

**PLAN DE MOBILISATION
POUR LES TRANSPORTS EN ILE DE FRANCE**

REUNION AVEC LES PRESIDENTS DES CONSEILS GENERAUX

MARS 2009

PLAN DE MOBILISATION TRANSPORTS :

Un projet ambitieux et structurant au profit des franciliens

Le Plan de Mobilisation Transports comprend trois volets : les urgences, les projets à accélérer et les grands projets structurants. Ainsi, il s'inscrit bien dans le court, le moyen et le long terme. Il concerne l'ensemble du réseau (aussi bien le réseau ferré que celui de surface, tramway et Bus à haut niveau de service) et couvre l'ensemble du territoire. Il constitue ainsi notre réponse aux problèmes du quotidien rencontrés par les franciliens, aussi bien qu'aux enjeux du développement de notre région.

Les urgences :

Les opérations prioritaires sont déjà bien engagées :

1. Matériel roulant : les premières rames du « Francilien » seront en service avant la fin de l'année et le marché sur le renouvellement du matériel sur le RER A est en cours d'instruction
2. Désaturation de la Ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 : le Dossier d'Orientation et de Caractéristiques Principales (DOCP) sera soumis au vote du Conseil du STIF en Avril, et la Commission nationale du débat public (CNDP) pourra être saisie dans la foulée,
3. RER B Nord, réaménagement des infrastructures et remplacement des rames : le programme sera achevé en 2012,
4. Schémas directeurs du RER D et du RER C : le conseil du STIF les examinera d'ici la fin de l'été. Nous attendons que la SNCF et RFF s'engagent sur des mesures concrètes et visibles de l'amélioration de service. Nous attendons également la présentation d'un calendrier volontariste.
5. Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau : la programmation de l'ensemble du programme sera approuvée avant la fin de l'année 2009 par le conseil du STIF : 2 Milliards d'euros à horizon 2015-2020. Une première tranche de travaux est déjà en cours de réalisation.

Les projets à accélérer :

6. Sept nouveaux tramways en travaux cette année : Tram Villejuif-Athis Mons, Chatillon-Vélizy-Viroflay, T1, T2 à Porte de Versailles et au Pont de Bezons, T3, Tram'Y, Saint-Denis Garges Sarcelles.
7. La Tangentielle Nord : les travaux ont débuté, elle fait partie du Plan Espoir Banlieues et du plan de relance,
8. Six projets attendus passent ou sont passés en concertation publique dès cette année,
 - T1 à Val de Fontenay (concertation déjà réalisée)
 - Tangentielle Ouest (en cours)
 - Tram Train Massy Evry
 - T4, désenclavement de Clichy-Montfermeil
 - Barreau de Gonesse (BHNS)
 - Prolongement de la Ligne 11 vers Rosny-sous-Bois (saisie de la CNDP en fin d'année si possible)
9. Les TCSP : plusieurs projets sont maintenant bouclés techniquement (environ 30) et vont pouvoir être mis en œuvre dans les prochaines années. Les contrats Région-Départements qui garantissent le financement d'un bon nombre d'entre eux devraient être signés dès cet été.

Les grands projets :

10. Arc Express : le dossier d'opération sera présenté au conseil du STIF avant l'été pour une saisine de la CNDP à l'automne,
11. Prolongement d'Eole à l'ouest : le DOCP sera approuvé au STIF à l'automne, puis la CNDP sera saisie d'ici la fin de l'année.

En conclusion, le Plan de Mobilisation Transports est un programme essentiel dont la réalisation changera le quotidien des franciliens. Il participera d'un aménagement harmonieux de notre région et permettra la réalisation de son ambition de « région monde ». Nous l'avons voulu ensemble, nous l'avons construit ensemble, nous allons le réaliser ensemble.

Et c'est sur cette base désormais publique que nous continuerons notre dialogue avec l'Etat.

Plan de Mobilisation : synthèse du coût des opérations

| OPERATIONS | Coût en M€ (ce 2008) | 2007 - 2013 | 2014 - 2020 |
|---|-------------------------|--|--|
| Urgences (schémas directeurs RER, ligne 13) | 2 000 | 1 000 | 1 000 |
| Accessibilité | 2 000 | 2 000 | |
| Matériel roulant <i>RER A, matériel généré par les projets</i> | 3 300 | 3 300 | |
| Projets à accélérer <i>Opérations du contrat de Plan Opérations du Plan banlieue : TGN 1ère phase, TTME 1ère phase, T4 Clichy Montfermeil, Barreau de Gonesse , Autres opérations : Tangentielle Nord suites, TTME 2ème phase, Prolongement ligne 11, T1 Val de Fontenay, T3 à Porte d'Asnières, TVAM 2ème phase, Tangentielle Ouest, Liaison en TC sur voies rapides urbaines, Gare de Lyon, St Lazare Mantes, Provision pour autres opérations</i> | 6 300 | 3 300 <i>CPJ 2007-2013 (hors RER) Plan banlieue</i> | 3 000 <i>CPJ 2014-2020 (hors RER)</i> |
| Grands Projets <i>(Arc Express 3500 M€, EOLE à l'ouest 1500 M€)</i> | 5 000 | 5 000 | |
| TOTAL PLAN DE MOBILISATION | 18 600 | 18 600 | |
| | | | |
| CPRD (Divers TCSP et autres opérations) | 2 000 | 1 000 <i>CPRD en cours de finalisation</i> | 1 000 <i>Prochains CPRD</i> |
| Renouvellement/Rénovation du Matériel roulant | 5 500 | 5 500 | |

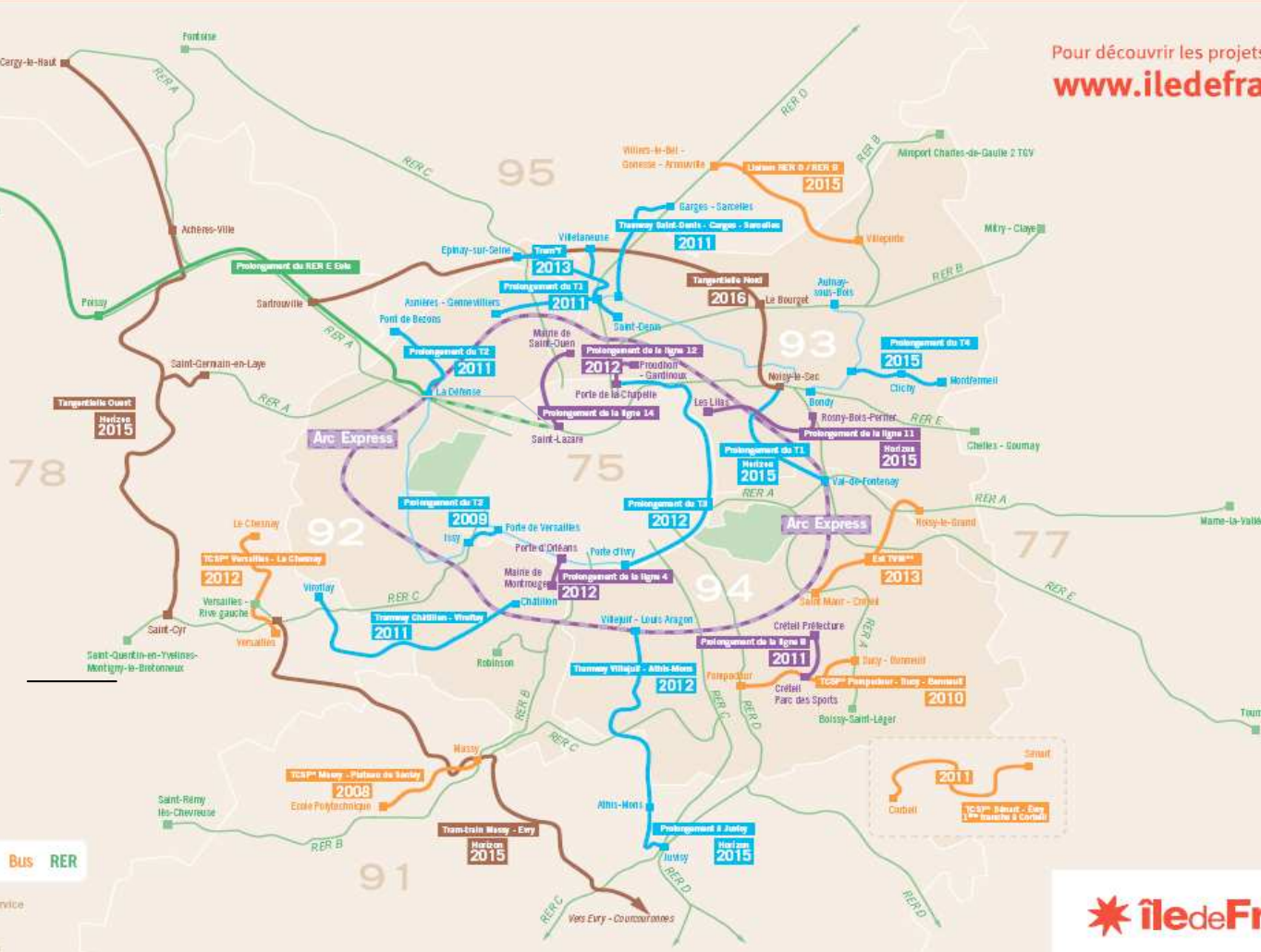
PLAN DE MOBILISATION

Annexes
Fiches de présentation des opérations

PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN D'ÎLE-DE-FRANCE

Pour découvrir les projets de demain
www.iledefrance.fr

En complément de ces nouvelles lignes de transport, les RER A, B, C et D, qui circulent dans toute l'Île-de-France et desservent les départements de grande couronne, font l'objet de plans de modernisation en cours de mise en œuvre.



Tramway
Métro
Train
Bus
RER

Dates prévisionnelles de mise en service
 - - - - - Tracé non arrêté
 * TCSP = Transport en Commun à Site Propre
 ** TLM = Trans-Loisirs-Métro



LE PROJET

Fonctionnalités

La loi 2005-102 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005 donne une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées. Cette loi confirme et renforce les obligations des autorités organisatrices de transports collectifs en termes de mise en accessibilité des réseaux de transports en commun.

A ce titre, des schémas directeurs d'accessibilité SDA doivent être élaborés permettant la programmation de la mise en accessibilité des réseaux en 10 ans, soit 2015.

Les grandes orientations d'un programme de mise en accessibilité du réseau de transports en commun ont été arrêtées le 14 février 2008 par le Conseil du STIF. Ce Schéma Directeur d'Accessibilité francilien vise à organiser et financer la mise en accessibilité des transports et le cas échéant la mise en place de transports de substitution :

1/ Accessibilité des transports en commun routiers de voyageurs

- Mise en accessibilité de toutes les lignes de bus desservant Paris, la petite couronne ainsi que celles de la grande couronne qui structurent le réseau actuel (lignes Mobilien, Noctilien et lignes structurantes de réseaux locaux).
 - ⇒ 285 lignes et 11 000 points d'arrêt (Paris et petite couronne) ; 450 lignes et 12 000 points d'arrêt (grande couronne)

2/ Développement des services information et assistance

- Création d'une centrale de mobilité pour orienter et renseigner les PMR
- Création de services spécifiques d'accompagnement ou d'assistance d'ici 2011 (accompagnement des voyageurs pendant leurs déplacements, service de transport à la demande, assistance en gares ou stations ...)
 - ⇒ Traitement d'un volume de 2 à 3 millions d'appels ou de déplacements annuels

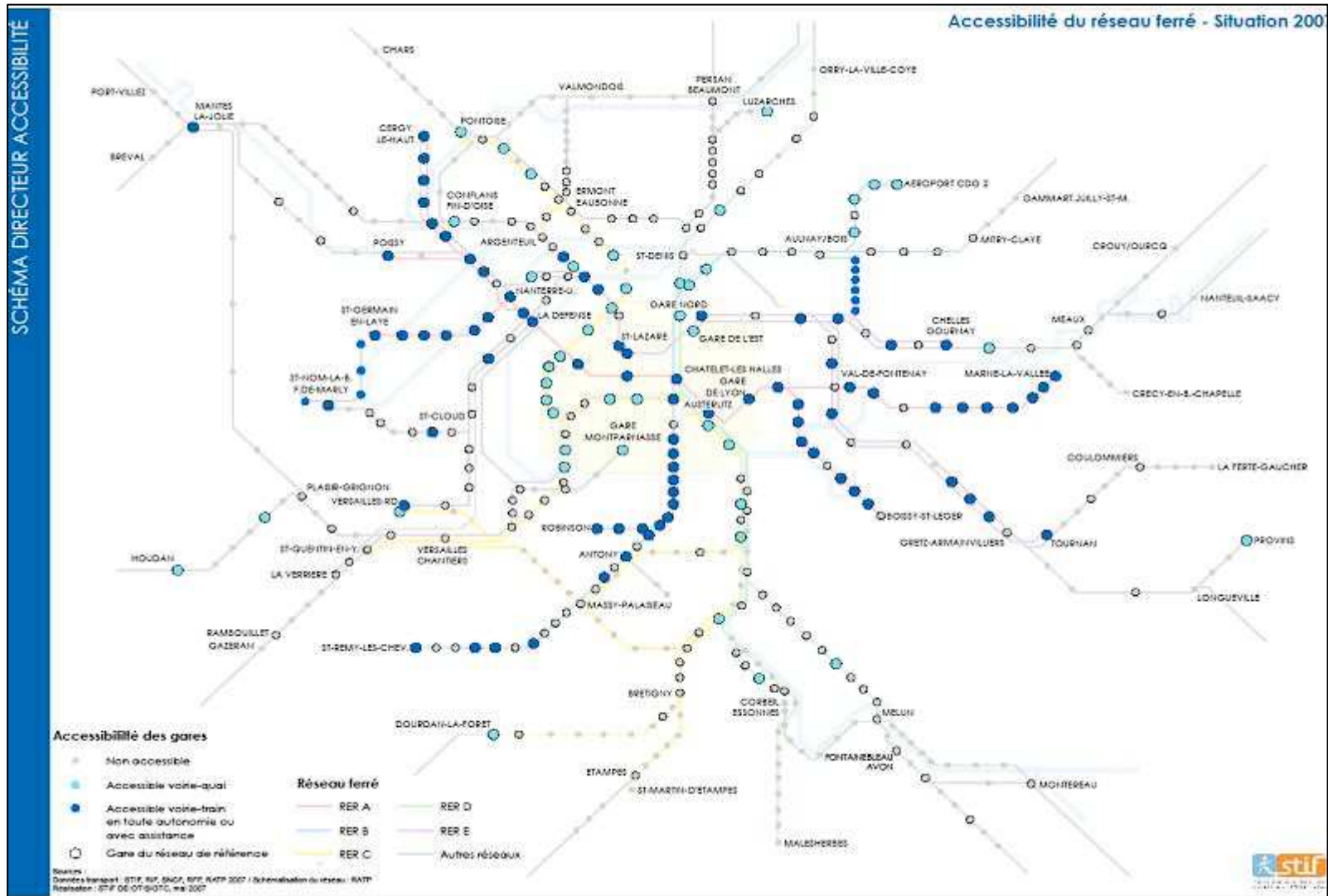
3/ Information voyageurs accessible aux personnes à besoins spécifiques

- Développement de l'information voyageurs accessible aux personnes ayant un handicap visuel et auditif (annonces sonore et visuelle) dans tous les modes avec un objectif fixé à 100 % dans le métro

| | |
|--|--|
| | <p>4/ Accessibilité des gares du réseau ferré</p> <ul style="list-style-type: none"> - De 800 à 1300 M€ seront dédiés à la mise en accessibilité des gares du réseau ferré (trains et RER) <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Accessibilité d'un réseau de référence de 266 gares défini comme prioritaire - Etude de la mise en accessibilité totale ou partielle d'une cinquantaine de gares de métro d'un « réseau noyau » offrant les principales correspondances avec les autres modes sera étudiée <p>5/ Construction d'un dispositif de gouvernance</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un comité de suivi pour garantir les conditions de mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité et son adaptation face aux attentes et aux évolutions technologiques <p>6/ Mise en place d'une « accessibilité financière » des transports</p> <ul style="list-style-type: none"> - La mise en place d'équipement doit s'accompagner d'une tarification incitative pour les PMR. |
| <p style="text-align: center;">Coût</p> | <p>L'effort financier global nécessaire à la mise en œuvre des orientations prioritaires pour la période 2008-2020 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 2 G€ (CE 2007) en investissements dont 500 M€ pour une mise en accessibilité partielle du métro ⇒ Environ 50 M€ (CE 2007) en fonctionnement par an à partir de 2011 dont : <ul style="list-style-type: none"> - 30 M€ pour les services de substitution ou d'assistance - 20 M€ pour la maintenance de nouveaux équipements |

| | |
|--|---|
| <p><u>Contrat de Projets 2007–2013</u></p> <p>Ce qui est prévu</p> | <p>Les nouvelles obligations résultant de la mise en application de la loi 2005-102 n'ont pas de financement spécifique prévu dans le Contrat de Projets 2007-2013.</p> <p>Le volet « contribuer à l'accessibilité » du contrat traite du développement de la mobilité des personnes en général et non des personnes à mobilité réduite en particulier.</p> |
| <p><u>Plan de mobilisation</u></p> <p>Ce qu'il va permettre</p> | <p>Entre 2000 et 2006, le STIF et la Région ont investi en moyenne 47,8 M€ par an pour le développement de l'accessibilité des transports en commun. Pour respecter les orientations fixées dans le SDA, les investissements annuels devraient passer de 65 M€ en 2009 à 200 M€ en moyenne à partir de 2011.</p> <p>Le plan de mobilisation devrait permettre d'apporter le complément de financement nécessaire de l'ordre de 1G€ supplémentaire.</p> |

Accessibilité



Prolongement de la ligne 14 du métro à Mairie de Saint Ouen

| LE PROJET | |
|-----------------|--|
| Fonctionnalités | <p>Le prolongement de la ligne 14 à la Mairie de Saint-Ouen permet de répondre à de nombreux objectifs :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Désaturation de la ligne 13 Elle contribue notamment à traiter de façon efficace la situation de congestion aigue de la ligne 13 en apportant une correspondance à chacune des branches :<ul style="list-style-type: none">- à la station Porte de Clichy : correspondance avec la ligne 13 et le RER C, ce qui permettra d'accroître l'attractivité de la branche Pontoiset- à la station Mairie de Saint-Ouen.Ce projet permet de soulager la ligne 13 de 6 600 personnes à l'heure de pointe.2. Faire face au risque à terme de saturation de la ligne 14 La création d'un nouvel atelier et de nouvelles positions de garage rend possible un allongement des trains à 8 voitures, permettant de faire face au risque de saturation de la ligne.3. Accompagner les opérations de densification urbaine La mise en œuvre de ce prolongement constituera un accompagnement décisif pour les opérations d'urbanisme du nord ouest parisien, notamment sur les secteurs des Docks de Saint-Ouen et de Batignolles. Sur ce dernier, un emplacement est réservé permettant la création d'une station « Rome », en correspondance avec la ligne 2 du métro. Un emplacement de station est également prévu pour la station « Clichy – Saint-Ouen », à la limite communale et à proximité du RER C. <p>Ce projet comprend 5,12 km de ligne exploitée nouvelle et 3 stations nouvelles (plus une réservée). Une décision d'engagement en 2009 permettrait d'envisager une mise en service vers 2017.</p> <p>Le DOCP sera présenté en Conseil du STIF d'avril 2009. La concertation préalable sera lancée avant la fin de l'année 2009.</p> |
| Coût | <p>Le coût du prolongement est estimé à 950 M€ pour les infrastructures (variante à 3 stations) et à 140 M€ pour le matériel roulant (CE 2008, H.T.). Le passage de 6 à 8 voitures est estimé à 100 M€.</p> |

