr.

La Tangentielle Ouest est un projet permettant de prolonger la Grande Ceinture Ouest (terminus RER A) :

- au Nord, jusqu'à Poissy-Achères,
- au Sud, jusqu'à Saint-Cyr,
- avec un débranchement jusqu'à Saint-Germain-en-Laye,
- et une correspondance avec la ligne Paris-Saint-Lazare – Les Mureaux – Mantes.

D'une longueur totale d'environ 25 km, la Tangentielle Ouest sera traitée en mode Tram-Train. Son tracé empruntera en grande partie les infrastructures existantes (mais non utilisées) de la Grande Ceinture, avec des extensions en mode urbain à Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr (Poissy à l'étude). Le projet nécessite également la création d'un atelier-garage. Trois emplacements sont actuellement à l'étude : Versailles Matelots, Versailles Pion ou le triage d'Achères, sur la commune de Saint-Germain-en-Laye.

Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013⁶ prévoit un financement d'environ 10 M€ en études sur une enveloppe commune avec 4 autres opérations de **50 M€** (valeur janvier 2006), répartie comme suit :

- État 15 M€
- Région 35 M€

La part des collectivités territoriales reste à déterminer.

Par ailleurs, dans le cadre du contrat particulier Région-Département, (CPRD 2007-2013), la Région et le Conseil Général des Yvelines se sont engagés sur un financement supplémentaire de 200 M€ réparti comme suit : Région (100 M€), Conseil Général des Yvelines (100 M€).

Coût estimatif

Les infrastructures entre les gares RER de Saint-Cyr et de Saint-Germain-en-Laye sont estimées entre **127,5 M€** (solution de base avec un tracé en lisière de forêt de St-Germain) et **143,3 M€** (solution alternative avec un tracé via le Camp des Loges) (valeur janvier 2005).

Le matériel roulant est chiffré à 59 M€.

Selon le dossier d'objectifs et caractéristiques principales (DCOP), le prolongement entre Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture et Achères est estimée à 1 041 M€ pour les infrastructures et à 47 M€ pour le matériel roulant (valeur janvier 2005).

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée par la SNCF et RFF, chacun dans son domaine de compétence, ainsi que le STIF pour la partie urbaine.

Calendrier

- Concertation préalable du 27 avril au 21 juin 2001
- Information au conseil d'administration du STIF 10 décembre 2002
- Approbation du dossier d'objectifs et caractéristiques principales...5 juillet 2006
- **Concertation préalable.....mi septembre 2008 à mai 2009**

→ Prochaines étapes :

- Approbation du schéma de principe..... fin 2009
- Approbation de l'avant-projet..... 2011
- Début des travaux.....2013
- Mise en service.....2015

⁶ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 76,22 M€ (valeur janvier 2000) répartie comme suit : État (18,52 M€), Région (43,22 M€), Conseil Général des Yvelines (14,48 M€).

Commentaires

Lors du conseil d'administration du STIF de décembre 2002, l'étude de solutions alternatives de type Tram-Train desservant Poissy et Versailles a été demandée. Cette étude, réalisée sous pilotage du STIF, a abouti en 2005.

Lors de la commission de suivi du 26 mai 2005, le mode tram-train a été choisi et le tracé de la Tangentielle Ouest pour l'élaboration du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) arrêté (tracé entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER). Publié le 25 octobre 2006, ce dossier n'a pas fait l'objet d'une saisine de la CNDP.

Le Contrat Particulier Région-Département des Yvelines 2007-2013 implique un complément au programme du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales approuvé par le Conseil du STIF du 5 juillet 2006, par l'obligation d'assurer une correspondance de qualité avec la ligne SNCF Paris Saint Lazare-Mantes, et un maillage à Saint Germain-en-Laye avec le RER A.

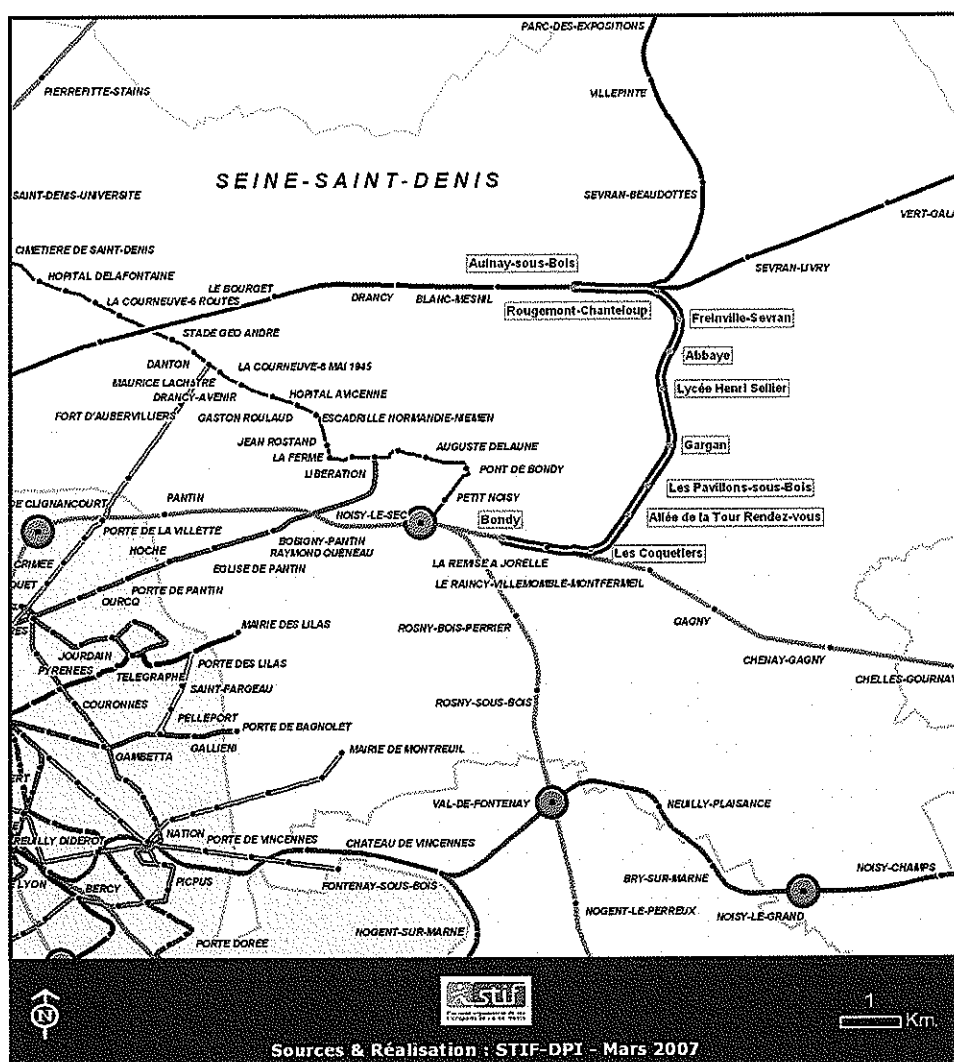
A3h – T4 Ligne des Coquetiers – Aulnay/Bondy

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Mise en service d'un Tram-Train entre les gares d'Aulnay-sous-Bois et de Bondy en réutilisant et en aménageant l'ancienne ligne dite des « Coquetiers ».

Des prolongements ultérieurs sont envisagés vers Noisy-le-Sec, Clichy-Montfermeil et Aulnay Nord.

- 7,9 km de tracé
- 3 nouvelles stations et 8 stations existantes réaménagées
- 7 communes traversées dans le département de la Seine-Saint-Denis : Aulnay-sous-Bois, Sevrans, Livry-Gargan, Bondy, Pavillons-sous-Bois, Le Raincy et Villemonble
- Correspondances assurées avec les RER B et E
- 44 200 voyageurs attendus par jour
- 12,4 millions de voyages annuels



Enveloppe CPER

Inscrit au 12^{ème} Contrat de Plan⁷ l'opération n'a pas été reprise au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

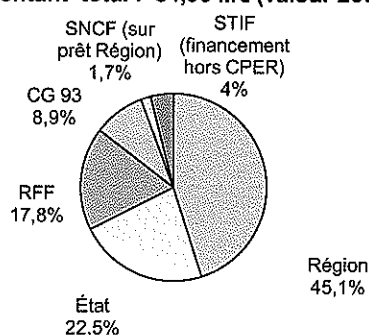
Coût et financement

Le coût des infrastructures est de **54,93 M€** (valeur janvier 2003). Le matériel roulant, à la charge de la SNCF, est chiffré à 69,30 M€.

La convention de financement a été signée le 26 mars 2004 avec le financement suivant :

▪ État.....	12,37 M€	
▪ Région.....	24,75 M€	
▪ CG 93.....	4,88 M€	
▪ RFF.....	9,76 M€	(dont 3,17 M€ de prêt Région)
▪ SNCF (sur prêt Région)	0,96 M€	
▪ STIF (financement hors CPER)	2,20 M€	(programme accessibilité)

Montant total : 54,93 M€ (valeur 2003)



Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage a été assurée par RFF (coordinateur) et la SNCF (exploitant), chacun dans son domaine de compétence.

Calendrier

▪ Concertation préalable	de novembre 2000 à janvier 2001
▪ Approbation du schéma de principe.....	7 décembre 2001
▪ IMEC.....	du 31 juillet 2002 au 30 janvier 2003
▪ Enquête publique (Bouchardeau).....	du 17 mars au 25 avril 2003
▪ Approbation de l'avant-projet	7 novembre 2003
▪ Début des travaux	juin 2004
▪ Mise en service	20 novembre 2006

Commentaires

Au niveau commercial :

Depuis la mise en service de la ligne en novembre 2006, la fréquentation journalière des voyageurs a fortement augmenté : le trafic journalier est passé de 21 300 voyageurs en février 2007 à 35 000 voyageurs estimés en 2008 et devrait dépasser les 40 000 voyageurs en 2009.

Pour rappel, les précisions de trafic réalisées dans l'avant-projet indiquant un trafic journalier de 40 000 voyageurs par jour avec une fréquentation de circulation de 4 minutes entre chaque train alors que la fréquence retenue est de 6 minutes.

⁷L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 42,06 M€ (valeur janvier 2003) répartie comme suit : État (10,11 M€), Région (23,58 M€), Conseil Général de Seine-Saint-Denis (4,42 M€).

Au niveau de l'offre de transport :

Le taux de réalisation des courses n'a pas cessé de croître et a dépassé 98% pour le mois de septembre 2008.

3.3

Métro

Ligne 4

A4a - phase 1 Prolongement à Mairie de Montrouge

5.3-01 (A4a) - phase 2 Prolongement de Mairie de Montrouge à Bagneux

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Prolongement souterrain de la ligne 4 du métro vers le sud au-delà de la porte d'Orléans jusqu'à Bagneux (schéma de principe).

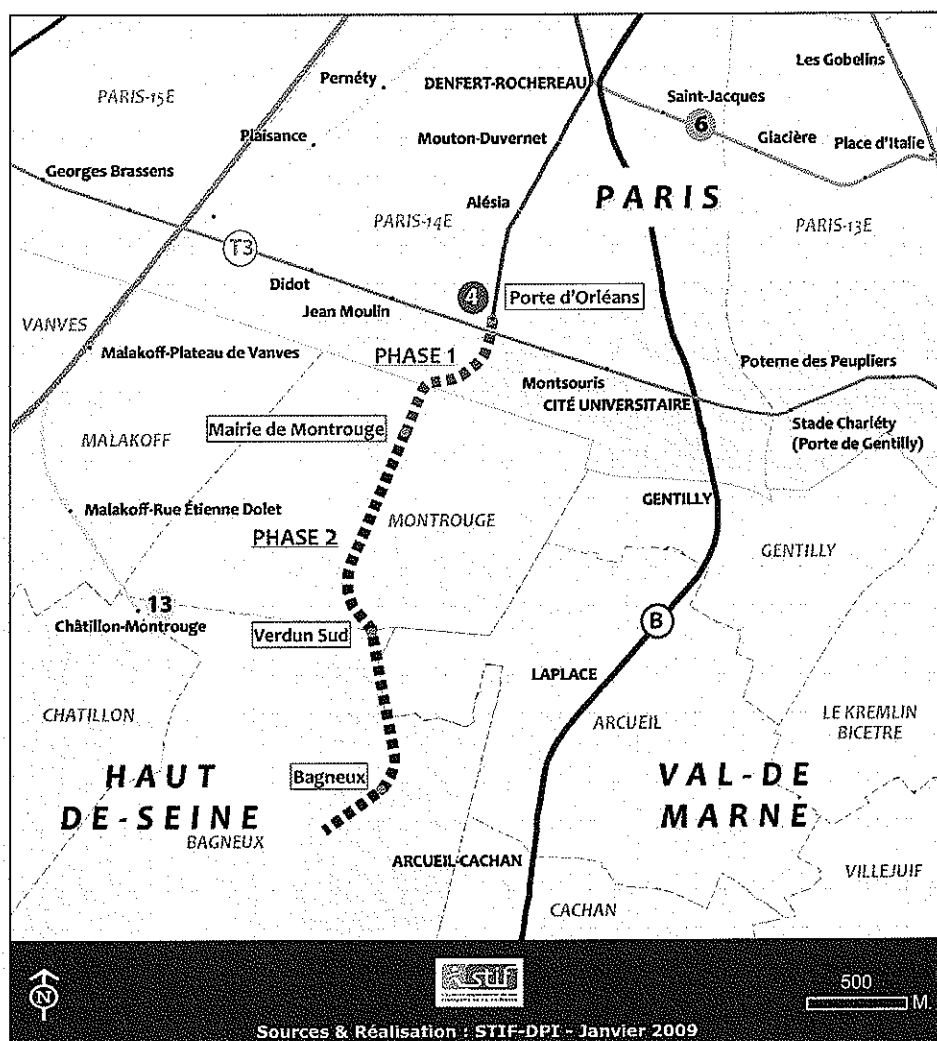
- 3 km de prolongement
- 3 nouvelles stations
- 76 000 voyageurs attendus par jour
- 20,5 millions de voyages annuels

- Phase 1 : jusqu'à Mairie de Montrouge : en travaux

- 1,5 km
- 1 nouvelle station
- 37 900 voyageurs attendus par jour
- 10,2 millions de voyages annuels

- Phase 2 : jusqu'à Mairie de Bagneux :

- étude avant-projet en cours.



Enveloppe CPER

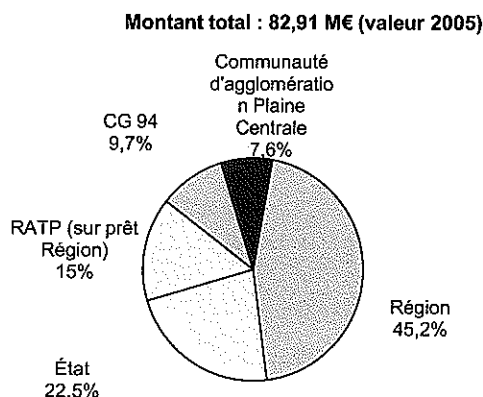
L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013¹⁰ prévoit un financement de la Région de **15,50 M€** (valeur janvier 2006). La part des collectivités territoriales reste à déterminer.

Coût et financement

Au niveau avant-projet, le coût du projet est chiffré à **82,91 M€** (valeur janvier 2005).

La convention de financement a été notifiée le 5 février 2007 :

▪ Région	37,447 M€
▪ État	18,66 M€
▪ RATP (sur prêt Région)	12,44 M€
▪ Conseil général du Val-de-Marne	8,082 M€
▪ Communauté d'agglomération Plaine Centrale	6,282 M€



Multi-maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre la RATP (système de transport, coordinateur et futur exploitant) et le Conseil Général du Val-de-Marne (aménagements de voirie).

Calendrier

▪ Concertation préalable	du 7 avril au 29 avril 2000
▪ Approbation du schéma de principe	19 juin 2001
▪ IMEC	28 janvier au 25 juillet 2003
▪ Enquête publique	3 mai au 5 juin 2004
▪ Arrêté d'utilité publique	15 mars 2005
▪ Approbation de l'avant-projet et de la CdF	20 septembre 2006
▪ Début des travaux	mars 2007

→ Prochaine étape :

- Mise en service..... **automne 2011**

Commentaires

L'opération de prolongement de la ligne 8 a d'ores et déjà enregistré un retard de l'ordre de 6 mois. Bien qu'il soit trop tôt pour l'affirmer avec certitude, le coût d'objectif de l'opération devrait être respecté. L'interface avec le TCSP est en bonne voie de réalisation.

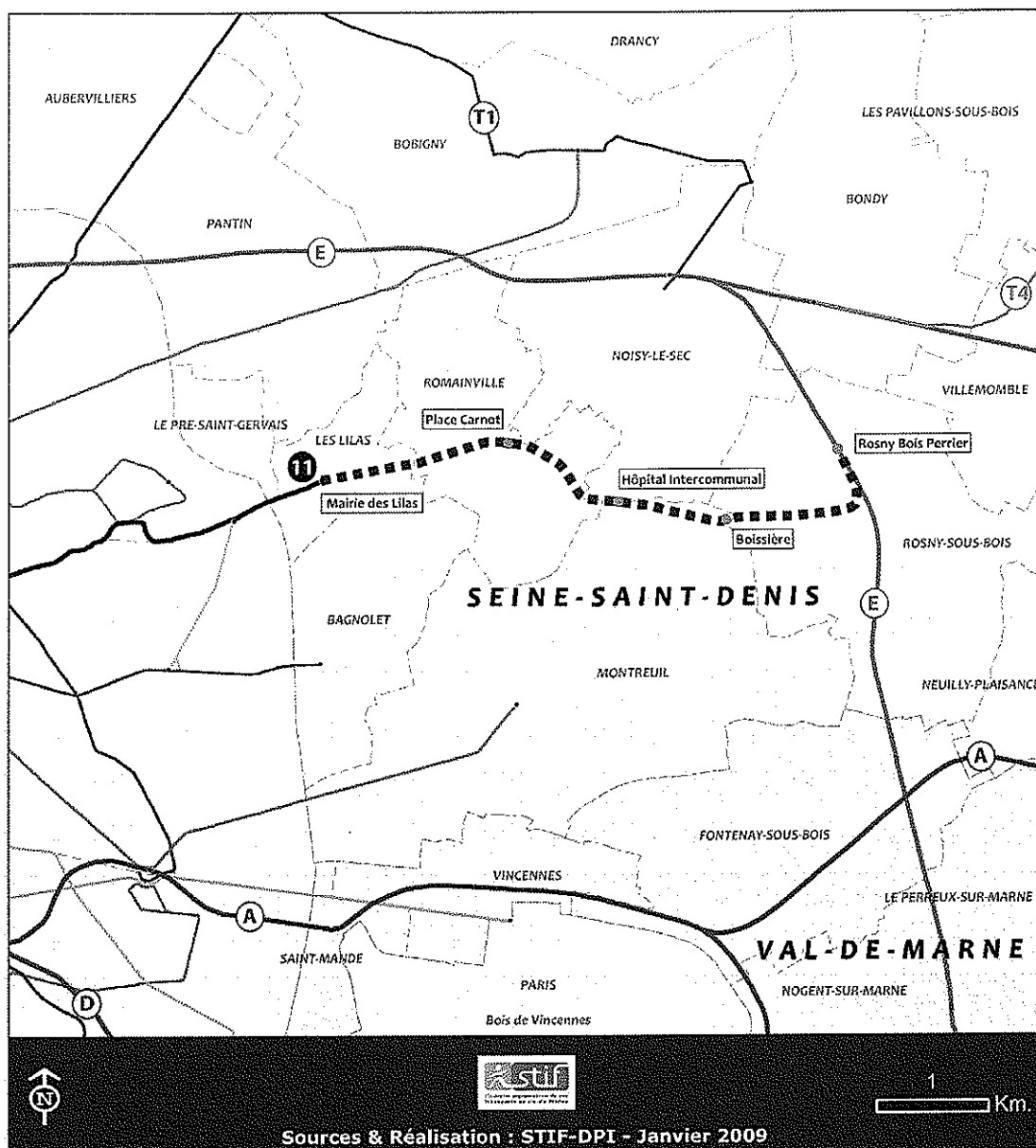
¹⁰Le projet était inscrit au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 72,07 M€ (valeur janvier 2005) répartie comme suit : État (15,55 M€), Région (36,29 M€), Conseil Général du Val-de-Marne (9,15 M€).

5.4-05 - Ligne 11 Prolongement à Montreuil ou Rosny-sous-Bois (études)

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Prolongement à l'est de la ligne 11, actuellement en service de Châtelet à Mairie des Lilas, en éventuellement deux phases :

- Première phase : jusqu'à Place Carnot ou Hôpital intercommunal de Montreuil :
2 km et 2 stations ou bien 3 km et 3 stations
- Deuxième phase : jusqu'à la station du RER E de Rosny-sous-Bois
6 km et 5 stations environ



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013 prévoit un financement en études de **10 M€** (valeur janvier 2006), réparti comme suit :

- État 3 M€
- Région 7 M€

Un financement complémentaire des études est inscrit dans le Contrat Particulier Région Seine-Saint-Denis (CPRD 93) pour 8 M€ (valeur 2008).

Coût estimatif et phasage

Selon l'étude préliminaire de 2004, le coût du prolongement s'élève à

- 450 à 500 M€ (valeur janvier 2008) pour la phase 1
- 1 milliard d'euros (valeur janvier 2008) pour la phase 2.

Calendrier

→ Prochaines étapes :

- *Approbation du dossier d'objectifs et caractéristiques principales..... 2009*
- *Concertation préalable ou débat public..... 2010?*

Commentaires

- Une étude préliminaire a été réalisée en 2004 par la RATP ; elle devra être actualisée et complétée avec notamment l'identification de tracés variante.
- Le dossier d'objectifs et caractéristiques principales (DOCP) permettra de préciser le projet : tracé, coût, calendrier (aujourd'hui, aucun élément disponible).
- Ce prolongement représente un important enjeu d'articulation transport-urbanisme.

Métro ligne 12

A4c - phase 1 Prolongement à Proudhon Gardinoux

5.3.03 (A4c) - phase 2 Proudhon-Gardinoux à Mairie d'Aubervilliers

Descriptif et principales caractéristiques du projet

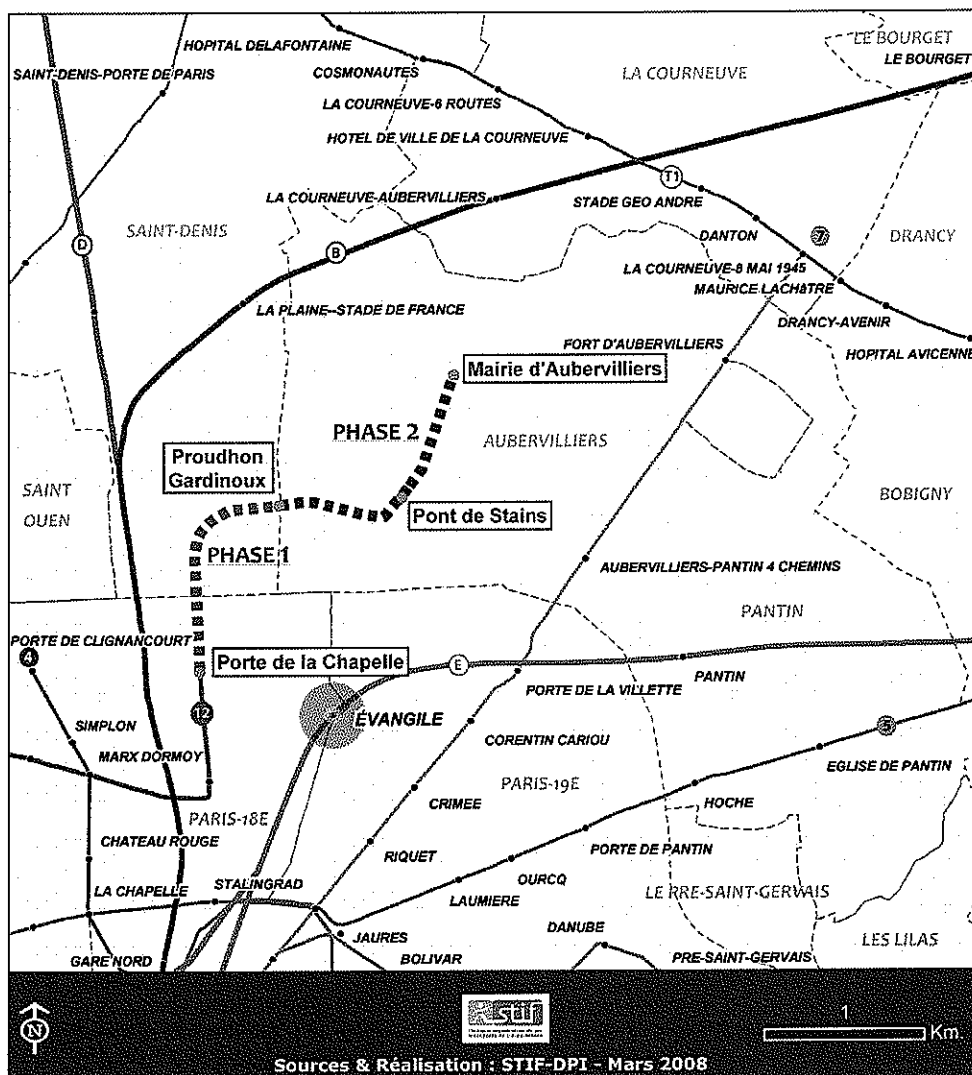
Prolongement de la ligne 12 du métro au nord de la Porte de la Chapelle pour desservir à terme trois nouvelles stations : Proudhon-Gardinoux, Pont de Stains et Mairie d'Aubervilliers.

- 3,8 km de prolongement
- 3 nouvelles stations
- 9,8 millions de voyages annuels

- Phase 1 jusqu'à Proudhon-Gardinoux :
en travaux

- 1,3 km de prolongement
- 1 nouvelle station
- 15 000 voyageurs quotidiens
- 4 millions de voyages annuels.

- Phase 2 jusqu'à Mairie d'Aubervilliers :
étude avant-projet en cours.



2684 bis

Enveloppe CPER

Inscrite au 12^{ème} Contrat de Plan⁸, la phase 1 n'est pas reprise au contrat de projets État-Région 2007-2013.

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013 prévoit un financement de **219,50 M€** (valeur janvier 2006) pour la phase 2 réparti comme suit :

- État 65,80 M€
- Région 153,70 M€

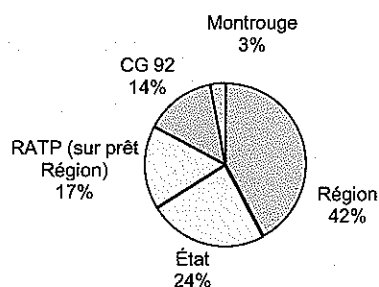
Coûts, financements et phasages

- Le coût total du prolongement de Porte d'Orléans jusqu'à Bagneux (en une seule étape) est estimé au schéma de principe à **348,19 M€** (valeur janvier 2000).
- Le coût objectif (convention de financement) de la phase 1 à Montrouge s'élève 169,12 M€ (valeur janvier 2004) hors matériel roulant.
- Le coût de la phase 2 est estimé à environ 265 M€ (valeur janvier 2006 ; niveau SdP)

Les conventions de financement des première et deuxième tranches fonctionnelles [14,139 M€ et 154,98 M€ (valeur janvier 2004)] de la phase 1 ont été notifiées respectivement les 12 juin et 16 novembre 2006 :

- Région 71,33 M€
- État 40,60 M€
- RATP (sur prêt Région) 27,98 M€
- Conseil général des Hauts-de-Seine 24,06 M€
- Montrouge 5,15 M€

ph 1 - Montant total : 169,12 M€ (valeur 2004)



Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée par la RATP (futur exploitant).

Calendrier

- Commun aux 2 phases
 - Concertation préalable juin – Juillet 2001
 - Approbation du schéma de principe 4 avril 2002
 - IMEC du 7 mai au 16 janvier 2004
 - Enquête publique du 22 janvier au 1^{er} mars 2004
 - Arrêté d'utilité publique 15 février 2005
- Phase 1
 - Approbation de l'avant-projet (phase 1) et de la CdF (1^{ère} TF) 8 avril 2005
 - Approbation de la CdF (2^{ème} TF) 5 avril 2006
 - Début des travaux préparatoires mai 2006
 - Début des travaux principaux (gros œuvre tunnel) février 2008

→ Prochaine étape :

- Mise en service automne 2012

⁸ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 166,75 M€ (valeur janvier 2004) répartie comme suit : État (36,59 M€), Région (85,37 M€), Conseil Général des Hauts-de-Seine (21,34 M€) et la ville de Montrouge (4,57 M€).

- Phase 2
- Etudes d'avant projet démarrage..... fin 2008

→ Prochaines étapes :

- Approbation de l'avant-projet2010
- Mise en service2015-2016?

Commentaires

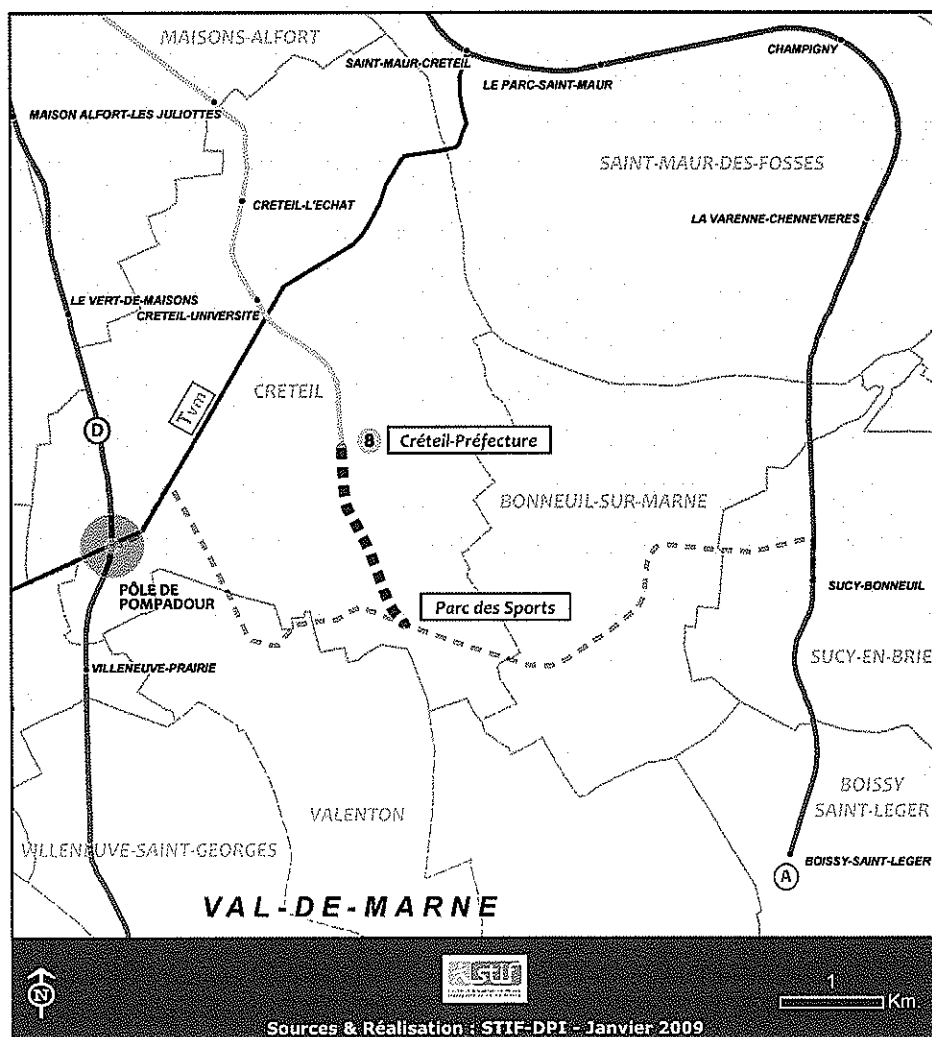
Pour la phase 1, à l'issue des études de projet et de la passation de plusieurs appels d'offre, le maître d'ouvrage indique s'inscrire dans le coût d'objectif initial (169,12 M€ valeur janvier 2004). Cette orientation devra être confirmée après engagement réel des gros travaux.

5.2-10 (A4b) - Ligne 8 Prolongement à Créteil sud

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Prolongement en surface, vers le sud-est, de la ligne 8 du métro, de Créteil-Préfecture jusqu'au niveau du parc municipal des sports, permettant la correspondance avec le projet TCSP Pompadour - Sucy-Bonneuil⁹.