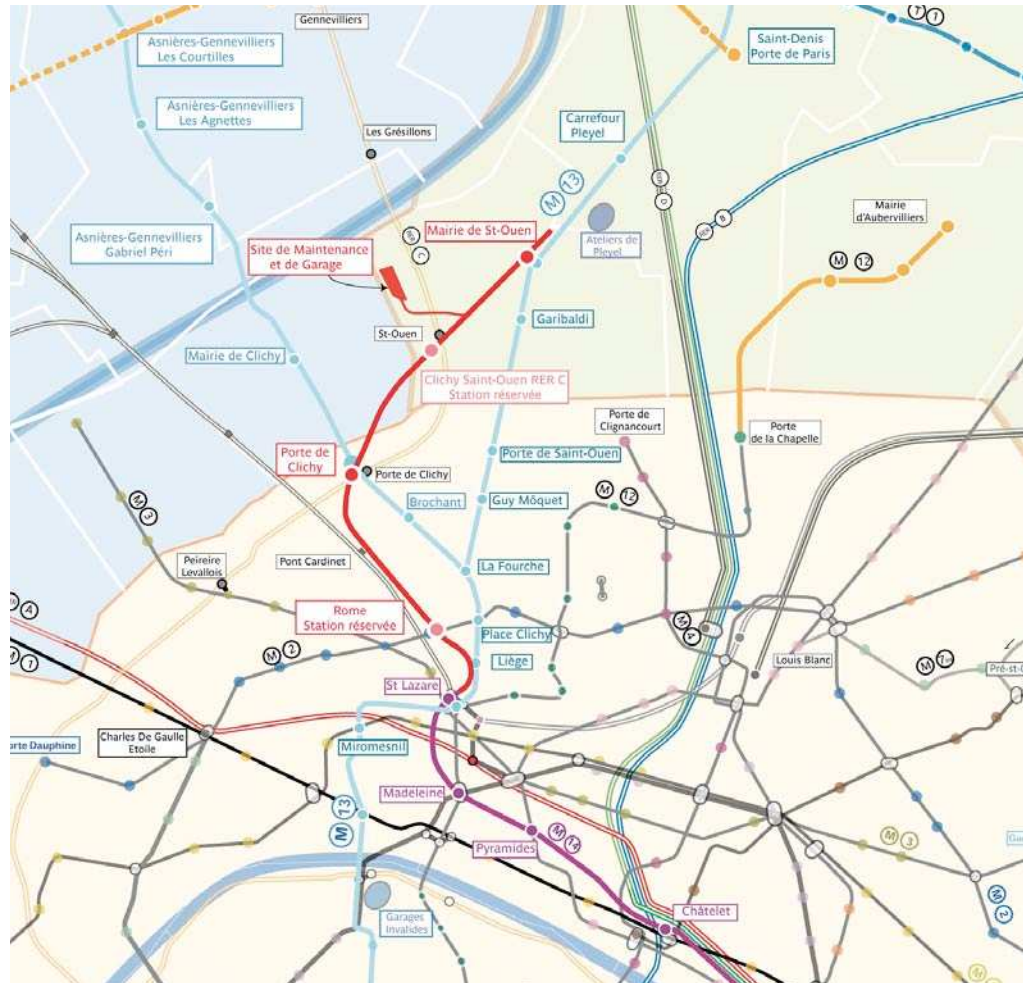
Contrat de Projets 2007–2013
Ce qui est prévu

Le contrat de projets 2007-2013 prévoit un financement de 25,5 M€ au titre des études pour l'amélioration de la ligne 13.

Plan de mobilisation
Ce qu'il va permettre

Le plan de Mobilisation permet d'engager ce projet en travaux avant la fin du CP 2007-2013.

Prolongement de la ligne 14 du métro à Mairie de Saint Ouen



Renouvellement du matériel roulant de la ligne A du RER

| LE PROJET | |
|---|--|
| Fonctionnalités | <p>Le projet de renouvellement du matériel roulant de la ligne A vise à accroître la capacité de transport de cette ligne par la généralisation progressive de matériels roulants plus capacitaires.</p> <p>Ce projet consiste à acquérir dans des délais extrêmement courts un nouveau matériel à deux niveaux similaire au MI2N actuellement en circulation, en remplacement des matériels MI84 et MS61 de la ligne A.</p> <p>Il s'agit de remplacer 30 trains MI84 et 35 trains MS61, pour un montant total estimé à 1.3 Milliards d'euros.</p> |
| Coût | <p>Le coût du projet est de 1 300 M€.</p> |
| Éléments complémentaires d'appréciation du projet | <p>La capacité totale d'un train de deux éléments doit être au moins égale à celle du MI2N actuel (904 places assises et 2540 places au total avec 4 voyageurs debout par m²). En comparaison, pour les matériels MI84 et MS61, le nombre de places assises est respectivement de 482 et 600, la capacité totale s'élevant respectivement à 1682 et 1887 places.</p> |
| <u>Contrat de Projets 2007–2013</u> Ce qui est prévu | <p>Dans le cadre de sa politique contractuelle avec les opérateurs le STIF a pris acte de projets de renouvellement du matériel roulant de la ligne A lors du Conseil du 9 juillet 2008 et envisage de prendre en charge ce programme à hauteur de 50% dans la limite du montant annoncé (1.3 Mds €).</p> |

Plan de mobilisation

Ce qu'il va permettre

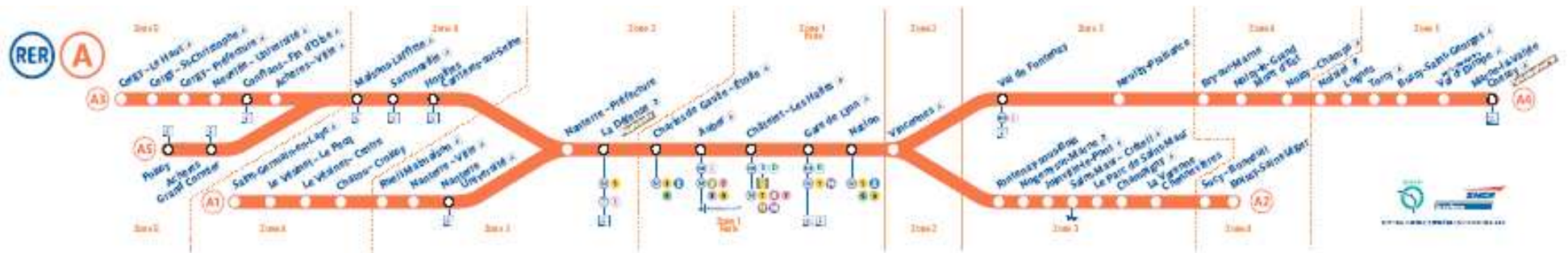
Le Plan de Mobilisation portera sur la modernisation de l'ensemble des matériels de la ligne A du RER (MS61 et MI84), ces derniers étant remplacés par des matériels plus capacitaires, porteurs d'une amélioration de la qualité de service sur la ligne.

ELEMENTS D'APPRECIATION DU PROJET

Opportunité et priorité

La modernisation anticipée du parc de matériel roulant de la ligne A du Réseau Express régional est fortement attendue par les partenaires.

Renouvellement du matériel roulant de la ligne A du RER



Le nouveau matériel roulant appelé à remplacer les MI84 et MS61 sera semblable au MI2N actuellement en circulation, actualisé pour intégrer les évolutions réglementaire et technologiques.



MI2N en circulation sur la ligne A



Plateforme de portes



Compartiment en diagramme « 2+2 »

LE PROJET

Fonctionnalités

Le RER C est une ligne longue et complexe, transportant plus de 450 000 voyageurs par jour, dans 570 trains, utilisant un réseau partagé de 187 km de long, réparti entre 3 branches principales et 7 « sous-branches », totalisant 15 terminus, et desservant 16 gares dans Paris intra-muros, presque toutes souterraines.

Le schéma de dessertes actuel est particulièrement performant pour la grande couronne sud, mais est très insuffisant en petite couronne dans le territoire de l'OIN Orly/Rungis - Seine Amont, secteur appelé à connaître un développement important en termes de logement et d'emplois.

Sur la branche nord, la fréquence devra s'accroître à l'horizon de la réalisation du maillage avec la Tangentielle Nord à Epinay et avec le développement de la boucle de Gennevilliers.
A l'ouest, la desserte est satisfaisante.

Le schéma directeur de la ligne C est en cours d'élaboration par RFF et la SNCF sous le pilotage du STIF. Deux horizons se dégagent pour la restructuration des dessertes :

horizon 2015 :

- au sud, l'objectif est de doubler la fréquence de desserte des gares de la petite couronne entre Choisy et Paris,
- entre Pont de Rungis et Massy, sous réserve de la réalisation complète de l'opération Massy – Valenton, chaque gare sera desservie toutes les 15 minutes (toutes les 30 minutes actuellement),
- au nord, la fréquence sur le tronçon Ermont – Avenue Henri Martin passera de 2 à 3 trains en heure de pointe et de 1 à 2 trains aux heures creuses.

horizon 2020, après la réalisation du Tram-Train Massy – Evry :

- création d'arrêts supplémentaires en petite couronne dans le secteur de Seine Amont, mais avec une dégradation des temps de parcours pour les trains Brétigny – Paris.
- renforcement de la desserte en pointe entre Juvisy et Brétigny, avec un 3^{ème} train par quart d'heure,

A plus long terme, la mise à 6 voies de la section Bibliothèque François Mitterrand (BFM) – Juvisy pourrait être envisagée. Cette opération de grande envergure bénéficierait également aux autres activités, et en particulier aux TGV qui pourraient accéder à Paris Austerlitz/BFM depuis le barreau sud d'interconnexion et le doublement de ligne TGV Paris - Lyon. Pour le RER C, il serait possible d'offrir une desserte avec 4 trains par quart d'heure desservant toutes les gares entre Paris intra - murs et Choisy (2 vers Orly/Rungis et 2 vers Juvisy, et 4 trains rapides entre Paris Austerlitz et la grande couronne, ne desservant que les principales gares de maillage du réseau.

| | |
|--|---|
| | <p>Par ailleurs, il est prévu de moderniser les 5 gares les plus fréquentées et les plus porteuses de l'image des transports du tronçon central (Champ de Mars -Tour Eiffel, Pont de l'Alma - Musée du Quai Branly, Invalides, Musée d'Orsay, Saint-Michel – Notre-Dame). Ces gares assurent un trafic de la vie quotidienne tout en desservant des sites touristiques majeurs.</p> |
| Coûts et Echéances | <p>Le schéma directeur du RER C devrait être présenté au Conseil du STIF en juillet 2009.</p> <p>Le schéma de principe pourrait être adopté en 2010 et les travaux débuter avant 2013 pour une mise en service à partir de 2015.</p> <p>Les investissements à prévoir pour cette échéance sont les suivants (coûts à dire d'expert) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - aménagement du terminus de Massy (10 M€), pour permettre de doubler la fréquence entre Pont de Rungis et Massy - refonte des installations du terminus de Brétigny (200 M€), pour pouvoir retourner les trains et rendre indépendants les trafics voies lentes/voies rapides, - adaptation de la signalisation et du contrôle de vitesse entre BFM et Juvisy (70 M€), pour permettre des arrêts supplémentaires en petite couronne, - création d'un terminus intermédiaire à Avenue Henri Martin (30 M€), pour créer un 3^{ème} train par quart d'heure en pointe entre Ermont en Avenue Henri Martin. <p>Pour l'horizon 2020, la mise à 6 voies de la section Bibliothèque François Mitterrand (BFM) – Juvisy nécessitera un investissement d'au moins un milliard d'euros.</p> |
| Eléments complémentaires d'appréciation du projet | <p>Pour la mise à 6 voies de la section Bibliothèque François Mitterrand (BFM) – Juvisy (au moins un milliard d'euros), on peut envisager une répartition entre les financeurs du RER C et d'autres financeurs.</p> |

| | |
|---|--|
| | |
| <u>Contrat de Projets 2007–2013</u> Ce qui est prévu | <p>Le contrat de projets 2007-2013 prévoit un financement de 13 M€ est dégagé pour la réalisation d'un Schéma Directeur de ligne.</p> |
| <u>Plan de mobilisation</u> Ce qu'il va permettre | <p>Le plan de mobilisation permet de réaliser les investissements nécessaires pour l'horizon 2015, pour un montant estimé à ce stade à 500 M€</p> <p>Au-delà de 2013, probablement entre 2015 et 2020, les travaux de mise à 6 voies de la section Bibliothèque François Mitterrand (BFM) – Juvisy pourraient être initiés.</p> |

ELEMENTS D'APPRECIATION DU PROJET

Opportunité et priorité

L'évolution des dessertes du RER C est indispensable pour accompagner le développement des secteurs d'Orly-Rungis-Seine Amont et de Gennevilliers et simplifier l'exploitation de cette ligne au fonctionnement très complexe.

Le Contrat de Projets 2007-2013 ne permet pas d'engager d'opérations importantes, au-delà de celles déjà inscrites, pour atteindre ces objectifs. Le plan de mobilisation les rend accessibles pour l'horizon 2015.

A plus long terme, il permettra de contribuer à la réalisation d'un projet majeur pour le sud de l'Île de France qui permettra de faire circuler le RER C sur des voies dédiées.

Les partenaires conviennent de maintenir une enveloppe de 500 M€ dont il conviendra de travailler le contenu, à partir d'une nouvelle analyse des objectifs. Par ailleurs, l'identification des périmètres ainsi que les clefs de répartition entre financeurs restent à travailler.

LE PROJET

Fonctionnalités

Le schéma directeur du RER D vise à améliorer la régularité et l'offre sur la troisième ligne la plus fréquentée du RER (550 000 voyageurs par jour) qui connaît une hausse de fréquentation de 4 à 5% par an. Depuis sa création en 1995, l'exploitation de cette ligne très longue (160 km) est très fragile et sa régularité est médiocre.

Le projet est étroitement lié au projet de renforcement de la capacité entre Paris Gare de Lyon et Villeneuve Saint Georges qui profite aussi aux TGV, Corail, TER et Transilien de grande couronne. Il est également interdépendant avec le projet de pôle de Pompadour qui devra être mis en service en même temps que la nouvelle desserte du RER D.

Un nouveau schéma de dessertes sera mis en œuvre **fin 2013**, avec:

- le retour à 12 trains par heure au nord de Châtelet (intégralement omnibus au nord pour mieux desservir Plaine Commune)
- 16 trains au sud de Châtelet (actuellement 16 trains au sud de Gare de Lyon)
- l'arrêt de ces 16 trains à Pompadour, en correspondance avec le TVM et le TCSP Sucy- Pompadour
- l'amélioration de la desserte du Val de Marne (de Maisons Alfort à Villeneuve)
- le doublement de la fréquence des trains directs entre la ville nouvelle d'Evry et Paris
- 4 navettes « vallée » Melun – Juvisy dont 2 prolongées à Bercy sans arrêt de Juvisy à Bercy,

A l'horizon 2020, 4 trains par heure supplémentaires seront créés entre Lieusaint- Moissy et Paris pour faire face au développement du plateau de Sénart.

Coûts et Echéances

Pour 2013, le projet prévoit, sur le périmètre spécifique du RER D, un réaménagement de la gare de Corbeil, des modifications de la signalisation et du système de contrôle de vitesse entre Villiers le Bel et Villeneuve Saint Georges, l'amélioration du terminus de Goussainville, la modification du plan de voies de Châtelet les Halles, le renforcement de la traction électrique et le réaménagement de passages souterrains dans certaines gares. Sur le périmètre commun au projet de renforcement de la capacité entre Paris Gare de Lyon et Villeneuve Saint Georges, la nouvelle desserte du RER D nécessite la création de nouveaux itinéraires au km 9/10, la refonte du plan de voies de Paris Bercy et l'amélioration de l'intermodalité entre la gare de Bercy et le métro et les bus.

Le schéma de principe sera présenté au Conseil du STIF en juillet 2009 et les travaux débuteront en 2011. La mise en service de la nouvelle desserte est prévue fin 2013.

| | |
|---|---|
| | <p>Pour l'horizon 2020, de nouveaux investissements lourds devront être engagés. Ils concernent essentiellement la mise à 4 voies du tronçon Juvisy – Bif de Grigny pour y faire passer le fret qui ne pourra plus passer par Lieusaint aux heures de pointe, l'aménagement d'un terminus à Lieusaint et le redécoupage du block (ou l'installation d'un nouveau système d'exploitation) sur les voies du RER D entre Paris et Villeneuve.</p> |
| <p>Eléments complémentaires d'appréciation du projet</p> | <p>Le projet du RER D est complètement interdépendant avec le projet de renforcement de la capacité entre Paris Gare de Lyon et Villeneuve Saint Georges et avec le projet de pôle de Pompadour (35 M€). La nouvelle desserte ne pourra être mise en service en 2013 que si ces deux autres projets sont réalisés.</p> |

| | |
|--|---|
| ELEMENTS D'APPRECIATION DU PROJET | |
| <p><u>Contrat de Projets 2007-2013</u></p> <p>Ce qui est prévu</p> | <p>Le contrat de projets 2007-2013 prévoit un financement de 200 M€ pour la réalisation d'un Schéma Directeur de ligne sur le RER D.</p> <p>Le renforcement de la capacité entre Paris et Villeneuve est l'une des 5 opérations regroupées au CPER pour un montant de 50 M€.</p> |
| <p><u>Plan de mobilisation</u></p> <p>Ce qu'il va permettre</p> | <p>Le plan de mobilisation pourra permettre d'apporter le complément de financement nécessaire pour mettre en œuvre la nouvelle desserte fin 2013.</p> <p>Pour l'horizon 2020, le plan de mobilisation pourrait contribuer à financer le volet long terme du schéma directeur du RER D.</p> |

| | |
|--|--|
| ELEMENTS D'APPRECIATION DU PROJET | |
| <p>Opportunité et priorité</p> | <p>Pour pouvoir tenir l'objectif de fin 2013, les études d'AVP des différentes composantes du projet devront être lancées au plus vite, et les conventions de financement signées en 2010.</p> <p>Du point de vue des opérateurs de transports, cette opération est tout à fait fondamentale pour améliorer la régularité de la ligne la plus fragile du RER, sa capacité de transport et son maillage.</p> <p>Les partenaires conviennent de maintenir une enveloppe de 500 M€ soit 300 M€ au-delà du CPJ actuel. Néanmoins, l'identification des périmètres ainsi que les clefs de répartition entre financeurs et, au-delà, l'ambition du programme, restent à travailler.</p> |

Tramway Chatillon – Vélizy – Viroflay (Croix du Sud)

| LE PROJET | | | | | | | |
|--------------------------|--|------------|--|------|---|----------|-----------------|
| Fonctionnalités | <p>La réalisation de la liaison Châtillon-Vélizy-Viroflay est intégrée dans le projet global de la « Croix du Sud ». Le projet consiste en la création d'une ligne nouvelle de tramway guidé sur pneus reliant Châtillon dans le département des Hauts-de-Seine à Viroflay dans celui des Yvelines.</p> <p>Cette ligne s'étend sur 14 km dont 1,6 km en souterrain sous la forêt domaniale de Meudon et Viroflay, et le reste en surface, principalement sur le réseau viaire départemental (RD 906, RD 406 et RD 987 dans les Hauts-de-Seine, RD 57 et RD 53 dans les Yvelines). Elle comporte 21 stations dont 2 souterraines. Les communes physiquement concernées par ce projet sont Malakoff, Montrouge, Châtillon, Fontenay-aux-Roses, Clamart et Meudon pour les Hauts-de-Seine, Vélizy-Villacoublay et Viroflay pour les Yvelines.</p> <p>L'opération se décompose en deux phases dont les mises en service seront échelonnées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la phase A : section de surface, depuis le terminus de Châtillon jusqu'au carrefour du Jumelage (inclus) situé à Vélizy, - la phase B : section souterraine, depuis le carrefour du Jumelage (exclu) jusqu'au terminus à Viroflay Rive Droite. | | | | | | |
| Etat d'avancement | <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Début 2008</td> <td>Premiers travaux préparatoires (dévoiements de réseaux etc...)</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>Premiers travaux de l'infrastructure de transport</td> </tr> <tr> <td>Fin 2011</td> <td>Mise en service</td> </tr> </table> | Début 2008 | Premiers travaux préparatoires (dévoiements de réseaux etc...) | 2009 | Premiers travaux de l'infrastructure de transport | Fin 2011 | Mise en service |
| Début 2008 | Premiers travaux préparatoires (dévoiements de réseaux etc...) | | | | | | |
| 2009 | Premiers travaux de l'infrastructure de transport | | | | | | |
| Fin 2011 | Mise en service | | | | | | |
| Coût | <p>Le coût du projet est de 384,08 M€ (CE 01/2006), financé comme suit :</p> <p>Etat : 61,63 M€ soit 16,25 % Région : 190,58 M€ soit 49,62 % Département 92 : 76,43 M€ soit 19,90 % Département 78 : 52,08 M€ soit 13,56 % RATP (prêts bonifiés de la Région) : 3,36 M€ soit 0,87%</p> | | | | | | |