- 1,8 km de prolongement en surface de la voie + équipements de voie
- 1 nouvelle station (« Créteil 6 parc des sports ») en correspondance avec le futur bus en site propre Pompadour – Sucy-Bonneuil
- positions de garage en arrière gare
- pour mémoire, ateliers de maintenance des trains et projets d'exploitation et de signalisation (financés hors opération par la RATP)
- prolongement effectué sans augmentation du nombre de trains en circulation
- déviation et reconstruction des réseaux de voirie adjacents en accompagnement du projet métro
- 14 500 voyageurs attendus par jour
- 4,08 millions de voyages annuels prévus



⁹Voir la fiche 5.2-02 (A3d) TCSP Pompadour-Sucy-Bonneuil.

Enveloppe CPER

Inscrite au 12^{ème} Contrat de Plan¹¹, la phase 1 n'est pas reprise au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013 prévoit un financement de **156,80 M€** (valeur janvier 2006) pour la phase 2 réparti comme suit :

- État 47 M€
- Région 109,80 M€

Coûts estimatifs et phasages

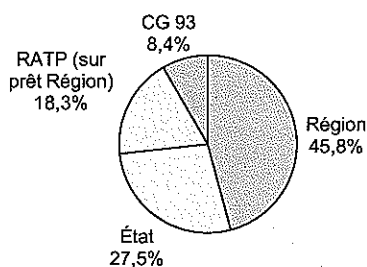
Le coût total du prolongement jusqu'à Mairie d'Aubervilliers était estimé dans le schéma de principe à **295 M€** (valeur janvier 2000).

La phase 1 comprenant le génie civil jusqu'à Aubervilliers et l'ouverture de la station Proudhon-Gardinoux a été retenue lors de l'approbation du schéma de principe en février 2002 ; elle a fait l'objet d'un avant-projet pour un montant de **198,5 M€** (valeur janvier 2004)], approuvé en avril 2005.

Les conventions de financement des première et deuxième tranches fonctionnelles de la phase 1 – 16,45 M€ et 182,05 M€ (valeur janvier 2004) – ont été notifiées respectivement les 2 juin et 16 novembre 2006.

- État 54,53 M€
- Région 90,89 M€
- RATP (sur prêt Région) 36,35 M€
- Conseil Général de Seine-Saint-Denis ... 16,72 M€

Ph 1 - Montant total : 198,5 M€ (valeur 2004)



Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée par la RATP (futur exploitant).

Calendrier

- Commun aux phases 1 et 2
 - Concertation préalable du 12 février au 17 mai 2001
 - Approbation du schéma de principe 14 février 2002
 - Clôture de l'IMEC janvier 2003
 - Enquête publique du 10 juin au 11 juillet 2003
 - Arrêté d'utilité publique 8 juin 2004
- Phase 1
 - Approbation de l'avant-projet et CdF (1^{ère} TF) 8 avril 2005
 - Approbation de la CdF (2^{ème} TF) 5 avril 2006
 - Début des travaux préparatoires septembre 2007
 - **Début des travaux (gros œuvre tunnel) début 2008**

→ Prochain étape :

- Mise en service avril 2012

¹¹L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 163,32 M€ (valeur janvier 2004) répartie comme suit : État (39,79 M€), Région (92,85 M€), Conseil Général de Seine-Saint-Denis (12,20 M€).

- Phase 2
- **Etudes d'avant-projet, démarrage** fin 2008

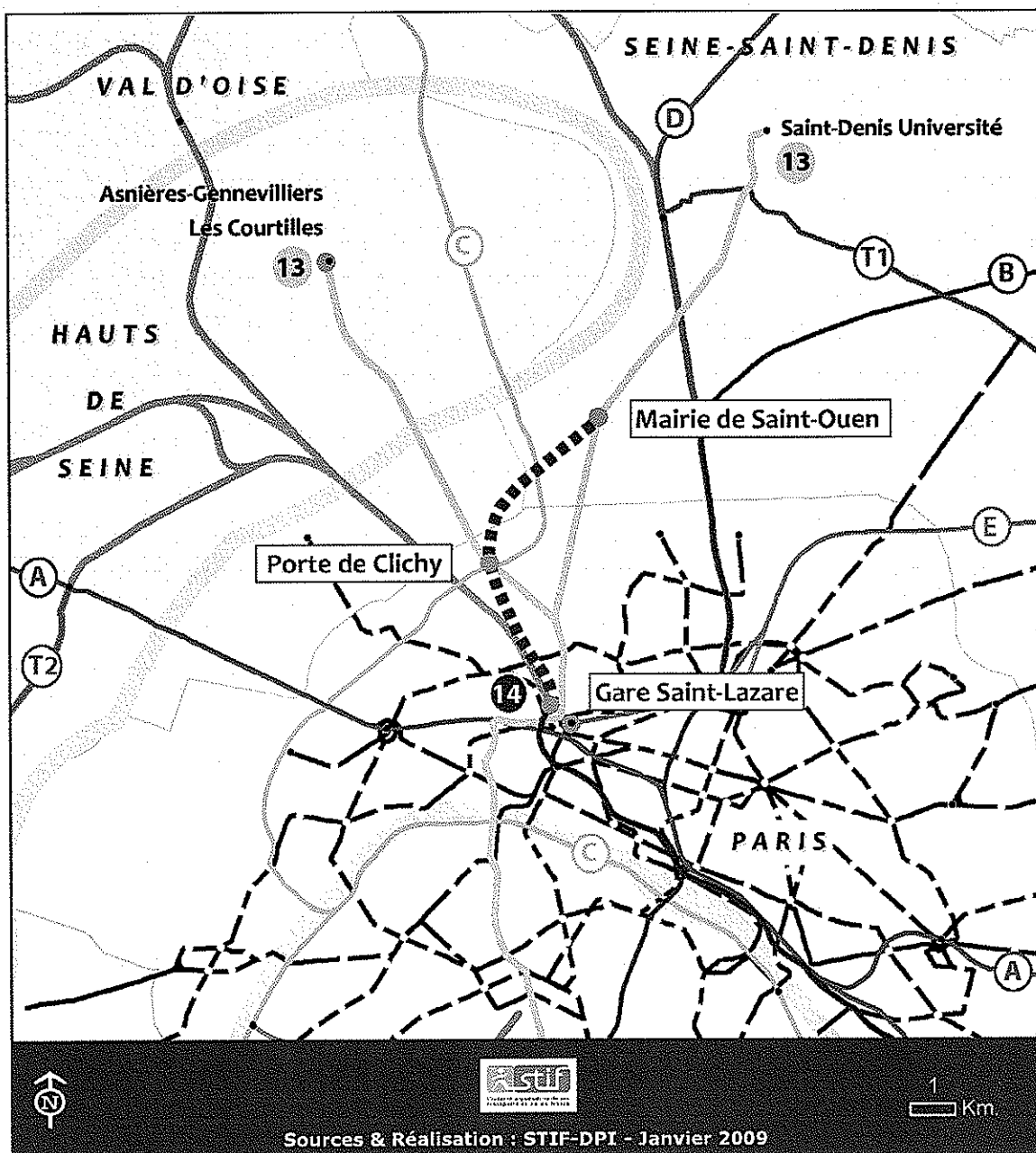
→ Prochaines étapes :

- *Approbation de l'avant-projet* 2010
- *Mise en service*..... avril 2016?

Commentaires

Pour la phase 1, à l'heure de l'engagement des marchés de gros œuvre, le coût d'objectif de 198,5 M€ (valeur janvier 2004) semble respecté. Les études d'avant-projet relatives à la seconde phase de l'opération (réalisation des stations « Pont de Stains » et « Mairie d'Aubervilliers », font l'objet d'une convention de convention de financement entre la Région, l'État, le STIF et la RATP pour un montant de 2,2 M€ HT, en cours de signature.

5.4-01 - Ligne 13 : Désaturation (prolongement ligne 14 à Saint-Ouen)



Descriptif et caractéristiques principales de l'opération

Entre plusieurs solutions imaginées pour désaturer de manière radicale la ligne 13, l'étude menée par le STIF a conduit à privilégier le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen.

Le STIF a ainsi confié à la RATP en février 2008 un ensemble d'études techniques concernant le prolongement de la ligne 14 et portant notamment sur l'actualisation des études préliminaires réalisées en 2005 par la RATP et sur les modalités d'augmentation de la capacité de la ligne 14 par l'allongement des rames de 6 à 8 voiture.

Ces études traitent les points suivants : analyse des enjeux urbains et de transport, analyse des enjeux techniques, analyse des montages juridiques et financiers envisageables. Elles ont pour objectif de préparer un débat public sur cette opération dans les meilleurs délais. Leur montant global maximum est évalué à 2 M€ (valeur janvier 2007).

L'intérêt du prolongement de la ligne 14 réside dans son impact sur la charge de la ligne 13, sur son tronçon commun (tronçon dimensionnant : La Fourche – Place de Clichy) ou sur ses branches (ord ou nord-ouest). Pour ces trois tronçons, et selon les variantes envisagées (position et nombre des stations nouvelles sur le prolongement), on constate une diminution du trafic ligne 13 allant de 20 à 25%.

Le prolongement de la ligne 14, qui s'étend sur un peu plus de 5 km exploités, comprend 2 stations « obligatoires » à Porte de Clichy et Mairie de Saint-Ouen (destinées à capter le plus grand trafic possible sur les deux branches de la ligne 13) ainsi que deux stations « réservées » à Rome (pour assurer le maillage avec la ligne 2) et Clichy-Saint-Ouen (pour assurer le maillage avec le RER C et assurer la desserte des secteurs en mutation de ces deux communes).

Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013 prévoit un financement en études de **25,5 M€** (valeur janvier 2006), réparti comme suit :

- État 7,5 M€
- Région 18 M€

Coût estimatif

Sur la base des éléments fournis par la RATP, le STIF a fixé les coûts d'objectif du projet (part infrastructure) entre **932 et 954 M€ HT (2008)**. La RATP maître d'œuvre sera invitée à proposer une démarche permettant de respecter ce coût d'objectif. Une mission d'expertise des coûts sera conduite par le STIF tout au long de la vie du projet, avec l'assistance d'un prestataire extérieur.

Maîtrise d'ouvrage

Le STIF est maître d'ouvrage pour l'ensemble des études (cf. article 15 I du décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant sur ses statuts). Il a confié cette prestation à la RATP, gestionnaire et exploitante du réseau métropolitain, dans le cadre d'un marché négocié.

Calendrier de travail

→ Prochaines étapes :

- *Approbation du dossier d'objectifs et caractéristiques principales...* 3 avril 2009
- *Concertation ou débat public.....* fin 2009 - début 2010?

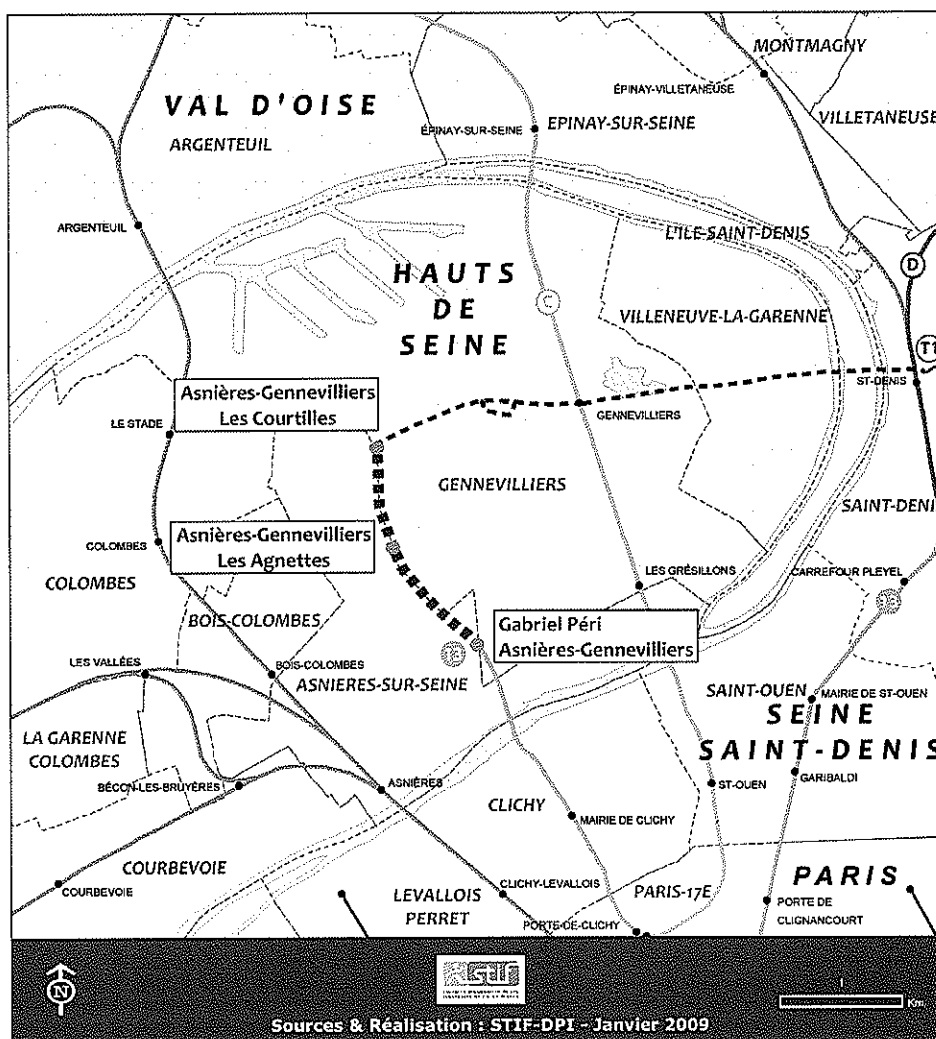
A ce stade des études, et en l'absence d'éclairage sur les procédures administratives ultérieures et sur le bouclage du plan de financement, il n'est pas possible de donner des éléments de calendrier plus précis pour la suite de l'opération. La mise en service du projet pourrait néanmoins intervenir au cours de la phase 2 du SDRIF (2014-2020).

A4d - Ligne 13 Prolongement Gennevilliers - Le Luth**Descriptif et principales caractéristiques du projet**

Prolongement de la ligne 13 du métro au nord jusqu'à Asnières – Gennevilliers - Le Luth, avec réservation de la possibilité ultérieure d'un prolongement jusqu'au Port de Gennevilliers et d'automatisation intégrale (météorisation de la branche ouest de la ligne 13).

Le projet s'accompagne également du réaménagement de la RD 19, pris en charge par le Conseil Général des Hauts-de-Seine (maîtrise d'ouvrage et financement).

- 1,88 km de prolongement
- 2 nouvelles stations
- 2 communes concernées sur 1 département : Asnières-sur-Seine et Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine
- Correspondances de nombreuses lignes de bus et le futur prolongement du tramway T1¹²
- 23 000 voyageurs par jour attendus
- 10 millions de voyages annuels



¹²Voir la fiche 5.2-09 (A1b) T1 aux Courtilles (AG III).

Enveloppe CPER

Inscrite au 12^{ème} Contrat de Plan¹³, l'opération n'a pas été reprise au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

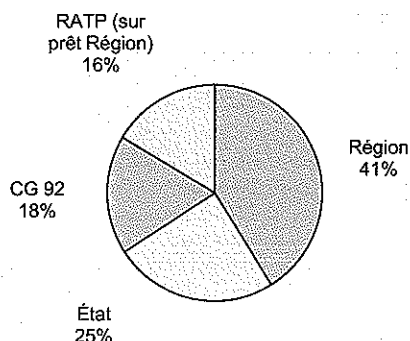
Coût et financement

Le coût du prolongement de la ligne 13 est finalement estimé à **158 M€** (valeur janvier 2002) pour les infrastructures et à 13 M€ pour le matériel roulant.

La convention de financement a été signée le 15 janvier 2004, avec le plan de financement suivant :

▪ Région	64,96 M€
▪ État	38,98 M€
▪ Conseil Général des Hauts-de-Seine	28,08 M€
▪ RATP (sur prêt Région)	25,98 M€

Montant total : 158 M€ (valeur 2002)



Maîtrise d'ouvrage

La RATP (futur exploitant) assure la maîtrise d'ouvrage.

Calendrier

▪ Concertation préalable	du 14 juin au 13 juillet 1999
▪ Approbation du schéma de principe	31 janvier 2000
▪ Clôture de l'IMEC	16 mai 2001
▪ Enquête publique	du 16 août au 29 septembre 2000
▪ Arrêté d'utilité publique	31 janvier 2002
▪ Approbation de l'avant-projet	10 décembre 2002
▪ Début des travaux	février 2004 (réseau)
▪ Mise en service	14 juin 2008

Commentaires

Le coût final prévisionnel s'inscrit en légère économie (-5% environ) par rapport au coût d'objectif fixé à l'avant-projet de 158 M€ (valeur janvier 2002). Il faudra attendre le solde définitif des marchés pour arrêter ce coût final prévisionnel.

¹³ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 162,34 M€ (valeur janvier 2002) répartie comme suit : État (37,32 M€), Région (87,08 M€), Conseil Général des Hauts-de-Seine (31,10 M€).

A4d (bis) - Ligne 13 Ouragan

Descriptif et principales caractéristiques du projet

En parallèle au prolongement de la ligne 13 du métro au nord ouest jusqu'à Asnières – Gennevilliers « Les Courtilles », un nouveau système d'exploitation – système de contrôle commande des trains dénommé « Ouragan », plus performant et permettant notamment de resserrer l'intervalle entre rames – devait être mis en place afin d'augmenter la capacité de l'ensemble de la ligne aux heures de pointe.

Enveloppe CPER

Inscrite au 12^{ème} Contrat de Plan (incluse dans l'opération « Prolongement à Gennevilliers-Le Luth »), l'opération n'a pas été reprise au Contrat de Projets État-Régions.

Coût du projet

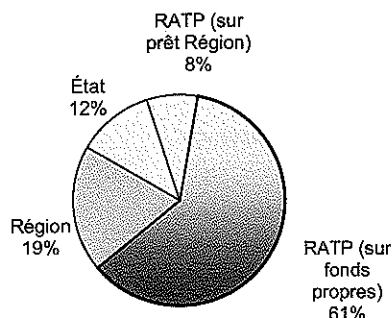
Le coût du CCT ligne 13 est de **85,98 M€** (valeur janvier 2002).

Les financeurs participent au titre du CPER sur la base d'un forfait non actualisable de **33,289 M€** forfaitaires (selon les clés du CPER).

La convention de financement a été signée le 1^{er} juillet 2003 :

- Région 16,644 M€
 - État 9,987 M€
 - RATP (sur prêt Région) 6,658 M€
- (Le tout, forfaitaire et non actualisable).

Montant total : 85,98 M€ (valeur 2002)



Maîtrise d'ouvrage

La RATP (futur exploitant) assure la maîtrise d'ouvrage.

Calendrier

- Approbation de l'avant-projet 10 octobre 2002
- Début des travaux 2007

→ Prochaine étape :

- Mise en service 2011

Commentaires

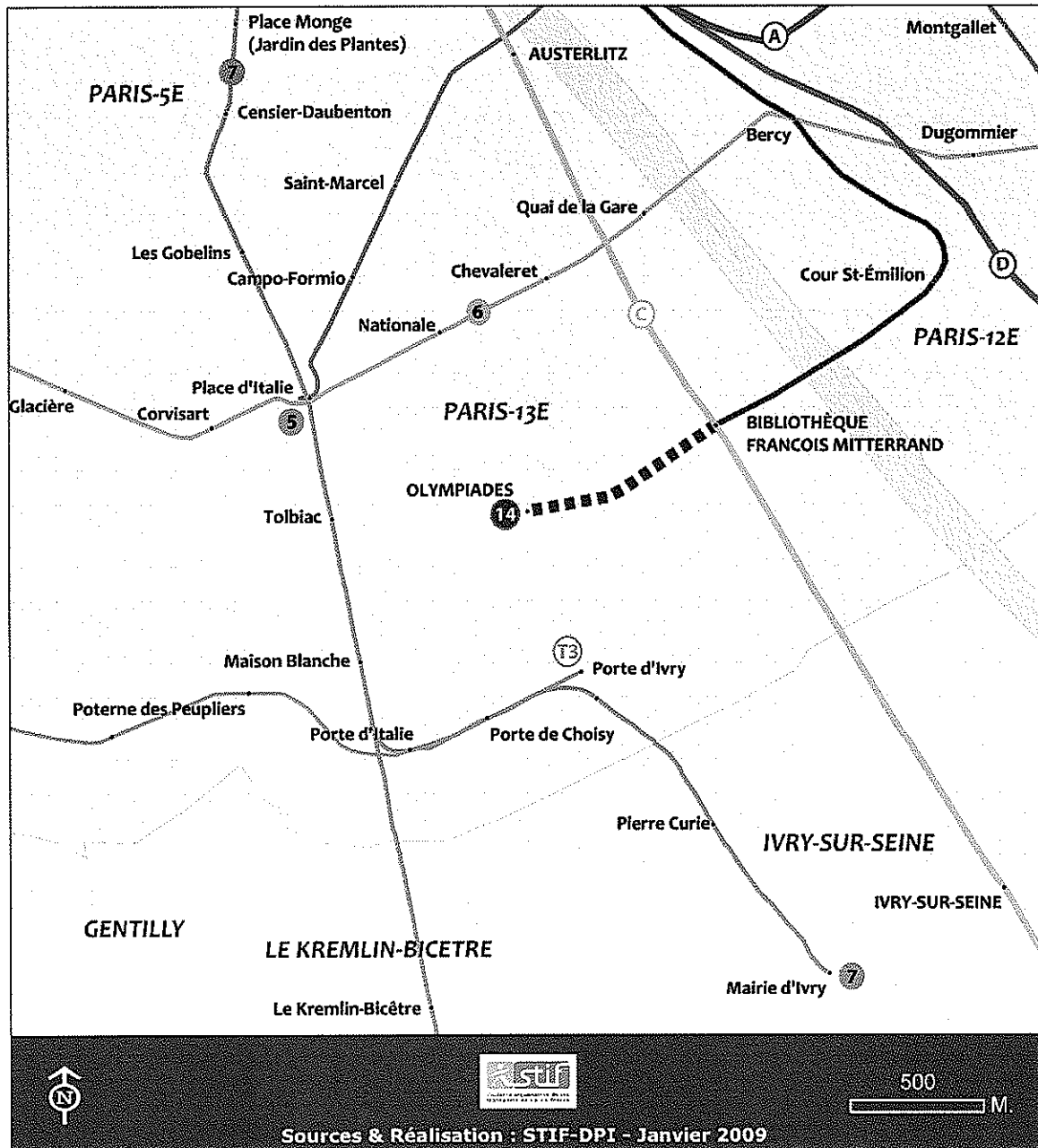
Après avoir subi quelques difficultés dans le développement du logiciel, le projet fait aujourd'hui l'objet d'une attention toute particulière pour une mise en service reportée en 2011. Dans ce cadre, la RATP a proposé au STIF des mesures compensatoires à court et moyen terme : la première est effective depuis décembre 2006 et permet une augmentation de l'offre de l'ordre de 10% essentiellement en « flancs de pointe », la deuxième, prévue dans l'optique de la mise en service du prolongement de la ligne 13 vers

Asnières - Gennevilliers « Les Courtilles » à mi 2008, consiste à modifier les équipements de ligne pour accroître l'offre en pointe et ramener le taux de charge de la ligne à 95 % sur les deux branches nord et à 97% sur le tronc commun.

A l'horizon de la mise en service d'Ouragan, la fin de la rénovation des MF77 et la mise en place des façades de quai dans une douzaine de stations de la ligne 13 (décidée en cours d'année 2008) devraient être effectives.

A4f – Ligne 14 Prolongement aux Olympiades**Descriptif et principales caractéristiques du projet**

Prolongement vers le sud, dans le 13^{ème} arrondissement, de la ligne 14 du métro sur 0,68 km permettant l'ouverture d'une nouvelle station : aménagement de la station Olympiades, utilisé auparavant comme atelier-garage, par le prolongement du tunnel existant avec réalisation d'un nouvel atelier de maintenance situé en extrémité de tunnel.



Sources & Réalisation : STIF-DPI - Janvier 2009

Enveloppe CPER

Inscrite au 12^{ème} Contrat de Plan¹⁴, l'opération n'a pas été reprise au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

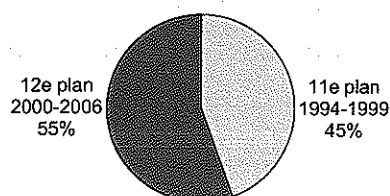
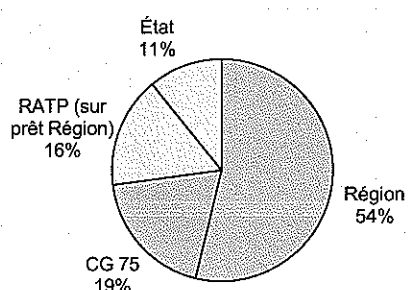
Coût du projet

Le coût des infrastructures est de **111,29 M€** (valeur janvier 1999), soit 119,06 M€ (valeur janvier 2000).

La convention de financement a été signée le 17 mai 2001, avec le financement global (11^{ème} et 12^{ème} plans) suivant :

▪ Région	59,84 M€	dont 20,2 M€ au titre du CPER 2000-2006
▪ Conseil Général de Paris	21,34 M€	
▪ RATP (sur prêt Région)	17,99 M€	dont 8,08 M€ au titre du CPER 2000-2006
▪ État	12,12 M€	

Montant total : 111,29 M€ (valeur 1999)



Maîtrise d'ouvrage

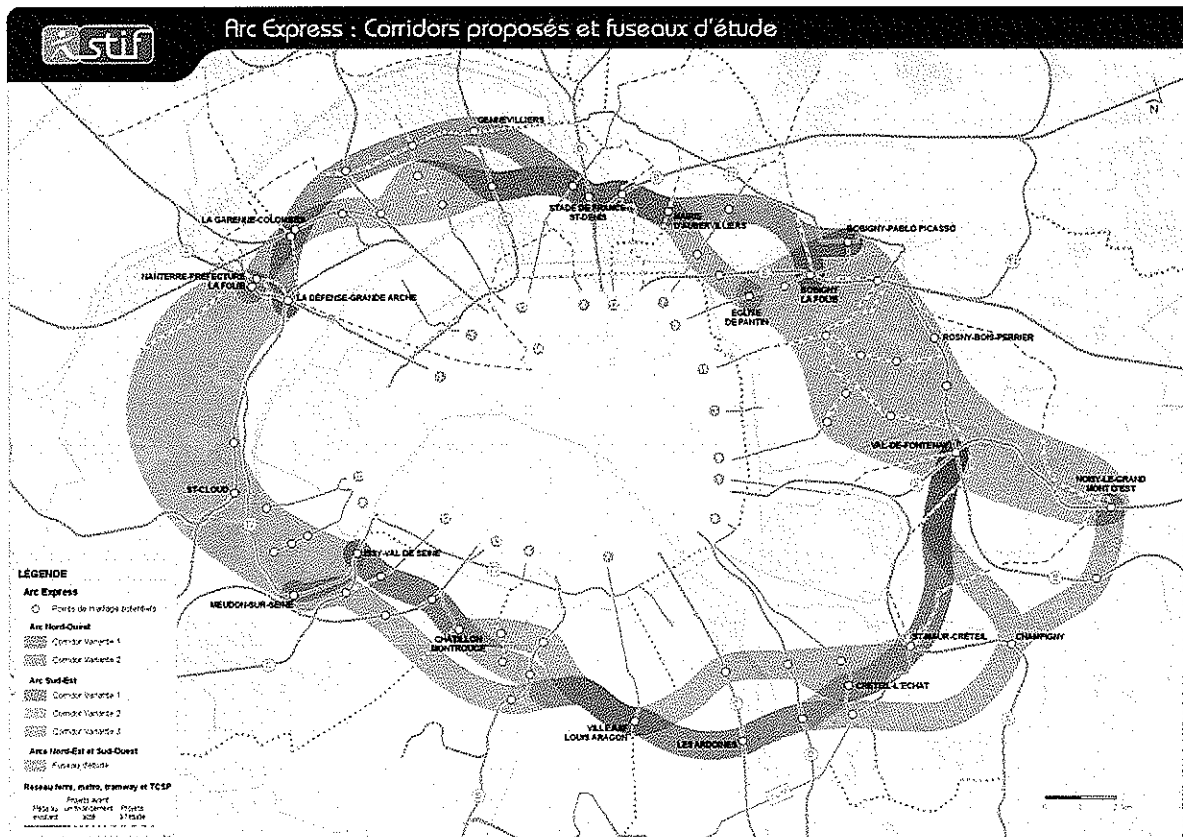
La maîtrise d'ouvrage a été assurée par la RATP (exploitant).

Calendrier

- | | |
|--|--------------------------|
| ▪ Approbation du schéma de principe | 5 avril 1990 |
| ▪ Clôture IMEC | 9 décembre 1997 |
| ▪ Enquête publique | 2 juin au 3 juillet 1997 |
| ▪ Arrêté d'utilité publique | 30 juin 1998 |
| ▪ Approbation de l'avant-projet | 29 février 2000 |
| ▪ Début des travaux (acquisitions foncières) | 2000 |
| ▪ Mise en service | 26 juin 2007 |

¹⁴ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 61,74 M€ (valeur janvier 2000) répartie comme suit : État (12,12 M€), Région (28,28 M€) et Conseil Général de Paris (21,34 M€). S'y ajoute un reliquat du 11^{ème} contrat de plan de 49,55 M€ (financements Région et État), portant ainsi le total à 111,29 M€.

5.4-03 - Arc Express (scénario 1)



Descriptif et principales caractéristiques du projet

Le projet Arc Express consiste en la réalisation d'un nouveau métro automatique de près de 60 km essentiellement en souterrain autour de Paris. Ce projet majeur permettra de relier les banlieues entre elles, de soulager le réseau actuel de transports en commun en connectant les lignes existantes de métros, RER, trains franciliens, tramways et bus et d'améliorer significativement la desserte en métro de la proche couronne. Arc Express permettra de desservir les projets de développement de la région Ile-de-France, renforçant ainsi la compétitivité de la région capitale et améliorant l'accessibilité aux emplois. Ce projet aura également un très fort impact sur la lutte contre l'étalement urbain.

Les études Arc Express sont menées depuis début 2008 par le STIF sous l'égide de l'État et de la Région Ile-de-France. Le STIF en a engagé un premier volet pour un coût de 4 M€, financés à hauteur de 70 % par la Région Île-de-France et 30 % par l'État. Ce programme d'études fait partie d'une enveloppe globale de 25,5 M€ inscrite au titre du Contrat de Projet 2007-2013.

Ces études portent sur les points suivants :

- perspectives de croissance urbaine et besoins de déplacement pour en déduire les prévisions de trafic ;
- corridors de tracés envisageables et leur faisabilité technique ;
- conditions de maillage d'Arc Express avec le réseau de transport en commun existant ;
- choix du type de matériel roulant et de ses dimensions ;
- études exploratoires des modalités de financement d'Arc Express liées aux retombées économiques du projet.

La première phase des études engagées en 2008 a permis d'aboutir à une proposition de corridors plus précis, établis à partir des fuseaux d'étude définis initialement pour deux arcs :

- un arc Nord-Ouest, initialement entre La Défense et La Plaine St Denis, prolongé vers l'Est (Bobigny) ;
- un arc Sud-Est, initialement entre le RER B et le RER A, prolongé à l'Ouest jusqu'à Issy-les-Moulineaux.

Ces corridors seront présentés aux présidents des Conseils Généraux et aux élus locaux pour recueillir leurs avis sur le projet et préciser l'articulation entre les enjeux transports et développement urbain, en vue d'une saisine de la Commission nationale du débat public en 2009.

Les premiers résultats d'études confirment la pertinence de ce projet dont le trafic journalier est estimé à 1 million de voyageurs.

Enveloppe CPER

Le Contrat de Projets 2007-2013 prévoit la réalisation des "études et premiers travaux de transport en commun" pour Arc Express (point 4), dans une enveloppe de **25,50 M€** (valeur janvier 2006) :

- État 7,50 M€
- Région 18 M€

Maîtrise d'ouvrage

Le STIF.

Calendrier

→ Prochaines étapes :

- | | |
|--|--------------------------------|
| ▪ Concertation avec les communes..... | 1 ^{er} trimestre 2009 |
| ▪ Approbation du dossier d'objectifs et caractéristiques principale..... | 8 juillet 2009 |
| ▪ Débat public..... | 2010 |
| ▪ Mise en service..... | 2020 |

Commentaires

La deuxième phase des études qui commence début 2009 va se concentrer dans les prochains mois sur les effets du projet à une échelle plus locale, grâce à une analyse plus fine des potentialités d'évolution urbaine à l'intérieur de ces corridors.

Ce travail qui sera réalisé en concertation avec les collectivités locales doit permettre de déterminer les localisations possibles des stations intermédiaires.

Les études techniques seront également poursuivies en parallèle afin d'approfondir l'analyse de la faisabilité d'Arc Express et de préciser les conditions financières de réalisation. Elles s'accompagneront également d'une recherche de montages innovants du point de vue juridique et financier.

L'objectif est de disposer en 2009 d'un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales permettant de saisir la commission nationale du débat public.

3.4

Tram fer ou pneu

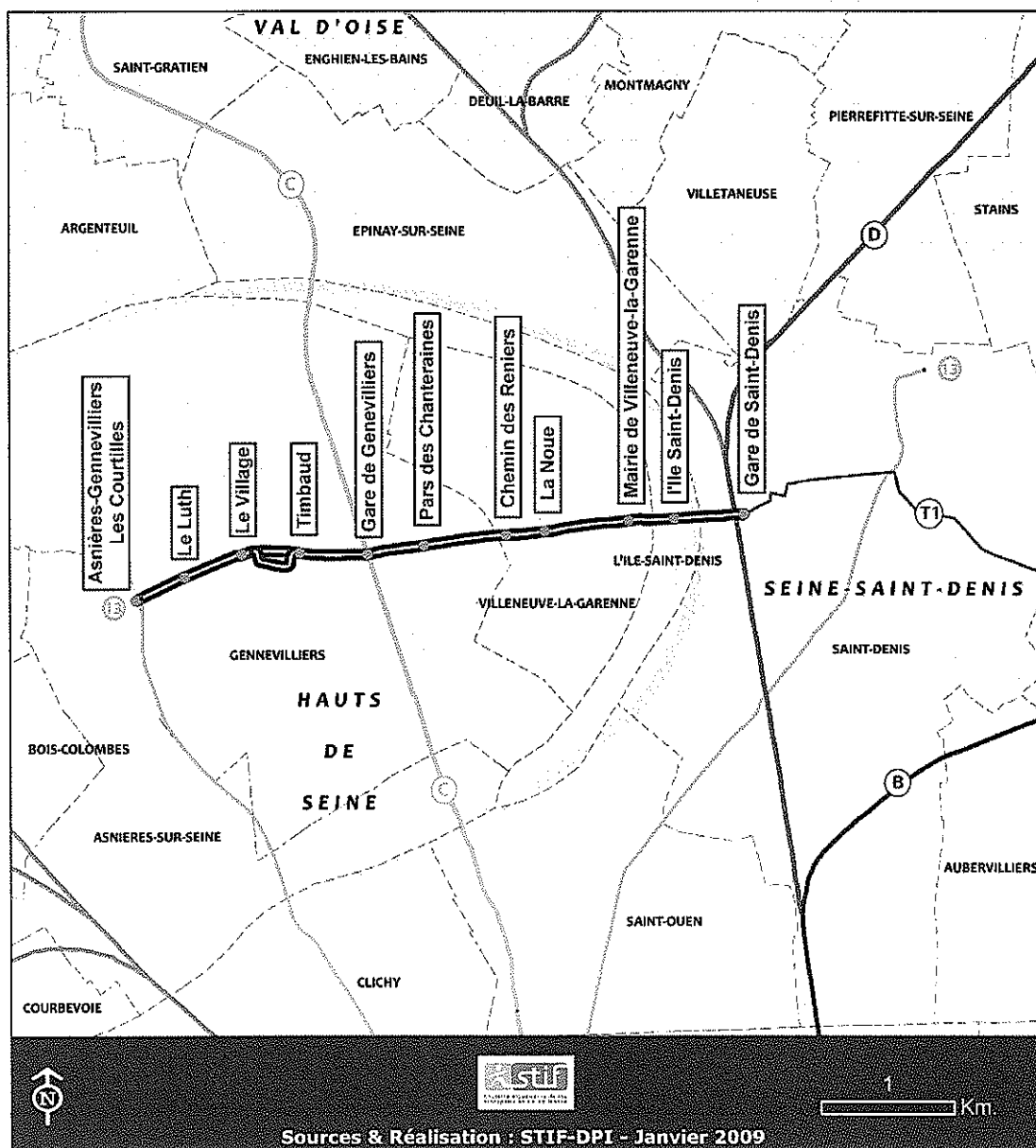
5.2-09 (A1b) - T1 aux Courtilles (AGIII)

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Prolongement de la ligne de tramway T1 vers l'ouest, de la gare de Saint-Denis (Seine-Saint-Denis) jusqu'à Asnières-sur-Seine (Hauts-de-Seine).

Le prolongement vers Colombes est envisagé ultérieurement.

- 4,9 km de prolongement
- 10 nouvelles stations dont 2 pôles d'échanges
- 5 communes concernées sur 2 départements : l'Île-Saint-Denis, Saint-Denis en Seine-Saint-Denis et Villeneuve-la-Garenne, Gennevilliers, Asnières-sur-Seine dans les Hauts-de-Seine
- Correspondances avec les RER C et D, le prolongement de la ligne 13 du métro (AG III), le transilien
- 43 000 voyageurs attendus par jour
- 11,5 millions de voyages annuels



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013¹⁵ prévoit un financement de **130,20 M€** (valeur janvier 2006), réparti comme suit :

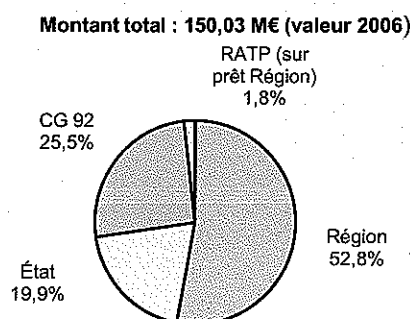
- État 24 M€
- Région 67 M€
- Collectivités territoriales 39,20 M€

Coût et financement

Au niveau avant-projet, le coût des infrastructures est de **150,03 M€** (valeur janvier 2006), celui du matériel roulant de 13,7 M€.

Le plan global de financement de l'opération est le suivant :

- Région 79,29 M€
- Conseil Général des Hauts-de-Seine 38,21 M€
- État 29,79 M€
- RATP (sur prêt Région)¹⁶ 2,75 M€



Une première tranche fonctionnelle de 22,35 M€, proposée pour financer notamment des acquisitions foncières, des études complémentaires et des travaux préparatoires dès 2007, a été notifiée le 6 juillet 2007.

Une deuxième tranche fonctionnelle de 107,203 M€, proposée pour financer les travaux d'aménagements de voirie, de maintenance du site de maintenance à Bobigny et du système de transport, a été approuvée lors du Conseil du STIF le 10 octobre 2007.

La convention de financement de la troisième tranche fonctionnelle de 20,478 M€ a été approuvée par le Conseil du STIF le 9 juillet 2008.

Ces deux conventions sont en attente de signature par l'État.

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée conjointement par la RATP (système de transport, aménagements de voirie dans le 93, coordinateur et futur exploitant), le Conseil Général des Hauts-de-Seine (aménagements de voirie dans le 92) et le Conseil Général de Seine-Saint-Denis¹⁷ (aménagement de l'ex-RN14 et confortement du pont du grand bras).

¹⁵ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 124,96 M€ (valeur janvier 2006) répartie comme suit : État (23,87 M€), Région (55,71 M€), Conseil Général des Hauts-de-Seine (20,58 M€).

¹⁶ Le CPER 2007-2013 ne prévoyant plus de financement RATP sur prêts bonifiés de la Région, et prévoyant leur reprise par des subventions, la part de financement RATP correspond à la part de financement RATP dans la 1ère tranche fonctionnelle.

¹⁷ Le Conseil Général de Seine-Saint-Denis se substitue à la DDE 93 lors du transfert des RN aux départements.

Calendrier

- Concertation préalable du 29 octobre 1999 au 25 février 2000
- Approbation du schéma de principe 11 juillet 2000
- Schéma de principe complémentaire 17 juin 2005
- Enquête publique du 12 décembre 2005 au 27 janvier 2006
- Déclaration de projet STIF 20 septembre 2006
- Arrêté d'utilité publique 11 décembre 2006
- Approbation de l'avant-projet et de la CdF (1^{ère} TF) 13 décembre 2006
- Approbation de la CdF (2^{ème} TF) 10 octobre 2007
- **Approbation de la CdF (3^{ème} TF) 09 juillet 2008**

→ Prochaines étapes :

- Début des travaux du tramway 2009
- Mise en service fin 2011

Commentaires

Les travaux du tramway devraient commencer en mars 2009 par le confortement du pont du petit bras.

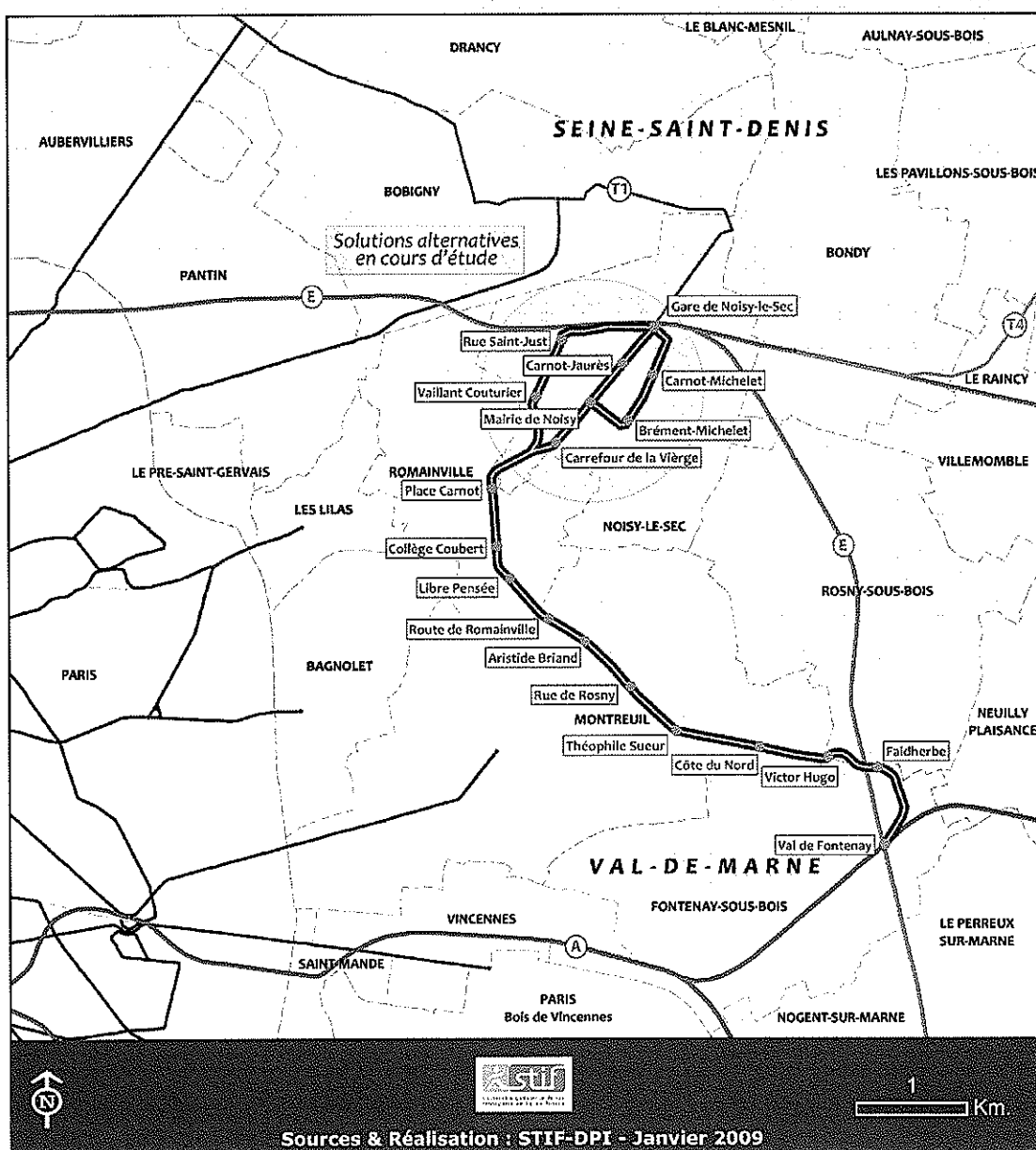


5.4.08 (A1d) – T1 Noisy-le-Sec - Montreuil - Val de Fontenay

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Prolongement en direction du sud-est du tramway T1 St-Denis – Bobigny – Noisy-le-Sec jusqu'à Val-de-Fontenay.

- Environ 8 km de prolongement et de 13 à 15 nouvelles stations selon le tracé retenu à Noisy-le-Sec
- 5 communes concernées sur 2 départements : Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois en Seine-Saint-Denis et Fontenay-sous-Bois dans le Val-de-Marne
- Correspondances avec les RER A et E et de nombreuses lignes de bus
- 40 000 voyageurs attendus par jour
- 11 millions de voyages annuels



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013¹⁸ prévoit un financement d'environ 10 M€ en étude sur une enveloppe commune avec 4 autres opérations de **50 M€** (valeur janvier 2006), répartie comme suit :

- État 15 M€
- Région 35 M€

Coût estimatif et phasage

Le schéma de principe approuvé au Conseil d'Administration du STIF d'octobre 2002 envisageait une première étape jusqu'à Montreuil-Théophile Sueur.

Hors matériel roulant : Noisy-le-Sec – Val-de-Fontenay, estimé à environ **380 M€** (valeur janvier 2008).

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre la RATP (système de transport et futur exploitant) et le département de Seine-Saint-Denis (voirie et coordinateur), la direction départementale de l'équipement (DDE) de Seine-Saint-Denis en étant le mandataire.

Calendrier

- Concertation préalable du 26 mars au 29 septembre 2001
- Approbation du schéma de principe 10 octobre 2002
- Concertation complémentaire à Noisy-le-Sec du 12 sept. au 10 octobre 2005
- Approbation du dossier d'objectifs et caractéristiques principales. 11 octobre 2006
- **Concertation avec Garant** **du 3 nov au 30 déc 2008**

→ Prochaines étapes :

- Approbation du bilan de la concertation début 2009
- Enquête publique fin 2009- début 2010
- DUP - Approbation de l'avant-projet fin 2010
- Début des travaux 2011
- Mise en service mi-2015

Commentaires

Suite à la demande de la nouvelle municipalité à Noisy-le-Sec, des études complémentaires ont été menées en 2004 et 2005 sous l'égide du STIF (nouvelles propositions de tracé ou d'insertion) pour la traversée de la ville. Une concertation complémentaire sur deux tracés a été organisée à Noisy-le-Sec à l'automne 2005.

La Commission nationale du débat public (CNDP), a décidé le 6 décembre 2006 qu'il n'y avait pas lieu d'organiser de débat public mais une nouvelle concertation sous l'égide d'un Garant.

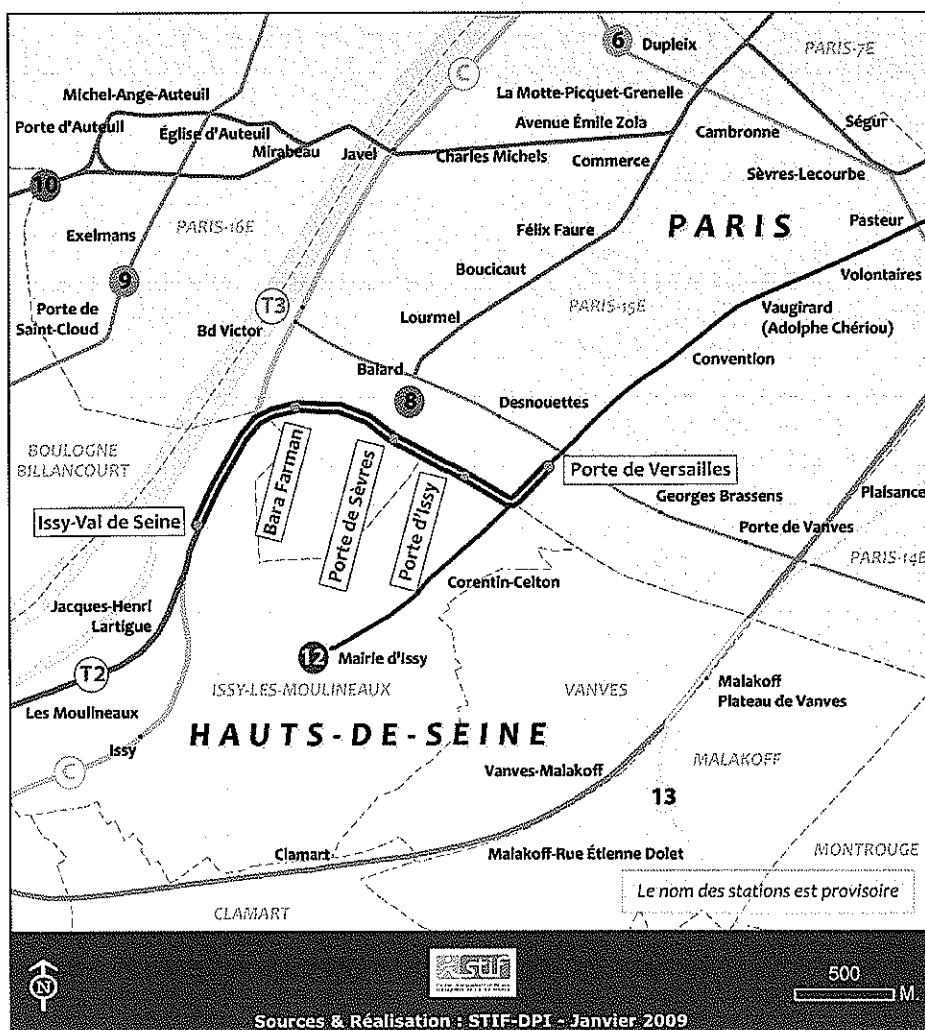
¹⁸L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 140,25 M€ (valeur janvier 2000) répartie comme suit : État (36,74 M€), Région (85,69 M€) et Conseil Général de Seine-Saint-Denis plan État-Région avec une enveloppe de 140,25 M€.

A3k - T2 à porte de Versailles

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Prolongement à Paris, dans le 15^{ème} arrondissement, du tramway T2, entre La Défense et Issy-Plaine (tracé passant en rive sud du périphérique et allant jusqu'à Porte de Versailles).

- 2,3 km de prolongement
- 4 nouvelles stations
- 2 communes concernées sur 2 départements : Issy-les-Moulineaux dans les Hauts-de-Seine et Paris
- Maillage avec le tramway T3, le RER C, les lignes 8 et 12 du métro et de nombreuses lignes de bus
- 33 600 voyageurs attendus par jour
- 9,3 millions de voyages annuels.



Enveloppe CPER

Inscrit au 12^{ème} Contrat de Plan¹⁹, l'opération n'a pas été inscrite au contrat de projets État-Région 2007-2013.

¹⁹ L'opération était inscrite au CPER 2000-21006 avec une enveloppe de 77,36 M€ (valeur janvier 2004) répartie comme suit : État (16,46 M€), Région (38,42 M€), Conseil Général des Hauts-de-Seine (13,72 M€).

Coût, phasage et financement

Le coût global de l'opération au niveau avant-projet est de **104,232 M€** (valeur janvier 2004).

L'opération comporte 2 phases dont la seule phase 1 est engagée :

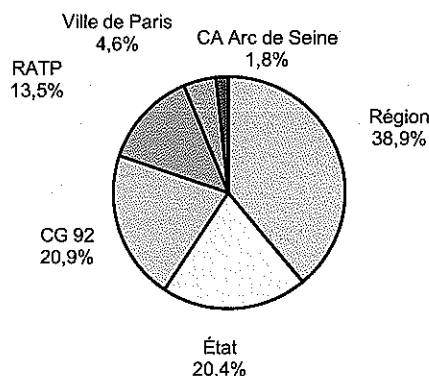
① La phase 1, correspondant au prolongement du tramway et à l'accès sud à la station Balard, est estimée, hors matériel roulant, à **92,932 M€** (valeur janvier 2004).

Les conventions de financement des première (16,654 M€) et deuxième (74,94 M€) tranches fonctionnelles ont été notifiées respectivement les 12 juin et 16 novembre 2006. Un avenant à cette dernière permettant la réalisation de la 4^{ème} station « DGAC » est en cours de signature.

Le financement de la phase 1 d'un montant total (4 stations) de **92,506 M€** (valeur janvier 2004) (auxquels s'ajoute 0,95 M€ directement pris en charge par la RATP) et intégrant 0,524 M€ de reliquat de l'opération A1f – Allongement des quais de T2 est le suivant :

▪ Région	35,980 M€
▪ Conseil Général des Hauts-de-Seine	19,323 M€
▪ État	18,853 M€
▪ RATP (sur prêt Région)	12,469 M€
▪ Ville de Paris	4,224 M€
▪ CA Arc de Seine	1,658 M€

Montant total : **92,506 M€** (valeur 2004)



② La phase 2 comprend la création d'un souterrain de correspondance du métro ligne 8 pour un montant de **11,3 M€** (valeur janvier 2004); elle n'est pas financée à ce jour.

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée conjointement par la RATP (système de transport et coordinateur, futur exploitant), RFF (sur son domaine) et la ville de Paris (aménagements de voirie).

Calendrier

Concertation préalable	du 5 juin au 19 septembre 2001
▪ Complément concertation préalable	du 20 février au 20 avril 2002
▪ Approbation du schéma de principe	10 octobre 2002
▪ Enquête publique (Bouchardeau)	du 21 juin au 7 août 2004
▪ Approbation de l'avant-projet et de la CdF (1 ^{ère} TF)	17 juin 2005
▪ Approbation de la CdF (2 ^{ème} TF)	5 avril 2006
▪ Début des travaux préparatoires	début 2007
▪ Début des travaux principaux	1^{er} trimestre 2007

Station supplémentaire DGAC

- Approbation de l'avant-projet complémentaire (4^{ème} station) et de l'avenant à la convention 10 décembre 2008
- **Début de travaux** **fin 2008**

→ Prochaine étape :

- Mise en service (hors accès Balard) novembre 2009

Commentaires

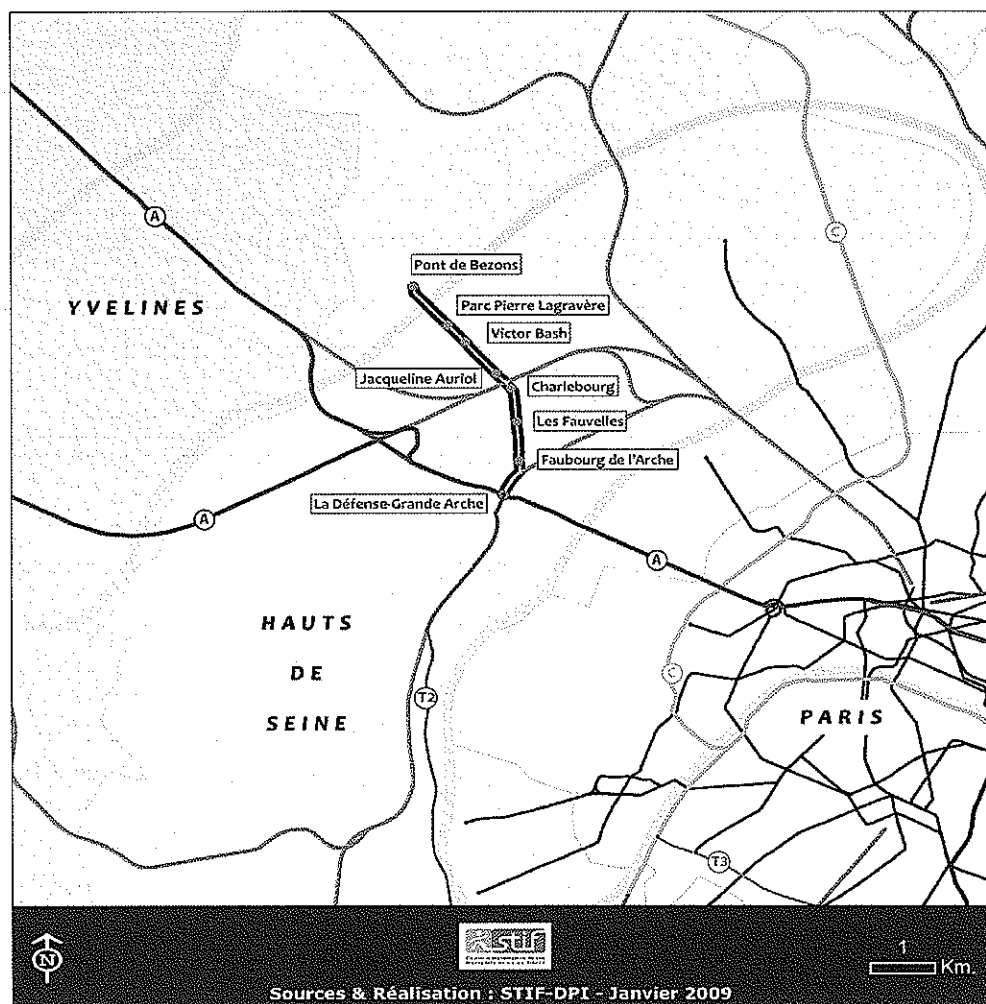
Des études complémentaires de desserte du secteur, menées à la demande des collectivités concernées, ont démontré l'intérêt d'une station supplémentaire au droit de l'immeuble DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) ; ce complément a été validé par approbation d'un avant-projet complémentaire en décembre 2008. Les coûts de réalisation du prolongement du T2 (hors accès sud à la station M8 Balard) seront très probablement largement tenus grâce notamment à une économie substantielle à enregistrer sur le périmètre RFF (~3M€04). Le projet de création d'accès sud à la station Balard est cependant assujéti à de très fortes contraintes (maintien des circulations routières et de T3 sur l'avenue de la Porte de Sèvres) qui ont retardé l'engagement de cet élément de programme.



A1f - T2 Allongement des quais

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Afin d'augmenter la capacité de transport de la ligne de tramway T2, La Défense – Issy Val-de-Seine, mise en service en 1997 et aujourd'hui en voie de saturation, l'opération consiste en une modification des installations (allongement des quais notamment) et des équipements pour une exploitation avec des rames doubles.



Enveloppe CPER

Inscrit au 12^{ème} Contrat de Plan²⁰, l'opération n'a pas été reprise au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

²⁰ L'opération a été rattachée au CPER 2000-2006 bien que non inscrite initialement avec une enveloppe de 14,48 M€ (valeur janvier 2002) répartie comme suit : État (3,82 M€), Région (6,37 M€, RATP sur prêt Région) (2,55 M€), Ville de Paris (1,75 M€).

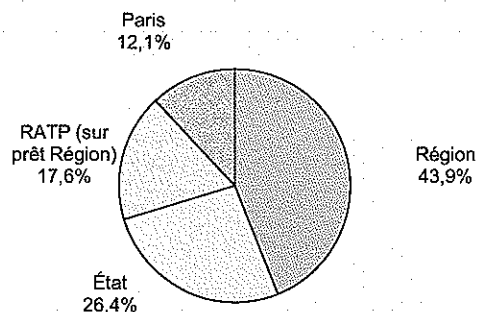
Coût et financement

Le coût d'objectif de l'opération de **14,48 M€** (valeur janvier 2002) est financé comme suit :

- Région 6,37 M€
- État 3,82 M€
- RATP (sur prêt Région) 2,55 M€
- Ville de Paris 1,75 M€

La convention de financement a été signée le 10 octobre 2003.

Montant total : 14,48 M€ (valeur 2002)



Maîtrise d'ouvrage et exploitation

La maîtrise d'ouvrage a été intégralement assurée par la RATP (système de transport, exploitant).

Calendrier

- Approbation de l'avant-projet 10 octobre 2002
- Début des travaux mai 2003
- **Mise en service 5 septembre 2005**

Commentaires

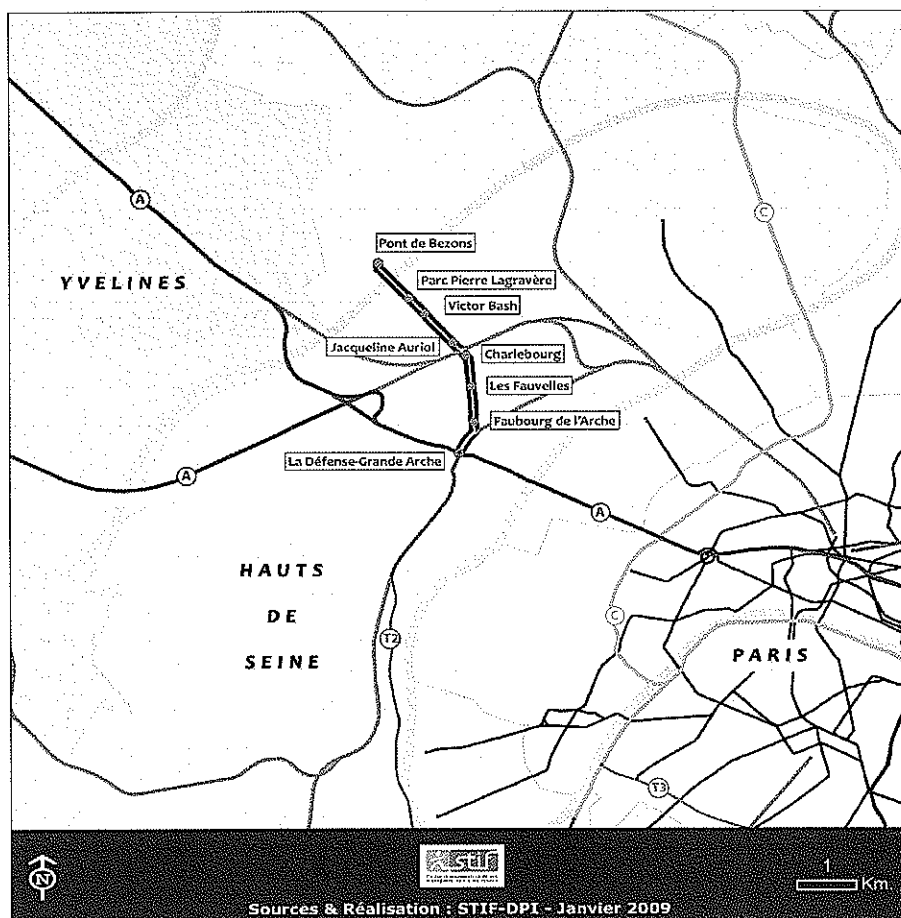
Grâce notamment à certaines optimisations du programme initial, l'opération d'allongement des quais proprement dite dégage une économie de 2,5 M€ (valeur janvier 2002) par rapport au coût d'objectif de l'avant-projet (14,480 M€ valeur janvier 2002). Cet accostage tient en outre compte de l'adaptation, rendue nécessaire pour des questions de sécurité, des accès existants Grande Halle de la Défense suite au blocage des travaux de l'accès dit Perronet.

5.2-04 (A1a) - T2 au Pont de Bezons

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Prolongement vers le nord²¹ jusqu'à Bezons du tramway T2, actuellement en service entre Issy – Val-de-Seine et La Défense.

- 4,2 km de prolongement
- 7 nouvelles stations
- 6 communes concernées sur 2 départements : Puteaux, Courbevoie, La Garenne-Colombes, Nanterre, Colombes dans les Hauts-de-Seine et Bezons dans le Val d'Oise
- Correspondances avec le RER A, la ligne 1 du métro, de nombreuses lignes ferroviaires et de bus
- 58 500 voyageurs attendus par jour
- 15 millions de voyageurs annuels.



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013²² prévoit un financement de **154,40 M€** (valeur janvier 2006), réparti comme suit :

- | | |
|-------------------------------------|----------|
| ▪ État | 30 M€ |
| ▪ Région | 91,30 M€ |
| ▪ Collectivités territoriales | 33,10 M€ |

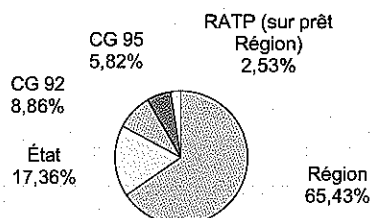
²¹ Pour l'extension du T2 vers le sud, entre Issy – Val-de-Seine et Porte de Versailles (Paris 15^e), voir (A3k) T2 à Porte de Versailles.

²² L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 pour un montant de 138,85 M€ (valeur janvier 2006) répartie comme suit : État (31,10 M€), Région (72,57 M€), Conseil Général du Val d'Oise (7,62 M€).

Coût et financement

Au niveau avant-projet, le coût des infrastructures est de **223,49 M€** (valeur janvier 2006), celui du matériel roulant de 53 M€. Le plan global de financement de l'opération est le suivant :

- Région 146,231 M€
- État 38,801 M€
- RATP (sur prêt Région)²³ 5,648 M€
- Conseil Général des Hauts-de-Seine 19,806 M€
- Conseil Général du Val d'Oise 13,005 M€



- Les conventions de financement des premières et deuxième tranches fonctionnelles, portant sur des montants de 64 et 121 M€ (valeur janvier 2006), ont été notifiées respectivement les 9 juillet 2007 et 31 janvier 2008.
- Une dernière tranche fonctionnelle de 38,204 M€, régularisant et soldant l'opération, approuvée par le conseil du STIF du 12 décembre 2007, est en attente de signature de l'Etat.