Tramway RN1 – RN 16

| LE PROJET | | | | | | | |
|--------------------------|--|------------|--|------|---|----------|-----------------|
| Fonctionnalités | <p>Le projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) RN1-RN16 relie Saint-Denis Université à la gare de Garges-Sarcelles d'une longueur de 6,6 kilomètres.</p> <p>Cette future ligne renforcera l'efficacité du réseau de transport collectif grâce à un maillage avec les infrastructures actuelles ou futures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Place du 8 mai 1945 : ligne 13 et Tramway T1 - gare de Garges - Sarcelles : RER D <p>Communes desservies :</p> <ul style="list-style-type: none"> - CG93 : Saint-Denis et Pierrefite-sur-Seine - CG95 : Montmagny, Sarcelles et Garges-les-Gonesse <p>La ligne comptera 16 stations. Le projet s'accompagne d'une requalification des voiries empruntées. Une restructuration du réseau de bus doit avoir lieu à la mise en service du TCSP. Elle desservira un bassin de 72 000 habitants et emplois. Trafic attendu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jour : 30 000 (4 300 voyages/h en pointe le matin) - Année : 8,8 millions | | | | | | |
| Etat d'avancement | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">Début 2008</td> <td>Premiers travaux préparatoires (dévoiements de réseaux etc...)</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>Premiers travaux de l'infrastructure de transport</td> </tr> <tr> <td>Fin 2011</td> <td>Mise en service</td> </tr> </table> | Début 2008 | Premiers travaux préparatoires (dévoiements de réseaux etc...) | 2009 | Premiers travaux de l'infrastructure de transport | Fin 2011 | Mise en service |
| Début 2008 | Premiers travaux préparatoires (dévoiements de réseaux etc...) | | | | | | |
| 2009 | Premiers travaux de l'infrastructure de transport | | | | | | |
| Fin 2011 | Mise en service | | | | | | |
| Coût | <p>Le coût d'objectif du TCSP RN1 – RN16 est de 163,132 M€ (CE 01/2006), hors matériel roulant. Le financement de l'opération se répartit comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etat : 27,96 M€ (17,14%) - Région : 106,879 M€ (65,52%) - CG 95 : 16,313 M€ (10%) - RATP (prêts bonifiés de la Région) : 11,98 M€ (7,34%) <p>Le coût du matériel roulant est de 52 M€.</p> | | | | | | |

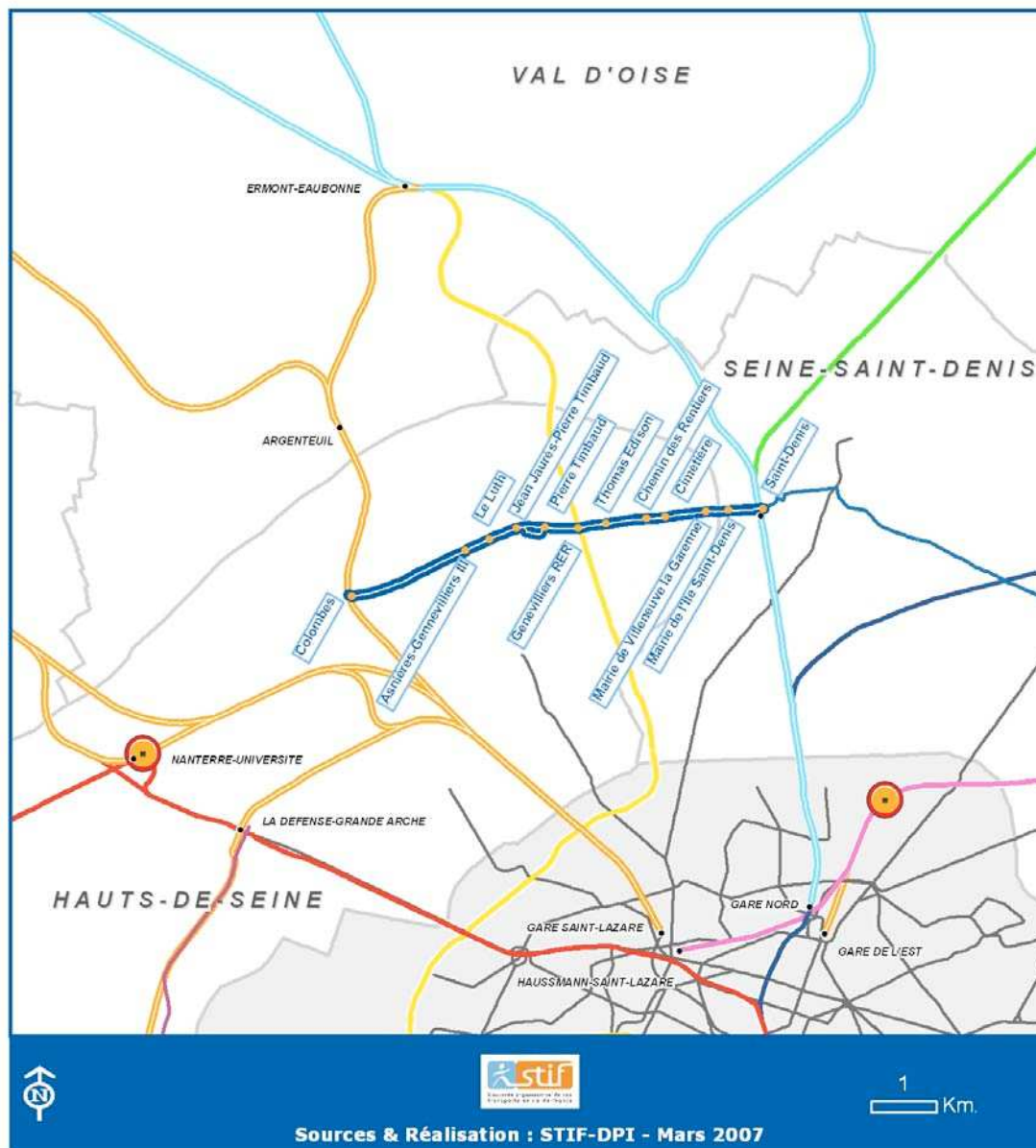
Tramway RN1 – RN 16



Tramway T1 à Asnières - Gennevilliers

| LE PROJET | |
|--------------------------|--|
| Fonctionnalités | <p>Les objectifs de cette opération sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la desserte des centres villes de l'Île Saint-Denis et de Villeneuve-la-Garenne, de la zone industrielle de Gennevilliers, du parc départemental des Chanteraines, du village de Gennevilliers, des quartiers des Chevrins, du Fossé de l'Aumône et du Luth à Gennevilliers. • Faciliter les déplacements en rocade dans les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis, • Permettre une liaison directe des populations situées sur l'Île-Saint-Denis avec le centre de Saint-Denis et avec la Ville préfecture du 93 : Bobigny. • Créer un maillage efficace avec les RER C, D et E, les lignes 5, 7 et 13 du métro, ainsi que de nombreuses lignes de bus. <p>Caractéristiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4,9 km de prolongement (150-200m sur Asnières) ▪ Renforcement des ponts du Grand et du Petit bras de la Seine ▪ 10 nouvelles stations ▪ 43 000 voyageurs attendus par jour ▪ 11,7 millions de voyages annuels |
| Etat d'avancement | <p>Début 2009 : Approbation du DPS et autorisation démarrage des travaux : 11 mars 2009 Fin 2011 : Mise en service</p> |
| Coût | <p>Le coût a été estimé à 150 M€ (ce 01/2006) et il est financé par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la Région Ile-de-France à hauteur de 79 M€ (53%) - le Département des Hauts-de-Seine à hauteur de 38 M€ (25%) - l'Etat à hauteur de 30 M€ (20%) - la RATP (prêts bonifiés de la Région) à hauteur de 3M€ (2%). (CE 12/2004) : <p>Le coût du matériel roulant est de 13 M€.</p> |

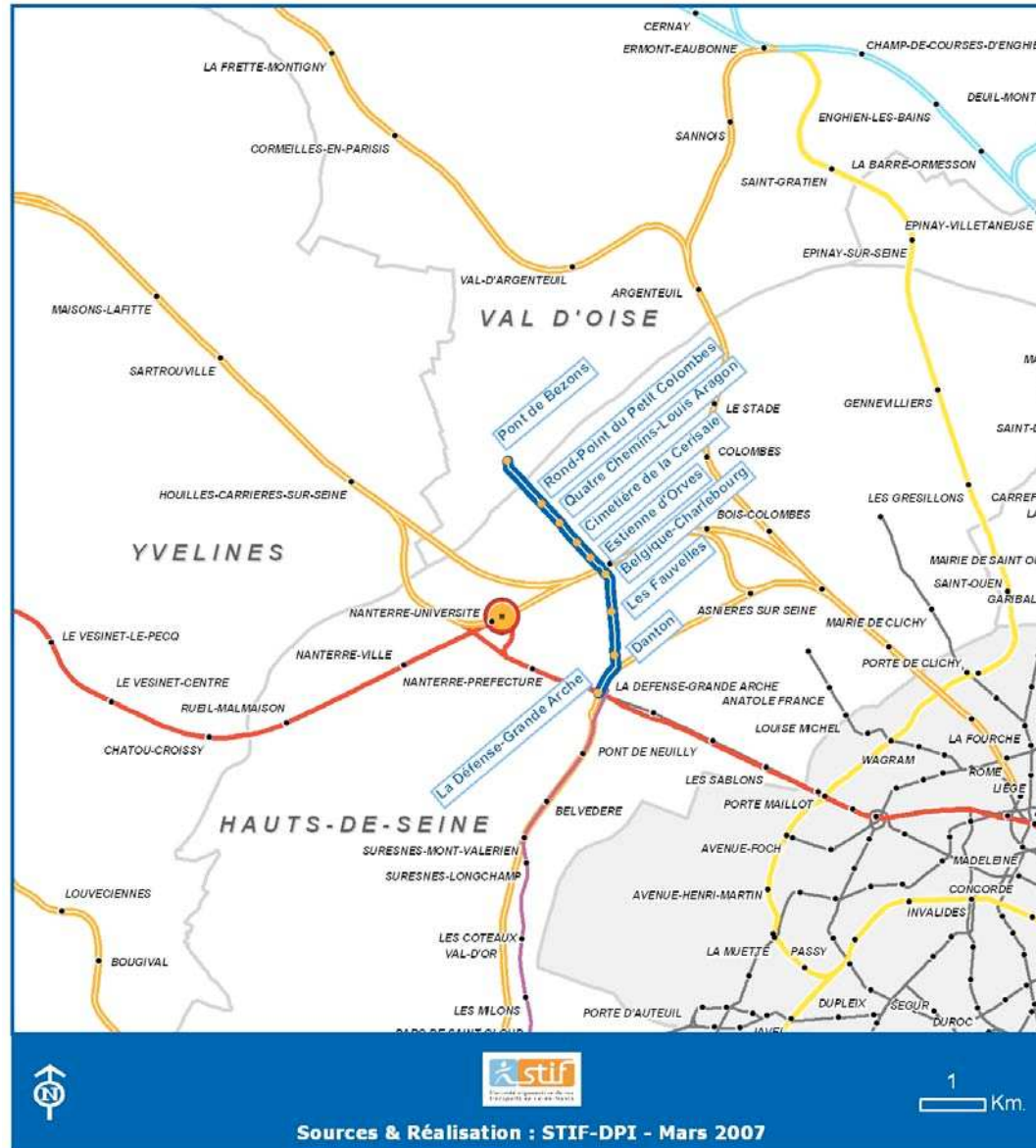
Tramway T1 à Asnières - Gennevilliers



Tramway T2 à Pont de Bezons

| LE PROJET | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|--|----------------|---|--------------------------------|-----------------|----------------|-----------|----------------|-----------|------------------------------|----------|
| Fonctionnalités | <p>Ce prolongement s'inscrit dans la politique de développement des transports en commun de banlieue à banlieue impulsée par la Région Ile-de-France et l'Etat, par la réalisation de 70 km de tramway et de transports en commun en site propre. Le projet est inscrit aux CPER 2000-2006 et 2007-2013.</p> <p>Ce prolongement est une solution efficace pour faciliter les déplacements entre Paris, les Hauts-de-Seine et le Val d'Oise et pour desservir les communes du Nord des Hauts-de-Seine entre elles. Le prolongement assurera une meilleure desserte du pôle d'activité de La Défense et favorisera l'implantation d'entreprises le long du tracé.</p> <p>Le projet</p> <p>Caractéristiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,2 km de prolongement - 7 nouvelles stations⁶ - 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 (15,21 millions de voyages annuels) | | | | | | | | | | |
| Etat d'avancement | <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Septembre 2008</td> <td style="width: 50%;">Premiers travaux de l'infrastructure de transport</td> </tr> <tr> <td>1^{er} trimestre 2012</td> <td>Mise en service</td> </tr> </table> | Septembre 2008 | Premiers travaux de l'infrastructure de transport | 1 ^{er} trimestre 2012 | Mise en service | | | | | | |
| Septembre 2008 | Premiers travaux de l'infrastructure de transport | | | | | | | | | | |
| 1 ^{er} trimestre 2012 | Mise en service | | | | | | | | | | |
| Coût | <p>Le montant total de l'opération est de 223,490M€ (ce 01/2006), financé comme suit :</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Etat :</td> <td style="width: 50%;">38,801 M€</td> </tr> <tr> <td>Région Ile-de-France</td> <td>146,231 M€</td> </tr> <tr> <td>Département 92</td> <td>19,806 M€</td> </tr> <tr> <td>Département 95</td> <td>13,005 M€</td> </tr> <tr> <td>RATP (prêts bonifiés Région)</td> <td>5,648 M€</td> </tr> </table> | Etat : | 38,801 M€ | Région Ile-de-France | 146,231 M€ | Département 92 | 19,806 M€ | Département 95 | 13,005 M€ | RATP (prêts bonifiés Région) | 5,648 M€ |
| Etat : | 38,801 M€ | | | | | | | | | | |
| Région Ile-de-France | 146,231 M€ | | | | | | | | | | |
| Département 92 | 19,806 M€ | | | | | | | | | | |
| Département 95 | 13,005 M€ | | | | | | | | | | |
| RATP (prêts bonifiés Région) | 5,648 M€ | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |

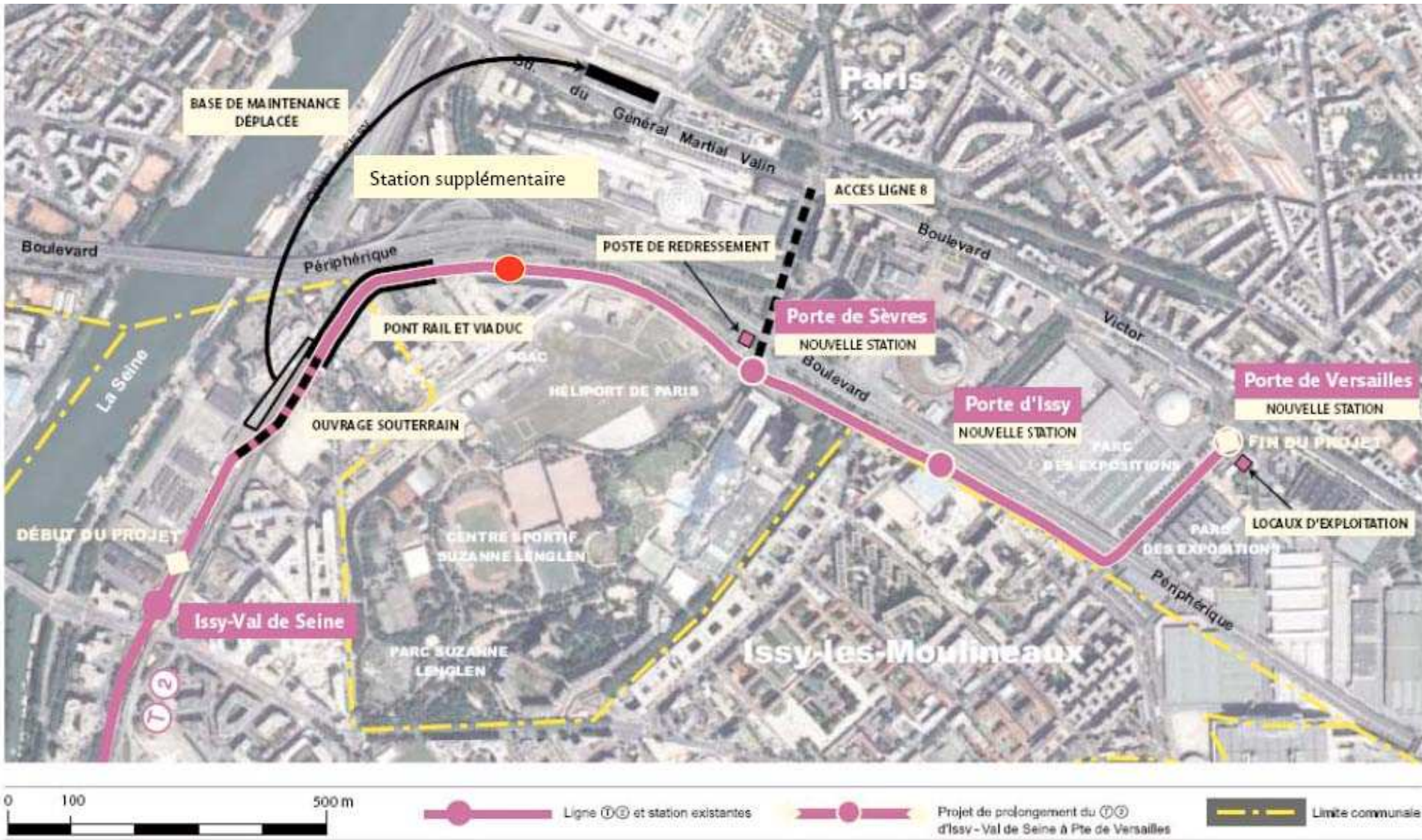
Tramway T2 à Pont de Bezons



Prolongement du tramway T2 à la porte de Versailles

| LE PROJET | |
|------------------------|---|
| Fonctionnalités | <p>Le but est de prolonger la ligne actuelle, reliant Issy-les-Moulineaux à la Défense, à la porte de Versailles, afin de réaliser la rocade de tramway. Cette opération est inscrite au CPER 2000-2006.</p> <p>Les caractéristiques sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2,3 km de prolongement - 4 nouvelles stations - 32 000 voyages par jour - 9,6 millions de voyages annuels <p>La mise en service est prévue en novembre 2009.</p> |
| Coût | <p>Le coût est de 92,506 M€ (CE 01/2004). Le financement se répartit comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etat : 18,704 M€ (20,22%) - Région : 36,091 M€ (39,01%) - CG 92 : 19,323 M€ (20,89%) - CA Arc de Seine : 1,696 M€ (1,83%) - Ville de Paris : 4,224 M€ (4,57%) - RATP (prêts bonifiés de la Région) : 12,469 M€ (13,48%) |

Prolongement du tramway T2 à la porte de Versailles

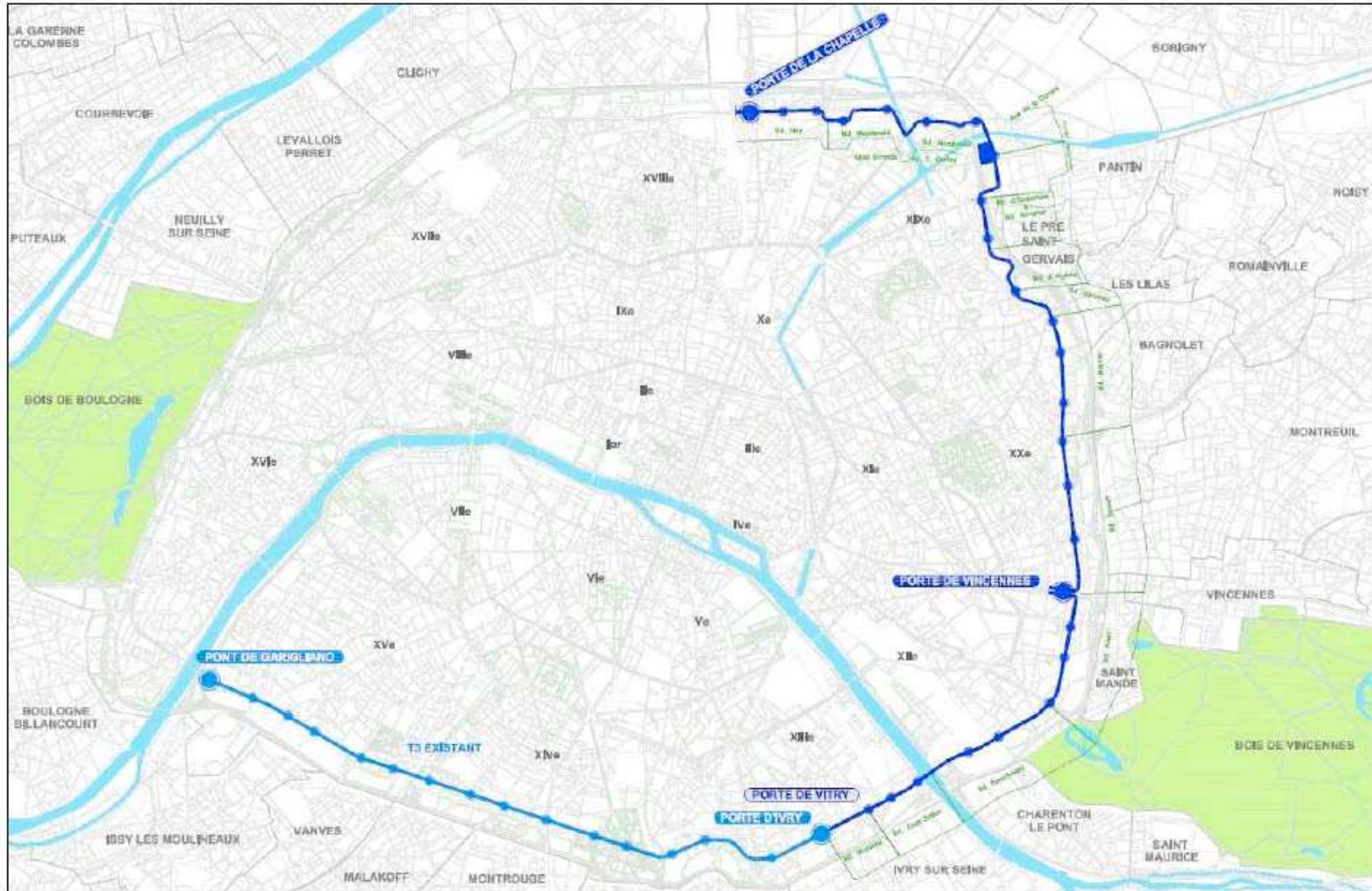


PLAN DE SITUATION

Tramway T3 à porte de la Chapelle

| LE PROJET | | | | | | | |
|--------------------------|---|------------|--|------|---|------|-----------------|
| Fonctionnalités | <p>Il s'agit de l'extension du premier tronçon réalisé sur les boulevards des Maréchaux, au sud de Paris, entre le pont de Garigliano (15ème arrondissement) et la porte d'Ivry (13ème arrondissement), et mis en service en décembre 2006.</p> <p>L'extension du tramway T3 de Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle, d'une longueur de 14,5 km, s'inscrit en grande partie sur les boulevards des Maréchaux. Il comporte 26 stations, 1 site de maintenance et de remisage, et traverse successivement les 13ème, 12ème, 20ème, 19ème et 18ème arrondissements de Paris.</p> <p>De par son tracé en lisière de Paris, le projet intéresse en outre la desserte de onze communes limitrophes, dont quatre du département du Val-de-Marne (Ivry-sur-Seine, Charenton-le-Pont, Saint-Mandé et Vincennes) et sept du département de Seine-Saint-Denis (Montreuil, Bagnolet, Le-Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Pantin, Aubervilliers et Saint-Denis) (cf carte annexe 1).</p> <p>Le trafic journalier de l'extension est estimé à 165 150 usagers</p> <p>Elle sera en correspondance directe avec 2 lignes de RER, 11 lignes de métro et plus de 40 lignes de bus.</p> | | | | | | |
| Etat d'avancement | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Début 2009</td> <td>Premiers travaux préparatoires (dévoiements de réseaux etc...)</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>Premiers travaux de l'infrastructure de transport</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>Mise en service</td> </tr> </table> | Début 2009 | Premiers travaux préparatoires (dévoiements de réseaux etc...) | 2010 | Premiers travaux de l'infrastructure de transport | 2012 | Mise en service |
| Début 2009 | Premiers travaux préparatoires (dévoiements de réseaux etc...) | | | | | | |
| 2010 | Premiers travaux de l'infrastructure de transport | | | | | | |
| 2012 | Mise en service | | | | | | |
| Coût | <p>Le coût de réalisation est estimé à 800,85 M€ (ce01/2008), qui se décompose de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 651,9 millions d'euros pour la réalisation des infrastructures du système transport - 148,95 millions d'euros pour la réalisation des opérations connexes et des interventions artistiques. <p>La participation de la Région est de 218,30 M€ (ce01/2008) (soit 205M€ aux conditions économiques de 2007). Cette participation sera forfaitaire et actualisable.</p> <p>Le coût d'acquisition du matériel roulant est estimé à 75,68 millions d'euros.</p> | | | | | | |

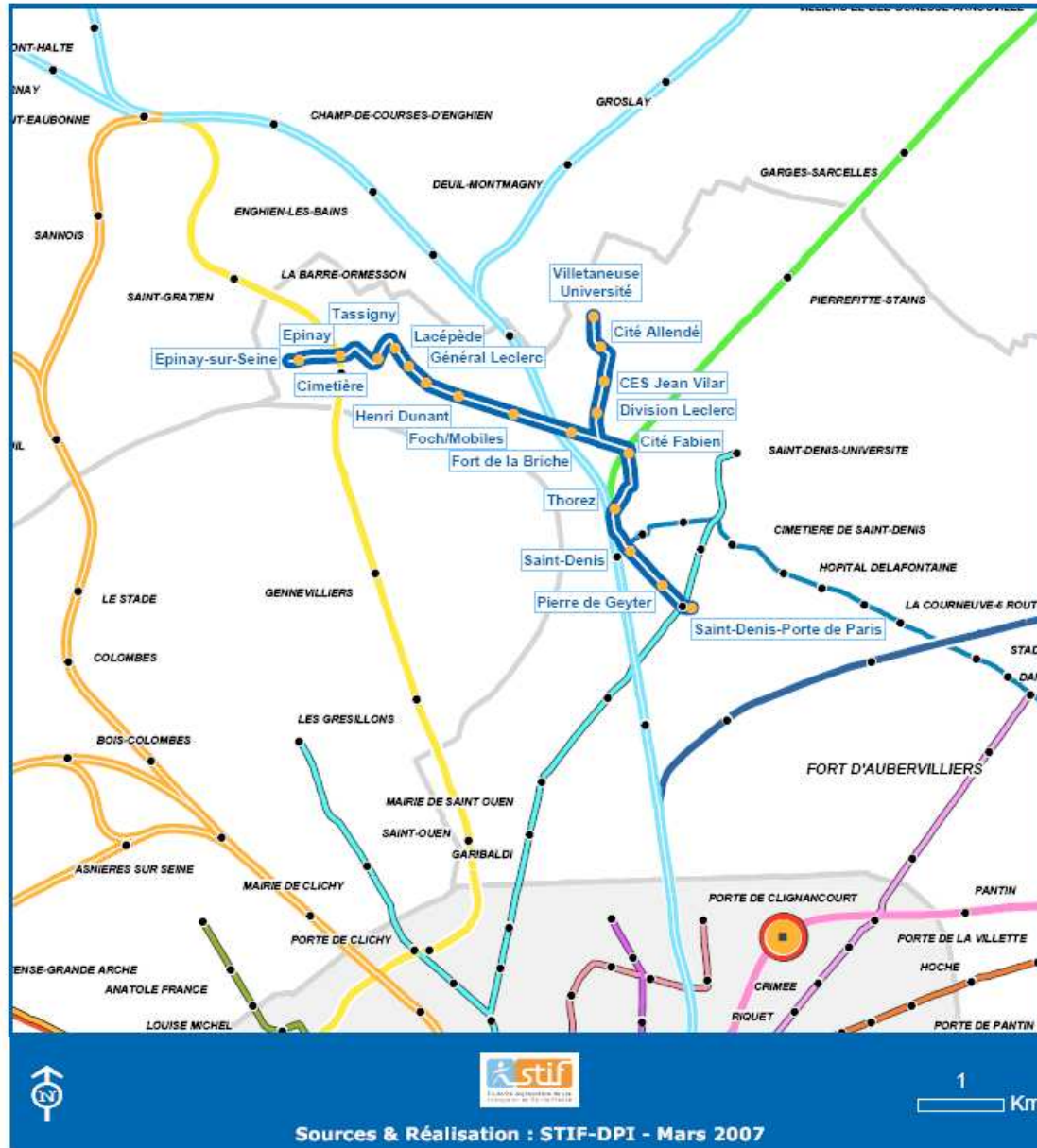
Tramway T3 à porte de la Chapelle



Tramway Saint-Denis – Epinay – Villetaneuse (Tram'Y)

| LE PROJET | |
|--------------------------|---|
| Fonctionnalités | <p>Tram'Y ou Saint-Denis – Epinay – Villetaneuse (SDEV) est un projet de tramway d'une longueur de 8,45 kilomètres. Il se singularise par un tronçon commun sur Saint-Denis (2,65 km) et par deux branches :</p> <ul style="list-style-type: none"> - vers l'ouest jusqu'au quartier d'Epinay-sur-Seine – Orgemont (4,2 km) - vers le nord jusqu'à la future gare de Villetaneuse Université (1,6 km) <p>Cette future ligne renforcera l'efficacité du réseau de transport collectif grâce à un maillage avec les infrastructures actuelles ou futures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - station Saint-Denis - Porte de Paris : ligne 13 - gare de Saint-Denis : RER D, Transilien, Tramway T1 - gare d'Epinay-sur-Seine : RER C, future station TGN - future gare de Villetaneuse université : TGN <p>La ligne comptera 17 stations (quais de 33 mètres). Elle desservira un bassin de 76 000 habitants et emplois (56 000 habitants + 20 000 emplois) ainsi que l'université Paris 13.</p> <p>Trafic attendu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jour : 55 000 (6 200 voyages/h en pointe le matin) - Année : 16 millions |
| Etat d'avancement | <p>Les travaux préparatoires ont commencé début 2009, les travaux de l'infrastructure en fin d'année 2009. La mise en service est prévue pour l'automne 2013</p> |
| Coût | <p>Le coût d'objectif à l'avant-projet (14/02/2007) du tramway Tram'Y est de 244 M€ (CE 01/2007), hors matériel roulant. Le financement de l'opération se répartit comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etat : 5,301 M€ (2,17%) - Région : 190,305 M€ (78%) - CG 93 : 46,293 M€ (18,97%) - CA Plaine Commune : 1,8 M€ (0,74%) - RATP (prêts bonifiés de la Région) : 0,301 M€ (0,12%) <p>Ce financement a fait l'objet d'un accord de décroisement avec l'Etat.</p> <p>Le coût du matériel roulant est de 43 M€.</p> |

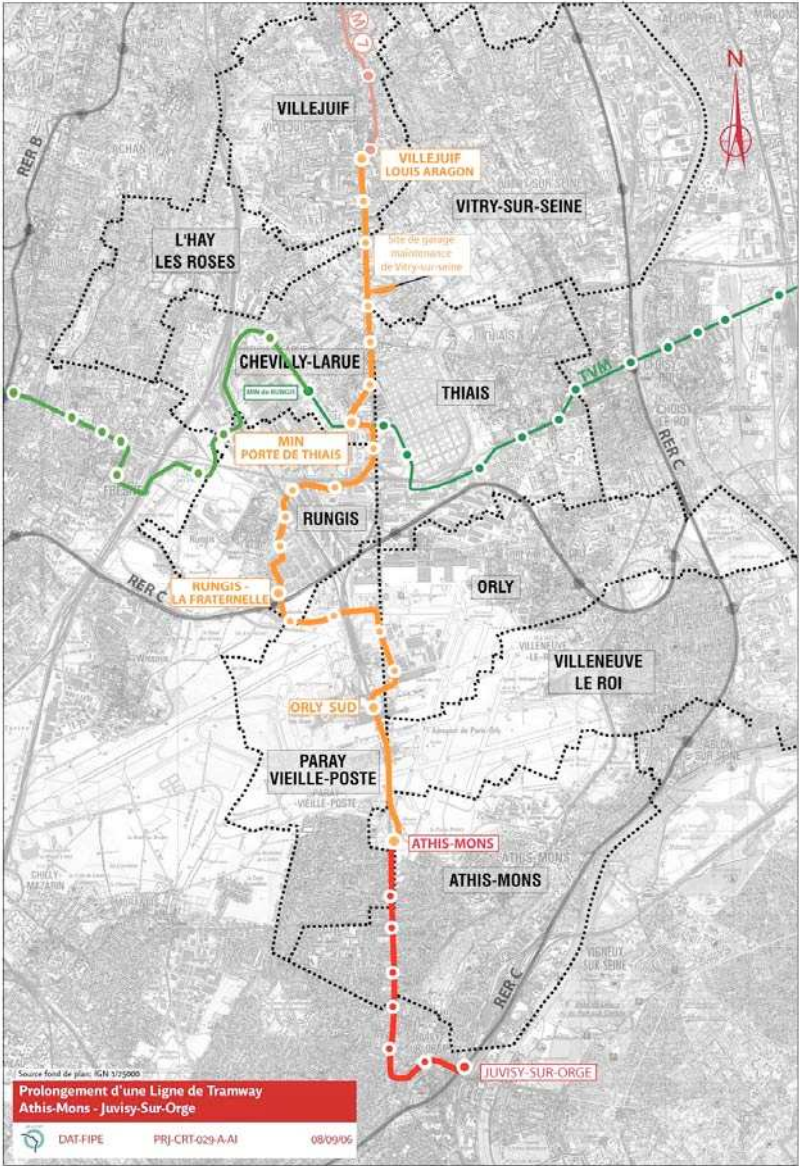
Tramway Saint-Denis – Epinay – Villetaneuse (Tram'Y)



Tramway Villejuif – Athis Mons – Juvisy : 2^{ème} phase

| LE PROJET | |
|--|--|
| Fonctionnalités | <p>Le projet de prolongement concerne la portion entre Athis-Mons et Juvisy.</p> <p>Ce prolongement à Juvisy apporte 3.8 km de ligne exploitée nouvelle et 7 stations nouvelles. Il porte l'ensemble du prolongement Villejuif – Athis Mons – Juvisy à 14,8 km de ligne exploitée desservant 25stations.</p> <p>16,5 millions de voyageurs l'emprunteront chaque année l'ensemble de la ligne, ce qui concerne 60 000 voyageurs quotidiens.</p> <p>La phase de concertation préalable s'est achevée à l'été 2008. Le bilan devrait être soumis au Conseil du STIF en février 2009.</p> <p>Le schéma de principe est prévu pour fin 2009, début 2010.</p> |
| Coût | <p>Le coût du prolongement 2^{ème} phase est estimé en fourchette haute à 145 M€ pour les infrastructures (33 M€ pour le matériel roulant).</p> |
| <u>Contrat de Projets 2007–2013</u> | <p>Le Contrat de Projets 2007-2013 porte le financement « engagement des travaux de 16 opérations » de la première phase de cette liaison de Villejuif – Juvisy jusqu'à Athis Mons pour un montant de 236.5M€.</p> |
| Ce qui est prévu | <p>Le projet de prolongement de la ligne de Athis Mons à Juvisy bénéficie d'une inscription au Contrat Particulier 2007-2013 Région Île de France - Conseil Général de l'Essonne pour un montant de 30 M€ (part Région : 15 M€). Une clause de révision en fonction de l'avancement des travaux permet de porter la participation à 50 M€</p> |
| <u>Plan de mobilisation</u> | <p>Le Plan de Mobilisation permet la mise en service de l'intégralité de la liaison de Villejuif-Louis Aragon à Juvisy via Athis Mons.</p> |
| Ce qu'il va permettre | |

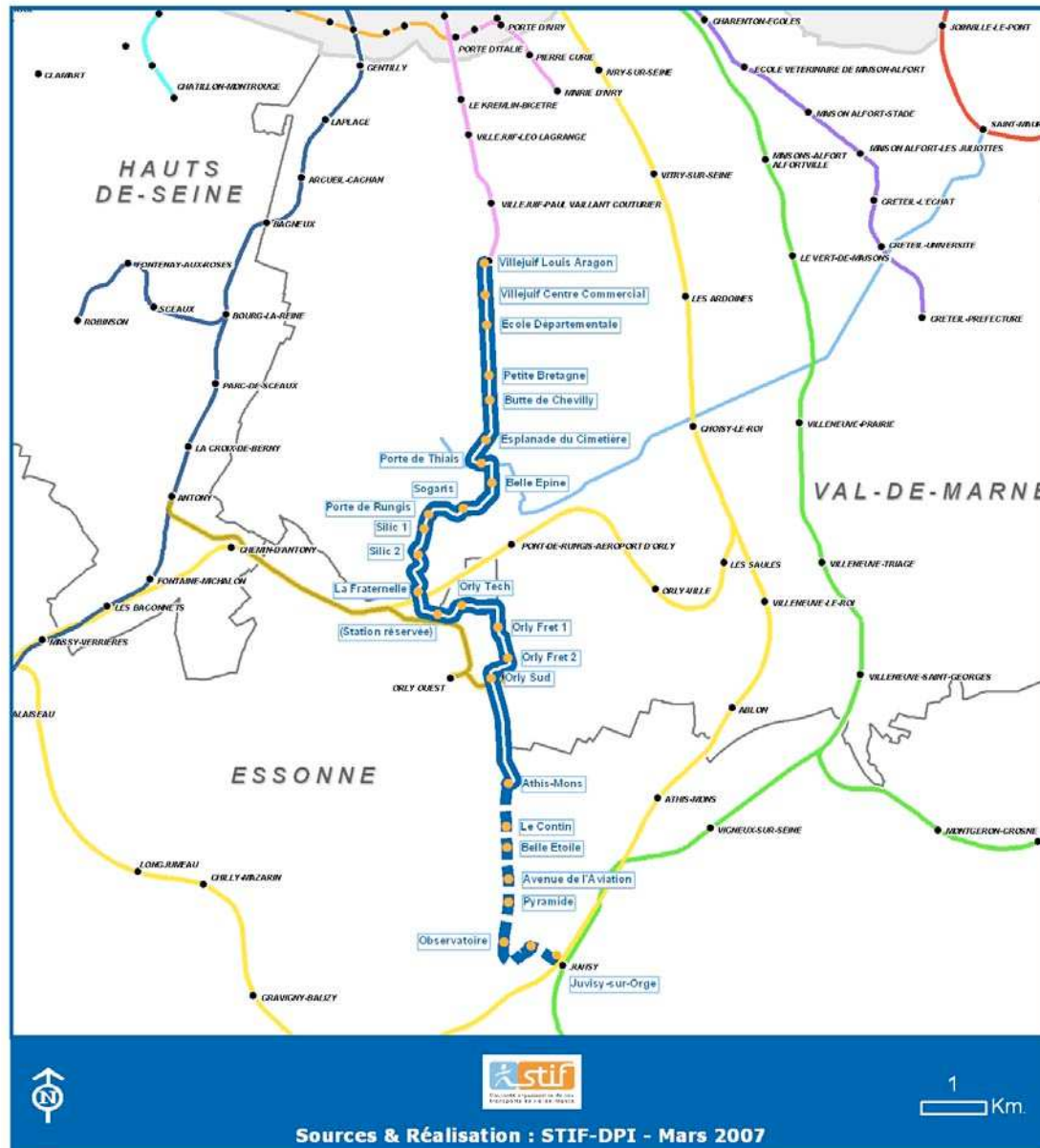
Tramway Villejuif – Athis Mons – Juvisy : 2^{ème} phase