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre la RATP, futur exploitant (système de transport), les Conseils Généraux des Hauts-de-Seine (voirie et coordination du projet) et du Val d'Oise (voirie)²⁴.

Calendrier

- Concertation préalable du 25 octobre au 24 décembre 1999
- Approbation du schéma de principe 2 avril 2003
- Enquête publique du 7 mars au 8 avril 2005
- Arrêté d'utilité publique 22 décembre 2005
- Approbation de l'avant-projet et de la CdF (1^{ère} TF) 13 décembre 2006
- Approbation de la CdF (2^{ème} TF) 11 juillet 2007
- Début des travaux préparatoires juillet 2007
- **Approbation de la CdF (3^{ème} TF) 12 décembre 2007**

Prochaine étape :

- Mise en service fin 2011

Commentaires

Les travaux sont en cours. Les travaux d'aménagement de voirie ont démarré à Colombes.

²³Le CPER 2007-2013 ne prévoyant plus de financement RATP sur prêts bonifiés de la Région, et prévoyant leur reprise par des subventions, la part de financement RATP correspond à celle de la 1^{ère} tranche fonctionnelle.

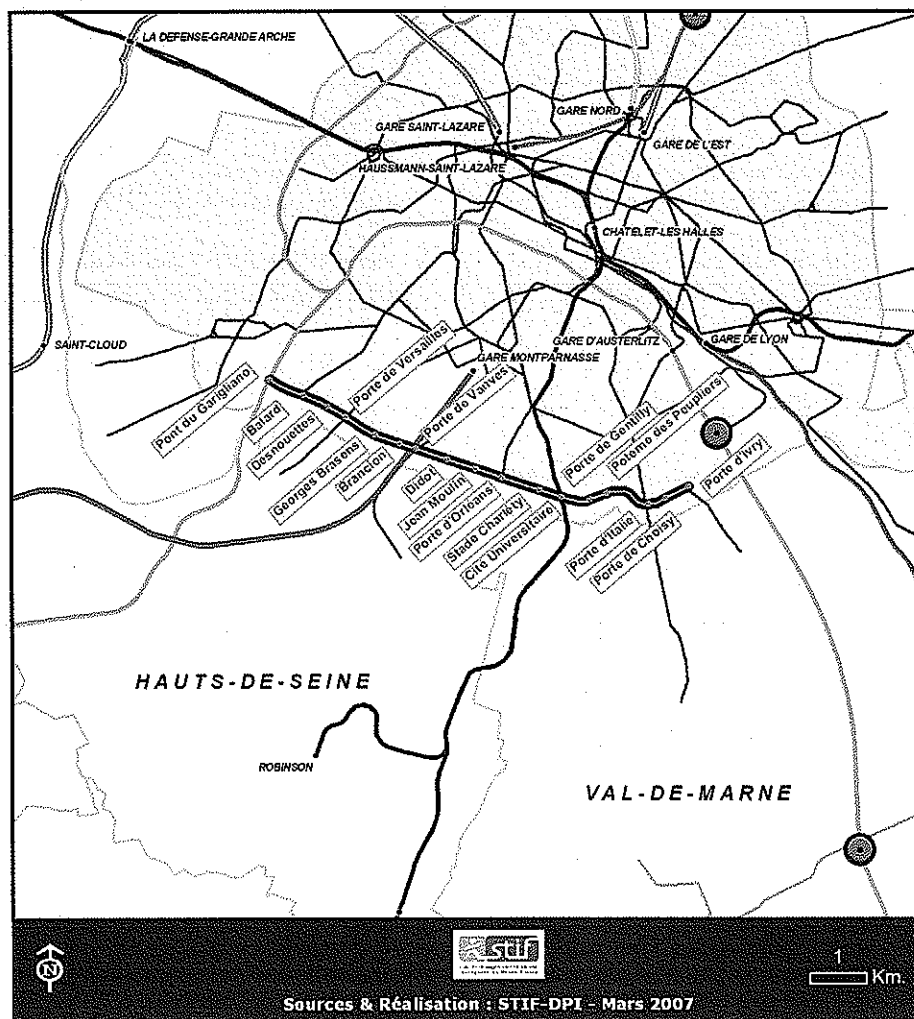
²⁴Les Conseils Généraux des Hauts-de-Seine et du Val d'Oise se sont substitués aux DDE 92 et 95 lors du transfert de la RN192 aux départements le 1^{er} janvier 2006.

A31 – T3 Sud

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Création d'une ligne de tramway sur les boulevards des Maréchaux en rocade sud de Paris, du Pont du Garigliano (15^{ème} arrondissement) à la porte d'Ivry (13^{ème} arrondissement), permettant le maillage avec les lignes de métro et de RER.

- 7,9 km de tracé
- 17 stations
- Correspondances avec les lignes 4, 7, 8, 12 et 13 du métro, les RER B et C, le prolongement de T2 à Porte de Versailles²⁵ et de nombreuses lignes de bus
- Environ 110 000 voyageurs attendus par jour
- 26 millions de voyages annuels.



Enveloppe CPER

Inscrite au 12^{ème} Contrat de Plan²⁶ l'opération n'a pas été reprise au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

²⁵ Voir la fiche sur le prolongement du T2 à Porte de Versailles (A3k).

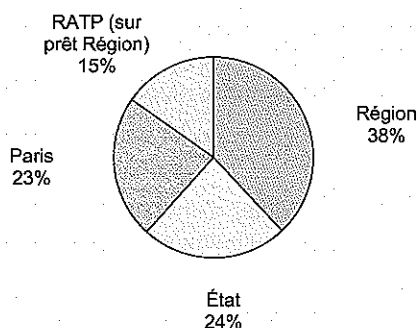
²⁶ L'opération est inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 204,54 M€ (valeur janvier 2003) répartie comme suit : État (44,36 M€), Région (103,52 M€), Ville de Paris (37,35 M€).

Coût et financement

La convention de financement a été signée le 2 avril 2004 pour un montant de **214,11 M€** (valeur janvier 2003) :

- Région 81,32 M€
- État 50,76 M€
- Ville de Paris 49,30 M€
- RATP (sur prêt Région) 32,73 M€

Montant total : 214,11 M€ (valeur 2003)



Le matériel roulant, chiffré à 52,80 M€, est à la charge de la RATP.

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage a été assurée par la RATP (système de transport, exploitant) et la ville de Paris (aménagement de voirie et coordinateur du projet).

Calendrier

- Concertation préalable du 5 juin au 7 juillet 2001
- Approbation du schéma de principe 7 décembre 2001
- Clôture de l'IMEC 9 décembre 2002
- Enquête publique (Bouchardeau) du 25 février au 5 avril 2003
- Approbation de l'avant-projet 10 décembre 2003
- Début des travaux mai 2004
- **Mise en service 16 décembre 2006**

Commentaires

La ligne T3 a été mise en service le 16 décembre 2006. La fréquentation à la mise en service était de l'ordre de 80 000 voyageurs par jour. Elle a connu une croissance très rapide et est début 2009 de l'ordre de 110 000 voyageurs par jour.

La vitesse commerciale est aujourd'hui de l'ordre de 18 km/h. L'objectif de 20 km/h n'est pas encore atteint, notamment en raison de la fréquentation de la ligne et du taux de remplissage des rames principalement à l'heure de pointe du matin.

Un renfort d'offre en plusieurs étapes est en cours de discussion entre le STIF et la RATP. L'objectif est de passer à un intervalle de 3'40 min à l'heure de pointe du matin. Ce renfort d'offre tiendra compte, en particulier, de l'arrivée du T2 à Porte de Versailles.

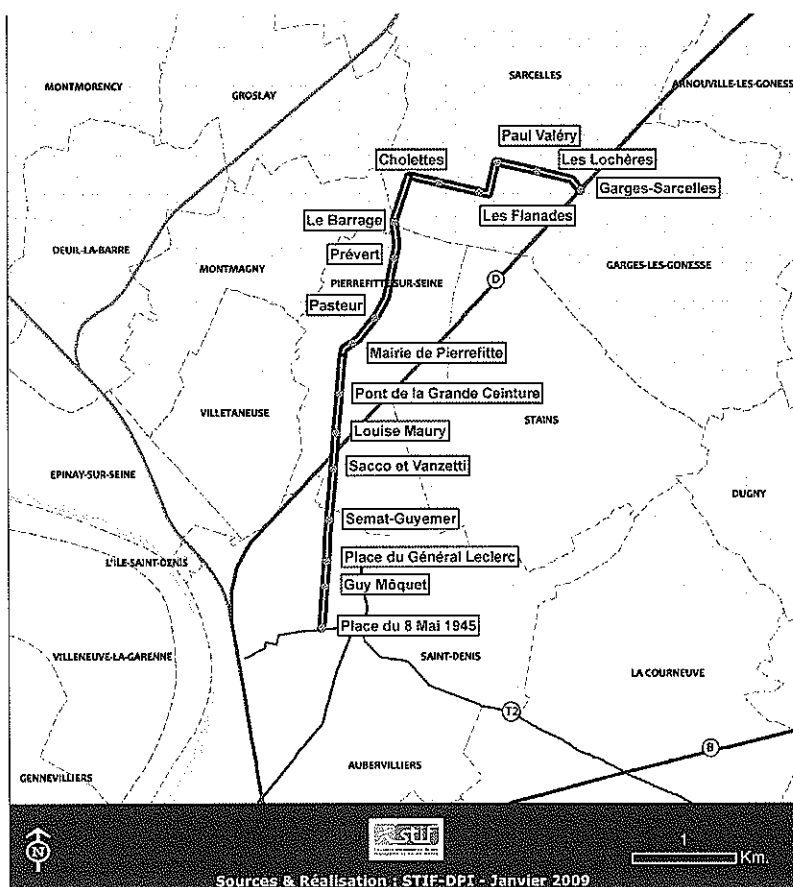
5.2-06 (A3g) – T5 TCSP RN1-RN16 Saint-Denis - Sarcelles

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Liaison en tramway sur pneus de Saint-Denis au pôle RER D de Garges-Sarcelles (ex RN 1 jusqu'au carrefour du Barrage, ex RN 16, puis voies communales et départementales).

- 6,6 km de tracé
- 16 nouvelles stations
- 5 communes sur 2 départements : Saint-Denis et Pierrefitte-sur-Seine en Seine-Saint-Denis, Montmagny, Sarcelles et Garges-les-Gonesses dans le Val d'Oise
- Maillage avec le tramway T1, la ligne 13 du métro et le RER D
- 30 000 voyageurs attendus par jour
- 8,8 millions de voyages annuels

15 rames tramway sur pneus, étroit et réversible, d'environ 120 places (4 voy/m²) sont prévues au parc. Intervalle de 5 minutes en heure de pointe et 8 minutes en heures creuses. 30 000 voyages/jour.



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013²⁷ prévoit un financement de **134,20 M€** (valeur janvier 2006), réparti comme suit :

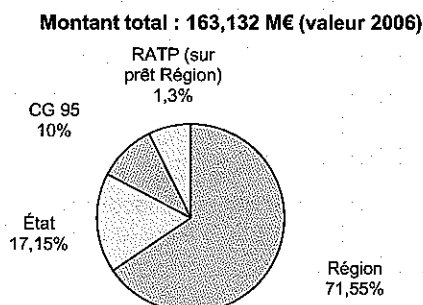
- État.....22 M€
- Région100,70 M€
- Collectivités territoriales11,50 M€

²⁷ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 pour un montant de 66,57 M€ (valeur janvier 2006) répartie comme suit : État (14,41 M€), Région (33,61 M€), Conseil Général du Val d'Oise (5,34 M€).

Coût et financement

Au niveau avant-projet, le coût des infrastructures du projet est de **163,132 M€** (valeur janvier 2006). L'acquisition du matériel roulant est chiffrée à 52 M€, à la charge de la RATP.

- État.....27,960 M€
- Région116,701 M€
- Conseil Général du Val d'Oise16,313 M€
- RATP (sur prêt Région)²⁸.....2,158 M€



Les conventions de financement de la première et de la seconde tranche fonctionnelle [TFA : 32 M€ et TFB1 : 83 M€] ont été respectivement notifiées le 06 juillet 2007 et mise dans le circuit de signatures.

Une dernière tranche fonctionnelle (TFB2) d'un montant de 48,149 M€ permettant de solder le financement de l'opération, sera soumise à l'approbation du conseil du STIF en 2009.

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre la RATP, futur exploitant (système de transport et coordination du projet), les Conseils généraux de Seine-Saint-Denis²⁹ et du Val d'Oise (aménagement de voirie). La DDEA du Val d'Oise et la DDE de la Seine-Saint-Denis apparaissent comme maître d'ouvrage pour leurs actions d'études antérieures aux transferts des RN aux départements.

Calendrier

- Concertation préalable du 6 septembre au 1^{er} octobre 1999
- Approbation du schéma de principe 10 octobre 2000
- Approbation du schéma de principe complémentaire 11 juillet 2003
- IMEL du 25 juin au 8 décembre 2003
- Enquête publique du 12 janvier au 13 février 2004
- Arrêté d'utilité publique 4 février 2005
- Approbation de l'avant-projet et de la CdF (TFA) 22 novembre 2006
- Approbation de la CdF (1^{ère} TF-B1) 11 juillet 2007
- **Début des travaux préparatoires été 2008**

→ Prochaines étapes :

- Approbation de la CdF (TF B2) juillet 2009
- Mise en service..... mi 2012

Commentaires

Travaux préparatoires dès mi 2008 pour l'ouvrage d'art de la Grande Ceinture ferroviaire et le RD 125 et fin 2008 pour la voirie dans le Val d'Oise.

²⁸ Le CPER 2007-2013 ne prévoyant plus de financement RATP sur prêt bonifiés de la Région, et prévoyant leur reprise par des subventions, la part de financement RATP correspond à celle de la 1^{ère} tranche fonctionnelle.

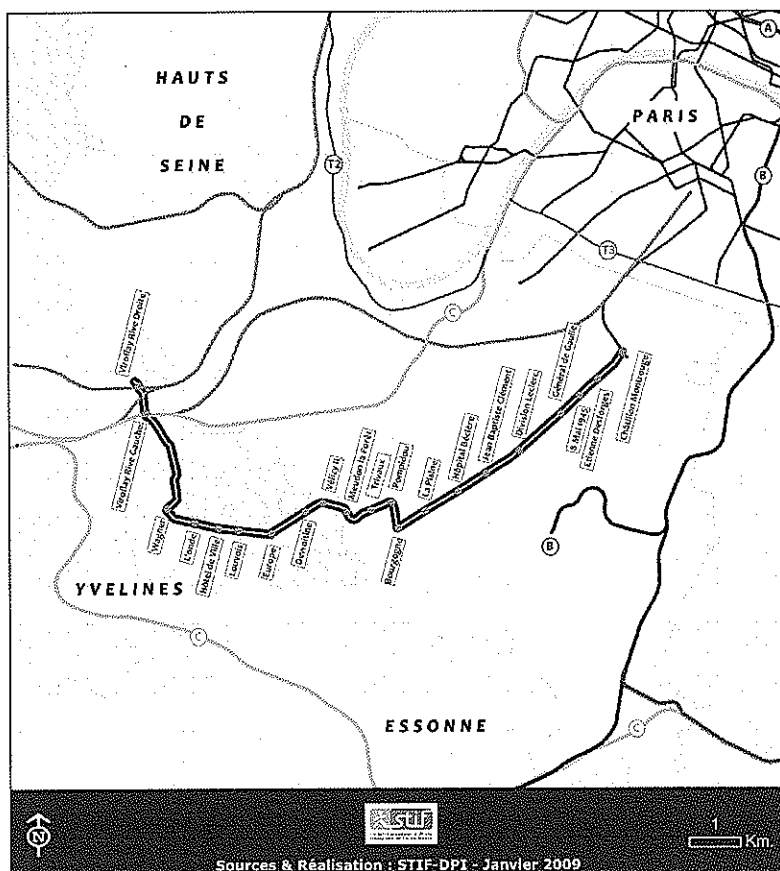
²⁹ Depuis le 1^{er} janvier 2007, en remplacement de la DDE, suite au transfert des RN au département.

5.2-08 (A3c) – T6 Croix du Sud : Châtillon - Vélizy - Viroflay

Descriptif et principales caractéristiques de l'opération

Création d'un tramway sur pneus assurant la desserte de la zone d'activité de Vélizy à partir de Châtillon dans les Hauts-de-Seine et de Viroflay dans les Yvelines. Cette ligne est maillée avec la ligne 13, la ligne RER C et la ligne La Défense - Versailles rive droite, et Montparnasse- Mantes-la-Jolie- Rambouillet aux gares de Viroflay. Son insertion se fait majoritairement sur routes départementales. Cette opération présente notamment les difficultés suivantes : le franchissement de la RN 118, l'arrivée en souterrain à Viroflay et les délais d'expropriation sur la RD906.

- 14 km de ligne, dont 1,6 km de tunnel
- 21 nouvelles stations, dont 2 souterraines
- 8 communes concernées sur 2 départements : Malakoff, Montrouge, Châtillon, Clamart, Fontenay-aux-Roses, Meudon dans les Hauts-de-Seine et Vélizy-Villacoublay, Viroflay dans les Yvelines
- Correspondances avec le terminus de la ligne 13 du métro, le RER C et le Transilien à Viroflay
- 82 000 voyageurs attendus par jour
- 22 millions de voyages annuels.



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projet État-Région 2007-2013³⁰ (valeur janvier 2006) prévoit un financement de **353,40 M€** réparti comme suit :

- subventions État, 56 M€
- Région: 168,40 M€
- Conseil Général des Yvelines ou des Hauts de Seine : 129 M€

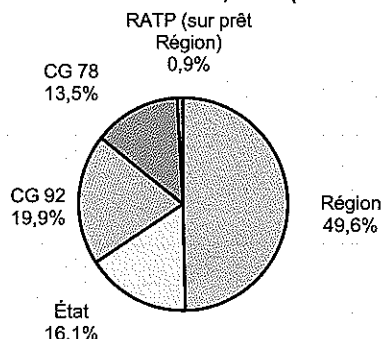
³⁰ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 256,78 M€ (valeur janvier 2006) répartie comme suit : État (49,39 M€), Région (115,25 M€), Conseil Général des Hauts-de-Seine (41,16 M€).

Coût estimatif et phasages possibles

Après expertise et levée des réserves, le coût des infrastructures, estimé par les maîtres d'ouvrage à 391,83 M€ (valeur janvier 2006), a été ramené à **384,08 M€** (y compris 2 postes de redressement supplémentaires nécessaires à l'exploitation de la ligne) avec le financement global suivant :

- État 61,62 M€
- Région 190,58 M€
- Conseil Général des Hauts-de-Seine 76,43 M€
- Conseil Général des Yvelines 52,08 M€
- RATP (sur prêt Région) 3,36 M€

Montant total : 384,08 M€ (valeur 2006)



L'opération se décompose en deux phases, dont les mises en service seront échelonnées :

1. Phase A : section de surface depuis le terminus de Châtillon jusqu'au Carrefour du Jumelage situé à Vélizy (inclus) ;
2. Phase B : section souterraine depuis le carrefour du Jumelage à Vélizy-Villacoublay jusqu'au terminus à Viroflay Rive Droite.

Les premières et deuxièmes tranches fonctionnelles [32,54 M€, 270,83 M€ ont été notifiées les 9 août 2007 et 18 novembre 2008. La troisième tranche fonctionnelle sera notifiée courant 2009.

Le coût du matériel roulant sera connu au terme de la procédure d'achat en cours actuellement. Acquisition intégralement prise en charge par la RATP.

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre la RATP (système de transport et futur exploitant) et les Conseils Généraux des Yvelines et des Hauts-de-Seine (aménagement de voirie).

Calendrier

- Concertation préalable du 15 juin au 6 juillet 2001
- Approbation du schéma de principe 10 octobre 2002
- Enquête publique du 17 janvier au 19 février 2005
- Arrêté d'utilité publique 9 février 2006
- Approbation de l'avant-projet (ph. A) et de la CdF (1^{ère} TF) 13 décembre 2006
- Approbation de l'avant-projet complémentaire (ph. B) 12 décembre 2007
- Approbation de la CdF (2^{ème} TF) 14 février 2008
- Approbation de la CdF (3^{ème} TF) 10 décembre 2008
- **Début des travaux** **avril 2008**

→ Prochaines étapes :

- Notification de la CdF (3^{ème} TF) 2009
- Mise en service progressive de la section de surface fin 2012
- Mise en service globale mi 2013

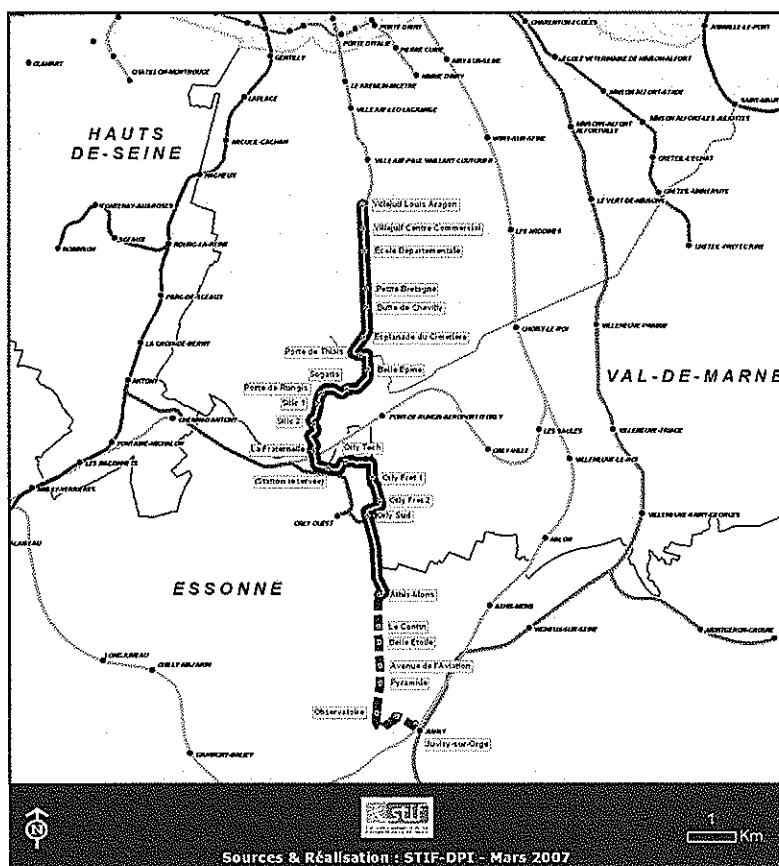
5.2-05 (A3b) T7 phase 1 Villejuif-Athis-Mons

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Liaison en tramway entre Villejuif et Juvisy-sur-Orge.

Phase 1 de Villejuif – Louis Aragon (terminus de la ligne 7 du métro) à Athis-Mons centre commercial.

- 11,18 km de ligne
- 18 nouvelles stations
- 10 communes concernées sur 2 départements : Villejuif, Vitry-sur-Seine, L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly, Villeneuve-le-Roi dans le Val-de-Marne, Paray Vieille-Poste et Athis-Mons dans l'Essonne
- Correspondances avec la ligne 7 du métro, le TVM, le RER C et de nombreuses lignes de bus
- 36 800 voyageurs attendus par jour
- 9,7 millions de voyages annuels.



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013³¹ prévoit un financement de **236,50 M€** (valeur janvier 2006), réparti comme suit :

- État 48 M€
- Région 145 M€
- Collectivités territoriales 43,50 M€

³¹ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 228,24 M€ (valeur janvier 2006) répartie comme suit : État (46,65 M€), Région (108,85 M€) et Conseil Général du Val-de-Marne (27,44 M€).

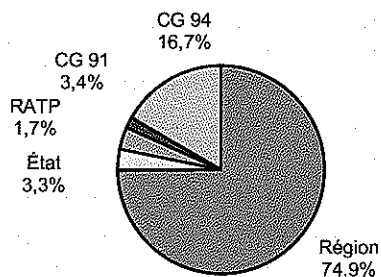
Coût estimatif et phasage

Au niveau avant-projet, le coût des infrastructures de la première étape entre Villejuif et Athis-Mons est de **292,100 M€** (valeur janvier 2006). Le matériel roulant est estimé à 49,49 M€.

Le plan global de financement de l'opération est le suivant :

- Région 218,804 M€
- État 9,507 M€
- Conseil Général du Val de Marne 48,811 M€
- Conseil Général de l'Essonne 10,00 M€
- RATP (sur prêt Région)³² 4,978 M€

Montant total 292,100 M€ (valeur 2006)



Les conventions de financement des première, deuxième tranches fonctionnelles [51,518 M€, 41,979 M€ et 198,602 M€] ont été notifiées les 4 septembre 2007 et 25 novembre 2008. La troisième tranche est en cours de signature.

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée principalement par la RATP (système de transport, aménagements de voirie dans certains secteurs [Rungis, ADP], coordinateur du projet et futur exploitant), le Conseil Général du Val-de-Marne (aménagements de voirie sur la RN7, transférée début 2006), les directions départementales de l'équipement de l'Essonne et du Val-de-Marne (aménagements de voirie).

Calendrier phase 1

- Concertation préalable du 13 nov. 2000 au 17 janvier 2001
- Approbation du schéma de principe 10 octobre 2002
- Enquête publique du 29 déc. 2003 au 7 février 2004
- Arrêté d'utilité publique 1^{er} février 2005
- Approbation de l'avant-projet et de la CdF (1^{ère} TF) .. 13 décembre 2006
- Début des acquisitions foncières 2007
- Approbation de l'avant-projet modificatif 9 juillet 2008
- Approbation de la CdF (2^{ème} TF) 14 février 2008
- Déviation des réseaux 2^{ème} trimestre 2008
- **Approbation de la CdF (3^{ème} TF) 9 juillet 2008**

→ Prochains étapes :

- Début des travaux (aménagement urbains) 2009
- Début des travaux (système de transport) été 2009
- Mise en service phase 1 début 2013

Commentaires

Les acquisitions foncières se poursuivent et les travaux de dévoiement des réseaux concessionnaires ont débuté. Réévaluation importante du coût des acquisitions foncières le long de la RN 7.

La phase 2 (de Athis-Mons à Juvisy) a été inscrite au contrat particulier Région Département de l'Essonne (CPRD).

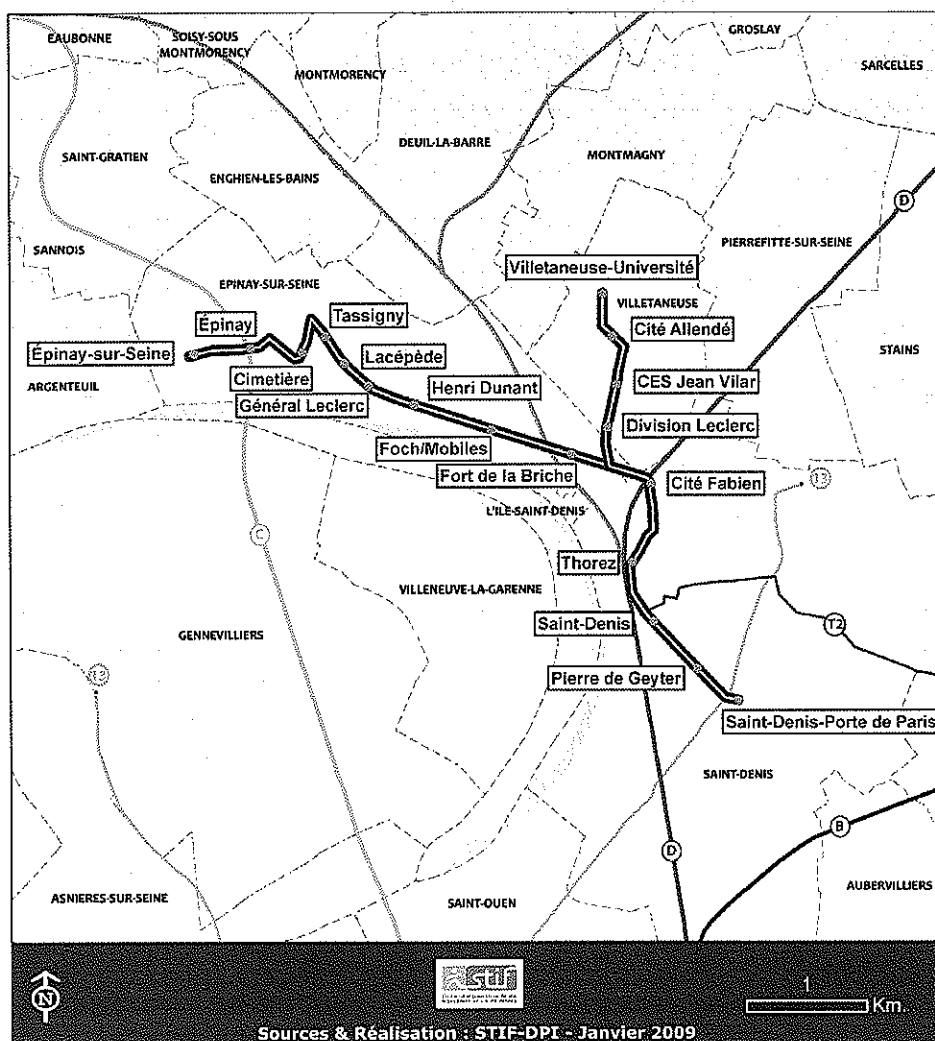
³²Le CPER 2007-2013 ne prévoyant plus de financement RATP sur prêts bonifiés de la Région, et prévoyant leur reprise par des subventions, la part de financement RATP correspond à la part de financement RATP dans la 1^{ère} tranche fonctionnelle.

5.2-13 (A3a) – T8 Tram'Y St-Denis - Épinay - Villetaneuse

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Création d'une ligne de tramway reliant la Porte de Paris à Saint-Denis, à Épinay-sur-Seine et Villetaneuse (tronc commun sur Saint-Denis et deux branches, l'une desservant Épinay-sur-Seine, l'autre Villetaneuse). Première étape d'une liaison allant jusqu'à la future gare Évangile du RER E à Paris.

- 8,46 km de ligne
- 18 nouvelles stations
- 3 communes sur le département de la Seine-Saint-Denis : Saint-Denis, Épinay-sur-Seine, Villetaneuse
- Correspondances avec les RER C et D, le tramway T1 et la ligne 13 du métro
- 45 000 voyageurs attendus par jour
- 12,5 millions de voyages annuels.



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013³³ prévoit un financement de **165,40 M€** (valeur janvier 2006), réparti comme suit :

- État 42,00 M€
- Région 123,40 M€

La part des collectivités territoriales restant à déterminer.

³³ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 144,83 M€ (valeur janvier 2000), répartie comme suit : État (38,33 M€), Région (89,43 M€) et conseil Général de Seine-Saint-Denis (17,07 M€).

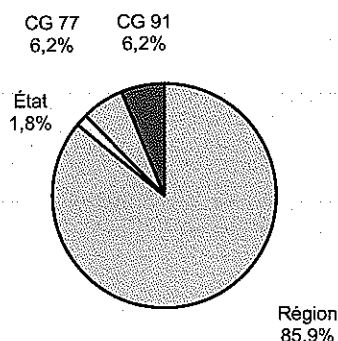
Coût du projet

Le coût de réalisation du projet est estimé à **244 M€** (valeur janvier 2007) financé comme suit :

- État.....5,301 M€
- Région190,305 M€
- RATP0,301 M€
- Conseil Général de Seine Saint-Denis...46,293 M€
- CA Plaine Commune.....1,800 M€

Le matériel roulant est chiffré à 43 M€, à la charge de la RATP.

Montant total : 244 M€ (valeur 2007)



Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre la RATP (réalisation du système de transport), le STIF (acquisitions foncières liée au système de transport), le Département de Seine-Saint-Denis (aménagement de voirie et coordination du projet), Plaine Commune (aménagement de la Porte de Paris), l'EPA Plaine de France (aménagement sur le PUUV).

Calendrier

- Concertation préalable du 18 juin au 13 juillet 2001
- Approbation du schéma de principe..... 4 février 2003
- Approbation du dossier d'enquête publique 5 juillet 2006
- Enquête publique du 20 novembre 2006 au 6 janvier 2007
- Déclaration de projet STIF 10 octobre 2007
- Arrêté d'utilité publique 26 décembre 2007
- **Approbation de l'avant-projet et CdF (1^{ère} TF) 14 février 2008**

→ Prochaines étapes :

- *Début des travaux* fin 2009
- *Mise en service*..... fin 2013

Commentaires

Travaux de déviation des concessionnaires dès mi 2009.

3.5

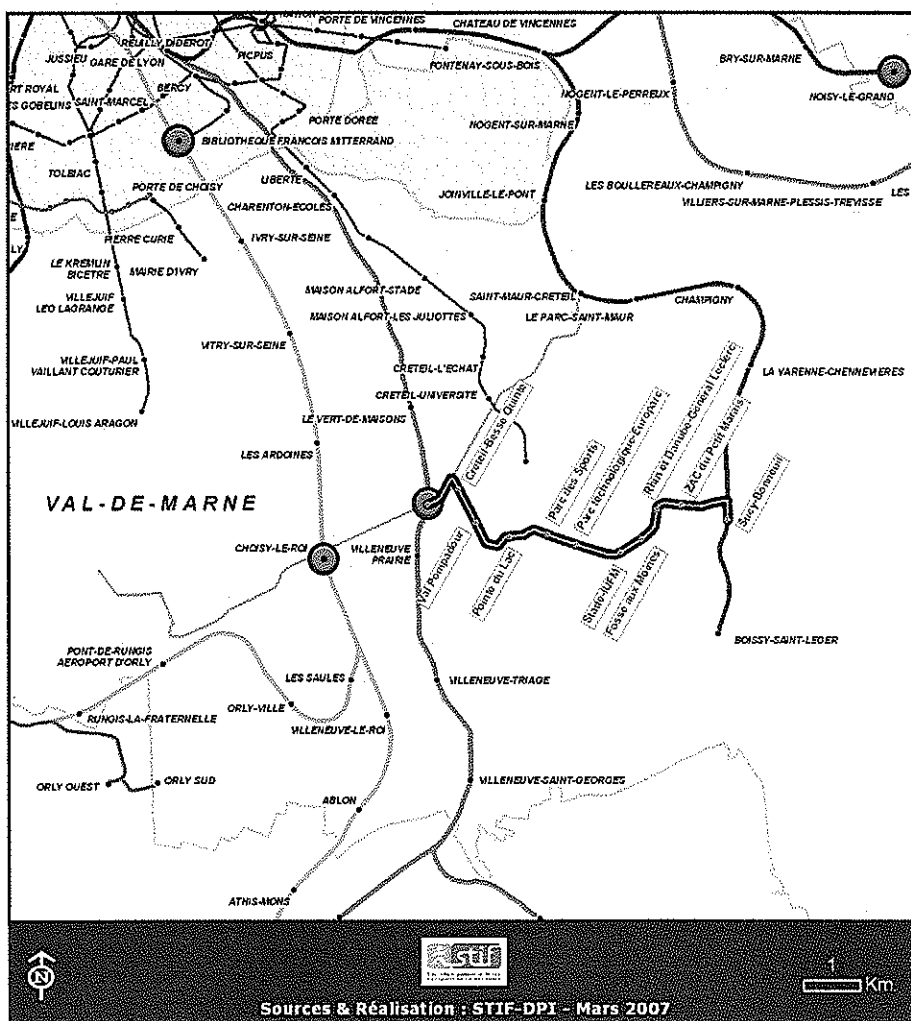
TCSP

5.2-02 (A3d) - TCSP Pompadour – Sucy-Bonneuil

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Création d'un site propre pour autobus entre le Carrefour Pompadour à Créteil et la gare RER A de Sucy-Bonneuil.

- 6,45 km de création de ligne
- 10 nouvelles stations
- 4 communes concernées sur le département du Val-de-Marne : Créteil, Valenton, Bonneuil-sur-Marne et Sucy-en-Brie
- Correspondances avec le TVM, la ligne 8 du métro (future station de « Créteil-Parc des Sports »), les RER A et D (future gare de « Pompadour »)
- 17 500 voyageurs attendus par jour
- 5,3 millions de voyages annuels



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013³⁴ prévoit un financement de **63,90 M€** (valeur janvier 2006), le projet est réparti comme suit :

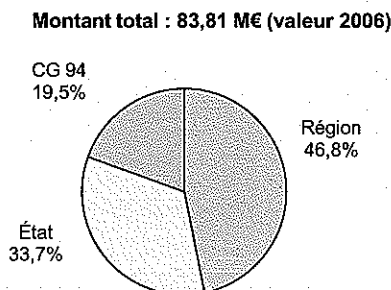
- État 22 M€
- Région 28 M€
- Collectivités territoriales 13,90 M€

Coût estimatif

Au niveau avant-projet, le coût des infrastructures est de **83,81 M€** (valeur janvier 2006) financés de la manière suivante :

- État 28,25 M€
- Région 39,22 M€
- Conseil Général du Val de Marne 16,34 M€

L'acquisition du matériel roulant est chiffrée à 6,3 M€.



Les conventions de financement des premières, deuxième et troisième tranches fonctionnelles de 17,09 M€, 57,6 M€ et de 9,7 M€ ont été notifiées respectivement les 14 août 2007, 29 janvier 2008 et 24 septembre 2008.

Des études complémentaires ont été lancées afin d'optimiser le terminus de Sucy-Bonneuil, le programme des stations et l'aménagement de trois carrefours. Ces optimisations ont été formalisées dans un avant-projet modificatif approuvé par le Conseil du STIF en octobre 2007.

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre la RATP (système de transport et futur exploitant) et le Conseil Général du Val-de-Marne (aménagements de voirie et coordinateur du projet).

Calendrier

- Concertation préalable avril 2000
- Approbation du schéma de principe 4 avril 2002
- Enquête publique du 21 mars au 22 avril 2005
- Arrêté d'utilité publique 2 décembre 2005
- Approbation de l'avant-projet et de la CdF (1^{ère} TF) 13 décembre 2006
- Approbation de la CdF (2^{ème} TF) 6 juin 2007
- Début des travaux septembre 2007
- **Approbation de l'avant-projet modificatif et de la CdF (3^{ème} TF) 10 octobre 2007**

→ Prochaines étapes :

- Mise en service de la ligne (hors terminus Est) 3^{ème} trimestre 2010
- Mise en service du TCSP complet mi-2011

³⁴ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 66,57 M€ (valeur janvier 2006) répartie comme suit : État (22,64 M€), Région (22,64 M€), Conseil Général du Val-de-Marne (8,08 M€).

Commentaires

Il est probable que le coût objectif soit revu à la hausse compte-tenu de problèmes imprévus, notamment de pollution.



5.2-07 (A3e) - TCSP RN 305 – Section Nord A3f - TCSP RN 305 – Section Sud

Descriptif et principales caractéristiques du projet

<p>- TCSP Section Nord :</p> <p>Achèvement de la partie nord du site propre bus commencé en 1978 (reste un tronçon de 900 m environ à réaliser sur Ivry avec 2 points durs à faire sauter, îlots Barbès et Hoche).</p> <p>L'arrêté de DUP et les crédits (nécessitant acquisition foncières et démolitions) permettent de passer directement à la réalisation du tronçon restant, en s'assurant que la procédure actuelle permet de changer le profil en travers, qui intégrerait les circulations douces.</p>	<p>- TCSP Section Sud :</p> <p>Extension vers le sud du site propre pour autobus sur la RN 305 entre la rue Grétilat à Vitry-sur-Seine et le carrefour Rouget-de-Lisle à Choisy-le-Roi.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 km de tracé ▪ 4 nouvelles stations ▪ Maillage avec le TVM ▪ Extension envisageable ultérieurement plus au sud (Mairie d'Orly).
--	---

Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013³⁵ prévoit un financement de la Région de **7 M€** (valeur janvier 2006) pour le TCSP Section Nord.

Inscrit au 12^{ème} Contrat de Plan État-Région³⁶, le TCSP Section Sud n'a pas été ré-inscrit au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

Coût estimatif

<p>- TCSP Section Nord :</p> <p>Dossier de concertation des entreprises (DCE) en préparation par le Conseil Général du Val-de-Marne qui souhaite réaliser le dernier tronçon courant 2009.</p>	<p>- TCSP Section Sud :</p> <p>Le projet en mode bus entre la rue Grétilat et le carrefour Rouget-de-Lisle a été estimé à 35,37 M€ (valeur janvier 2006) et à 67 M€ jusqu'à la mairie d'Orly.</p>
--	--

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage du TCSP Section Nord est assurée par le Conseil Général du Val-de-Marne³⁷. La RATP assure l'exploitation.

La RATP (système de transport) et le Conseil Général du Val-de-Marne sont pressentis pour assurer la maîtrise d'ouvrage du TCSP Section Sud.

Calendrier

TCSP Section Nord :

- Approbation du schéma de principe..... 15 décembre 1977
- Mise en service progressive dès la fin des années 80
- 4,7 km de site propre sont opérationnels (à Ivry-sur-Seine et à Vitry)..... mai 2001
- **Mise en service progressive de 400 m supplémentaires sur Vitry Nord.....de 2006 à mi juillet 2008**

→ Prochaine étape :

- Le dernier tronçon avant Paris, long de 900 m environ, pourrait être réalisé dès 2009.

Le projet pourrait être articulé avec celui de la RN 305 Sud (A3f).

³⁵ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 19,82 M€ (valeur 2000) répartie comme suit : État (8,46 M€), Région (8,46 M€) et Conseil Général du Val-de-Marne (2,90 M€).

³⁶ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 26,83 M€ (valeur janvier 2000) répartie comme suit : État (11,43 M€), Région (11,43 M€), Conseil Général du Val-de-Marne (3,96 M€). S'y ajoutait un reliquat du 11^{ème} Plan de 4,12 M€ (financement Région), soit un total de 30,95 M€.

³⁷ En remplacement de la DDE 94, suite au transfert de la RN305 au département le 1^{er} janvier 2006.

TCSP Section Sud :

- Concertation préalable.....du 20 juin au 8 juillet 2005
- **Approbation du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales...10 mai 2006**

Commentaires

Il est envisagé un schéma de principe global sur la totalité de l'itinéraire (RN 305 Nord et Sud), soit, un site propre de 7 km en correspondance avec la ligne 7 du métro, le T3, le TVM, le RER C et de nombreuses lignes de bus en attente de la signature du contrat particulier Région-Département du Val-de-Marne (CPRD) pour préciser le calendrier de ce projet.

5.2.12 (A5a) – TCSP Sénart-Corbeil (phase 1)

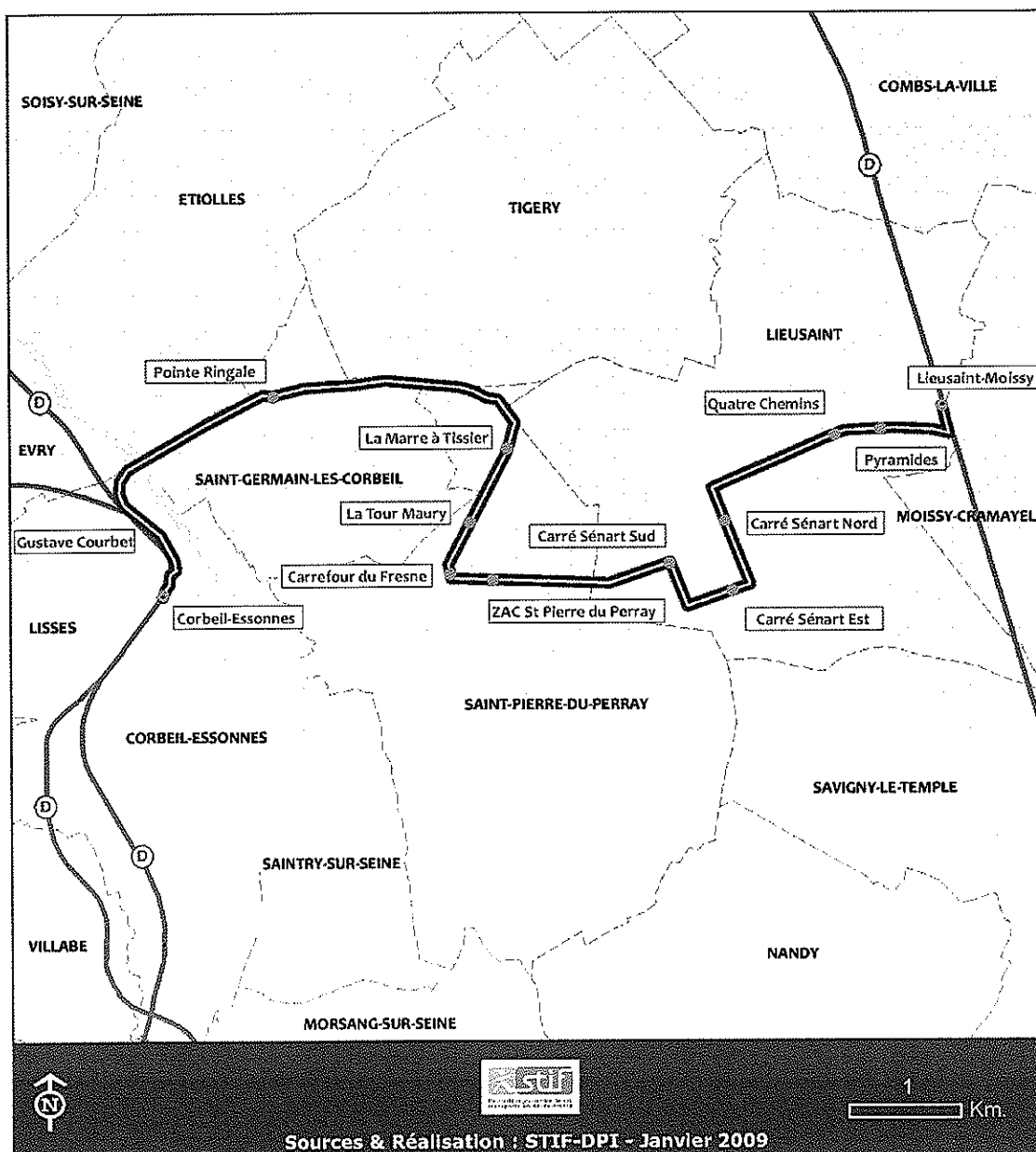
Descriptif et principales caractéristiques du projet

Liaison en site propre entre les gares RER D de Lieusaint-Moissy et de Corbeil-Essonnes dans un premier temps, dans la perspective d'une mise en relation ultérieure avec la gare d'Évry-Courcouronnes.

1^{re} phase de cette liaison : le site propre est réalisé partiellement (de la gare de Lieusaint-Moissy à Saint-Germain-lès-Corbeil), la ligne étant exploitée en voirie banalisée entre Saint-Germain-lès-Corbeil et Corbeil-Essonnes.

Dans une 2^{ème} phase, il est envisagé de réaliser le site propre jusqu'à Corbeil-Essonnes.

- 14,7 km de tracé (dont 9,6 km de site propre)
- 13 nouveaux points d'arrêt (9 sur le site propre, 2 en voirie, et le terminus de Corbeil)
- 4 communes sur 2 départements : Lieusaint et St-Pierre-du-Perray en Seine-et-Marne et St-Germain-lès-Corbeil et Corbeil-Essonnes dans l'Essonne
- Correspondances avec les deux branches du RER D
- 6 000 voyageurs attendus par jour à la mise en service de la phase 1
- 1,65 millions de voyageurs par an



Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013³⁸ prévoit un financement de **60,50 M€** (valeur janvier 2006), comme suit :

- État 18,00 M€
- Région 42,50 M€

Coût estimatif et phasage

Le schéma de principe estimait le coût de la liaison complète en BHNS³⁹ entre Lieusaint-Moissy et Corbeil-Essones à **145,7 M€** (valeur janvier 2006), et le matériel roulant entre 7,5 et 12,5 M€.

Le coût de la phase 1 est de 82,030 M€ (valeur janvier 2008) incluant les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage, les acquisitions foncières et les provisions pour aléas et imprévus. Il ne comprend pas le coût d'acquisition du matériel roulant.

Dans le cadre du décroisement des financements convenu entre l'État et la Région Ile-de-France, cette dernière prend en charge sur ce projet-ci les financements initialement prévus de l'État. S'ajoutent les autorisations d'engagement et autorisations de programme déjà attribuées pour un montant, respectivement, de 1,454 M€ pour l'État et 3,394 M€ pour la Région Ile-de-France.

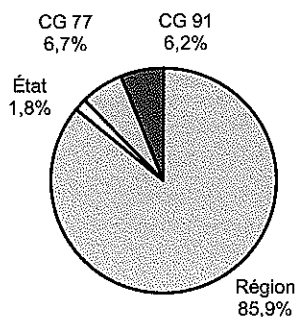
Les Conseils Généraux de l'Essonne et de Seine-et-Marne apportent chacun une contribution de 5,064 M€.

Pour un montant de **82,030 M€** (valeur janvier 2005) :

- Région 70,448 M€
- État 1,454 M€
- Conseil Général de Seine-et-Marne 5,064 M€
- Conseil Général de l'Essonne 5,064 M€

La convention de financement a été notifiée le 24 septembre 2008.

Montant total : 82,030 M€ (valeur 2005)



Maîtrise d'ouvrage

Le STIF a assuré la maîtrise d'ouvrage des études préliminaires et du schéma de principe sur l'ensemble de la liaison.

L'EPA de la ville nouvelle de Sénart est maître d'ouvrage de la première phase de l'opération.

Exploitant

L'exploitant sera formellement désigné par le STIF courant 2009.

³⁸ Le projet était inscrit au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 60,98 M€ (valeur janvier 2000) réparti comme suit : État (16,01 M€), Région (37,35 M€), Conseil Général de Seine-et-Marne (7,62 M€).

³⁹ 12 éléments de type BHNS, thermique et standard dans un premier temps et trolleybus à terme.

Calendrier

- Concertation préalable juin - octobre 2001
- Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales 2 avril 2003
- Approbation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique 22 novembre 2006
- Enquête publique du 30 janvier au 2 mars 2007
- Déclaration de projet STIF 12 décembre 2007
- Déclaration d'utilité publique 25 février 2008
- **Approbation de l'avant-projet et CdF 9 juillet 2008**

→ Prochaines étapes :

- *Début des travaux du site propre* *mi 2009*
- *Mise en service* *printemps 2011*



Descriptif et principales caractéristiques du projet

- 6,8 km de prolongement
- 9 nouvelles stations et 1 terminus actuel à réaménager
- 4 communes desservies sur 2 départements : Chevilly-Larue, Rungis et Fresnes dans le Val-de-Marne et Antony dans les Hauts-de-Seine
- Correspondances avec les RER A, B, C et D, la ligne 8 du métro
- 11 700 voyageurs attendus par jour
- 3,51 millions de voyages annuels



Enveloppe CPER

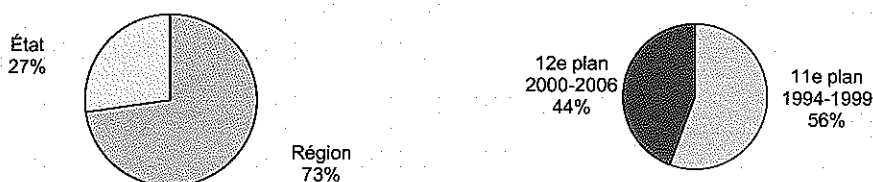
Inscrite au 12^{ème} Contrat de Plan État-Région⁴⁰, l'opération n'a pas été reprise au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

Coût du projet

Chiffré à **45,19 M€**, le projet, dont la convention de financement a été signée le 19 novembre 2004, est financé comme suit (valeur janvier 2002) :

- Région 32,885 M€
- État 12,305 M€

Montant total : 45,19 M€ (valeur 2002)



Le matériel roulant, chiffré à 3 M€, est à la charge de la RATP.

Maîtrise d'ouvrage

La RATP, exploitant, est le maître d'ouvrage de l'opération, assisté des Directions Départementales de l'Équipement (DDE) des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne.

Calendrier

- Concertation préalable du 3 déc. 1997 au 8 janvier 1998
- Approbation du schéma de principe 10 décembre 1998
- Clôture de l'IMEC Avril 2000
- Enquête publique du 22 novembre au décembre 1999
- Arrêté d'utilité publique 6 octobre 2000
- Approbation de l'avant-projet 10 décembre 2002
- Début des travaux Mars 2005
- **Mise en service 21 juillet 2007**

Commentaires

Depuis sa mise en service en 2007, plus de 10 000 voyageurs profitent chaque jour, en semaine, du nouveau tronçon du TVM entre le MIN de Rungis et la Croix-de-Berny. Par ailleurs, le prolongement du TVM à l'ouest a eu aussi un impact sur la fréquentation du RER B, avec le doublement du nombre d'entrées à la gare de la Croix-de-Berny. En terme de fréquentation quotidienne, moyenne le TVM a gagné 10 000 voyageurs en passant de 53 500 voyageurs par jour en 2007 à près de 63 500 en 2008.

⁴⁰ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 16,01 M€ (valeur janvier 2000) répartie comme suit : État (8 M€), Région (8 M€). Avec l'accord des financeurs, ce montant a été porté à 20,036 M€ (valeur janvier 2002). S'y ajoute un reliquat du 11^{ème} Contrat de Plan de 25,154 M€ réparti comme suit : État (2,287 M€), Région (22,867 M€).

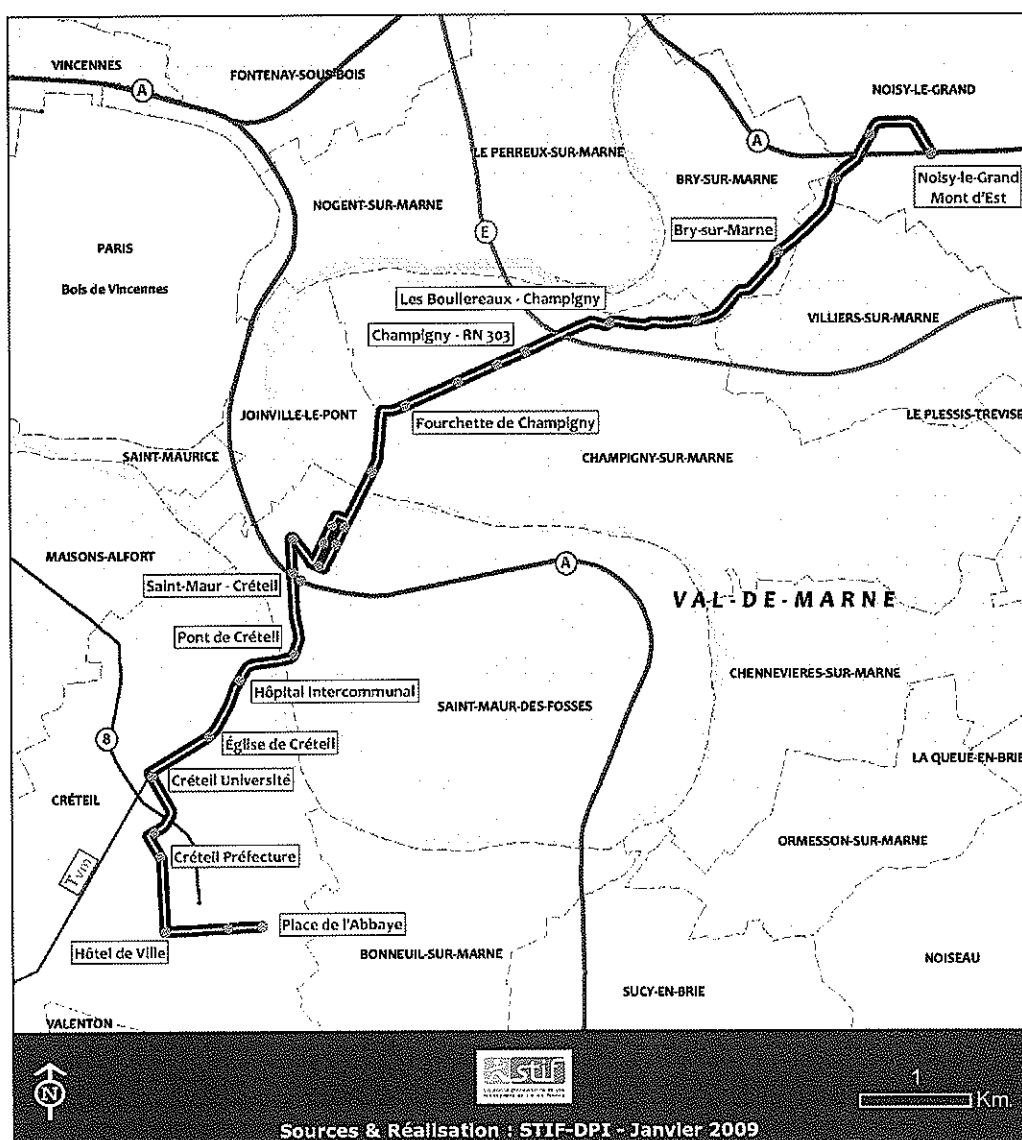
A3j – Est TVM

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Des considérations complémentaires (exploitation de la ligne, propositions de l'ACTEP et du CG 94) ont conduit le Conseil du STIF à délibérer en avril 2005 sur les objectifs d'un projet d'infrastructure, dénommé « Est-TVM », permettant d'améliorer les liaisons de Créteil vers Champigny (Les Boullereaux) puis Noisy-le-Grand d'une part, et Val-de-Fontenay d'autre part.

Il consiste en la création de sites propres et d'aménagements de priorité pour les lignes de bus circulant sur ces itinéraires. Il permet en outre la création de liaisons directes.

Le prolongement de la ligne TVM de la gare de Saint-Maur/Créteil jusqu'à la gare des Boullereaux à Champigny-sur-Marne ne comporte aucun travaux dans Saint-Maur.



Enveloppe CPER

Inscrite au 12^{ème} Contrat de Plan État-Région⁴¹, l'opération n'a pas été reprise au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

Le projet est susceptible d'être inscrit au Contrat Particulier entre la Région et le Département du Val-de-Marne pour 2007-2013 (CPRD), en cours de mise au point.

Coût estimatif et phasage

Au stade des études préliminaires, le projet est estimé à environ **55 M€** (valeur janvier 2006) pour la branche Créteil – Noisy-le-Grand

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage des études serait confiée par convention à un maître d'ouvrage unique, le département du Val-de-Marne.

Calendrier

- Approbation des objectifs du projet « Est-TVM » 8 avril 2005
- **Concertation préalable** **du 2 mai au 2 juin 2006 et**
..... **du 22 janvier au 23 février 2007**

→ Prochaines étapes :

- Schéma de principe 2009-2010
- Enquête publique 2010
- Approbation de l'avant-projet 2011
- Mise en service 2014

Commentaires

Le bilan de la concertation préalable a été approuvé par le Conseil du STIF de février 2008, ainsi qu'une convention de maîtrise d'ouvrage unique pour les études de schéma de principe et le dossier d'enquête publique, confiés au département du Val-de-Marne.

En attente de signature pour un financement au contrat particulier Région-Département du Val-de-Marne (CPRD).

⁴¹Le projet était inscrit au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 25,92 M€ (valeur janvier 2000) répartie comme suit : État (11,05 M€), Région (11,05 M€), Conseil Général du Val-de-Marne (3,81 M€).

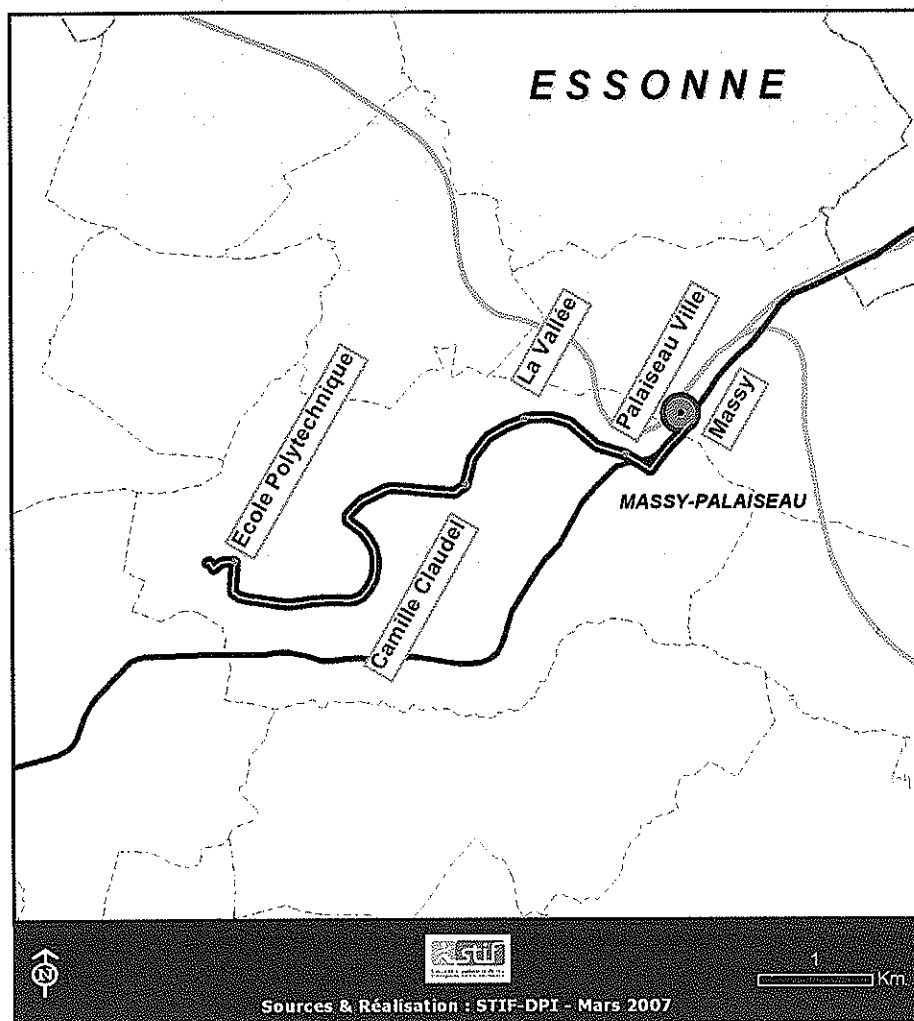
A5c - TCSP Plateau de Saclay - Massy RER

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Deuxième étape d'une liaison en site propre bus entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Orly via le plateau de Saclay.

Le tronçon considéré relie l'École Polytechnique et la gare RER de Massy-Palaiseau.

- 6,26 km de tracé dont 3,28 km de site propre
- 6 nouvelles stations
- 2 communes concernées sur le département de l'Essonne : Massy et Palaiseau
- Correspondances avec les RER B et C, de nombreuses lignes SNCF et bus
- 4 160 voyageurs attendus par jour
- 1,1 millions de voyages annuels



Enveloppe CPER

Inscrite au 12^{ème} Contrat de Plan État-Région⁴², l'opération n'a pas été reprise au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

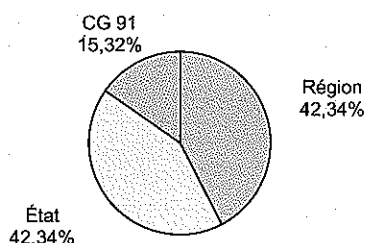
Coût et financement

Le coût de l'infrastructure est de **34,77 M€** (valeur juillet 2005), financé par :

- État 14,72 M€
- Région 14,72 M€
- Conseil Général de l'Essonne 5,33 M€

La convention de financement a été notifiée le 22 décembre 2006.

Montant total : 34,77 M€ (valeur 2005)



Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre le Conseil Général de l'Essonne (coordinateur) et la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) de l'Essonne, chacun sur son domaine de compétence.