Tramway Villejuif – Juvisy (1^{ère} phase à Athis-Mons)

| LE PROJET | | | | | | | |
|--------------------------|--|------|--|---------|---|------------|-----------------|
| Fonctionnalités | <p>Première étape d'une liaison entre Villejuif et Juvisy-sur-Orge , liaison en tramway entre le pôle multimodal de Villejuif Louis-Aragon (terminus de la ligne 7) à Athis-Mons centre commercial.</p> <p>Les caractéristiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 11.18 km de ligne - 18 nouvelles stations - 10 communes concernées sur 2 départements (94 et 91) - Correspondance avec la ligne 7 du métro, le TVM, le RER C et de nombreuses lignes de métro - 36 800 voyageurs par jour - 9,7 millions de voyages annuels | | | | | | |
| Etat d'avancement | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">2008</td> <td>Premiers travaux préparatoires (dévoiements de réseaux etc...)</td> </tr> <tr> <td>Fin2009</td> <td>Premiers travaux de l'infrastructure de transport</td> </tr> <tr> <td>Avril 2013</td> <td>Mise en service</td> </tr> </table> | 2008 | Premiers travaux préparatoires (dévoiements de réseaux etc...) | Fin2009 | Premiers travaux de l'infrastructure de transport | Avril 2013 | Mise en service |
| 2008 | Premiers travaux préparatoires (dévoiements de réseaux etc...) | | | | | | |
| Fin2009 | Premiers travaux de l'infrastructure de transport | | | | | | |
| Avril 2013 | Mise en service | | | | | | |
| Coût | <p>Le coût d'objectif est de 292,1 M€ (CE 01/2006), hors matériel roulant, réparti comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etat : 9,507 M€ (3,25%) - Région : 218,804 M€ (74,91%) - CG 94 : 48,811 M€ (16,71%) - CG91 : 10 M€ (3,42%) - RATP (prêts bonifiés de la Région) : 4,978 M€ (1,7%) | | | | | | |

Tramway Villejuif – Juvisy (1^{ère} phase à Athis-Mons)

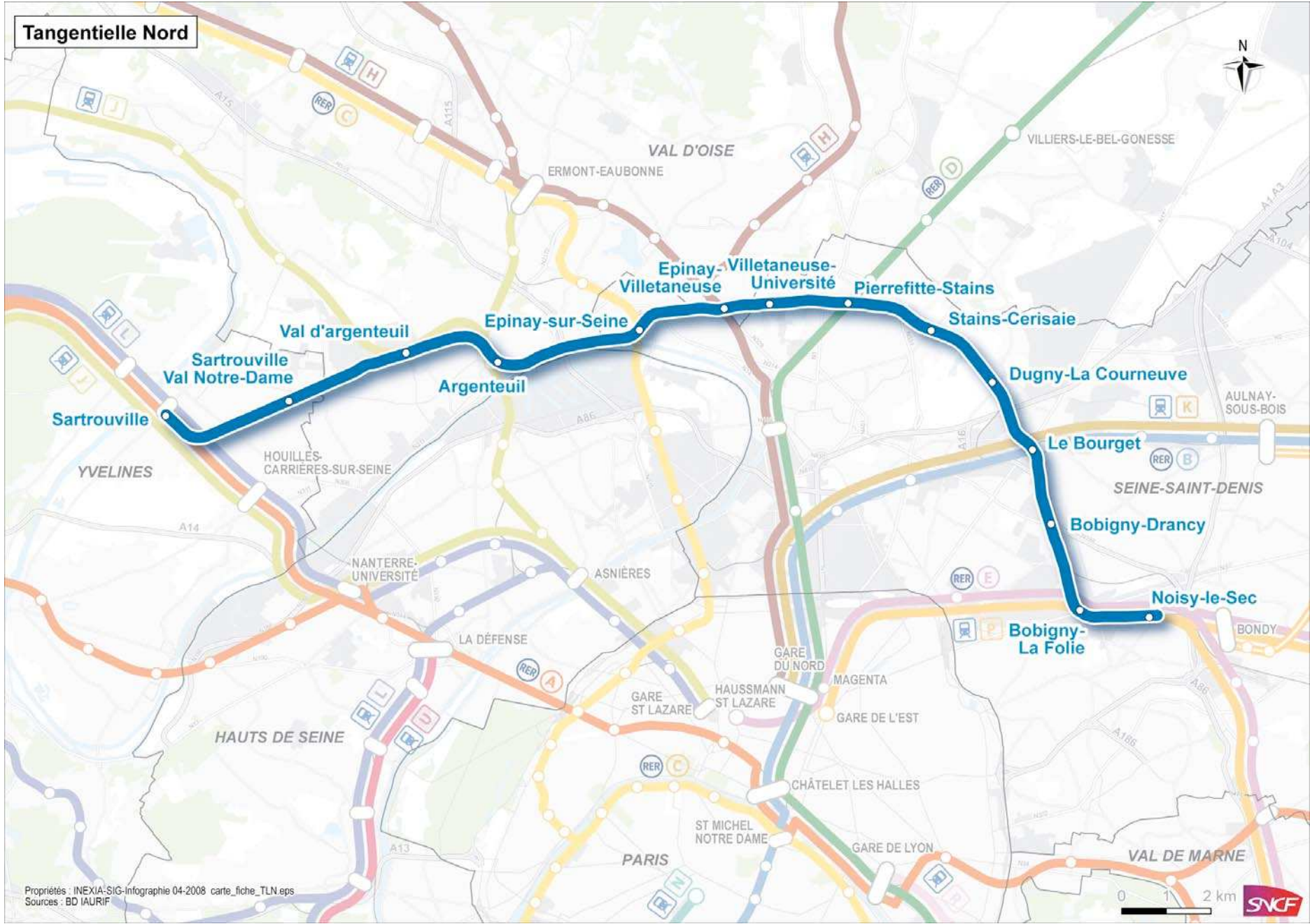


Sources & Réalisation : STIF-DPI - Mars 2007

Tangentielle Nord

| LE PROJET | |
|--|---|
| Fonctionnalités | <p>Le projet de la Tangentielle Nord consiste à créer, sur 28 km, deux voies dédiées au transport de voyageurs, contiguës aux voies de la ligne actuelle dite « Grande Ceinture » de Sartrouville à Noisy-le-Sec, traversant d'ouest en est trois départements, les Yvelines, le Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis.</p> <p>La Tangentielle desservira 14 gares dont 6 nouvelles, et sera en correspondance avec les lignes A, B, C, D, E du RER, et les lignes Transilien de Paris St Lazare et Paris Nord.</p> <p>La fréquence des trains sera élevée, avec un train toutes les 5 mn aux heures de pointe par sens de circulation (10 mn aux heures creuses). Le trajet entre Sartrouville et Noisy-le-Sec ne demandera que 35 mn et la ligne sera ouverte tous les jours de 5h à 24h.</p> <p>Toutes les installations seront accessibles aux personnes à mobilité réduite et conçues pour le confort pour et la sécurité des voyageurs : présence humaine dans les gares, vidéosurveillance, nouveaux espaces de service, matériel tram-train plus silencieux avec système d'information embarqué.</p> |
| Coûts et Echéances | <p>Le projet est estimé aujourd'hui à environ 1 000 M€ (CE 01/06) pour les infrastructures, dont environ 450 M€ pour le tronçon Epinay-sur-Seine / Le Bourget qui définit une première phase. Ce coût ne tient pas compte du coût d'achat du matériel roulant, estimé à environ 150 M€ pour le projet complet Sartrouville-Noisy (38 rames) et environ 50 M€ pour la première phase Epinay – Le Bourget (12 rames).</p> <p>Décomposition des coûts de la deuxième phase par tronçon :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le Bourget / Noisy-le-Sec 187 M€ - Epinay-sur-Seine / Sartrouville 380 M€ (+ 10 M€ de surcoût si réalisation d'un terminus provisoire) |
| Eléments complémentaires d'appréciation du projet | <p>Le trafic estimé dès la première phase s'élève à plus de 60 000 voyageurs/jours dont plus de 20% reportés de la voiture particulière. Le projet complet devrait transporter plus de 190 000 voyageurs par jour.</p> <p>Les études montrent que les trafics aux heures de pointe sont équilibrés entre les deux sens ce qui est une caractéristique forte d'une liaison de type rocade.</p> <p>Les coûts d'exploitation supplémentaires sont estimés pour la SNCF à 40,12M€ en 2016 (16,3M€ pour la première phase la première année pleine d'exploitation)</p> |

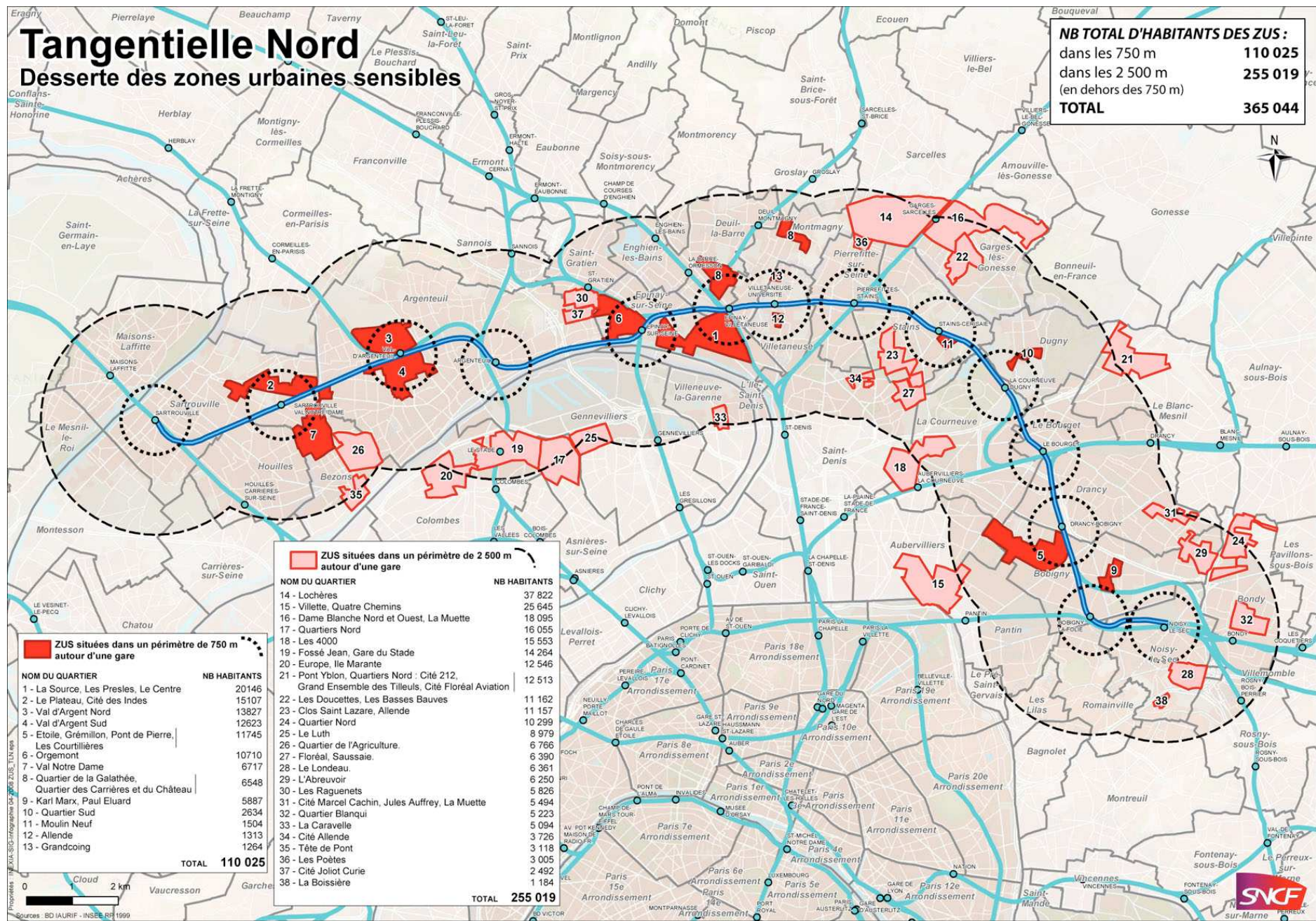
| | |
|--|--|
| <p><u>Contrat de Projets 2007–2013</u></p> <p>Ce qui est prévu</p> | <p>Pour la première phase Epinay-sur-Seine / Le Bourget :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Le contrat de projets 2007-2013 prévoit un financement de 299,10 M€ ➤ Le plan Espoir Banlieue prévoit 100 M€ supplémentaires ➤ Le conseil général de Seine Saint-Denis ainsi que le Conseil Général du Val d'Oise ont prévu de participer au financement. Entre le CG 93, le CG95 et RFF, le financement complémentaire se situe autour de 75 M€. <p>Pour la deuxième phase : Sartrouville – Epinay sur Seine et Le Bourget – Noisy le Sec</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Le contrat de projets 2007-2013 prévoit un financement de 48,70 M€ pour « la mise en œuvre de la deuxième phase des opérations lourdes » ; ➤ La participation de RFF au titre de son « article 4 » reste à évaluer ; ➤ En revanche le Conseil Général des Yvelines a fait savoir qu'il n'était pas financeur du projet. |
| <p><u>Plan de mobilisation</u></p> <p>Ce qu'il va permettre</p> | <p>Le plan de Mobilisation permet de réaliser la totalité de la ligne, idéalement en deux phases : une première section Epinay-sur-Seine / Le Bourget, mise en service en 2014, une seconde entre d'une part Le Bourget et Noisy-le-Sec et d'autre part Epinay-sur-Seine et Sartrouville, mise en service en 2016 (début des travaux en 2011).</p> |



Tangentielle Nord

Desserte des zones urbaines sensibles

NB TOTAL D'HABITANTS DES ZUS :
 dans les 750 m **110 025**
 dans les 2 500 m **255 019**
 (en dehors des 750 m)
TOTAL 365 044



ZUS situées dans un périmètre de 2 500 m autour d'une gare

| NOM DU QUARTIER | NB HABITANTS |
|--|----------------|
| 14 - Lochères | 37 822 |
| 15 - Villette, Quatre Chemins | 25 645 |
| 16 - Dame Blanche Nord et Ouest, La Muette | 18 095 |
| 17 - Quartiers Nord | 16 055 |
| 18 - Les 4000 | 15 553 |
| 19 - Fossé Jean, Gare du Stade | 14 264 |
| 20 - Europe, Ile Marante | 12 546 |
| 21 - Pont Yblon, Quartiers Nord : Cité 212, Grand Ensemble des Tilleuls, Cité Floréal Aviation | 12 513 |
| 22 - Les Doucettes, Les Basses Bauves | 11 162 |
| 23 - Clos Saint Lazare, Allende | 11 157 |
| 24 - Quartier Nord | 10 299 |
| 25 - Le Luth | 8 979 |
| 26 - Quartier de l'Agriculture | 6 766 |
| 27 - Floréal, Saussaie | 6 390 |
| 28 - Le Londeau | 6 361 |
| 29 - L'Abreuvoir | 6 250 |
| 30 - Les Raguenets | 5 826 |
| 31 - Cité Marcel Cachin, Jules Auffrey, La Muette | 5 494 |
| 32 - Quartier Bianqui | 5 223 |
| 33 - La Caravelle | 5 094 |
| 34 - Cité Allende | 3 726 |
| 35 - Tête de Pont | 3 118 |
| 36 - Les Poètes | 3 005 |
| 37 - Cité Joliot Curie | 2 492 |
| 38 - La Boissière | 1 184 |
| TOTAL | 255 019 |

ZUS situées dans un périmètre de 750 m autour d'une gare

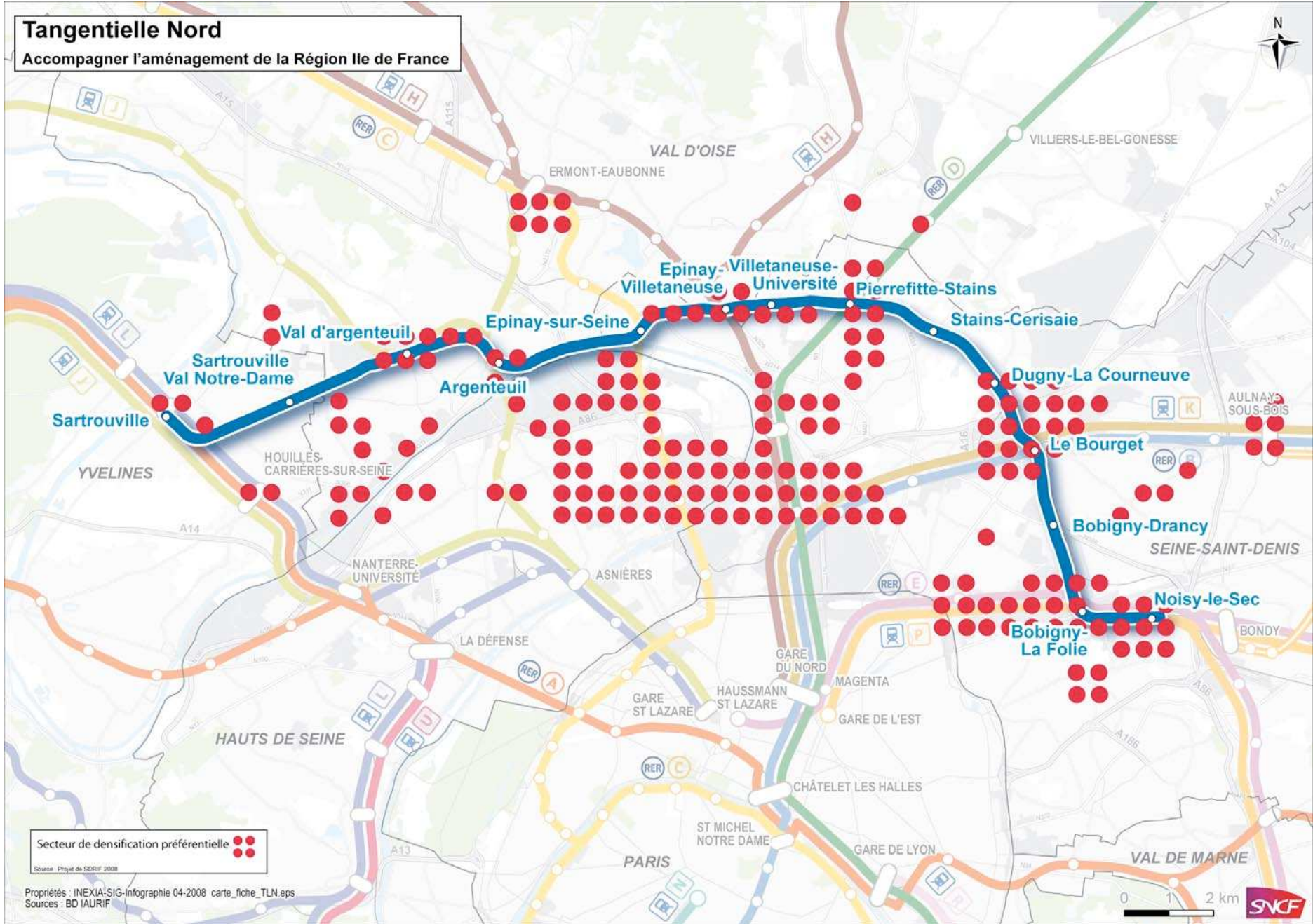
| NOM DU QUARTIER | NB HABITANTS |
|---|----------------|
| 1 - La Source, Les Presles, Le Centre | 20146 |
| 2 - Le Plateau, Cité des Indes | 15107 |
| 3 - Val d'Argent Nord | 13827 |
| 4 - Val d'Argent Sud | 12623 |
| 5 - Etoile, Grémillon, Pont de Pierre, Les Courtillères | 11745 |
| 6 - Orgemont | 10710 |
| 7 - Val Notre Dame | 6717 |
| 8 - Quartier de la Galathée, Quartier des Carrières et du Château | 6548 |
| 9 - Karl Marx, Paul Eluard | 5887 |
| 10 - Quartier Sud | 2634 |
| 11 - Moulin Neuf | 1504 |
| 12 - Allende | 1313 |
| 13 - Grandcoing | 1264 |
| TOTAL | 110 025 |

0 2 km
 Sources: BD IAURIF - INSEE, RH 1999



Tangentielle Nord

Accompagner l'aménagement de la Région Ile de France



Secteur de densification préférentielle

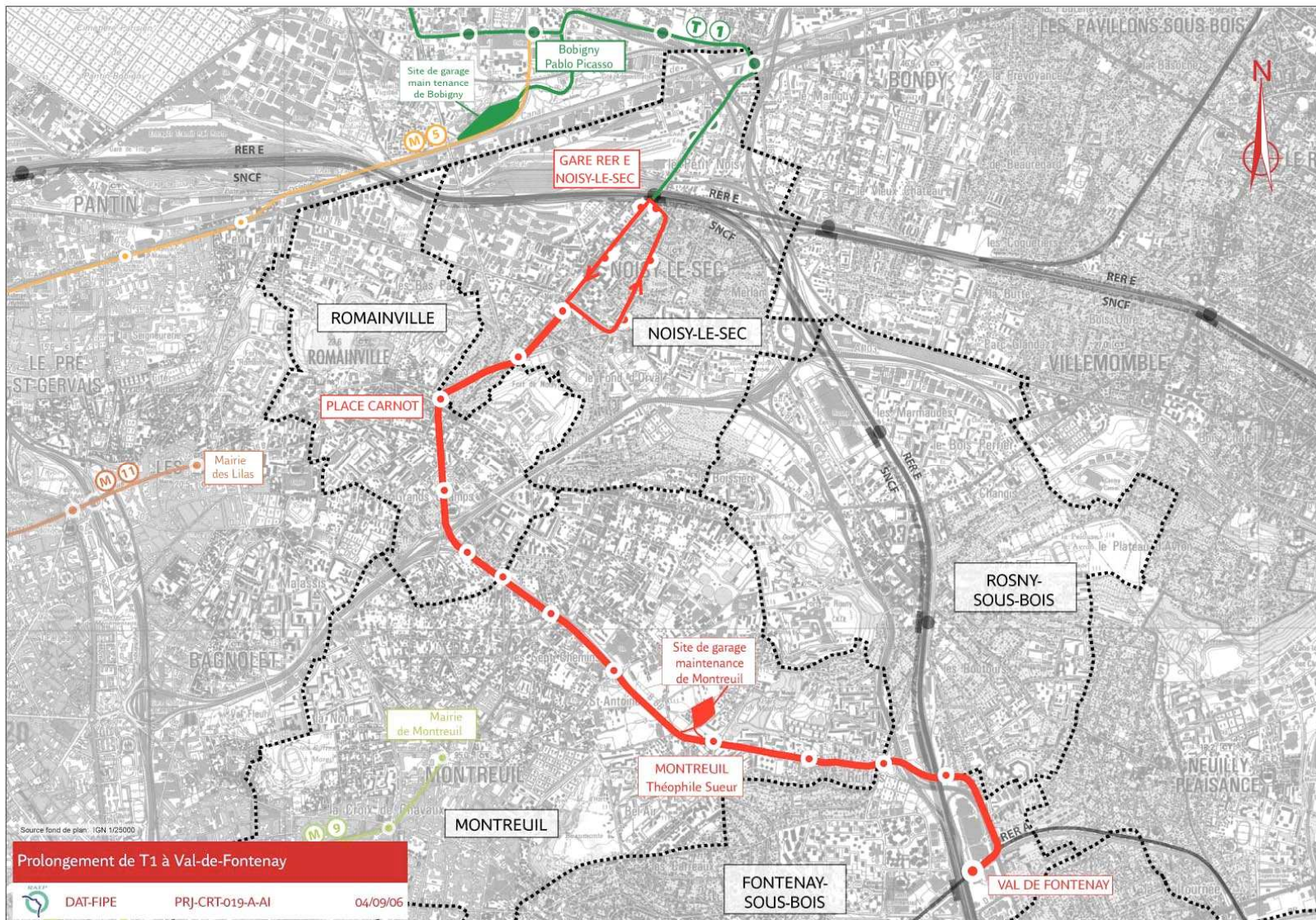
Source : Projet de SCOT 2008
Propriétés : INEXIA-SIG-Infographie 04-2008 carte_fiche_TLN.eps
Sources : BD IAURIF

Prolongement de la ligne de tramway T1 à Val de Fontenay

| LE PROJET | |
|------------------------|---|
| Fonctionnalités | <p>Le projet de prolongement contribue à améliorer fortement la desserte en transports en commun de tout un secteur à l'écart de modes ferrés (quartiers ANRU et Politique de la Ville), d'un pôle universitaire et de la future base de loisirs de la Corniche des Forts. Il permet un véritable projet de requalification urbaine avec notamment la suppression de bretelles autoroutières, la transformation de l'autoroute en avenue paysagère. Ce prolongement constitue le dernier maillon d'une rocade desservant la Seine-Saint Denis de l'Île -Saint Denis à Rosny-sous-Bois. Ce prolongement est en synergie avec le prolongement de la ligne 11 du métro à Romainville. Ce projet concernerait directement un périmètre population et emplois de près de 70 000 personnes.</p> <p>Ce projet comporte 7,7 à 8,2 km de ligne exploitée nouvelle et 15 ou 16 stations nouvelles (selon le tracé dans noisy-le-Sec). Le trafic journalier se monterait à 40 000 voyageurs. 11 millions de voyageurs l'emprunteront chaque année.</p> |
| Coût | <p>Le coût du prolongement est estimé à 386 M€ (CE 01/2006) pour les infrastructures et à 43 M€ pour le matériel roulant (CE 2006, H.T.).</p> |

| | |
|---|---|
| <u>Contrat de Projets 2007–2013</u> Ce qui est prévu | <p>Le Contrat de Projets 2007-2013 prévoit un financement des études d'un prolongement de la ligne T1 phasé à Montreuil-Mûrs à Pêches.</p> |
| <u>Plan de mobilisation</u> Ce qu'il va permettre | <p>Le plan de Mobilisation permet d'engager en travaux ce projet avant la fin du CP 2007-2013 et mettre en service la liaison avant la fin du plan (horizon mi-2015).</p> |

Prolongement de la ligne de tramway T1 à Val de Fontenay



Tangentielle Ouest

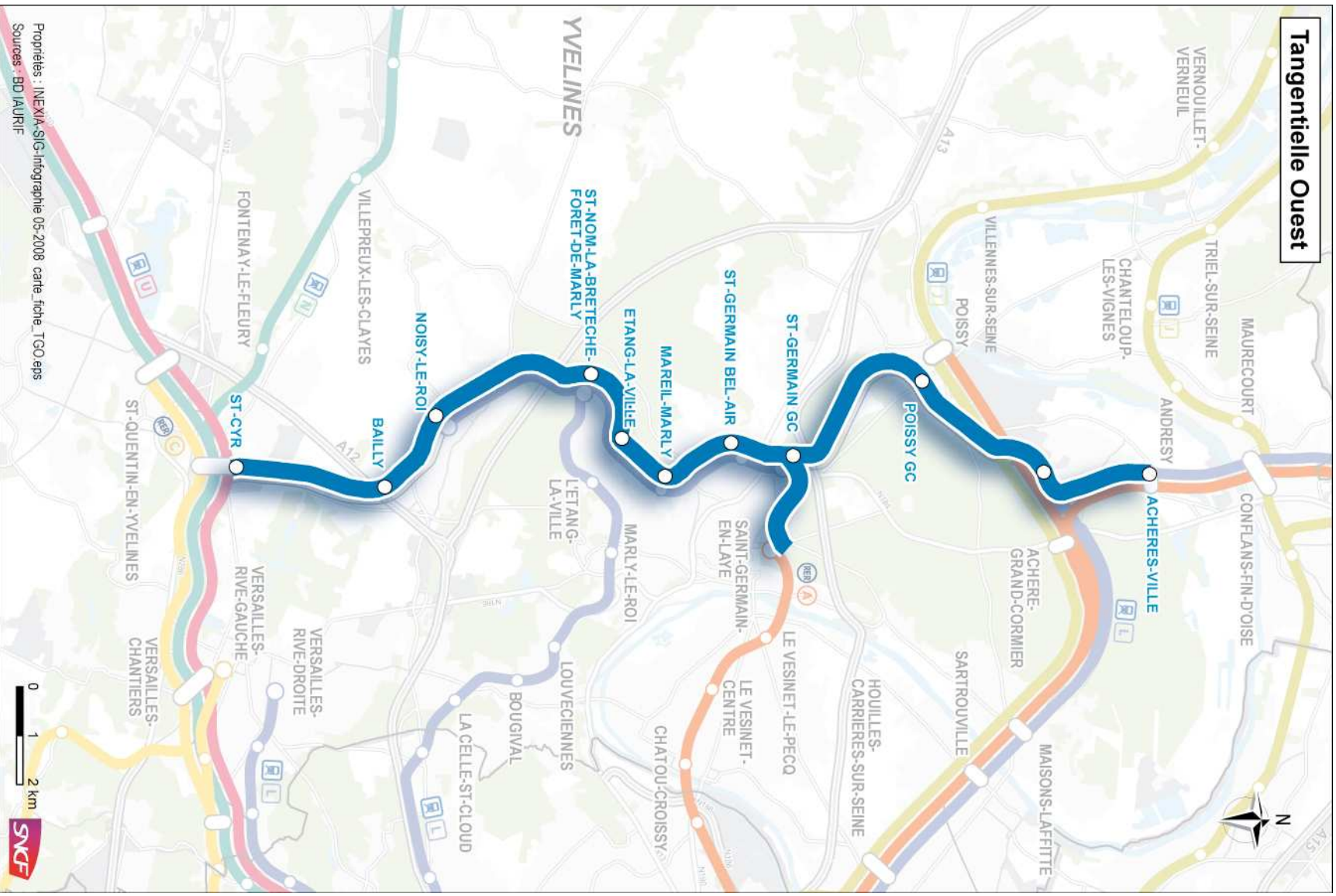
| LE PROJET | |
|--|---|
| Fonctionnalités | <p>Le projet de liaison Tangentielle Ouest en tram - train vise à prolonger la Grande Ceinture Ouest : au sud, jusqu'à Saint-Cyr ; au nord, jusqu'à Poissy / Achères avec un débranchement jusqu'à Saint-Germain-en-Laye, et une correspondance avec la ligne Paris-Saint-Lazare – Les Mureaux - Mantes ; à plus long terme un prolongement jusqu'à Cergy est envisagé.</p> <p>Ce projet répond aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue dans l'ouest de l'Île-de-France et offre des correspondances avec les lignes A et C du RER, ainsi qu'avec les lignes Transilien J et L de Paris Saint-Lazare, N de Paris-Montparnasse et U (Saint-Quentin – La Défense).</p> <p>D'une longueur totale d'environ 25 km, le tracé de la Tangentielle Ouest empruntera en grande partie les infrastructures existantes de la Grande Ceinture Ferroviaire, ainsi que trois nouveaux tronçons de ligne sur voirie spécialement dédiée aux trams-trains.</p> |
| Coûts et Echéances | <p>Le projet est estimé aujourd'hui à 250M€ pour la partie Poissy / Achères - Saint Cyr, hors coût du matériel roulant (DOCP de juillet 2006 sans le traitement de la correspondance avec la ligne Paris-Saint-Lazare – Les Mureaux – Mantes). Le coût total du projet en incluant le traitement de la correspondance avec la ligne Paris – Mantes est estimé à 300M€</p> <p>Echéances</p> <ul style="list-style-type: none"> - Septembre 2008 à juin 2009 : concertation préalable - 2nd semestre 2009 : schéma de principe - 1^{er} trimestre 2010 : enquête publique - 2012 : début des travaux - horizon 2015 : mise en service |
| Éléments complémentaires d'appréciation du projet | <p>Estimation des coûts d'exploitation (DOCP juillet 2006) : 15 M€ par an (CE 2005).</p> <p>Éléments de l'évaluation socio-économique (DOCP juillet 2006 sans le traitement de la correspondance avec la ligne Paris-Saint-Lazare – Les Mureaux – Mantes) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nombre d'habitants et d'emplois desservis sur la GCO en 2015 : 19 200 - nombre d'habitants et d'emplois desservis en 2015 avec la Tangentielle Ouest : 52 100 - nombre d'habitants et d'emplois desservis en 2015 par km de ligne avec la Tangentielle Ouest : 1 800 |

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

| ELEMENTS D'APPRECIATION DU PROJET | |
|--|--|
| <p><u>Contrat de Projets 2007–2013</u></p> <p>Ce qui est prévu</p> | <p>Le Contrat de Projets 2007-2013 prévoit au titre des « études et premiers travaux d'opérations de transports en commun » un financement de 50 M€</p> <p>Le contrat particulier 2007-2013 entre la Région Île de France et le Département des Yvelines prévoit 200 M€ supplémentaires afin de porter les études et travaux d'une seule phase globale de Saint-Cyr à Achères/Poissy/St Germain en Laye avec le traitement d'une correspondance avec la ligne Paris-Saint-Lazare – Les Mureaux – Mantes.</p> |
| <p><u>Plan de mobilisation</u></p> <p>Ce qu'il va permettre</p> | <p>Le Plan de Mobilisation permet d'envisager la réalisation d'ici 2020 de la Tangentielle Ouest.</p> |

| ELEMENTS D'APPRECIATION DU PROJET | |
|---------------------------------------|--|
| <p>Opportunité et priorité</p> | <p>Les Maîtres d'ouvrage sont le STIF, RFF et SNCF.</p> <p>Les financeurs sont l'Etat, la Région Ile de France et le Conseil Général des Yvelines.</p> <p>Le Conseil Général des Yvelines et la Région Ile de France portent très fortement le projet avec la signature du contrat particulier.</p> <p>L'ensemble des élus locaux sont favorables au projet.</p> |

Tangentielle Ouest



Propriétés : INEXIA-SIG-Infographie 05-2008 carte_fiche_TGO.eps
Sources : BD IAU/RIF