Calendrier

- Concertation préalable du 3 au 22 avril 2000
- Approbation du schéma de principe 11 juillet 2000
- Approbation du schéma de principe complémentaire 1^{er} octobre 2003
- Enquête publique du 1^{er} décembre 2003 au 9 janvier 2004
- Arrêté d'utilité publique 24 septembre 2004
- Approbation de l'avant-projet et de la CdF 5 avril 2006
- **Début des travaux** **décembre 2006**

→ Prochaine étape :

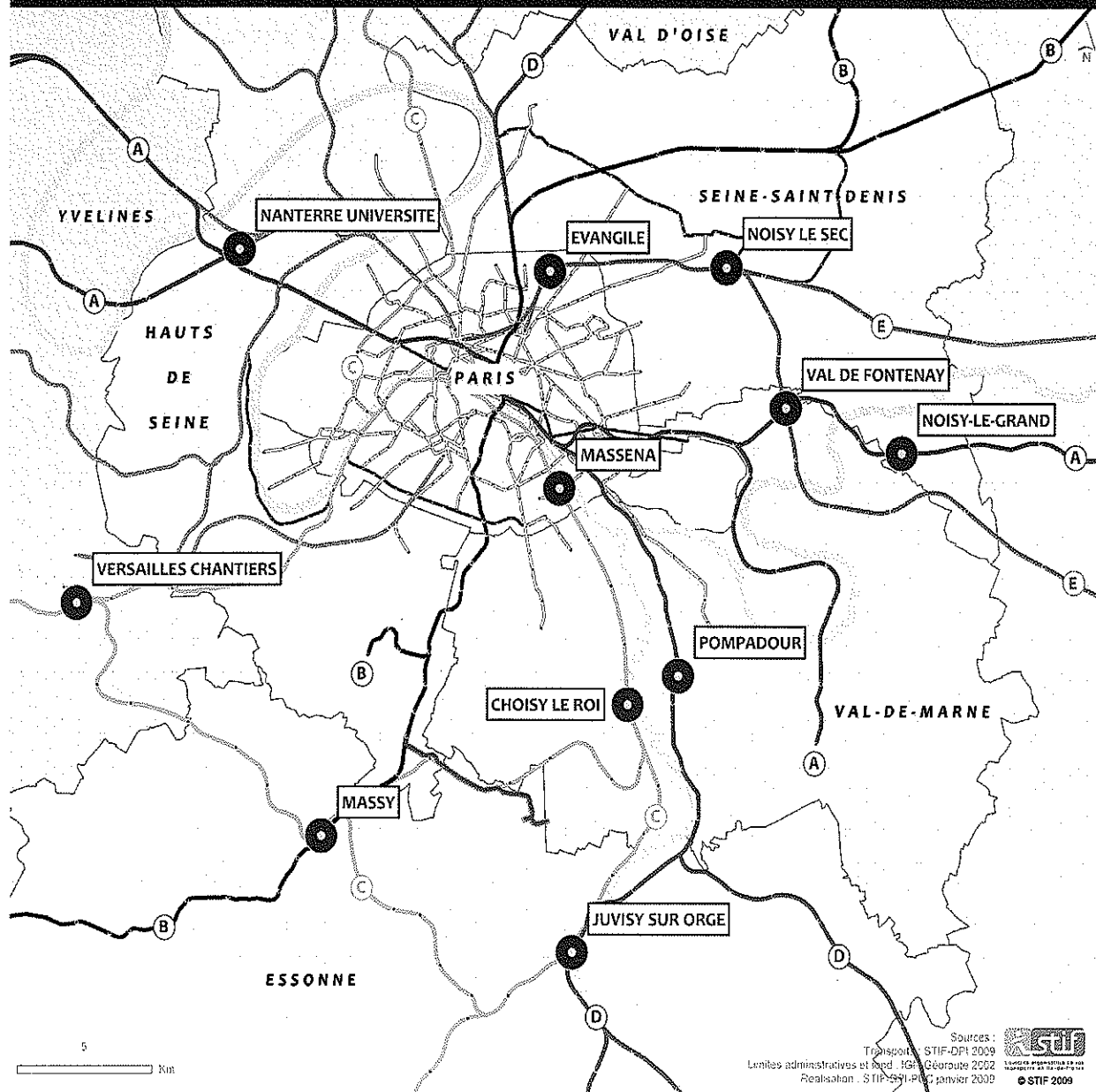
- Mise en service 2^{ème} trimestre 2009

⁴²L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 27,55 M€ (valeur janvier 2005) répartie comme suit : État (9,68 M€), Région (9,68 M€) et Conseil Général de l'Essonne (3,51 M€).

3.6

Pôles

LES PÔLES INSCRITS AU CONTRAT DE PLAN ÉTAT/RÉGION 2000-2006



5.2-01 (A2eb) - Pôle de Versailles-Chantiers

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Réaménagement de la gare de Versailles-Chantiers en vue de faciliter les échanges entre les différentes lignes de transports collectifs et d'améliorer l'insertion du pôle dans son contexte urbain ; le réaménagement du bâtiment voyageurs (BV), une passerelle d'accès aux quais supplémentaire, une gare routière et un nouveau PSR sont programmés, ainsi que divers aménagements ou créations de voirie.

Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013⁴³ prévoit un financement de **19,20 M€** (valeur janvier 2006) réparti comme suit :

- Région 11 M€
- Collectivités territoriales 8,20 M€

Coût, phasage et financement

Au niveau avant-projet, le coût des infrastructures s'élève à **80,178 M€** (valeur janvier 2005).

Une première phase de réalisation d'un montant de **69,179 M€** est financée comme suit :

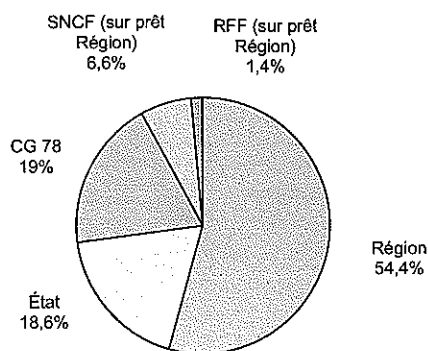
① **45,738 M€ au titre de l'article 1 du CPER**, comprenant comprend entre autres la rénovation et le réaménagement de la gare actuelle, la création d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais, d'un nouveau hall de gare. Dont 43,576 M€ sont financés par le CPER :

- Région 23,696 M€
- Conseil Général des Yvelines 8,287 M€
- État 8,100 M€
- SNCF (sur prêt Région) 2,865 M€
- RFF (sur prêt Région) 0,628 M€

Auxquels s'ajoutent des financements complémentaires pour un total de 2,162 € :

- Versailles 1,480 M€
- RFF 0,484 M€
- SNCF 0,198 M€

Montant total : 43,576 M€ (valeur 2005)



La convention de financement relative aux aménagements de la première phase, relevant de l'article 1 du CPER, a été notifiée le 29 mai 2007.

② 11,461 M€, au titre du produit des amendes, finançant notamment la création d'une gare routière et d'un PSR.

③ 11,98 M€, au titre du PDU, finançant l'accessibilité et la réorganisation des circulations routières.

Une deuxième phase, chiffrée à 10,998 M€, pourrait permettre de compléter la rénovation du bâtiment voyageurs.

⁴³L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 28,05 M€ (valeur janvier 2000) prélevé de celle de la Tangentielle Ouest 5.4-09 (A2e).

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée conjointement par RFF, la SNCF (coordinateur) et la ville de Versailles, chacun dans son domaine de compétence.

Calendrier

- | | |
|--|---|
| ▪ Concertation préalable | du 3 mai au 13 juin 2000 |
| ▪ Approbation du schéma de principe | 19 juin 2001 |
| ▪ Enquête publique (Bouchardeau) | du 10 juin au 13 juillet 2005 |
| ▪ Déclaration d'intérêt général | 28 juin et 6 juillet 2006 ⁴⁴ |
| ▪ Approbation de l'avant-projet (ph 1) et
de la CdF (1 ^{ère} TF) | 20 septembre 2006 |
| ▪ Début des travaux | 2008 |

→ Prochaine étape :

- | | |
|-------------------------|------|
| ▪ Mise en service | 2012 |
|-------------------------|------|

Commentaires

Le projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal présente de nombreuses interfaces avec le projet urbain de création de la ZAC des Chantiers porté par la Ville de Versailles (aménageur Nexity) : interfaces fonctionnelles, constructives, temporelles.

De nouvelles réflexions quant à l'aménagement de la ZAC sont actuellement menées par la municipalité élue en mai 2008. Cette démarche engendre un retard dans l'avancement du projet de pôle d'échanges.

Il a été convenu lors du dernier comité de suivi de la convention de financement de poursuivre le projet pour l'ensemble des volets qui n'étaient en pas en l'interface avec le projet urbain, dont la création d'un accès secondaire côté cour de Buc, et, après vérification, l'aménagement du bâtiment voyageurs (BV).

⁴⁴La SNCF, Versailles et RFF ont déclaré l'opération d'intérêt général les 28 juin et 6 juillet 2006.

5.-2-03 (A6h) - Pôle de Choisy-le-Roi**Descriptif et principales caractéristiques du projet**

Cette opération consiste à requalifier l'un des principaux pôles d'échanges du Val-de-Marne, en répondant aux objectifs du Schéma Directeur d'Ile-de-France et du PDU : l'aménagement consiste à créer une station d'échanges pour plusieurs lignes de bus au delà de la tête de Pont de Choisy, une nouvelle affectation de la voirie sur la RN 186 entre la tête de pont et le carrefour Rouget-de-Lisle, requalifier la place de la gare, mettre en œuvre un plan de circulation multimodal et des mesures en faveur des piétons, PMR et vélos.

- 9 000 piétons et 23 000 véhicules par jour
- zone desservie par le RER C, le Trans Val-de-Marne et de nombreuses lignes de bus

Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013⁴⁵ prévoit un financement de **0,30 M€** (valeur janvier 2006) par la Région.

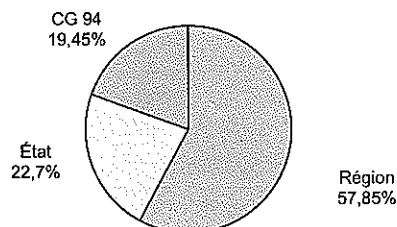
Coût et financement

Au niveau avant-projet, le coût du réaménagement du pôle est de **14,45 M€** (valeur janvier 2006) :

- Région 8,36 M€
- État 3,28 M€
- Conseil général du Val-de-Marne..... 2,81 M€

La convention de financement a été notifiée le 24 mai 2007.

Montant total : 14,45 M€ (valeur 2006)

**Maîtrise d'ouvrage**

- le Conseil Général du Val-de-Marne (en remplacement de la DDE 94 suite à la décentralisation de la RN 186 au 1^{er} janvier 2006), RFF, SNCF et RATP. La Ville de Choisy a décidé de transférer sa maîtrise d'ouvrage au département du Val de Marne⁴⁶.
- Coordinateur : Conseil Général du Val-de-Marne.

⁴⁵ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 10,27 M€ (valeur janvier 2006) répartie comme suit : État (2,63 M€), Région (4,38 M€), Conseil Général du Val-de-Marne (2,81 M€).

⁴⁶ En remplacement de la DDE 94 suite à la décentralisation de la RN 186 au 1^{er} janvier 2006.

Calendrier

- Concertation préalable du 14 octobre au 15 novembre 2002
- Approbation du schéma de principe 1^{er} octobre 2003
- Enquête publique (Bouchardeau du 18 novembre au 18 décembre 2004
- Déclarations de projet (maîtres d'ouvrage)⁴⁷ 30 novembre 2005
- Approbation de l'avant-projet et de la CdF 11 octobre 2006
- Début des travaux mars 2007
- **Mise en service de la 1^{ère} tranche⁴⁸ juin 2008**

→ Prochaine étape :

- Mise en service globale⁴⁹ mi 2010

Commentaires

Le début des travaux de la deuxième tranche est prévu pour juin 2009 et commencera par l'aménagement de la section TVM Rouget-de-Lisle.

⁴⁷ Le 30 novembre 2005, la DDE 94, le Conseil Général du Val-de-Marne, Choisy-le-Roi, la RATP, RFF et la SNCF ont déclaré l'opération d'intérêt général.

⁴⁸ 1^{ère} tranche de travaux : de la tête de pont à la passerelle, y compris la station TVM, la place de la gare et la rue A. France.

⁴⁹ 2^{ème} tranche de travaux : après démolition de la passerelle, de la station TVM tête de pont à la station TVM Rouget-de-Lisle.

5.2-11 (A6g) - Pôle de Noisy-le-Grand

Descriptif et principales caractéristiques du projet

L'opération qui consiste à créer une nouvelle gare routière déplacée à l'est, un nouvel accès au RER et à réaménager l'accès existant, vise à répondre aux objectifs suivants :

- Transports
 - Répondre à la demande croissante des déplacements,
 - Améliorer les échanges intermodaux,
 - Améliorer l'accueil, le confort, la sécurité et l'accessibilité du pôle,
 - Préserver une possibilité d'extension ultérieure de la gare routière,
 - Mettre aux normes actuelles de sécurité la gare routière existante.
- Urbains
 - Améliorer les liaisons urbaines,
 - Améliorer la visibilité et la lisibilité du pôle de transport,
 - Participer aux objectifs d'aménagement de la ville, ainsi qu'aux ambitions du centre d'envergure européenne des portes de Paris.

Enveloppe CPER

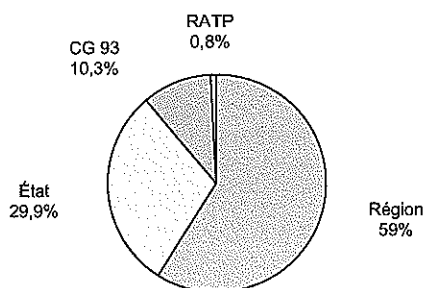
L'opération est inscrite au Contrat de Projets État-Région 2007-2013 mais ne prévoit pas de financement, celui-ci ayant déjà été mis en place dans le 12^{ème} Contrat de Plan⁵⁰.

Coût et financement

Au niveau avant-projet, le coût du réaménagement du pôle est de **31,137 M€** (valeur janvier 2006) :

- Région 18,360 M€
- État 9,316 M€
- Conseil Général de Seine-Saint-Denis 3,211 M€
- RATP 0,250 M€

Montant total : 31,137 M€ (valeur 2006)



La convention de financement de 31,137 M€ a été notifiée le 7 octobre 2008.

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée par la RATP (coordinateur et exploitant) et la ville de Noisy-le-Grand.

⁵⁰ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 26,63 M€ (valeur janvier 2006), répartie comme suit : État (7,09 M€), Région (11,81 M€), Conseil Général de Seine-Saint-Denis (2,44 M€).

Calendrier

- Concertation préalable du 28 juin au 27 juillet 2001
- Approbation du schéma de principe 4 avril 2002
- Enquête publique (Bouchardeau) du 13 sept. au 13 octobre 2004
- Déclarations de projet (maîtres d'ouvrage)⁵¹ juin et juillet 2005
- Approbation de l'avant-projet et de la CdF 22 novembre 2006
- **CdF modificative. 7 octobre 2008**

→ Prochaines étapes :

- *Début des travaux* 1^{er} trimestre 2009
- *Mise en service* mi 2011

Commentaires

Compte tenu de l'évolution législative, l'État avait suspendu les délais d'instruction du dossier préliminaire de sécurité afin qu'il soit mis en conformité avec le nouvel arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels. Le complément du DPS a été finalement notifié le 1^{er} août 2008, autorisant la RATP à commencer les travaux pour une mise en suivi prévisionnelle mi 2011.

⁵¹Projet déclaré d'intérêt général par la RATP le 24 juin 2005 et la ville de Noisy-le-Grand le 28 juillet 2005.

5.02-15 (A6b) – Pôle Évangile (Éole)

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Création d'une nouvelle gare sur la ligne E du RER (Éole) pour desservir le quartier de la Porte d'Aubervilliers, en substitution de celle initialement prévue à La Villette en phase 2 d'Éole. Cette gare constituera un point de maillage avec l'extension du T3 vers la porte de la Chapelle⁵² et à terme le futur T8 Tram'Y (tramway Saint-Denis - Épinay - Villetaneuse).

Ce pôle d'échanges se situe au cœur du projet de requalification urbaine « Paris Nord-Est ».

Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013⁵³ prévoit un financement de **84,20 M€** (valeur janvier 2006), réparti comme suit :

- État 28,50 M€
- Région 55,70 M€

La part de la Ville de Paris reste à déterminer dans le cadre du contrat particulier Région-Département.

Coût estimatif et phasage

Aux conditions économiques du CPER (valeur janvier 2006), le coût du projet est estimé à **118 M€**, (soit 131 M€ en valeur janvier 2008), en économie par rapport aux premières études par la réduction de la consistance du programme technique (passage d'une gare 2 quais/4 voies à une gare 1 quai/2 voies) et l'optimisation du tracé et des dispositions constructives.

Ce coût ne comprend pas l'achat du matériel roulant nécessaire pour faire face aux arrêts supplémentaires créés à Évangile et à Pantin (6 rames de type MI2N, soit environ 50 M€). Il ne tient pas compte non plus d'autres travaux ferroviaires connexes et/ou liés au projet de requalification urbaine Paris Nord-Est comme la régénération des tabliers du pont-rail sur la rue d'Aubervilliers, l'élargissement de la même rue sous cet ouvrage, ainsi que le déplacement du raccordement de l'Évangile qui devront être financés par ailleurs.

Maîtrise d'ouvrage

SNCF (futur exploitant) et RFF, chacun dans son domaine de compétence.

Calendrier

- Approbation du dossier relatif à la concertation préalable 10 mai 2006
- **Concertation préalable du 19 février au 17 mars 2007**

→ Prochaines étapes :

- Approbation du schéma de principe 11 février 2009
- Enquête publique 2^{ème} semestre 2009
- Déclaration de projet fin 2009
- Approbation de l'avant-projet mi 2010
- Début des travaux fin 2011

⁵² Voir les fiches 5.2-13 (A3a) – T8 Tram'Y Saint-Denis-Épinay-Villetaneuse et A3I T3 Sud.

⁵³ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 30,49 M€ (valeur janvier 2000) répartie comme suit : État (9,15 M€), Région (15,24 M€) et la Ville de Paris (6,10 M€).



5.2-16 (A6f) - Pôle de Pompadour

Descriptif et principales caractéristiques du projet

La création du pôle intermodal de Pompadour consiste à créer une nouvelle gare sur la ligne D du RER, en remplacement de l'actuelle gare de Villeneuve-Praire, pour développer un véritable point de maillage entre la ligne D du RER exploitée par la SNCF, le TVM, ligne de bus en site propre circulant sur la RNIL 186 et exploitée par la RATP, et le futur TCSP Pompadour Sucy-Bonneuil⁵⁴.

Ce projet s'inscrit dans une dynamique d'amélioration durable de l'offre et de la qualité des transports en commun sur le territoire sud-est du Val-de-Marne : schéma directeur RER D, prolongement de la ligne 8 du métro à Créteil-Parc des Sports, mise en service du TCSP Pompadour Sucy-Bonneuil.

Enveloppe CPER

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013⁵⁵ prévoit un financement de **13,30 M€** (valeur janvier 2006), réparti comme suit :

- État 3,50 M€
- Région 9,80 M€

La part des collectivités territoriales reste à déterminer.

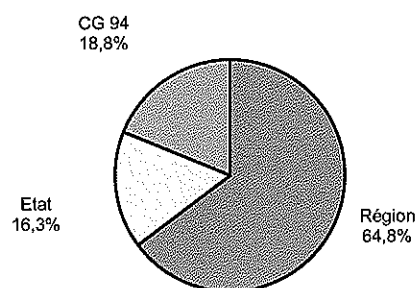
Coût et financement

37,193 M€ (valeur janvier 2006)

- État 6,079 M€
- Région 24,114 M€
- Conseil Général du Val-de-Marne 7,00 M€

Ces montants sont inscrits dans la convention de financement, actuellement en cours de signature.

Montant total : 37,193 M€ (valeur 2006)



Maîtrise d'ouvrage

- SNCF (coordinateur) : BV + passerelle piétonne
- RFF : aménagements ferroviaires + quais
- RATP : réaménagement de la station bus TVM/ TCSP
- Conseil Général du Val-de-Marne⁵⁶ : voirie (RN 186 + chemin des Bœufs)

⁵⁴Voir la fiche 5.2-02 (A3d) - TCSP Pompadour - Sucy-Bonneuil.

⁵⁵ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 pour une enveloppe de 12,20 M€ (valeur janvier 2000) répartie comme suit : État (3,89 M€), Région (6,48 M€), Conseil Général du Val-de-Marne (1,83 M€).

S'y rajoute un reliquat du 11^{ème} Contrat de Plan de 0,90 M€, soit une enveloppe globale de 13,10 M€.

⁵⁶Suite au reclassement de la RN 186 au 1^{er} janvier 2006.

Calendrier

- Concertation préalable du 23 mars au 13 juillet 2002
- Approbation du schéma de principe 11 juillet 2003
- Enquête publique (Bouchardeau) du 7 février au 12 mars 2005
- Déclaration de projet (maîtres d'ouvrage)⁵⁷ de décembre 2005 à février 2006
- **Approbation de l'avant-projet et de la CdF 10 décembre 2008**

→ Prochaines étapes :

- Début des travaux 2011
- Mise en service 2013

Commentaires

Le projet doit faire l'objet d'une autorisation au regard de la loi sur l'eau, le projet étant implanté dans un secteur soumis au PPRI de la Seine. Une étude hydraulique à dire d'expert sera réalisée.

⁵⁷Projet déclaré d'intérêt général par la DDE le 28 décembre 2005, RFF et la RATP le 27 janvier 2006, la SNCF le 20 février 2006.

Pôle de Nanterre-Université
A6d - phase 1
5.3.02 (A6d) - phase 2

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Aménagement du pôle inscrit dans une opération urbaine de grande envergure, prévoyant notamment :

<p>Phase 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le déménagement du parc des services techniques (PDS) de la RATP du site « Papillon » vers celui du « Marteau », - élargissement/réaménagement du passage souterrain de correspondance, et de son débouché d'accès sur le parvis de l'Université, - des modifications des quais RFF et RATP. 	<p>Phase 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation en surplomb des voies ferrées d'un parvis au droit de la future gare, apte à accueillir à terme le tramway, - construction d'un nouveau Bâtiment Voyageurs (BV) commun à la RATP et à la SNCF
--	--

Enveloppe CPER

Inscrite au 12^{ème} Contrat de Plan⁵⁸, la phase 1 n'a pas été reprise au contrat de projets État-Région 2007-2013.

L'enveloppe du Contrat de Projets État-Région 2007-2013 prévoit un financement de **33,80 M€** (valeur janvier 2006) pour la phase 2, réparti comme suit :

- État 12,60 M€
- Région 21,20 M€

La part des collectivités territoriales reste à déterminer.

Coût, financement et phasage

En accord avec l'ensemble des financeurs, le plan de la 1^{ère} phase d'un montant de **72,521 M€** (valeur janvier 2004) est le suivant :

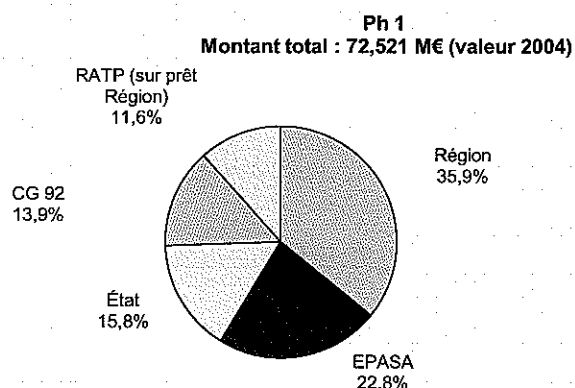
Cette 1^{ère} phase fait l'objet de conventions de financement correspondant à deux tranches fonctionnelles, notifiées respectivement le 1^{er} décembre 2005 (tranche 1A) et le 22 décembre 2006 (tranche 1B).

La phase 1 financée dans le cadre du contrat de plan 2000-2006, d'un montant de 72,521 M€ (valeur janvier 2004) a fait l'objet de deux conventions de financement correspondant à deux tranches fonctionnelles, signées respectivement le 1^{er} décembre 2005 (TF 1A) et le 22 décembre 2006 (TF 1B).

Le financement est le suivant (valeur janvier 2004) :

- Région 26,034 M€
- EPASA..... 16,556 M€
- État 11,434 M€
- Conseil Général des Hauts-de-Seine..... 10,055 M€
- RATP 8,442 M€

⁵⁸ L'opération de la phase 1 était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 42,97 M€ (valeur janvier 2004) répartie comme suit : État (11,43 M€), Région (19,06 M€) et Conseil Général des Hauts-de-Seine (7,62 M€)

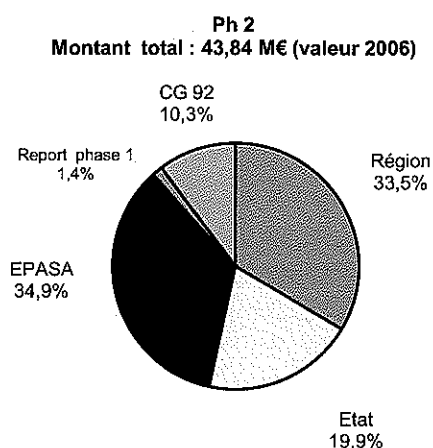


En accord avec les financeurs, le plan de financement de la phase 2 d'un montant final de **49,84 M€** (valeur janvier 2006) est le suivant :

Le financement de la phase 2 est le suivant (valeur janvier 2006) :

- Région 16,69 M€
- EPASA..... 17,40 M€
- État 9,92 M€
- Conseil Général des Hauts-de-Seine 5,12 M€
- Reliquat phase 1 (travaux fondation) 0,710 M€

La convention de financement correspondante est en cours de signature.



Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre l'EPASA (coordinateur du projet), RFF, la SNCF et la RATP, chacun dans son domaine de compétence (l'EPA traitant par ailleurs l'aménagement urbain du secteur).

Calendrier

Commun aux phases 1 et 2

- Concertation préalable d'avril à juin 1999
- Approbation du schéma de principe 4 avril 2002
- Enquête publique (Bouchardeau)..... du 17 mai au 26 juin 2004
- Approbation de l'avant-projet 13 mai 2005
- Déclarations de projet (maîtres d'ouvrage) d'avril à mai 2005

- Phase 1

- Approbation de l'avant-projet (et de la CdF (1^{ère} TF)..... 13 mai 2005
- Approbation de la CdF (2^{ème} TF) 5 avril 2006

- Début des travaux.....novembre 2006

→ Prochaine étape :

- Mise en service du futur Parc des Services Techniques février 2010

- Phase 2

- Approbation de l'avant-projet modificatif et de la CdF2 octobre 2008

→ Prochaines étapes :

- Début des travaux avril 2009
- Mise en service du futur bâtiment voyageur (phase 2) février 2014

Commentaires

Pollution du terrain du marteau (phase 1) :

Suite à la découverte en mars 2007 d'une pollution aux métaux lourds et aux hydrocarbures sur le site du marteau, respectivement beaucoup plus importante ou simplement omise dans le diagnostic initial (rapport ATOS) établi lors de l'acquisition du terrain par la RATP. Le chantier a été interrompu et les investigations complémentaires ont été menées.

Compte tenu de l'optimisation des travaux de dépollution et des négociations avec l'entreprise de travaux, la RATP, en concertation avec les MOAs, a pu ramener le coût global de la dépollution (travaux y compris les frais de MOE/MOA et dépenses diverses) à 3,68 M€ (valeur janvier 2004).

L'allongement de la durée des travaux de terrassement (4 mois) lié à la dépollution conduit à un retard global de la tranche 1A de 6 mois, avec une mise en service du PST du Marteau en février 2010.

A6c - Pôle de Juvisy-sur-Orge

Descriptif et principales caractéristiques du projet

Réaménagement du pôle d'échange de Juvisy-sur-Orge visant notamment à :

- améliorer les correspondances entre les 3 gares routières (22 lignes de bus), le futur tramway 7 Villejuif-Juvisy⁵⁹ et la gare ferroviaire,
- optimiser l'insertion urbaine du pôle gare,
- améliorer la gestion des flux piétons, notamment par l'optimisation des circulations souterraines,
- développer l'accueil, l'information et la sécurité des voyageurs sur l'ensemble du site,
- faciliter l'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Enveloppe CPER

Inscrit au 12^{ème} Contrat de Plan État-Région⁶⁰, l'opération n'a pas été reprise au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

Coût estimatif et phasage

La phase fonctionnelle a été approuvée au schéma de principe à hauteur de **60,65 M€ HT** (valeur janvier 2000).

Le projet constitue l'une des priorités du Contrat Particulier Région – Département de l'Essonne (CPRD 91) 2007-2013.

La première phase du projet y est inscrite pour un montant de 30 M€ auxquels peut s'ajouter une enveloppe complémentaire de **20 M€** (arbitrage en 2010 en application de la clause de révision en fonction de l'avancement des travaux).

Financement à 50%-50% entre la Région Ile-de-France et le Conseil Général de l'Essonne.

Maîtrise d'ouvrage

Cinq maîtres d'ouvrage sont présents : la SNCF (coordinateur), RFF, la ville de Juvisy-sur-Orge, le Conseil Général de l'Essonne et la Communauté de Communes « Les Portes de l'Essonne ». Le dispositif a été simplifié avec une répartition des maîtres d'ouvrages réduites à la SNCF (comme coordonnateur du projet), RFF et au Conseil Général de l'Essonne.

Calendrier

- | | |
|---|-------------------------------------|
| ▪ Concertation préalable | du 18-décembre 2002 au 10-mars 2003 |
| ▪ Approbation du schéma de principe | 13 mai 2005 |
| ▪ Approbation du dossier d'enquête publique | 13 décembre 2006 |
| ▪ Enquête publique | du 22 janvier au 24 février 2007 |
| ▪ Déclaration de projet STIF | 12 décembre 2007 |
| ▪ Arrêté d'utilité publique | 22 février 2008 |

→ Prochaines étapes :

- | | |
|---------------------------------------|----------|
| ▪ Approbation de l'avant-projet | 2009 |
| ▪ Début des travaux | fin 2010 |
| ▪ Mise en service | fin 2015 |

Commentaires

Un phasage du projet sera certainement à rechercher au regard de sa complexité et des montants financiers en présence.

⁵⁹ Voir la fiche 5.2-05 (A3b) – T7 Villejuif – Athis-Mons (ph 1).

⁶⁰ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 15,24 M€ (valeur janvier 2000) répartie comme suit : État (4,86 M€), Région (8,10 M€) et Conseil Général de l'Essonne (2,29 M€).

A6e - Pôle de Massy

Descriptif et principales caractéristiques du projet

- Réalisation de deux zones d'échange reliées par une nouvelle passerelle publique afin de renforcer l'attractivité des transports collectifs, de participer au développement du Centre d'envergure européenne de Massy – Saclay – Orly prévu au SDRIF, et de préparer la mise en œuvre du TCSP du Plateau de Saclay à Massy-Palaiseau et du Tram-Train Massy - Évry.
- Le projet « Restructuration de la plate-forme multimodale des gares de Massy » prévoit notamment les opérations suivantes :
 - Deux bâtiments de services, un à l'Est (RATP), l'autre à l'Ouest (Transilien SNCF),
 - une passerelle piétonne nommée « lien » dans la suite du texte : il enjambe le faisceau ferré et permet de relier les deux parties d'échanges st et Ouest,
 - deux gares routières, une à l'Est et une à l'Ouest,
 - l'accessibilité aux installations et aux quais pour les personnes à mobilité réduite,
 - la mise sous contrôle anti-fraude de l'ensemble des accès aux quais RER B et C,
 - la mécanisation d'une partie des circulations verticales et horizontales (lien),
 - la réhabilitation et mise sous contrôle de la partie Est de la passerelle actuelle (Sud) (RATP),
 - les travaux de réaménagements du système ferroviaire (caténaires, quais notamment), induits par les travaux de construction du lien et des paliers d'accès aux quais.

Enveloppe CPER

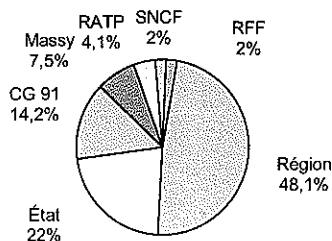
Inscrit au 12^{ème} Contrat de Plan⁶¹, l'opération n'a pas été reprise au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

Coût et financement

La convention de financement a été signée le 23 août 2005 pour le montant de 67,75 M€ (valeur janvier 2004) :

▪ Région	32,59 M€
▪ État	14,92 M€
▪ Conseil Général de l'Essonne	9,64 M€
▪ Ville de Massy	5,05 M€
▪ RATP	2,77 M€
▪ SNCF	1,39 M€
▪ RFF	1,39 M€

Montant total : 67,75 M€ (valeur 2004)



Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre la RATP (coordinateur du projet), RFF, la SNCF et la ville de Massy, chacun dans son domaine de compétence.

⁶¹ L'opération était inscrite au CPER 2000-2006 avec une enveloppe de 42,98 M€ (valeur janvier 2004) répartie comme suit : État (12,18 M€), Région (20,29 M€) et Conseil Général de l'Essonne (5,64 M€).

Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre la RATP, RFF (coordinateur du projet), la SNCF et la ville de Massy, chacun dans son domaine de compétence.

Calendrier

- Concertation préalable d'avril à juin 1999
- Approbation du schéma de principe 29 février 2000
- Enquête publique (Bouchardeau) de juin à juillet 2001
- Approbation de l'avant-projet (lien piétonnier) 18 février 2005
- **Début des travaux** **juin 2007**

→ Prochaines étapes :

- Mise en service (bâtiment de services+lien) octobre 2010
- Mise en service gare routière janvier 2011
- Fin d'opération juillet 2011

Commentaires

Le projet a démarré avec du retard compte-tenu de la découverte de réseaux souterrains non connus au droit de l'emplacement prévu d'une des piles supportant la passerelle de liaison ; le problème a été résolu par une modification importante des dispositions constructives. Les études d'optimisation de la solution définitive permettent d'envisager un maintien du coût d'objectif, les surcoûts étant absorbés par la PAI.