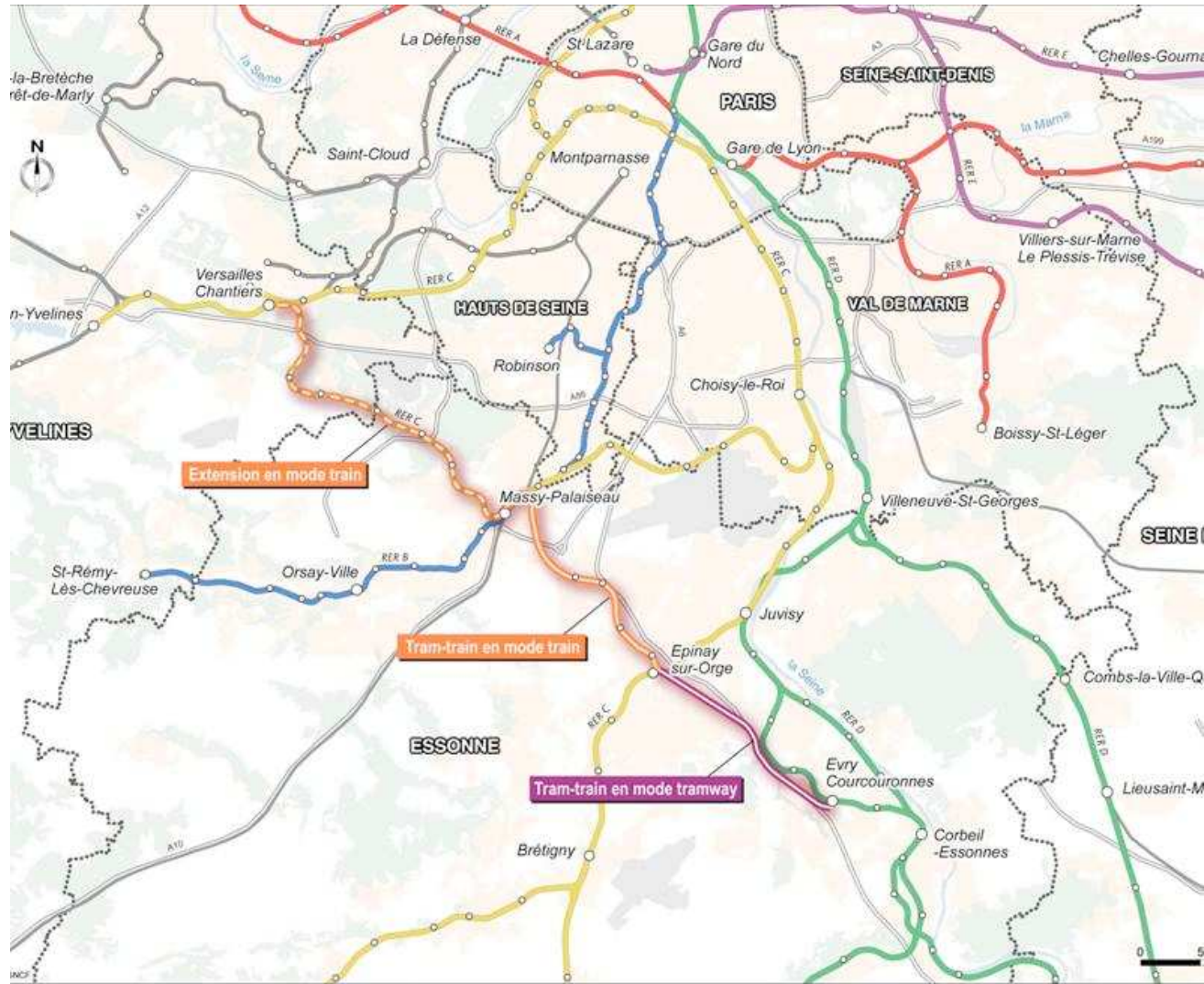


Tram-train Massy-Evry

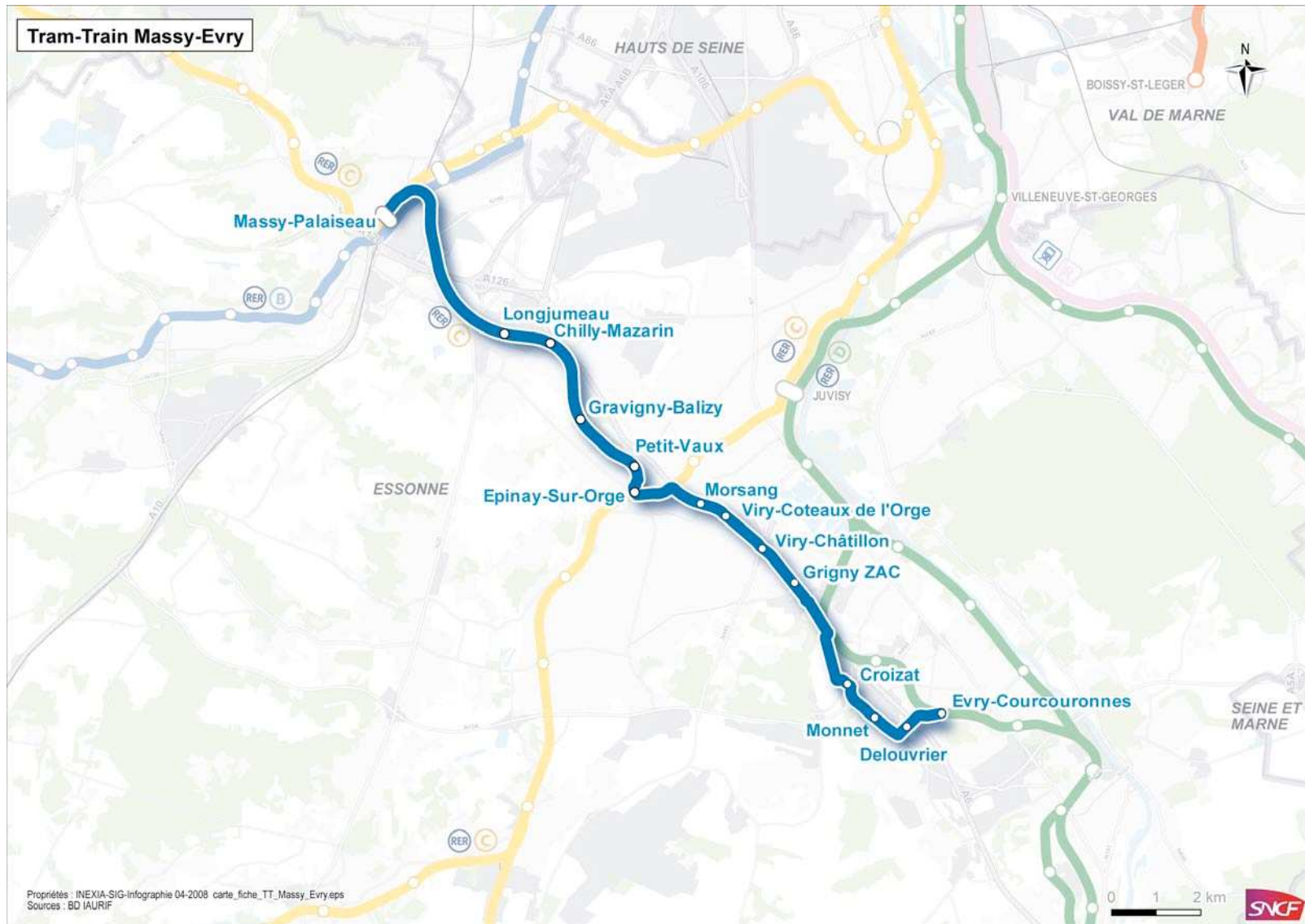
| LE PROJET | |
|---------------------------|--|
| Fonctionnalités | <p>Le projet de liaison Tram-Train Massy-Evry vise à répondre aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue dans le sud de l'Île-de-France et à offrir des correspondances avec les RER B, C et D.</p> <p>Ce projet prévoit la réalisation d'un linéaire d'infrastructure nouvelle d'environ 10 km avec la création de 9 stations et l'utilisation de la Grande Ceinture (infrastructure ferroviaire existante) sur environ 10 km. Près de 30 000 voyageurs l'emprunteront chaque jour.</p> <p>La ligne sera desservie par un tram-train toutes les 10 minutes en heure de pointe, et toutes les 15 minutes en heure creuse. Entre Petit-Vaux et Massy, elle se substituera à la branche Juvisy – Massy – Versailles du RER C.</p> <p>La desserte de la ligne Massy – Versailles sera assurée par le prolongement jusqu'à Versailles de l'actuelle branche Choisy le Roi – Pont de Rungis – Massy du RER C.</p> |
| Coûts et Echéances | <p>Le coût de l'opération est estimé à 307M€, pour les infrastructures entre Massy et Evry (niveau d'étude : DOCP). Le matériel roulant est estimé à 84 M€.</p> <p>La mise en service de la nouvelle liaison est prévue à l'horizon 2017.</p> <p>Une deuxième phase est envisageable entre Massy et Versailles pour environ 50 M€</p> <p>Toutefois, la SNCF propose que ce tronçon soit plutôt intégré dans la rocade ferrée sud Sucy – Pompadour – Choisy – Orly/Rungis – Massy – Versailles, afin de renforcer la liaison (assurée par le RER C à partir de 2017) entre Orly/Rungis et Versailles.</p> |

| | |
|--|--|
| <p><u>Contrat de Projets 2007–2013</u></p> <p>Ce qui est prévu</p> | <p>Le contrat de projets 2007-2013 prévoit un financement de 40 M€ permettant de réaliser « les études et premiers travaux d'opération de transports en commun ».</p> <p>Le contrat Région – Département de l'Essonne signé récemment prévoit 60 M€ supplémentaires</p> |
| <p><u>Plan de mobilisation</u></p> <p>Ce qu'il va permettre</p> | <p>Le Plan Espoir Banlieues prévoit d'apporter une enveloppe supplémentaire de 150 M€.</p> <p>Le plan de Mobilisation pourrait permettre la mise en service du Tram-Train Massy-Evry à l'horizon 2017, grâce à des financements complémentaires de l'ordre de 60 M€ (hors matériel roulant) à mettre en place au-delà de 2013.</p> |

Tram-train Massy-Evry



Tram-train Massy-Evry



Tram-train T4 à Clichy-sous-Bois et Montfermeil

| LE PROJET | |
|---|---|
| Fonctionnalités | <p>Le projet consiste à relier les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil soit vers le RER E, soit vers le RER B, par un tram-train s'appuyant sur la liaison en tram-train T4, qui relie Aulnay-sous-Bois à Bondy, mise en service au second semestre 2006.</p> <p>Le périmètre du projet, entièrement inclus dans le département de Seine Saint-Denis, s'étend sur 3 à 5 communes, selon le tracé restant à valider, pour une population de près de 46 000 habitants.</p> <p>Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, validé par le STIF le 9 juillet 2006, prévoit un débranchement :</p> <ul style="list-style-type: none"> -soit par le tracé proposé vers Bondy et le RER E. -soit par le tracé proposé vers Aulnay sous Bois et le RER B. -soit par un tracé alternatif vers Aulnay sous Bois et le RER B. |
| Coûts et Echéances | <p>Le coût de l'opération (CE 2008) est estimé à 160 millions d'euros.</p> <p>Le DOCP a été validé par le STIF fin 2008. La concertation publique doit avoir lieu à l'été 2009.</p> |
| <u>Contrat de Projets 2007–2013</u> Ce qui est prévu | <p>Le contrat de projets 2007-2013 prévoit un financement de 10 M€ permettant de réaliser les études et premiers travaux.</p> <p>Le plan banlieue prévoit un financement de 140 M€</p> |
| <u>Plan de mobilisation</u> Ce qu'il va permettre | <p>Le plan de Mobilisation permet la réalisation intégrale du débranchement vers Clichy-Montfermeil.</p> |

ELEMENTS D'APPRECIATION DU PROJET

Opportunité et priorité

Le projet de débranchement du T4 vers Clichy-Montfermeil est inscrit dans le CPER 2007-2013, au SDRIF et au plan Espoirs Banlieues.

Le projet a pour but :

- d'améliorer de manière significative les conditions de déplacement des transports en commun du plateau, en favorisant notamment le rabattement vers le réseau lourd (RER B et RER E) par la création d'un transport collectif en site propre, offrant de bonnes conditions de confort et de régularité ;
- de favoriser la mutation urbaine et sociale du plateau ;
- d'améliorer le maillage des transports en commun et la desserte locale des territoires traversés, ce qui concerne les 30 000 habitants de la zone urbaine sensible (ZUS) ;
- une amélioration du cadre de vie.

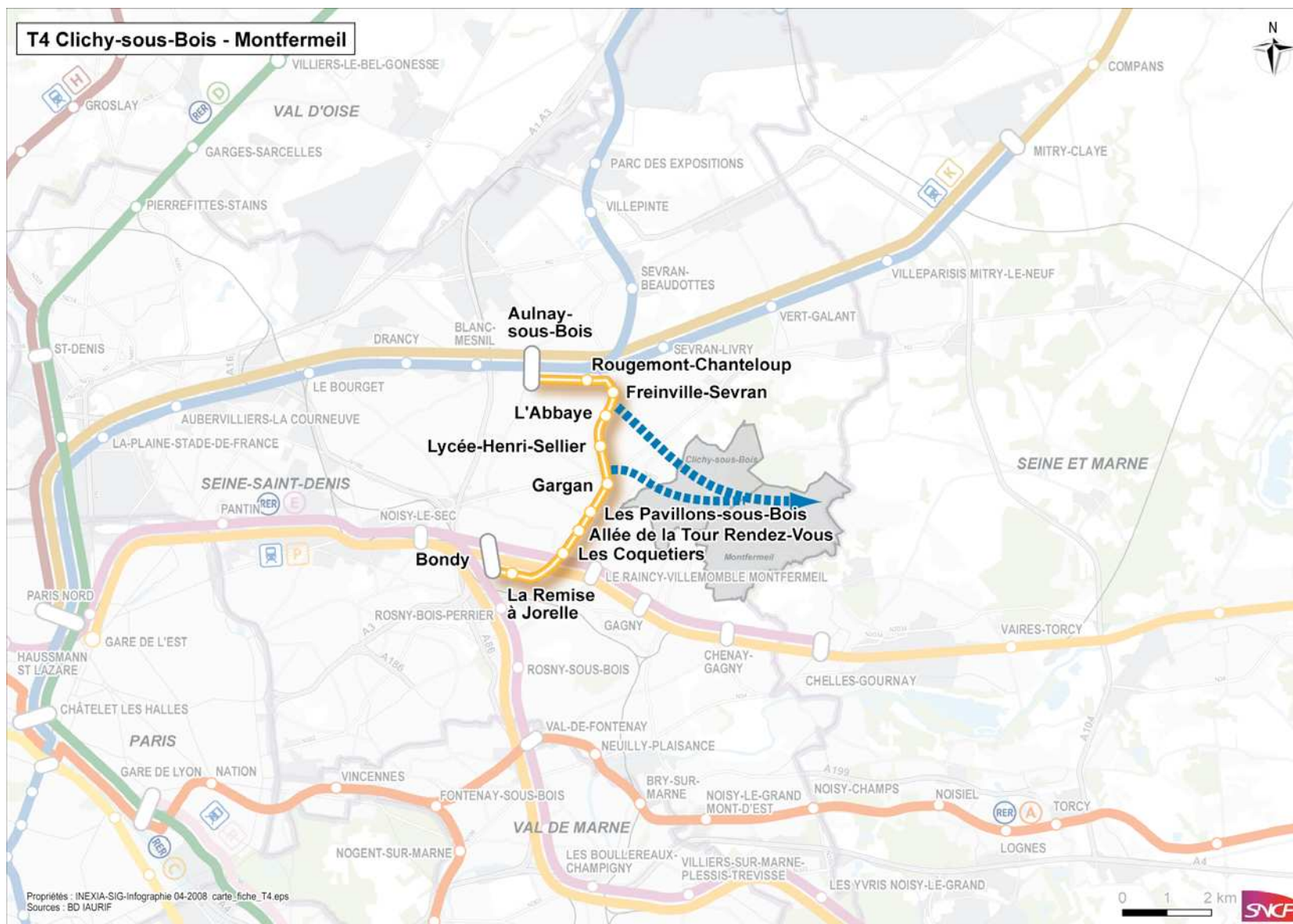
Les besoins de liaisons pouvant être satisfaits par le prolongement T4 Clichy / Montfermeil se décomposent en trois sous-ensembles :

- **Des liaisons internes au secteur du projet ;**
 - 26% des déplacements domicile – travail des résidents actifs de Clichy sous Bois et Montfermeil sont internes au plateau ;
 - Hôpital Intercommunal de Montfermeil (plus de 600 lits et 1600 salariés) ;
 - la plupart des lycées et collèges.
- **Des raccordements aux liaisons ferroviaires radiales (maillage)**
 - en direction de Paris (RER E) ;
 - en direction des pôles de Roissy, Saint-Denis et Paris (RER B).
- **Des liaisons avec les pôles périphériques voisins :**
 - les pôles d'activité de la plate-forme de Roissy, La Plaine et Marne la Vallée ;
 - les universités de Marne la Vallée, Saint-Denis, Villetaneuse.

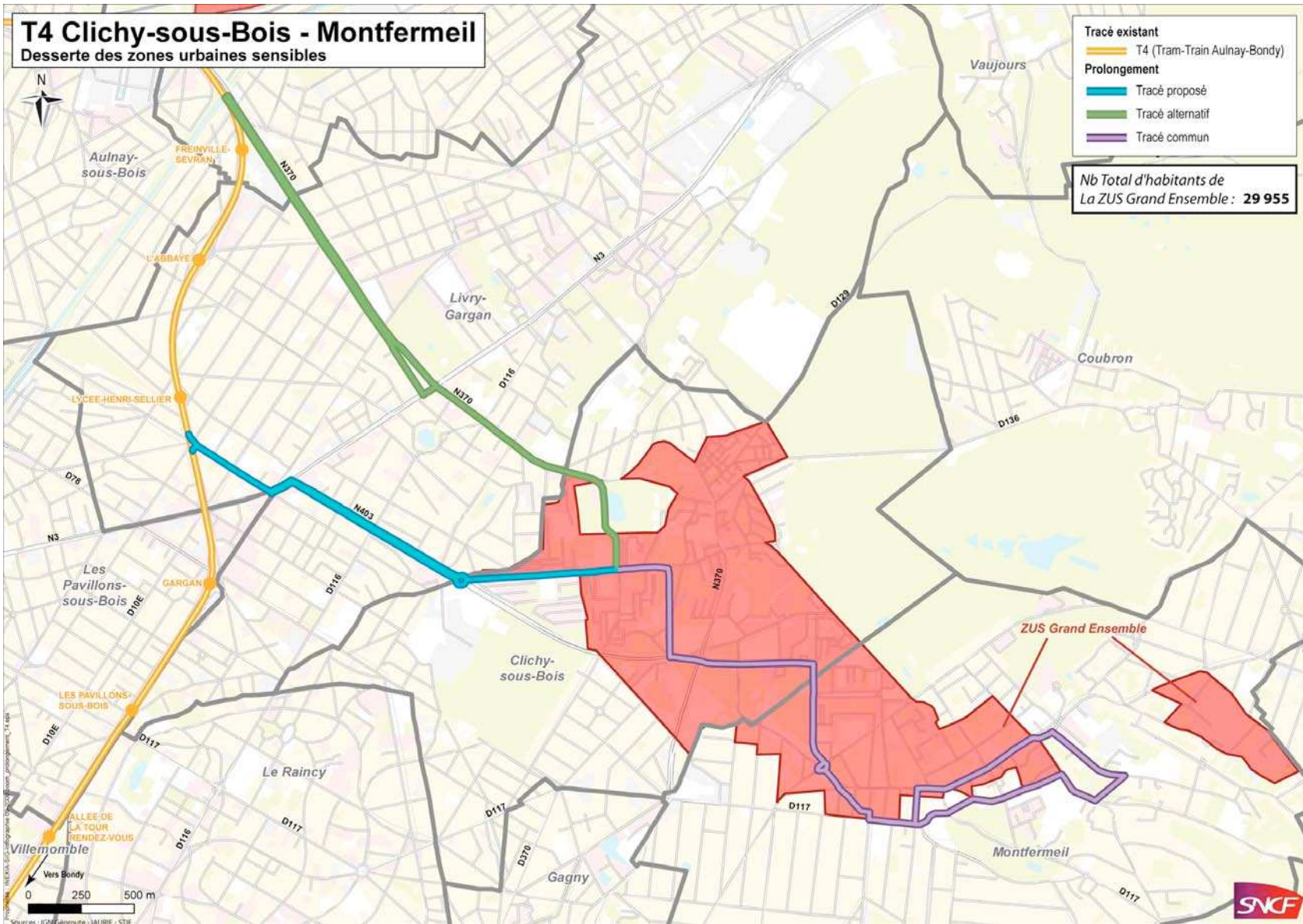
Trafic envisagé (matrice 2015)

Le prolongement du tram – train T4 à Clichy-sous-Bois et Montfermeil augmente le trafic de la ligne de **21 000 voyageurs / jour**.

Tram-train T4 à Clichy-sous-Bois et Montfermeil



Tram-train T4 à Clichy-sous-Bois et Montfermeil



Barreau de Gonesse (BHNS)

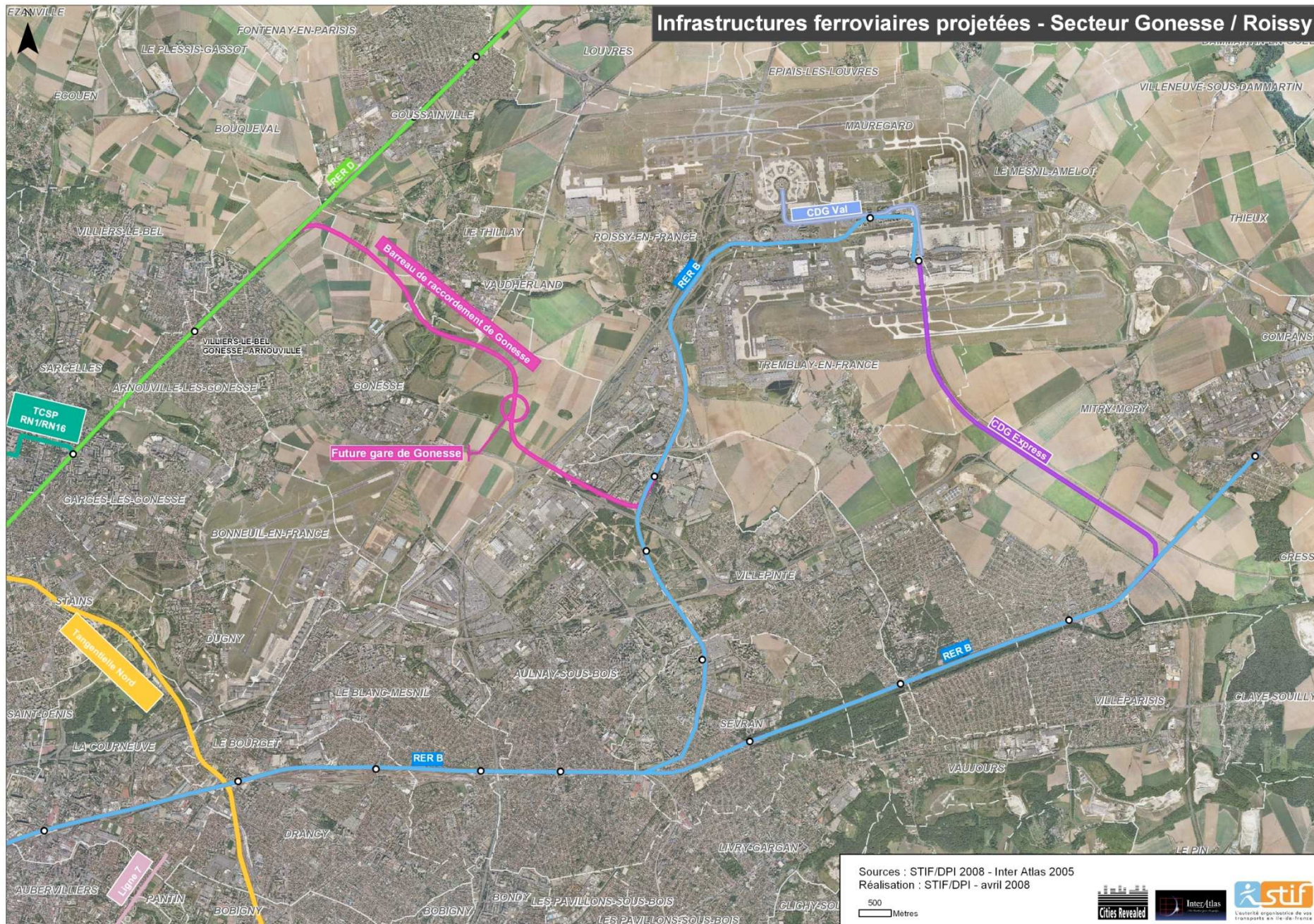
| LE PROJET | |
|--|---|
| Fonctionnalités | <p>Le projet de Bus à Haut Niveau de Service a pour but de relier le RER D au RER B.</p> <p>Cette opération vise à offrir aux ZUS de Villiers-le-Bel, ainsi qu'à certains quartiers sensibles de Gonesse (Les Fauconnières) et d'Arnouville-lès-Gonesse (quartier de la gare) un débouché vers la zone d'emploi de Roissy, ainsi que vers la zone à aménager du triangle de Gonesse.</p> <p>Plusieurs variantes sont étudiées par le STIF :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur la branche du RER D : Villiers-le-Bel ou Garges-Gonesse - sur la branche du RER B : Parc des Expositions ou Aéroport Charles-de-Gaulle |
| Coûts et Echéances | Le coût de la liaison par BHNS est estimé autour de 60 M€ (hors acquisitions foncières et hors matériel roulant dont le coût est estimé à 20M€). |
| Éléments complémentaires d'appréciation du projet | |

| | |
|---|--|
| <u>Contrat de Projets 2007–2013</u> Ce qui est prévu | <p>Au titre du CPER, il est prévu un financement « études et premiers travaux d'opérations de transports en commun » des études (court et long terme) de cette liaison à hauteur de 10 M€.</p> <p>Dans le cadre du Plan Banlieue, le projet est financé à hauteur de 50 M€ à parité par la Région et l'Etat.</p> <p>Le solde à financer est apporté par le CPRD avec le val d'Oise (environ 20M€).</p> |
| <u>Plan de mobilisation</u> Ce qu'il va permettre | Le plan de Mobilisation va permettre une mise en service du BHNS avant la fin 2015. |

ELEMENTS D'APPRECIATION DU PROJET**Opportunité et priorité**

Le barreau de raccordement de Gonesse (RER D RER B à Roissy) est une opération inscrite au Contrat de Projets Etat / Région Ile-de-France 2007-2013, Grand projet 5, article 4 « études et premiers travaux d'opérations de transports en commun ». Cette opération est par ailleurs reprise au SDRIF arrêté par la Région Ile-de-France en phase 1.

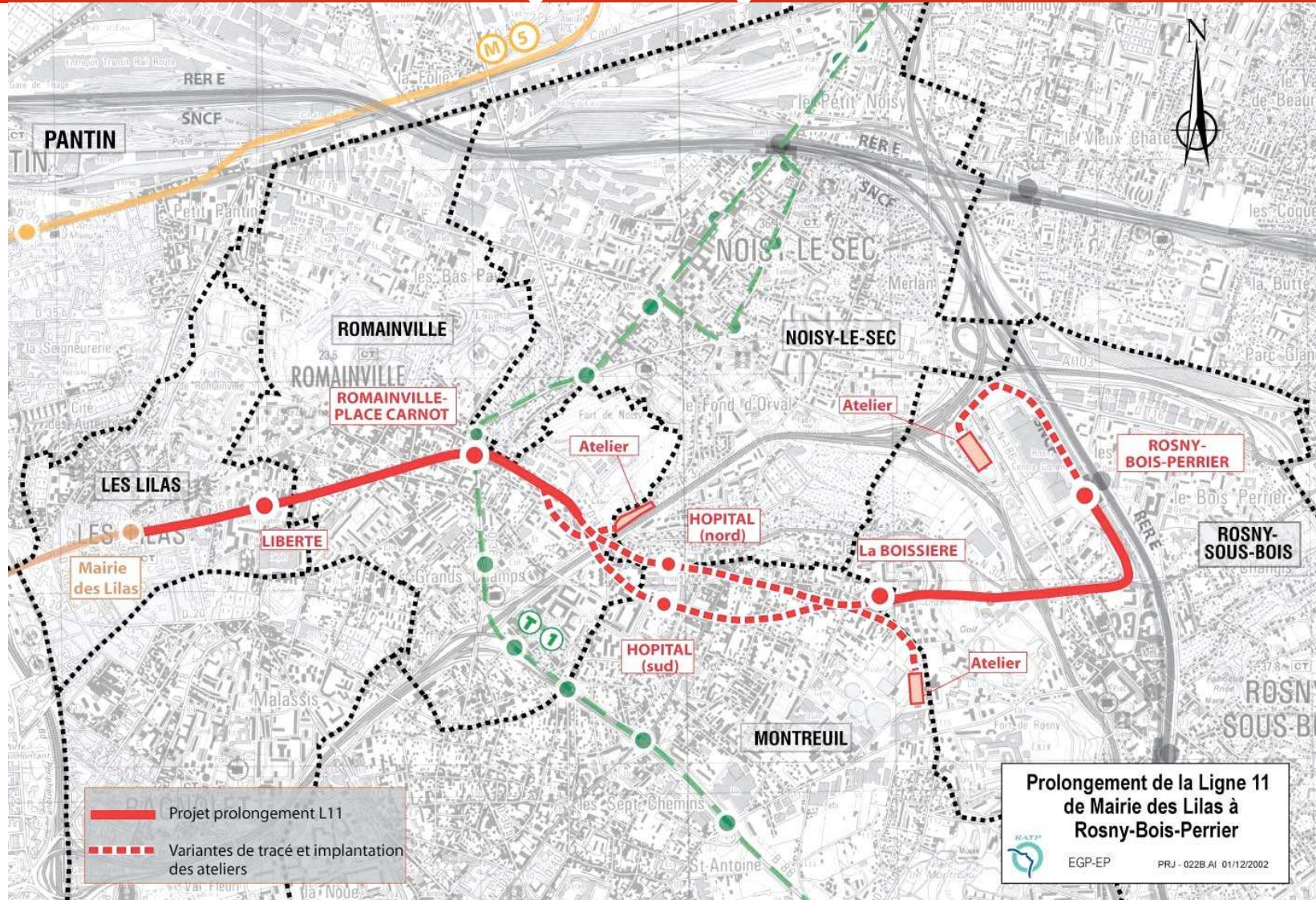
L'objectif de cette liaison est d'améliorer l'accessibilité à la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle depuis l'est du Val d'Oise.



Prolongement de la ligne 11 du métro

| LE PROJET | |
|--|--|
| Fonctionnalités | <p>Le projet de prolongement vise à améliorer l'offre de transports en commun dans l'Est parisien notamment pour des secteurs d'urbanisation denses. En synergie avec le prolongement de T1 à Val de Fontenay, ce projet contribue au désenclavement de quartiers tels que La Boissière et permet la desserte d'un équipement public « l'hôpital intercommunal ».</p> <p>Plusieurs phasages sont possibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - jusqu'à Romainville-Place Carnot : 1,8 km de ligne exploitée nouvelle, 2 stations nouvelles, 37 500 voyageurs quotidiens ; - jusqu'à Hôpital Intercommunal : 2,9 km de ligne exploitée nouvelle, 3 nouvelles stations, 49 500 voyageurs quotidiens ; - jusqu'à Rosny-Bois-Perrier : 5,6 km de ligne exploitée nouvelle, 5 nouvelles stations, 68 700 voyageurs quotidiens <p>Le DOCP doit être présenté en Conseil du STIF avant la fin de l'année 2009. La concertation publique est prévue pour 2010.</p> |
| Coût | <p>Le coût total du prolongement est estimé en fonction du phasage retenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - jusqu'à Hôpital Intercommunal : 5000 M€ pour les infrastructures (30 M€ pour le matériel roulant) ; - jusqu'à Rosny-Bois Perrier : 900 M€ pour les infrastructures (70 M€ pour le matériel roulant). |
| <u>Contrat de Projets 2007–2013</u> Ce qui est prévu | <p>Le contrat de projets 2007-2013 prévoit un financement de 10 M€ pour les « études et premiers travaux d'opérations de transports en commun » au titre du prolongement de la ligne 11.</p> |
| <u>Plan de mobilisation</u> Ce qu'il va permettre | <p>Le Plan de Mobilisation permet, d'ici 2020, la mise en service du prolongement de la ligne 11 jusqu'à l'Hôpital intercommunal de Montreuil et le cas échéant le démarrage des travaux relatifs à la seconde phase (jusqu'à Rosny-Bois-Perrier).</p> |

Prolongement de la ligne 11 du métro



Arc Express

LE PROJET

| | |
|------------------------|---|
| Fonctionnalités | <p>Le projet Arc express vise à apporter une solution durable aux déplacements en banlieue par la réalisation d'une rocade en métro automatique, performante et fortement maillée au reste du réseau de transport en commun. Il permettra notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - autour de certaines de ces stations, de constituer ou de renforcer des pôles urbains. Il accompagnera la réalisation de l'objectif de construction de 60 000 logements par an et participera à la lutte contre l'étalement urbain. - d'améliorer l'accessibilité régionale en proche et grande couronne en désaturant certaines lignes de transport en commun. Ce projet offre une véritable alternative à la voiture particulière (20% des utilisateurs de la rocade). <p>Le STIF a engagé un premier volet d'études (montant de 4 M€ financé à 70% par la Région et à 30 % par l'Etat) qui porte sur le montage opérationnel, les enjeux urbains, les solutions techniques et les coûts. Dans un premier temps, ces études apporteront un éclairage spécifique sur deux arcs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'arc Sud-Est allant du RER B au Sud au RER A à l'Est ; - l'arc Nord-Est allant du secteur de La Défense à la Plaine-Saint Denis. <p>Ce projet porte sur une longueur de 60 km environ et une soixantaine de stations, dont trente nouvelles. Un million de voyageurs utiliseront la rocade chaque jour.</p> <p>Le projet Arc Express est un outil majeur de développement et d'aménagement du territoire francilien et un facteur essentiel d'attractivité. Par ailleurs, cette opération est inscrite dans le projet de loi du Grenelle de l'Environnement prévu à l'automne au Parlement.</p> |
| Coût | <p>Le coût d'objectif de la rocade métro est évalué à 100M€/km (ce 2007, H.T.) hors matériel roulant et hors acquisitions foncières) ce qui porte à 6 milliards l'évaluation du projet. Le Plan de Mobilisation a provisionné 3.5 Mds € pour l'horizon 2020, correspondant à un arc sud-est réalisé ainsi qu'une première tranche de travaux sur l'arc Nord-Ouest.</p> |

| | |
|---|--|
| <u>Contrat de Projets 2007–2013</u> Ce qui est prévu | <p>Ce projet est Inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France. Le Contrat de Projets 2007-2013 prévoit en « Etudes et premiers travaux d'opérations de transport en commun » un financement de 25,5 M€ au titre des études pour le projet Arc Express.</p> |
| <u>Plan de mobilisation</u> Ce qu'il va permettre | <p>Le plan de Mobilisation permet de débiter les travaux d'ici 2013 et une première mise en service avant 2020.</p> |

ELEMENTS D'APPRECIATION DU PROJET

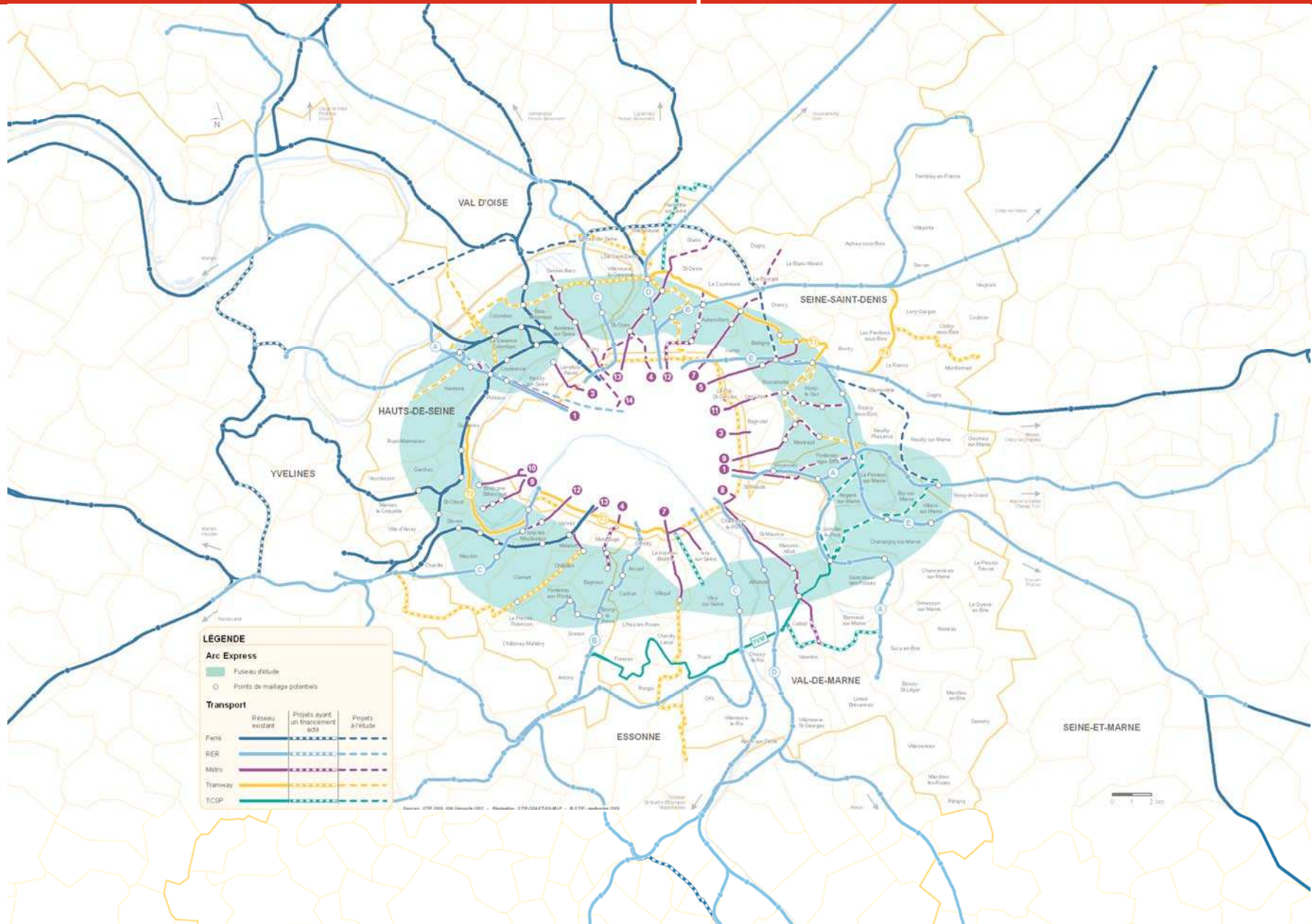
Opportunité et priorité

Le projet Arc express vise à apporter une solution durable aux déplacements en banlieue par la réalisation d'une rocade en métro automatique, performante et fortement maillée au reste du réseau de transport en commun.

Outil majeur de développement et d'aménagement du territoire francilien et un facteur essentiel d'attractivité, le projet Arc Express constitue de fait un grand projet prioritaire du Plan de Mobilisation.

Les opérations d'aménagement devront contribuer au projet Arc Express.

Arc Express



EOLE

LE PROJET

| | |
|---------------------------|---|
| Fonctionnalités | <p>Le projet de prolongement d'EOLE à l'ouest en direction de La Défense et du Mantois est un projet structurant de transport et d'urbanisme à l'échelle régionale, il deux fonctionnalités principales :</p> <ul style="list-style-type: none">- Créer une desserte interne au secteur Elargi La Défense – Seine Arche ;- Desservir le quartier des Batignolles <p>Il vise par ailleurs notamment :</p> <ul style="list-style-type: none">- améliorer les échanges d'une part entre La Défense et le quartier central des affaires (« QCA »), et d'autre part avec le secteur de l'OIN de Mantes - Seine Aval ;- contribuer à relier les pôles d'emploi du Nord-Est parisien avec ceux de l'ouest. <p>Cette infrastructure doit permettre de constituer ou de renforcer des pôles urbains le long de son tracé. Elle représente ainsi un levier de développement important pour renforcer les territoire qui polariseront une bonne une bonne part de la croissance urbaine des vingt prochaine années afin de lutter contre l'étalement urbain.</p> |
| Coûts et Echéances | <p>La consistance du projet est la suivante :</p> <p>1/ Prolongement des missions EOLE venant de l'est vers le secteur de La Défense :</p> <ul style="list-style-type: none">- tunnel entre Haussmann / Saint-Lazare et La Défense- gares intermédiaires (Porte Maillot ou Porte de Clichy)- gare nouvelle à La Défense (localisation à définir entre Esplanade et Cœur Transport)- gare nouvelle à La Folie (terminus commercial et technique des trains venant de l'Est) <p>2/ Insertion de missions venant de l'Ouest dans le système EOLE :</p> <ul style="list-style-type: none">- aménagement du raccordement existant entre le secteur de la gare La Folie et la ligne Paris –Mantes à l'Ouest de La Défense (dénivellation de la bifurcation au droit du « Pont de Rouen » à Nanterre)- création de deux tiroirs de retournement à l'Est de la future gare d'Evangile (notamment dans le secteur de Poissy) selon les différentes options de renforcement de l'offre sur l'axe Paris – Mantes (cf. LRNVS)- adaptation des gares de la ligne Paris – Mantes (hauteur et longueur de quai, accessibilité) <p>A ce stade, les enjeux financiers sont évalués 1,5 milliards d'euros pour la liaison Haussmann – La Défense et 250 000 euros pour la liaison à l'ouest de La Défense (cf dossier LRNVS). Les aménagements relatifs à la liaison Mantes – La Défense sont repris au titre de la LRNVS dans le plan de mobilisation. La consistance du projet et les enjeux correspondants seront affinés et validés dans le cadre des études de définitions en cours.</p> |

| | |
|--|--|
| Eléments complémentaires d'appréciation du projet | Etudes en cours dans le cadre d'une convention Etat, Région, STIF, RFF, SNCF pour la constitution d'un Dossier Orientation et de Caractéristiques Principale en vue de la saisine de la Commission Nationale du Débat Public avant la fin de l'année 2009. |
|--|--|

| | |
|--|--|
| CONTRAT DE PROJETS 2007-2013 | |
| <u>Contrat de Projets 2007-2013</u> | Le Contrat de Projets 2007-2013 « Etudes et premiers travaux d'opérations de transports en commun » prévoit 10 M€ au titre des premières études pour cette opération. |
| Ce qui est prévu | Cette inscription au CPJ 2007-2013 pourrait couvrir les études de Dossier Orientation et de Caractéristiques Principales, le Schéma de Principe, l'Avant Projet, les procédures de débat public et l'enquête d'utilité publique. Le montage de la convention de financement pourrait être engagé à l'horizon 2013. |
| <u>Plan de mobilisation</u> | Le plan de mobilisation permet la mise en œuvre du prolongement d'EOLE à l'ouest. |
| Ce qu'il va permettre | A ce titre, le financement serait de 250 M€ pour la période 2007-2013 (Approbation du schéma de principe en 2011 et de l'AVP en 2013), et de 1 500 M€ à la période 2013 – 2020 (début des travaux en 2015 et mise en service en 2020). |
| | Les enjeux en termes de matériel roulant ne sont pas inclus dans cette évaluation. |

ELEMENTS D'APPRECIATION DU PROJET

| | |
|--------------------------------|---|
| Opportunité et priorité | <p>Les enjeux de ce projet pour la désaturation et la rationalisation du réseau Transilien de Saint-Lazare, la désaturation du RER A, le développement des dessertes ferroviaires de l'Ouest et de l'Est de l'Île de France, l'aménagement de Seine Aval, pour le développement du quartier d'affaires de La Défense – Seine Arche et des Batignolles en font un projet prioritaire.</p> <p>Les opérations d'aménagement devront contribuer au projet EOLE.</p> <p>La création d'une liaison entre Mantes et La Défense, reprise dans le plan de mobilisation au titre de la LRNV, constitue l'essentiel de la partie ouest (au-delà de La Défense) du prolongement d'EOLE à l'ouest.</p> |
|--------------------------------|---|