4.

ANNEXES : Tableaux récapitulatifs et cartes

*Liaison Rapide Normandie – Mantes – Paris compte pour un seul projet.

Contrats État-Région Île-de-France de Plan 2000-2006 et de Projets 2007-2013

Etat d'avancement par année : étapes validées au 31 décembre 2008 - Classement par mode

Étapes achevées :








avant 2000 2000-2006 2007 2008

	N° CPER 2007-2013	N° CPER 2000-2006	Désignation	Fin de la concertation préalable	Approbation du schéma de principe	Fin de l'enquête publique	Arrêté DUP	Approbation de l'avant- projet	Début des travaux	Mise en service
FER LOURD										
1	5.1-01		Schéma directeur RER B Nord +		18-févr.-05 20-sept.-06			20-sept.-06 14-févr.-07		
2	5.1-02		Schéma directeur RER C							
3	5.1-03		Schéma directeur RER D	9-mars-07						
4	5.4-02		RER E Éole à l'Ouest							
5	5.4-07	A5e	Barreau de Gonesse RER B - RER D							
6	5.4-10		Gare de Lyon et Paris / Villeneuve-Saint-Georges							
7		A2b	Ermont - Paris Saint-Lazare	18-mai-99	18-avr.-00	23-nov.-01		10-oct.-02	nov.-02	27-août-06
8		A2c	Raccordement Epinay							
9		A5b	Éole à Tournant en Brie					14-févr.-02	2003	14-déc.-03
10		A7a	Liaison Rapide Normandie - Mantes - Paris					10-oct.-02	sept.-03	2007
11		A7b	Liaison Massy - Valenton (Interc. Tgv et RER C)					7-nov.-03		
12		A7c	Correspondance Val-de-Fontenay (trains GL) - Troyes							
TRAM-TRAIN										
13	5.2-14	A2a	Tangentielle Nord : Epinay - Le Bourget (ph 1)	nov.-03	28-sept.-04	16-déc.-06				
14	5.3-04		Tangentielle Nord : Sartrouville - Noisy-le-Sec (ph 2)	nov.-03	28-sept.-04	16-déc.-06				
15	5.4-04	A2d	Tram-Train Massy - Évry							
16	5.4-06		T4 Clichy-sous-Bois-Montfermeil							
17	5.4-09	A2e	Tangentielle Ouest	21-juin-01						
18		A3h	T4 - Ligne des Coquetiers Aulnay-sous-Bois / Bondy	janv.-01	7-déc.-01	25-avr.-03		7-nov.-03	juin-04	20-nov.-06
MÉTRO										
19		A4a	Ligne 4 - Pgt à Mairie de Montrouge (ph 1)	juillet-01	4-avr.-02	1-mars-04	15-févr.-05	8-avr.-05	févr.-06	
20	5.3-01		Ligne 4 - Mairie de Montrouge-Bagneux (ph 2)							
21	5.2-10	A4b	Ligne 8 - Prolongement à Créteil Sud	29-avr.-00	19-juin-01	6-juin-04	15-mars-05	20-sept.-06	mars-07	
22	5.4-05		Ligne 11 - Prolongement à Montreuil ou Rosny-sous-Bois							
23		A4c	Ligne 12 - Prolongement à Proudhon-Gardinoux (ph 1)	17-mai-01	14-févr.-02	11-juil.-03	26-juin-05	8-avr.-05	14-août-06	
24	5.3-03		Ligne 12 - Proudhon-Gardinoux-Mairie d'Aubervilliers (Ph 2)							
25	5.4-01		Ligne 13 - Désaturation (prolongement de la ligne 14)							
26		A4d	Ligne 13 - Prolongement Gennevilliers - Le Luth	13-juil.-99	31-janv.-00	29-sept.-00	31-janv.-02	10-déc.-02	févr.-04	13-juin-05
27		A4db	Ligne 13 - Ouragan					10-oct.-02	2-07	
28		A4e	Ligne 14 Madeleine - Saint Lazare		5-avr.-90		4-août-93	3-avr.-97	juin-98	16-déc.-03
29		A4f	Ligne 14 - Prolongement aux Olympiades		5-avr.-90	3-juil.-97	30-juin-98	29-févr.-00	2000	16-juin-07
30	5.4-03		Arc Express							
TRAM (fer ou pneu)										
31	5.2-09	A1b	T1 aux Courtilles (AGIII)	25-févr.-00	17-juin-05	27-janv.-06	11-déc.-06	13-déc.-06		
32	5.4-08	A1d	T1 - Noisy-le-Sec - Val-de-Fontenay	29-sept.-01 30-déc.-02	10-oct.-02					
33		A1c	T1 - Bobigny - Noisy-le-Sec	sept.-96	3-avr.-97	févr.-98	19-avr.-99	21-déc.-99	déc.-00	15-déc.-03
34		A3k	T2 à Porte de Versailles	19-sept.-01 20-avr.-02	10-oct.-02	7-août-04		17-juin-05	1-août-07	
35		A1f	T2 - Allongement des quais					10-oct.-02	mai-03	5-sept.-05
36	5.2-04	A1a	T2 au Pont de Bezons	24-déc.-99	2-avr.-03	8-avr.-05	22-déc.-05	13-déc.-06	juil.-07	
37		A3l	T3 Sud	7-juil.-01	7-déc.-01	5-avr.-03		10-déc.-03	mai-04	16-déc.-06
38	5.2-06	A3g	T5 - TCSP RN1-RN16 Saint Denis-Sarcelles	1-oct.-99	11-juil.-03	13-févr.-04	4-févr.-05	22-nov.-06	16-2006	
39	5.2-08	A3c	T6 - Croix du Sud - Châtillon-Vélizy-Viroflay	6-juil.-01	10-oct.-02	19-févr.-05	9-févr.-06	12-déc.-07	avr.-08	
40	5.2-05	A3b	T7 - Villejuif-Athis Mons (ph 1)	17-janv.-01	10-oct.-02	1-févr.-05		13-déc.-06	3-juil.-08	
41	5.2-13	A3a	T8 - Tram'Y - Saint Denis-Epinay-Villetaneuse	13-juil.-01	4-févr.-03	6-janv.-07	28-déc.-07	14-févr.-08		
TCSP										
42	5.2-02	A3d	TCSP - Pompadour - Sucy - Bonneuil	avr.-00	4-avr.-02	22-avr.-05	2-déc.-05	10-oct.-07		
43-44	5.2-07	A3e - A3f	TCSP - RN 305 - Section Nord - Section Sud	8-juil.-05	15-déc.-77					
45	5.2-12	A5a	TCSP - Sénart-Corbeil	oct.-01	22-nov.-06	2-mars-07	27-févr.-08	9-juil.-08		
46		A3i	TVM - Ouest Rungis-Croix-de-Berry	8-janv.-98	10-déc.-98	déc.-99	6-oct.-02	1012-2002	mars-05	21-juil.-07
47		A3j	Est TVM	23-févr.-07						
48		A5d	RN 20 - Aménagement bus et sécurité routière							
49		A5c	TCSP Plateau de Saclay - Massy RER	22-avr.-00	1-oct.-03	9-janv.-04	24-sept.-04	5-avr.-06	déc.-06	
PÔLES										
50	5.2-01	A2ab	Pôle de Versailles Chantiers	13-juin-00	19-juin-01	13-juil.-05		20-sept.-06	2003	
51	5.2-03	A6h	Pôle de Choisy le Roi	15-nov.-02	1-oct.-03	18-déc.-04		11-oct.-06	mars-07	juin-08
52	5.2-11	A6g	Pôle de Noisy-le-Grand		27-juil.-01	4-avr.-02	13-oct.-04	22-nov.-06		
53	5.2-15	A5b	Pôle Évangile (Éole)	17-mars-07						
54	5.2-16	A6f	Pôle de Pompadour	13-juil.-02	11-juil.-03	12-mars-05		10-déc.-06		
55		A6d	Pôle de Nanterre université (ph 1)	juin-99	4-avr.-02	2008-2004			nov.-06	
56	5.3-02		Pôle de Nanterre université (ph 2)	juin-99	4-avr.-02	2008-2004		13-mai-05		
58		A6c	Pôle de Juvisy-sur-Orge	10-mars-03	13-mai-05	13-déc.-06	22-févr.-08			
57		A6a	Pôle Masséna							déc.-00
59		A6e	Pôle de Massy	juin-99	29-févr.-00	juil.-01		18-févr.-05	juin-07	

Contrat État-Région Île-de-France de Plan 2000-2006 et de Projets 2007-2013
Dernière étape validée au 31 décembre 2008 - Classement par mode

	N° CPER 2007-2013	N° CPER 2000-2006	Désignation	Département	État d'avancement (dernière étape validée)
	FER LOURD				
1	5.1-01		Schéma directeur RER B Nord *	77-93-95	Travaux en cours
2	5.1-02		Schéma directeur RER C	78-95-91-75-93-92-94	Projet en cours d'initialisation
3	5.1-03		Schéma directeur RER D	95-93-75-94-91-77	Concertation préalable
4	5.4-02		RER E Éole à l'Ouest	75-78-92	Projet en cours d'initialisation
5	5.4-07	A5e	Barreau de Gonesse RER B - RER D	95	Projet en cours d'initialisation
6	5.4-10		Gare de Lyon et Paris / Villeneuve-Saint-Georges	75-94	Projet en cours d'initialisation
7		A2b	Erment - Paris Saint-Lazare	75-92-95	Mis en service partiel
8		A2c	Raccordement Épinay	95	Projet en cours d'initialisation
9		A5b	Éole à Tourant en Brie	77	Mise en service
10		A7a	Liaison Rapide Normandie - Mantes - Paris*	78	Mis en service partiel
11		A7b	Liaison Massy - Valenton (Interc. TGV et RER C)	91-94	Avant-projet
12		A7c	Correspondance Val-de-Fontenay (trains GL) - Troyes	94	Projet en cours d'initialisation
	TRAM-TRAIN				
13	5.2-14	A2a	Tangentielle Nord : Épinay - Le Bourget (ph 1)	93	Arrêté d'utilité publique
14	5.3-04		Tangentielle Nord : Sartrouville _ Noisy-le-Sec (ph 2)	93	Arrêté d'utilité publique
15	5.4-04	A2d	Tram-Train Massy - Évry	91	DOCP
16	5.4-06		T4 Clichy-sous-Bois _ Montfermeil	93	DOCP
17	5.4-09	A2e	Tangentielle Ouest	78	Concertation préalable
18		A3h	T4 - Ligne des Coquetiers - Aulnay - Bondy	93	Mise en service
	MÉTRO				
19		A4a	Ligne 4 - Pgt à Mairie de Montrouge (ph 1)	92	Travaux en cours
20	5.3-01		Ligne 4 - Mairie de Montrouge - Bagneux (ph 2)	92	Projet en cours d'initialisation
21	5.2-10	A4b	Ligne 8 - Prolongement à Créteil Sud	94	Travaux en cours
22	5.4-05		Ligne 11 - Prolongement à Montreuil ou Rosny-sous-Bois	93	Projet en cours d'initialisation
23		A4c	Ligne 12 - Prolongement à Proudhon-Gardinox (ph 1)	93	Travaux en cours
24	5.3-03		Ligne 12 - Proudhon-Gardinox - Mairie d'Aubervilliers (Ph 2)	93	Projet en cours d'initialisation
25	5.4-01		Ligne 13 - Désaturation (Prolongement de la ligne 14)	75-92-93	Projet en cours d'initialisation
26		A4d	Ligne 13 - Prolongement Gennévilliers - Le Luth	92	Mise en service
27		A4db	Ligne 13 - Ouragan	92	Travaux en cours
28		A4e	Ligne 14 Madeleine - Saint Lazare	75	Mise en service
29		A4f	Ligne 14 - Prolongement aux Olympiades	75	Mise en service
30	5.4-03		Arc Express	92-93-94	Projet en cours d'initialisation
	TRAM (fer ou pneu)				
31	5.2-09	A1b	T1 - aux Courtilles (AGII)	92-93	Avant-projet
32	5.4-08	A1d	T1 - Noisy-le-Sec _ Val-de-Fontenay	93	Concertation préalable
33		A1c	T1 - Bobigny - Noisy-le-Sec	93	Mise en service
34		A3k	T2 à Porte de Versailles	75-92	Travaux en cours
35		A1f	T2 - Allongement des quais	92	Mise en service
36	5.2-04	A1a	T2 au Pont de Bezons	92-95	Travaux en cours
37		A3l	T3 Sud	75	Mise en service
38	5.2-06	A3g	T5 - TCSP RN1-RN16 Saint Denis-Sarcelles	95	Travaux en cours
39	5.2-08	A3c	T6 - Croix du Sud - Chatillon-Vélizy-Viroflay	78-92	Travaux en cours
40	5.2-05	A3b	T7 - Villejuif - Athis Mons (ph 1)	94-91	Avant-projet
41	5.2-13	A3a	T8 - Tram'Y - Saint Denis-Épinay - Villetaneuse	93	Avant-projet
	TCSP				
42	5.2-02	A3d	TCSP - Pompadour - Sucy - Bonneuil	94	Avant-projet
43	5.2-07	A3e	TCSP - RN 305 - Section Nord	94	Travaux en cours
44	5.2-12	A5a	TCSP - Sénart - Corbeil	77-91	Avant-projet
45		A3f	TCSP - RN 305 - Section Sud	94	DOCP
46		A3i	TVM - Ouest Rungis _ Croix-de-Berny	92-94	Mise en service
47		A3j	Est TVM	94	Concertation préalable
48		A5d	RN 20 - Aménagement bus et sécurité routière	91	DOCP
49		A5c	TCSP Plateau de Saclay-Massy RER	91	Travaux en cours

N° CPER 2007-2013	N° CPER 2000-2006	Désignation	Département	État d'avancement (dernière étape validée)
PÔLES				
50	5.2-01	Pôle de Villaines-Charlottesville	75	Travaux en cours
51	5.2-03	Pôle de Châteaufort	94	Mise en service partielle
52	5.2-11	Pôle de Nogent-le Grand	93	Avant-projet
53	5.2-15	Pôle Evangile (École)	75	Concertation préalable
54	5.2-16	Pôle de Fontenay	94	Avant-projet
55	5.3-01	Pôle de Nanterre Université (ph 1)	92	Travaux en cours
56	5.3-02	Pôle de Nanterre Université (ph 2)	92	Avant-projet
57	A6c	Pôle de Juvisy-sur-Orge	91	Arrêté d'utilité publique
58	A6d	Pôle de Marolles	75	Mise en service
59	A6e	Pôle de Marolles	91	Travaux en cours

	Projet en cours d'initialisation
	DOCP
	Concertation préalable
	Arrêté d'utilité publique
	Avant-projet
	Travaux en cours
	Mise en service

Contrat État-Région Île-de-France de Plan 2000-2006 et de Projets 2007-2013
Dernière étape validée au 31 décembre 2008 - Classement dans l'ordre du CPER

Classement du CPER 2007-2013

	N° CPER 2007-2013	N° CPER 2000-2006	Désignation CPER 2007-2013	Type de projet	Département	État d'avancement (dernière étape validée)
1. Modernisation du réseau existant et plus particulièrement du Réseau Express Régional						
1	5.1-01		RER B Nord +		77-93-95	Travaux en cours
2	5.1-02		Schéma directeur RER C	Modernisation réseau actuel	78-95-91-75-93-92-94	Projet en cours d'initialisation
3	5.1-03		Schéma directeur RER D	Modernisation réseau actuel	95-93-75-94-91-77	Concertation préalable
2. Engagement des travaux de 16 opérations						
4	5.2-01	A2eb	Pôle de Versailles Chantiers	Tangentielles	78	Travaux en cours
5	5.2-02	A3d	TCSP Pompadour - Suzy - Bonneuil	Maillage réseau	94	Avant-projet
6	5.2-03	A6h	Pôle de Choisy-le-Roi	Grands pôles intermodaux	94	Mis en service partiel
7	5.2-04	A1a	T2 au Pont de Bezons	Rocade tramway	92-95	Travaux en cours
8	5.2-05	A3b	T7 Villejuif - Athis Mons (ph 1)	Maillage réseau	94-91	Avant-projet
9	5.2-06	A3g	T5 - TCSP RN1 - RN16 Saint-Denis - Sarcelles	Maillage réseau	95	Travaux en cours
10	5.2-07	A3e	TCSP RN 305 - Section Nord	Maillage réseau	94	Travaux en cours
11	5.2-08	A3c	T6 - Croix du sud - Châtillon-Vélizy-Viroflay	Maillage réseau	78-92	Travaux en cours
12	5.2-09	A1b	T1 aux Courtilles (AGIII)	Rocade tramway	92-93	Avant-projet
13	5.2-10	A4b	Ligne 8 - Prolongement à Créteil sud	Ligne de métro	94	Travaux en cours
14	5.2-11	A6g	Pôle de Noisy-le-Grand	Grands pôles intermodaux	93	Avant-projet
15	5.2-12	A5a	TCSP Sénart-Corbeil	Desserte pôle	77-91	Avant-projet
16	5.2-13	A3a	T8 - Tram'Y - Saint-Denis - Epinay - Villetaneuse	Maillage réseau	93	Avant-projet
17	5.2-14	A2a	Tangentielle Nord : Epinay - Le Bourget (ph 1)	Tangentielles	93	Arrêté d'utilité publique
18	5.2-15	A5b	Pôle Évangile (Éole)	Grands pôles intermodaux	75	Concertation préalable
19	5.2-16	A6f	Pôle de Pompadour	Grands pôles intermodaux	94	Avant-projet
3. Mise en œuvre des deuxième phases d'opérations lourdes						
20	5.2-02	A6d	Pôle de Nanterre université (ph 2)	Grands pôles intermodaux	92	Avant-projet
21	5.3-01	A4a	Ligne 4 - Mairie de Montrouge - Bagneux (ph 2)	Ligne de métro	92	Projet en cours d'initialisation
22	5.3-03	A4c	Ligne 12 - Proudhon-Gardinoux-Mairie d'Aubervilliers (Ph 2)	Ligne de métro	93	Projet en cours d'initialisation
23	5.3-04	A2a	Tangentielle Nord : Sartrouville - Noisy-le-Sec (ph 2)	Tangentielles	93	Arrêté d'utilité publique
4. Etudes et premiers travaux d'opérations de transports en commun						
24	5.4-01		Ligne 13 - Désaturation (prolongement de la ligne 14)	Ligne de métro	75-92-93	Projet en cours d'initialisation
25	5.4-02		RER Éole à l'Ouest	Modernisation réseau actuel	75-78-92	Projet en cours d'initialisation
26	5.4-03		Arc Express	Ligne de métro	92-93-94	Projet en cours d'initialisation
27	5.4-04	A2d	Tram-Train Massy - Évry	Tangentielles	91	DOCP
28	5.4-05		Ligne 11 - Prolongement à Montrouge ou Rosny-sous-Bois	Ligne de métro	93	Projet en cours d'initialisation
29	5.4-06		T4 Clichy-sous-Bois - Montfermeil	Rocade tramway	93	DOCP
30	5.4-07	A5e	Barreau de Gonesse RER B - RER D	Desserte pôle	95	Projet en cours d'initialisation
31	5.4-08	A1d	T1 - Noisy-le-Sec - Val-de-Fontenay	Rocade tramway	93	Concertation préalable
32	5.4-09	A2e	Tangentielle Ouest	Tangentielles	78	Concertation préalable
33	5.4-10		Gare de Lyon et Paris / Villeneuve-Saint-Georges	Modernisation réseau actuel	75-94	Projet en cours d'initialisation

Classement du CPER 2000-2006 (projets non repris au CPER 2007-2013)

	N° CPER 2007-2013	N° CPER 2000-2006	Désignation CPER 2000-2006	Type de projet	Département	État d'avancement (dernière étape validée)
1. Rocade tramway						
34		A1c	T1 - Bobigny - Noisy-le-Sec	Rocade tramway	93	Mise en service
35		A1f	T2 - Allongement des quais	Rocade tramway	92	Mise en service
2. Tangentielles						
36		A2b	Ermont Paris - Saint-Lazare	Tangentielles	75-92-95	Mis en service partiel
37		A2c	Raccordement Epinay	Tangentielles	95	Projet en cours d'initialisation
3. Maillage du réseau - Tramway - TCSP						
38		A3f	TCSP RN 305 - Section Sud	Maillage réseau	94	DOCP
39		A3h	T4 - Ligne des Coquetiers - Aulnay-sous-Bois	Maillage réseau	93	Mise en service
40		A3i	TVM Ouest Rungis - Croix-de-Berny	Maillage réseau	92-94	Mise en service
41		A3j	Est TVM	Maillage réseau	94	Concertation préalable
42		A3k	T2 à Porte de Versailles	Maillage réseau	75-92	Travaux en cours
43		A3l	T3 Sud	Maillage réseau	75	Mise en service
4. Ligne de métro						
44		A4a	Ligne 4 - Prolongement à Mairie de Montrouge (ph 1)	Ligne de métro	92	Travaux en cours
45		A4c	Ligne 12 Prolongement à Proudhon-Gardinoux (ph 1)	Ligne de métro	93	Travaux en cours
46		A4d	Ligne 13 - Prolongement Gennevilliers - Le Luth	Ligne de métro	92	Mise en service
47		A4db	Ligne 13 - Ouragan	Ligne de métro	92	Travaux en cours
48		A4e	Ligne 14 - Madeleine - Saint-Lazare	Ligne de métro	75	Mise en service
49		A4f	Ligne 14 - Prolongement aux Olympiades	Ligne de métro	75	Mise en service

N° CPER 2007-2013	N° CPER 2000-2006	Désignation CPER 2000-2006	Type de projet	Département	Etat d'avancement (dernière étape validée)
5. Desserte de pôles					
50	A5c	Projet de ligne 1000 km	Grands pôles intermodaux	91	Mise en service
51	A5b	Projet de ligne 1000 km	Grands pôles intermodaux	91	Travaux en cours
52	A5d	RN 20 - Aménagement bus et sécurité routière	Desserte pôle	91	DOCP
6. Grands pôles intermodaux					
53	A6a	Pôle de Juvisy-sur-Orge	Grands pôles intermodaux	91	Mise en service
54	A6c	Pôle de Juvisy-sur-Orge	Grands pôles intermodaux	91	Arrêté d'utilité publique
55	A6d	Pôle de Juvisy-sur-Orge	Grands pôles intermodaux	91	Travaux en cours
56	A6e	Pôle de Juvisy-sur-Orge	Grands pôles intermodaux	91	Travaux en cours
7. Liaisons interrégionales					
57	A7a	Liaison Paris - Normandie - Rennes - Paris	Liaisons interrégionales	91	Mise en service
58	A7b	Liaison Massy - Valenton (via TGV et RER C)	Liaisons interrégionales	91-94	Avant-projet
59	A7c	Correspondance Val de Fontenay - Troyes	Liaisons interrégionales	94	Projet en cours d'initialisation

	Projet en cours d'initialisation
	DOCP
	Concertation préalable
	Arrêté d'utilité publique
	Avant-projet
	Travaux en cours
	Mise en service

Contrat État-Région Île-de-France de Plan 2000-2006 et de Projets 2007-2013
Dernière étape validée au 31 décembre 2008 - Classement par niveau d'avancement

	N° CPER 2007-2013	N° CPER 2000-2006	Désignation	Département	État d'avancement (dernière étape validée)
1	5.1-02		Schéma directeur RER C	78-95-91-75-93-92-94	Projet en cours d'initialisation
2	5.4-02		RER E Éole à l'Ouest	75-78-92	Projet en cours d'initialisation
3	5.4-07	A5e	Barreau de Gonesse RER B - RER D	95	Projet en cours d'initialisation
4	5.4-10		Gare de Lyon et Paris / Villeneuve-Saint-Georges	75-94	Projet en cours d'initialisation
5		A2c	Raccordement Épinay	95	Projet en cours d'initialisation
6		A7c	Correspondance Val-de-Fontenay (trains GL) - Troyes	94	Projet en cours d'initialisation
7	5.3-01		Ligne 4 - Mairie de Montrouge - Bagneux (ph 2)	92	Projet en cours d'initialisation
8	5.4-05		Ligne 11 - Prolongement à Montreuil ou Rosny-sous-Bois	93	Projet en cours d'initialisation
9	5.3-03		Ligne 12 - Proudhon-Gardinois - Mairie d'Aubervilliers (Ph 2)	93	Projet en cours d'initialisation
10	5.4-01		Ligne 13 - Désaturation (Prolongement de la ligne 14)	75-92-93	Projet en cours d'initialisation
11	5.4-03		Arc Express	92-93-94	Projet en cours d'initialisation
12	5.4-04	A2d	Tram-Train Massy - Évry	91	DOCP
13	5.4-06		T4 Clichy-sous-Bois _ Montfermeil	93	DOCP
14		A3f	TCSP - RN 305 - Section Sud	94	DOCP
15		A5d	RN 20 - Aménagement bus et sécurité routière	91	DOCP
16	5.1-03		Schéma directeur RER D	95-93-75-94-91-77	Concertation préalable
17	5.4-09	A2e	Tangentielle Ouest	78	Concertation préalable
18	5.4-08	A1d	T1 - Noisy-le-Sec_ Val-de-Fontenay	93	Concertation préalable
19		A3j	Est TVM	94	Concertation préalable
20	5.2-15	A5b	Pôle Évangile (Éole)	75	Concertation préalable
21	5.2-14	A2a	Tangentielle Nord : Épinay - Le Bourget (ph 1)	93	Arrêté d'utilité publique
22	5.3-04		Tangentielle Nord : Sartrouville _ Noisy-le-Sec (ph 2)	93	Arrêté d'utilité publique
23		A6c	Pôle de Juvisy-sur-Orge	91	Arrêté d'utilité publique
24		A7b	Liaison Massy - Valenton (interc. TGV et RER C)	91-94	Avant-projet
25	5.2-09	A1b	T1 aux Courtilles (AGII)	92-93	Avant-projet
26	5.2-05	A3b	T7 - Villejuif - Athis Mons (ph 1)	94-91	Avant-projet
27	5.2-13	A3a	T8 - Tram Y - Saint Denis-Épinay - Villetaneuse	93	Avant-projet
28	5.2-02	A3d	TCSP - Pompadour - Sucy - Bonnetuit	94	Avant-projet
29	5.2-12	A5a	TCSP - Sénart - Corbeil	77-91	Avant-projet
30	5.2-11	A6g	Pôle de Noisy-le-Grand	93	Avant-projet
31	5.2-16	A6f	Pôle de Pompadour	94	Avant-projet
32	5.3-02		Pôle de Nanterre université (ph 2)	92	Avant-projet
33	5.1-01		Schéma directeur RER B Nord +	77-93-95	Travaux en cours
34		A4a	Ligne 4 - Pgt à Maine de Montrouge (ph 1)	92	Travaux en cours
35	5.2-10	A4b	Ligne 8 - Prolongement à Créteil Sud	94	Travaux en cours
36		A4c	Ligne 12 - Prolongement à Proudhon-Gardinois (ph 1)	93	Travaux en cours
37		A4db	Ligne 13 - Ouragan	92	Travaux en cours
38		A3k	T2 à Porte de Versailles	75-92	Travaux en cours
39	5.2-04	A1a	T2 au Pont de Bezons	92-95	Travaux en cours
40	5.2-06	A3g	T5 - TCSP RN1-RN16 Saint Denis-Sarcelles	95	Travaux en cours
41	5.2-08	A3c	T6 - Croix du Sud - Châtillon-Vélizy-Viroflay	78-92	Travaux en cours
42	5.2-07	A3e	TCSP - RN 305 - Section Nord	94	Travaux en cours
43		A5c	TCSP Plateau de Saclay-Massy RER	91	Travaux en cours
44	5.2-01	A2ab	Pôle de Versailles Chantiers	78	Travaux en cours
45		A6d	Pôle de Nanterre université (ph 1)	92	Travaux en cours
46		A6e	Pôle de Massy	91	Travaux en cours








Contrat État-Région Île-de-France de Plan 2000-2006 et de Projets 2007-2013
Dernière étape validée au 31 décembre 2008 - Classement par département

N° CPER 2007-2013	N° CPER 2000-2006	Désignation	État d'avancement (dernière étape validée)	75	77	78	91	92	93	94	95
FER LOURD											
1	5.1-01	Schéma directeur RER B Nord +	Travaux en cours								
2	5.1-02	Schéma directeur RER C	Projet en cours d'initialisation								
3	5.1-03	Schéma directeur RER D	Concertation préalable								
4	5.4-02	RER E Éole à l'Ouest	Projet en cours d'initialisation								
5	5.4-07	A5e Barreau de Gonesse RER B - RER D	Projet en cours d'initialisation								
6	5.4-10	Gare de Lyon et Paris / Villeneuve-Saint-Georges	Projet en cours d'initialisation								
7	A2b	Ermont - Paris Saint-Lazare	Mise en service partielle								
8	A2c	Raccordement Épinay	Projet en cours d'initialisation								
9	A5b	Éole à Tourant en Brie	Mise en service								
10	A7a	Liaison Rapide Normandie - Mantes - Paris*	Mise en service								
11	A7b	Liaison Massy - Valenton (interc. TGV et RER C)	Avant-projet								
12	A7c	Correspondance Val-de-Fontenay (trains GL) - Troyes	Projet en cours d'initialisation								
TRAM-TRAIN											
13	5.2-14	A2a Tangentielle Nord : Épinay - Le Bourget (ph 1)	Arrêté d'utilité publique								
14	5.3-04	Tangentielle Nord : Sartrouville _ Noisy-le-Sec (ph 2)	Arrêté d'utilité publique								
15	5.4-04	A2d Tram-Train Massy - Évry	DOCP								
16	5.4-06	T4 Clichy-sous-Bois _ Montfermeil	DOCP								
17	5.4-09	A2e Tangentielle Ouest	Concertation préalable								
18	A3h	T4 - Ligne des Coquetiers - Aulnay - Bondy	Mise en service								
MÉTRO											
19	A4a	Ligne 4 - Pgt à Mairie de Montrouge (ph 1)	Travaux en cours								
20	5.3-01	Ligne 4 - Mairie de Montrouge - Bagneux (ph 2)	Projet en cours d'initialisation								
21	5.2-10	A4b Ligne 8 - Prolongement à Créteil Sud	Travaux en cours								
22	5.4-05	Ligne 11 - Prolongement à Montreuil ou Rosny-sous-Bois	Projet en cours d'initialisation								
23	A4c	Ligne 12 - Prolongement à Proudhon-Gardinois (ph 1)	Travaux en cours								
24	5.3-03	Ligne 12 - Proudhon-Gardinois - Mairie d'Aubervilliers (Ph 2)	Projet en cours d'initialisation								
25	5.4-01	Ligne 13 - Désaturation (Prolongement de la ligne 14)	Projet en cours d'initialisation								
26	A4d	Ligne 13 - Prolongement Gennevilliers - Le Luth	Mise en service								
27	A4b	Ligne 13 - Ouragan	Travaux en cours								
28	A4e	Ligne 14 Madeleine - Saint Lazare	Mise en service								
29	A4f	Ligne 14 - Prolongement aux Olympiades	Mise en service								
30	5.4-03	Arc Express	Projet en cours d'initialisation								
TRAM (fer ou pneu)											
31	5.2-09	A1b T1 aux Courtilles (AGII)	Avant-projet								
32	5.4-08	A1d T1 - Noisy-le-Sec _ Val-de-Fontenay	Concertation préalable								
33	A1c	T1 - Bobigny - Noisy-le-Sec	Mise en service								
34	A3k	T2 à Porte de Versailles	Travaux en cours								
35	A1f	T2 - Allongement des quais	Mise en service								
36	5.2-04	A1a T2 - Prolongement au Pont de Bezons	Travaux en cours								
37	A3l	T3 Sud	Mise en service								
38	5.2-06	A3g T5 - TCSP RN1-RN16 Saint Denis-Sarcelles	Travaux en cours								
39	5.2-08	A3c T6 - Croix du Sud - Châtillon-Vélizy-Viroflay	Travaux en cours								
40	5.2-05	A3b T7 - Villejuif - Athis Mons (ph 1)	Avant-projet								
41	5.2-13	A3a T8 - Tram'Y - Saint Denis-Épinay - Villetaneuse	Avant-projet								
TCSP											
42	5.2-02	A3d TCSP - Pompadour - Sucy - Bonneuil	Avant-projet								
43	5.2-07	A3e TCSP - RN 305 - Section Nord	Travaux en cours								
44	5.2-12	A5a TCSP - Sénart - Corbeil	Avant-projet								
45	A3f	TCSP - RN 305 - Section Sud	DOCP								
46	A3l	TVM - Ouest Rungis _ Croix-de-Berny	Mise en service								
47	A3j	Est TVM	Concertation préalable								
48	A5d	RN 20 - Aménagement bus et sécurité routière	DOCP								
49	A5c	TCSP Plateau de Saclay-Massy RER	Travaux en cours								

N° CPER 2007-2013	N° CPER 2000-2006	Désignation	État d'avancement (dernière étape validée)	75	77	78	91	92	93	94	95
PÔLES											
50	A26r	Pôle de Versailles-Clamart	Travaux en cours								
51	A5f	Pôle de Orléans-Loches	Mise en service partielle								
52	A6g	Pôle de Nolsy-le-Grand	Avant-projet								
53	A5b	Pôle Évangile (Eole)	Concertation préalable								
54	A5f	Pôle de Pompadour	Avant-projet								
55	A6g	Pôle de Nanterre Université (ph 1)	Travaux en cours								
56	A3-02	Pôle de Nanterre Université (ph 2)	Avant-projet								
57	A6c	Pôle de Juvisy-sur-Orge	Arrêté d'utilité publique								
58	A6g	Pôle de Massy	Mise en service								
59	A6g	Pôle de Massy	Travaux en cours								

Départements en nombre par projet

12 4 6 10 17 17 15 8

-  Projet en cours d'initialisation
-  DOCP
-  Concertation préalable
-  Arrêté d'utilité publique
-  Avant-projet
-  Travaux en cours
-  Mise en service

Stade actuel des opérations des Contrats État-Région Île-de-France de Plan 2000-2006 et Projets 2007-2013
Dernière étape validée au 31 décembre 2008 - Classement par mode et par département

Par mode

	Nombre de projet	Projet en cours d'initialisation	DOCP/ Concertation préalable/ Schéma directeur	Schéma de principe approuvé	Enquête publique achevée	Arrêté de déclaration d'utilité publique	Avant-projet approuvé	En travaux	En service*
Fer lourd**	12	6	1				1	1	3
Tram-Train	6		3			2			1
Métro	12	5						4	3
Tram (fer ou pneu)	11		1				3	4	3
TCSP	8		3				2	2	1
Pôles	10		1			1	3	3	2
Total	59	11	9	0	0	3	9	14	13

* Mise en service complète ou partielle pour certains projets (Ermont Saint-Lazare, LRNVs et pôle de Choisy-le-Roi),

** L'opération Liaison rapide Normandie – Mantes – Paris (A7a) dans les Yvelines compte pour un seul projet,

Par département

Les opérations du CPER peuvent concerner un ou plusieurs départements; dans ce dernier cas, elles peuvent être comptabilisées p.

Département	Nb de projet concerné	Projet en cours d'initialisation	DOCP/ Concertation préalable/ Schéma directeur	Schéma de principe approuvé	Enquête publique achevée	Arrêté de déclaration d'utilité publique	Avant-projet approuvé	En travaux	En service*
Paris (75)	12	4	2					1	5
Hauts-de-Seine (92)	17	5					2	6	4
Seine-Saint-Denis (93)	17	5	3			2	3	2	2
Val-de-Marne (94)*	15	4	3				4	2	2
Essonne (91)	10	1	3			1	3	2	
Yvelines (78)**	6	2	1					3	
Val d'Oise (95)	8	2	1			1		3	1
Seine-et-Marne (77)	4		1				1	1	1
	89	23	14	0	0	4	13	20	15

* Mise en service complète ou partielle pour certains projets (Ermont Saint-Lazare, LRNVs et pôle de Choisy-le-Roi),

** L'opération Liaison rapide Normandie – Mantes – Paris (A7a) dans les Yvelines compte pour un seul projet,

RÉCAPITULATIF PAR DÉPARTEMENT (au 31 décembre 2008)

Paris (75)

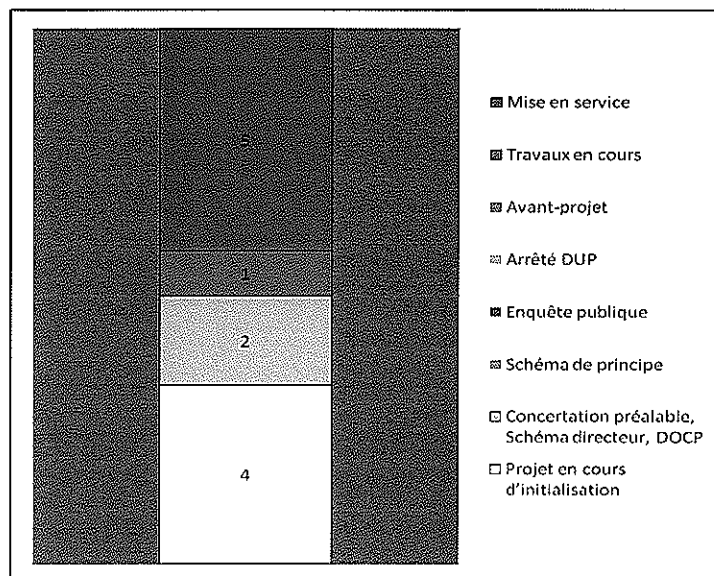
⇒ 12 projets concernant totalement ou partiellement Paris :

5.1-02	Schéma directeur RER C	Projet en cours d'initialisation
5.1-03	Schéma directeur RER D	Concertation préalable
5.4-02	RER E Éole à l'Ouest.....	Projet en cours d'initialisation
5.4-10	Gare de Lyon et Paris / Villeneuve Saint-Georges	Projet en cours d'initialisation
A2b	Ermont Paris Saint-Lazare.....	Mise en service Partielle
5.4-01	Ligne 13 Désaturation.....	Projet en cours d'initialisation
A4f	Ligne 14 – Madeleine – Saint Lazare	Mise en service
A4f	Ligne 14 Prolongement aux Olympiades.....	Mise en service
A3k	T2 à Porte de Versailles	Travaux en cours
A3l	T3 Sud	Mise en service
5.2-15	A5b Pôle Évangile (Éole).....	Concertation préalable
A6a	Pôle Masséna	Mise en service

⇒ Nombre de projets par étapes validées :

Étapes	Nb de projets
Projet en cours d'initialisation	4
Concertation préalable, Schéma directeur, DOCP	2
Schéma de principe	0
Enquête publique	0
Arrêté DUP	0
Avant-projet	0
Travaux en cours	1
Mise en service	5

12



Hauts-de-Seine (92)

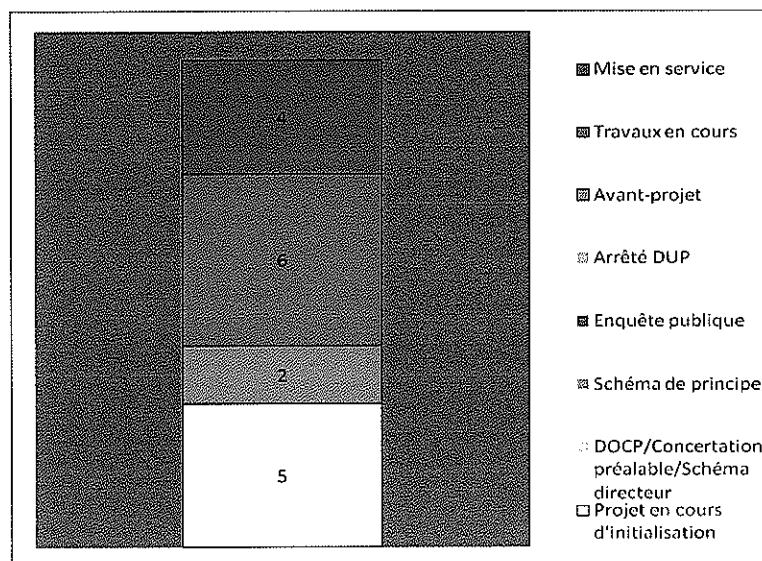
⇒ 17 projets concernant totalement ou partiellement les Hauts-de-Seine :

5.1-02	Schéma directeur RER C	Projet en cours d'initialisation
5.4-02	RER E Éole à l'Ouest.....	Projet en cours d'initialisation
A2b	Ermont Paris Saint-Lazare.....	Mise en service Partielle
A4a	Ligne 4 Prolongement à Mairie de Montrouge (ph 1).....	Travaux en cours
5.3-01	Ligne 4 Mairie de Montrouge à Bagneux (ph 2).....	Projet en cours d'initialisation
5.4-01	Ligne 13 Désaturation.....	Projet en cours d'initialisation
A4d	Ligne 13 Prolongement Gennevilliers – Le Luth.....	Mise en service
A4db	Ligne 13 Ouragan.....	Travaux en cours
5.4-03	Arc Express	Projet en cours d'initialisation
5.2-09	A1b T1 aux Courtilles (AGIII).....	Avant-projet
A3k	T2 à Porte de Versailles.....	Travaux en cours
A1f	T2 Allongement des quais.....	Mise en service
5.2-04	A1a T2 au Pont de Bezons.....	Travaux en cours
5.2-08	A3c T6 Croix du Sud _ Chatillon – Vélizy – Viroflay.....	Travaux en cours
A3i	TVM – Ouest Rungis – Croix-de-Berny.....	Mise en service
A6d	Pôle de Nanterre université (ph 1).....	Travaux en cours
5.3-02	Pôle de Nanterre université (ph 2).....	Avant-projet

⇒ Nombre de projets par étapes validées :

Étapes	Nb de projets
Projet en cours d'initialisation	5
DOCP/Concertation préalable/Schéma directeur	0
Schéma de principe	0
Enquête publique	0
Arrêté DUP	0
Avant-projet	2
Travaux en cours	6
Mise en service	4

17



Seine-Saint-Denis (93)

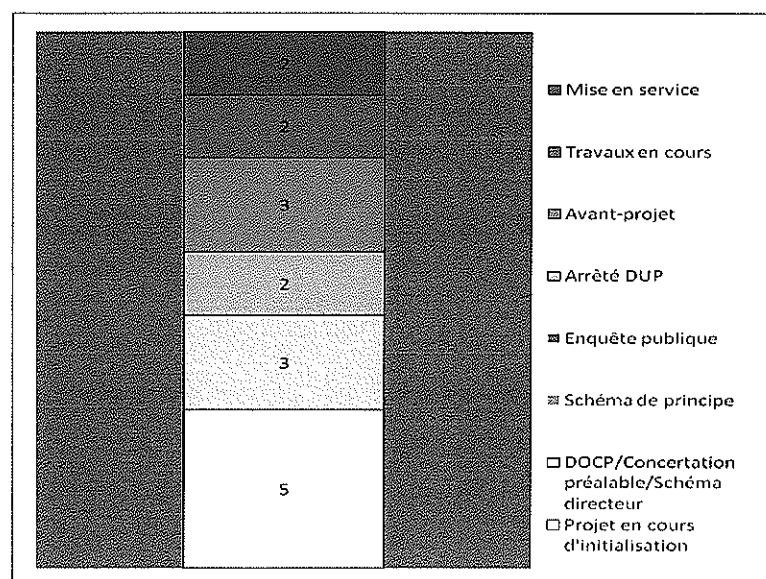
⇒ 17 projets concernant totalement ou partiellement la Seine-Saint-Denis :

5.1-01		Schéma directeur RER B Nord +	Travaux en cours
5.1-02		Schéma directeur RER C	Projet en cours d'initialisation
5.1-03		Schéma directeur RER D	Concertation préalable
5.2-14	A2a	Tangentielle Nord : Épinay – Le Bourget (ph 1)	Arrêté d'utilité publique
5.3-04		Tangentielle Nord : Sartrouville – Noisy (ph 2)	Arrêté d'utilité publique
5.4-06		T4 - Clichy – Montfermeil	DOCP
	A3h	Ligne 4 des Coquetiers Aulnay – Bondy	Mise en service
5.4-05		Ligne 11 Prolongement à Montreuil ou Rosny	Projet en cours d'initialisation
	A4c	Ligne 12 Prolongement à Proudhon Gardinoux (ph 1)	Travaux en cours
5.3-03		Ligne 12 Proudhon Gardinoux – Mairie d'Aubervilliers (ph 2)	Projet en cours d'initialisation
5.4-01		Ligne 13 Désaturation	Projet en cours d'initialisation
5.4-03		Arc Express	Projet en cours d'initialisation
5.2-09	A1b	T1 aux Courtilles (AGIII)	Avant-projet
5.4-08	A1d	T1 Noisy-le-Sec _ Val-de-Fontenay	Concertation préalable
	A1c	T1 – Bobigny – Noisy-le-Sec	Mise en service
5.2-13	A3a	T8 - Tram'Y Saint Denis – Épinay – Villetaneuse	Avant-projet
5.2-11	A6g	Pôle de Noisy-le-Grand	Avant-projet

⇒ Nombre de projets par étapes validées :

Étapes	Nb de projets
Projet en cours d'initialisation	5
DOCP/Concertation préalable/Schéma directeur	3
Schéma de principe	0
Enquête publique	0
Arrêté DUP	2
Avant-projet	3
Travaux en cours	2
Mise en service	2

17



Val-de-Marne (94)

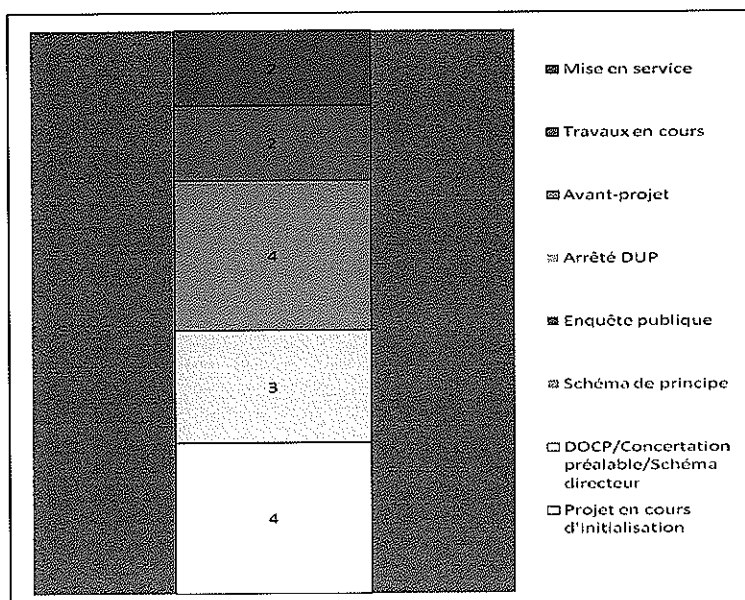
⇒ 15 projets concernant totalement ou partiellement le Val-de-Marne :

5.1-02	Schéma directeur RER C	Projet en cours d'initialisation
5.1-03	Schéma directeur RER D.....	Concertation préalable
5.4-10	Gare de Lyon et Paris / Villeneuve Saint-Georges	Projet en cours d'initialisation
A7b	Liaison Massy – valenton (interc. TGV et RER C)	Avant-projet
A7c	Correspondance Val-de-Fontenay	Projet en cours d'initialisation
5.2-10	A4b Ligne 8 Prolongement à Créteil Sud.....	Travaux en cours
5.4-03	Arc Express.....	Projet en cours d'initialisation
5.2-05	A3b T7 - Villejuif – Athis Mons.....	Avant-projet
5.2-02	A3d TCSP Pompadour – Sucy – Bonneuil.....	Avant-projet
5.2-07	A3e TCSP RN 305 – Section Nord.....	Travaux en cours
	A3f TCSP RN 305 – Section Sud.....	DOCP
	A3i TVM Ouest Rungis _ Croix-de-Berry.....	Mise en service
	A3j Est TVM.....	Concertation préalable
5.2-03	A6h Pôle de Choisy-le-Roi.....	Mise en service Partielle
5.2-16	A6f Pôle de Pompadour.....	Avant-projet

⇒ Nombre de projets par étapes validées :

Étapes	Nb de projets
Projet en cours d'initialisation	4
DOCP/Concertation préalable/Schéma directeur	3
Schéma de principe	0
Enquête publique	0
Arrêté DUP	0
Avant-projet	4
Travaux en cours	2
Mise en service	2

15



Essonne (91)

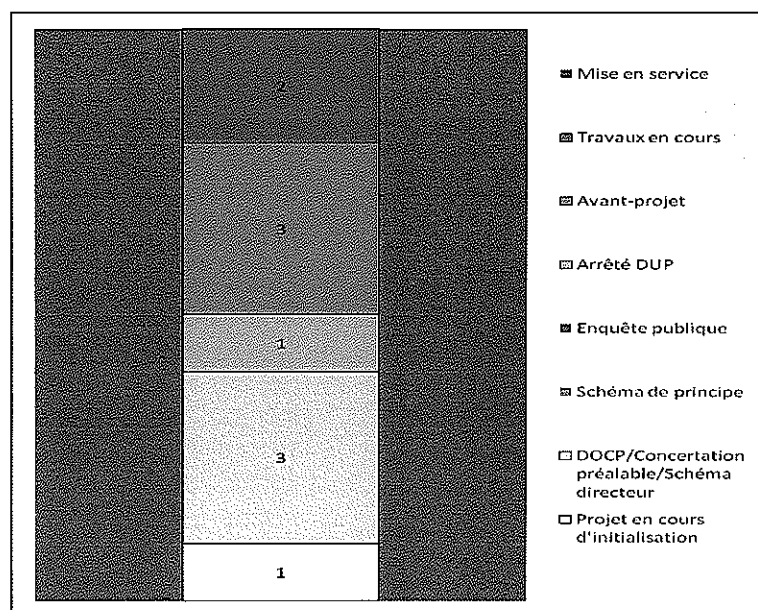
⇒ 10 projets concernant totalement ou partiellement l'Essonne :

5.1-02	Schéma directeur RER C	Projet en cours d'initialisation
5.1-03	Schéma directeur RER D.....	Concertation préalable
A7b	Liaison Massy - Valenton (interc. TGV RER C)	Avant-projet
5.4-04	A2d Tram-Train Massy – Évry.....	DOCP
5.2-05	A3b T7 Villejuif – Athis Mons.....	Avant-projet
5.2-12	A5a TCSP Sénart – Corbeil.....	Avant-projet
	A5c TCSP Plateau de Saclay – Massy RER.....	Travaux en cours
	A5d RN 20 – Aménagement bus et sécurité routière	DOCP
	A6c Pôle de Juvisy-sur-Orge.....	Arrêté d'utilité publique
	A6e Pôle de Massy.....	Travaux en cours

⇒ Nombre de projets par étapes validées :

Étapes	Nb de projets
Projet en cours d'initialisation	1
DOCP/Concertation préalable/Schéma directeur	3
Schéma de principe	0
Enquête publique	0
Arrêté DUP	1
Avant-projet	3
Travaux en cours	2
Mise en service	0

10



Yvelines (78)

⇒ 6 projets concernant totalement ou partiellement les Yvelines :

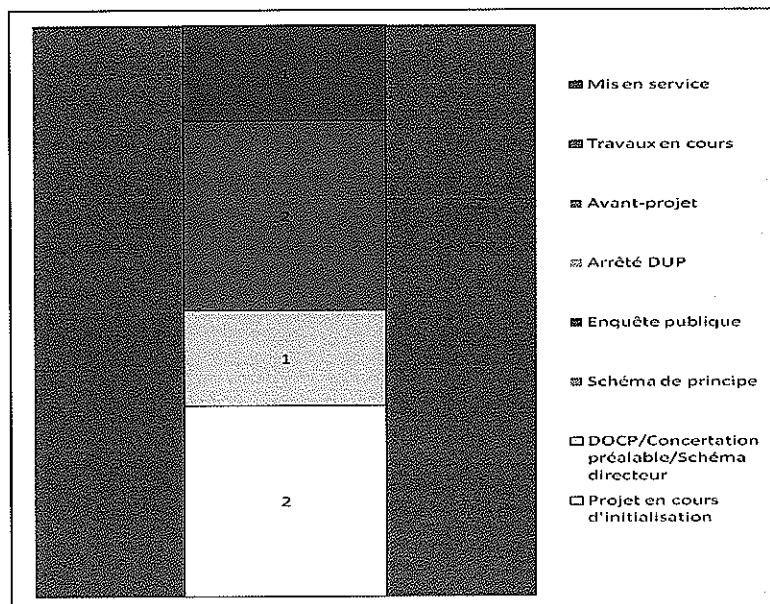
5.1-02		Schéma directeur RER C	Projet cours d'initialisation
5.4-02		RER E Éole à l'Ouest.....	Projet cours d'initialisation
	A7a	Liaison Rapide Normandie – Mantes – Paris.....	Mise en service partielle
5.4-09	A2E	Tangentielle Ouest.....	Concertation préalable
5.2-08	A3c	T6 - Croix du Sud _ Chatillon – Vélizy – Viroflay.....	Travaux en cours
5.2-01	A2eb	Pôle Versailles Chantiers.....	Travaux en cours

*En service : Houilles, Les Mureaux, Mantes-la-Jolie, Block Poissy-Vernouillet, Epône-Mézières. En travaux : KVBP

⇒ Nombre de projets par étapes validées :

Étapes	Nb de projets
Projet en cours d'initialisation	2
DOCP/Concertation préalable/Schéma directeur	1
Schéma de principe	0
Enquête publique	0
Arrêté DUP	0
Avant-projet	0
Travaux en cours	2
Mise en service	1

6



Val d'Oise (95)

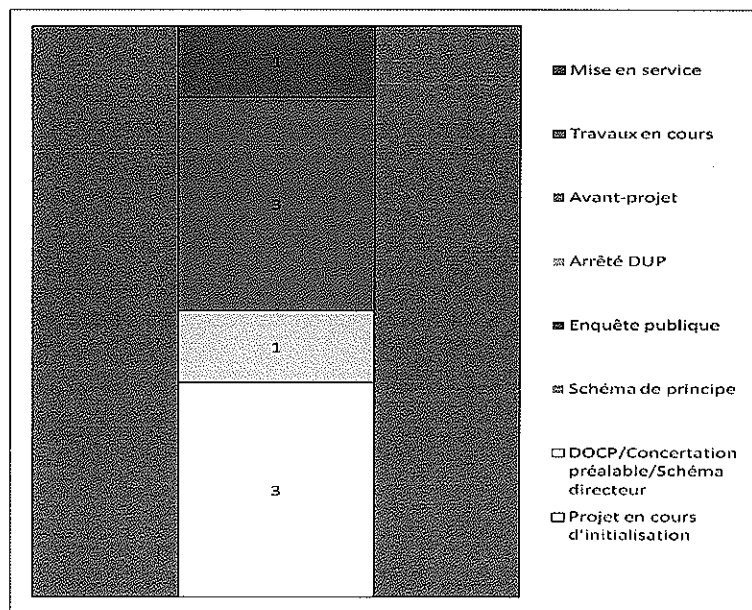
⇒ 8 projets concernant totalement ou partiellement le Val d'Oise :

5.1-01	Schéma directeur RER B Nord +	Travaux en cours
5.1-02	Schéma directeur RER C	Projet en cours d'initialisation
5.1-03	Schéma directeur RER D	Concertation préalable
5.4-07	A5e Barreau de Gonesse RER B – RERE D	Projet en cours d'initialisation
	A2b Ermont Paris Saint-Lazare	Mise en service Partielle
	A2c Raccordement Épinay	Projet en cours d'initialisation
5.2-04	A1a T2 au Pont de Bérons	Travaux en cours
5.2-06	A3g T5 - TCSP RN1 –RN16 Saint Denis – Sarcelles	Travaux en cours

⇒ Nombre de projets par étapes validées :

Étapes	Nb de projets
Projet en cours d'initialisation	3
DOCP/Concertation préalable/Schéma directeur	1
Schéma de principe	0
Enquête publique	0
Arrêté DUP	0
Avant-projet	0
Travaux en cours	3
Mise en service	1

8



Seine-et-Marne (77)

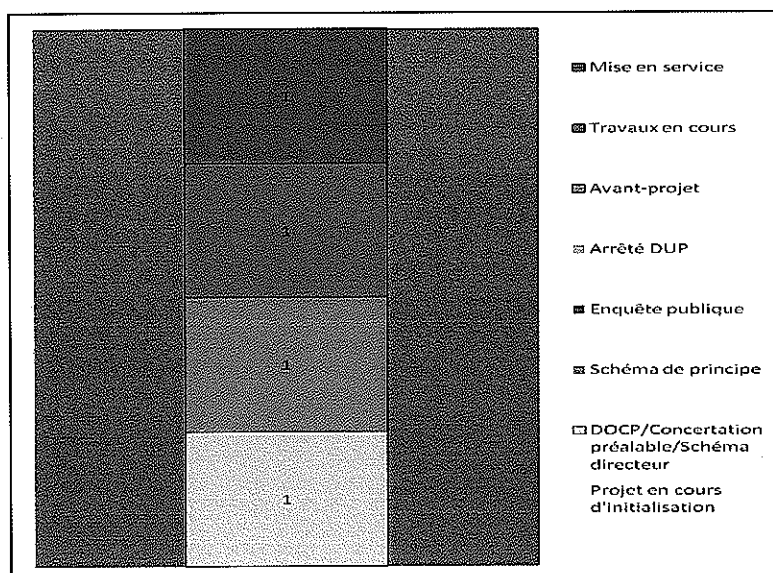
⇒ 4 projets concernant totalement ou partiellement la Seine-et-Marne :

5.1-01		Schéma directeur RER B Nord +	Travaux en cours
5.1-03		Schéma directeur RER D.....	Concertation préalable
	A5b	Éole Tournant en Brie	Mise en service
5.2-12	A5a	TCSP Sénart – Corbeil.....	Avant-projet

⇒ Nombre de projets par étapes validées :

Étapes	Nb de projets
Projet en cours d'initialisation	0
DOCP/Concertation préalable/Schéma directeur	1
Schéma de principe	0
Enquête publique	0
Arrêté DUP	0
Avant-projet	1
Travaux en cours	1
Mise en service	1

4



CONTRAT DE PROJETS 2007-2013
Ouvertures d'autorisations de programme ou d'engagement (Région/Etat) par projet en 2007 et 2008

ANNEXE N°4

CONTRAT DE PROJETS - Etat des AP/AE ouvertes en 2007 et 2008

Ce tableau ne reprend que les opérations du contrat de projets 2007-2013;
 les opérations inscrites au précédent contrat de plan, et non reprises au contrat de projets,
 ont en principe fait l'objet d'un financement à 100% sur l'enveloppe du contrat de plan et sur sa période ou au delà [pour la Région notamment]
 (voir le tableau précédent sur les AP/AE ouvertes pour le contrat de plan)

OPÉRATIONS			ENVELOPPE Contrat de Projets 2007-2013 (M€ CE 01/2006)			AP/AE OUVERTES 2007 (M€ courants)			AP/AE OUVERTES 2008 (M€ courants)		
Dpt(s)	N°	Intitulé	État	Région	Total État-Région	État	Région	Total État-Région	État	Région	Total État-Région
77/93/95	5.1-01	RER B+ (1)	65,00	65,50	130,50	16,00	5,42	21,42	34,99	37,20	72,19
IDF	5.1-02	Schéma directeur RER D	45,00	105,00	150,00	2,60	6,00	8,60			0,00
IDF	5.1-03	Schéma directeur RER C	3,00	7,00	10,00	0,15	2,30	2,45			0,00
Total 5.1 : "Modernisation de l'existant et plus particulièrement du RER"			113,00	177,50	290,50	18,75	13,72	32,47	34,99	37,20	72,19
78	5.2-01	Pôle de Versailles-Chantiers (1ère phase) [A2e bis]		11,00	11,00			0,00			0,00
94	5.2-02	TCSP Pompadour Sucy - Bonneuil [A3d]	22,00	28,00	50,00	24,10	21,01	45,11			0,00
94	5.2-03	Pôle de Choisy-le-Roi [A6h]		0,30	0,30			0,00			0,00
92/95	5.2-04	Tramway T2 - Prolongement au Pont de Bezons [A1a]	30,00	91,30	121,30	25,40	53,78	79,18	4,88	34,00	38,88
94/91	5.2-05	Tramway Villejuif - Juvisy (T7) (ph1 Alhis-Mons) [A3b]	48,00	145,00	193,00			0,00		118,00	118,00
95	5.2-06	TCSP RN1 - RN16 (T5) St-Denis / Sarcelles [A3g]	22,00	100,70	122,70	8,00	73,30	81,30		11,00	11,00
94	5.2-07	TCSP RN 305 Nord [A3e]		7,00	7,00			0,00			0,00
92/78	5.2-08	Croix-du-Sud : Châtillon - Vélizy - Viroflay (T6) [A3c]	56,00	168,40	224,40			0,00	16,07	137,00	153,07
92/93	5.2-09	Tramway St-Denis - Asnières - Gennevilliers (T1) [A1b]	24,00	67,00	91,00	9,00	24,10	33,10	18,67	50,50	69,17
94	5.2-10	Ligne 8 - Prolongement à Créteil Sud [A4b]		15,50	15,50			0,00			0,00
93	5.2-11	Pôle de Noisy-le-Grand [A6g]			0,00			0,00			0,00
77/91	5.2-12	Liaison Sénart - Corbeil (ph1 St-Germain-les-Corbeils) [A5a]	18,00	42,50	60,50			0,00		34,52	34,52
93	5.2-13	Tramway St-Denis - Épinay - Villeleuse, (T8) [A3a]	42,00	123,40	165,40		27,60	27,60		30,00	30,00
93	5.2-14	Tangentielle Nord (Épinay-Le Bourget) [A2a]	98,00	201,10	299,10	17,93	10,00	27,93			0,00
75	5.2-15	EOLE Evangile [A6b]	28,50	55,70	84,20	0,40		0,40			0,00
94	5.2-16	Pôle Pompadour [A6f]	3,50	9,80	13,30	0,30	0,50	0,80	6,30		6,30
Total 5.2 : "Engagement des travaux de 16 opérations"			392,00	1 066,70	1 458,70	85,13	210,29	295,42	45,92	415,02	460,94
92	5.3-01	Méto Ligne 4 - Mairie de Montrouge - Bagneux [A4a]	65,80	153,70	219,50	1,20		1,20		1,96	1,96
92	5.3-02	Pôle Nanterre-Université [A6d]	12,60	21,20	33,80	0,04		0,04	13,01	16,69	29,70
93	5.3-03	Méto Ligne 12 - Proudhon-G ^{OUT} -M ^{US} d'Aubervilliers [A6c]	47,00	109,80	156,80	0,66		0,66		1,54	1,54
78/95/93	5.3-04	Tangentielle Nord suite (2ème phase) [A2a]	14,60	34,10	48,70			0,00			0,00
Total 5.3 : "Mise en œuvre des 2^{èmes} phases d'opérations lourdes"			140,00	318,80	458,80	1,90	0,00	1,90	13,01	20,19	33,20
75/92/93	5.4-01	Amélioration de la ligne 13	7,50	18,00	25,50	0,20	0,60	0,80	0,60	1,40	2,00
75/78/92	5.4-02	RER Eole à l'ouest	5,00	5,00	10,00	1,10		1,10	0,43	1,50	1,93
IDF	5.4-03	Arc Express	7,50	18,00	25,50			0,00	1,20	2,80	4,00
91	5.4-04	Tram-train Massy-Évry [A2d]	3,00	7,00	10,00			0,00			0,00
93	5.4-05	Prolongement de la ligne 11	3,00	7,00	10,00			0,00	0,09		0,09
93	5.4-06	T4 - Clichy-sous-bois - Montfermeil				0,19		0,19			0,00
95	5.4-07	Barreau de Gonesse RER D - RER B à Roissy [A5e]						0,00			0,00
93	5.4-08	Tramway Noisy-le-Sec - Mont ^{REUIL} V Fontenay (T1) [A1d]	15,00	35,00	50,00			0,00		2,80	2,80
78	5.4-09	Tangentielle ouest [A2e]						0,00	0,11	0,28	0,39
75/94	5.4-10	Gare de Lyon et Paris/Villeneuve-St-George					1,00	1,00			0,00
	5.4-11	Autres opérations					1,40	1,40			0,00
Sous-total "Etudes"			41,00	90,00	131,00	1,49	3,00	4,49	2,43	8,78	11,21
91	5.4-12	Tram-train Massy-Évry [A2d]	9,00	21,00	30,00			0,00			0,00
	5.4-13	Autres opérations	71,00	168,00	239,00			0,00			0,00
Sous-total "Travaux après 2010"			80,00	189,00	269,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total 5.4 : "Etudes et premiers travaux"			121,00	279,00	400,00	1,49	3,00	4,49	2,43	8,78	11,21
Total Général 5.1 à 5.4			766,00	1 842,00	2 608,00	107,26	227,01	334,27	96,35	481,19	577,54

(1) RER B+ : au titre du CPER 2000-2006, la Région a déjà mis en place 9,5 M€ et l'État 10 M€.

