



## **Direction de la Voirie et des Déplacements**

**2023 DVD 19 Prolongement du RER E Eole à l'ouest.** Conventions relatives au financement de la réalisation des travaux n°6 dites « REA n°6 partielle par anticipation » et « REA n°6 »

### **PROJET DE DELIBERATION**

#### **Exposé des motifs**

Mesdames, Messieurs,

Le prolongement du RER E à l'Ouest consiste à relier la gare d'Haussmann- Saint-Lazare (actuel terminus de la branche Est du RER E) à Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense ainsi qu'à améliorer la qualité de service et à moderniser l'exploitation de l'ensemble de la ligne notamment par le déploiement d'un nouveau matériel roulant et d'un nouveau système d'exploitation.

Le projet, d'une longueur totale de 55 km, comprend la réalisation d'un nouveau tunnel de 8 km environ entre Haussmann- Saint Lazare et Nanterre, la création de trois gares nouvelles : Porte Maillot-Palais des Congrès, La Défense-Grand Arche, et Nanterre-La Folie et le réaménagement de la ligne existante sur 47 km entre Nanterre et Mantes la Jolie.

Ces investissements permettront de proposer une offre de transport à 22 trains par sens à l'heure de pointe dans le tronçon central, résultant du prolongement des 16 RER E de l'est jusqu'à Nanterre La Folie et de la transformation des 6 trains du Groupe V Mantes La Jolie – Poissy- Paris Saint Lazare par 6 RER E qui circuleront entre Mantes La Jolie et Rosa Parks via le nouveau tunnel.

À l'horizon de la mise en service complète du projet EOLE, le trafic du RER E (branches Est et Ouest) est estimé à 89 000 voyages à l'heure de pointe du matin (soit 620 000 voyages par jour ou 180 millions de voyages par an).

L'opération de prolongement de la ligne E de RER à l'ouest est inscrite dans la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ainsi qu'au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013. Le Projet est programmé au Contrat de Projets État-Région 2007-2013 et dans le protocole de financement État-Région pour la période « 2013-2017 » signé le 19 juillet 2013.

L'opération de prolongement de la ligne E de RER à l'ouest a été inscrite enfin dans le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 pour un montant de 1 750 M€.

Le Gouvernement ayant souhaité, quelques mois après leurs signatures, lancer une revoyure de Contrats de Plans État-Région 2015-2020, ce montant a été modifié pour tenir compte de la suppression de la provision inscrite en 2015 à la charge de la SGP, et s'élève dorénavant à 2 114,1 M€.

L'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique du Projet a été signé le 31 janvier 2013. Le Conseil du STIF a approuvé, le 8 juillet 2015, le dossier d'avant-projet modificatif relatif au prolongement du RER E à l'Ouest, pour un coût d'objectif recalé à 3,322 milliards d'euros (aux conditions économiques de janvier 2009, soit 3,740 milliards € aux CE 01/2012)

Dans l'attente de la signature d'un protocole global, et afin de permettre la continuité du Projet, une première convention de financement de travaux « REA 1 » permettant de couvrir les dépenses associées aux travaux les plus urgents a été signée en novembre 2015 par l'État, SNCF et la Société du Grand Paris (SGP) pour un montant de 159 M€ (CE 01/2012).

#### Le protocole-cadre et ses conventions de financement

Le protocole-cadre de financement approuvé par le Conseil de Paris des 26, 27 et 28 septembre 2016 définit les engagements réciproques des parties concernant la réalisation et le financement du Projet, sur la base du coût objectif fixé dans le dossier d'avant-projet modificatif de juillet 2015.

Il est signé par l'État, la Région Ile-de-France, la SGP, la Ville Paris, le Conseil Départemental des Yvelines, le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Ce protocole-cadre définit la part du « bloc local », somme des contributions du Conseil départemental des Yvelines, du Conseil départemental des Hauts-de-Seine et de la Ville de Paris, pour les travaux d'infrastructures et de la partie sol du système d'exploitation, à un montant de 475 M€ (CE 01/2012) qui se répartit comme suit :

- Département des Yvelines : 200 M€,
- Département des Hauts de Seine : 150 M€,
- Ville de Paris : 128,01 M€.

Ce protocole-cadre se décline, au fur et à mesure de l'avancement du Projet, en conventions de financement qui préciseront les conditions techniques, administratives et financières de versement des subventions.

Aussi, concomitamment à la signature de ce protocole cadre, les parties ont signé une convention « REA 2 » portant sur le financement d'une seconde tranche des travaux pour un montant de 399,79 M€ (CE 01/2012) sur la période 2026-2017.

La convention « REA 3 » de 919,84 M€ (CE 01/2012) pour financer l'opération sur la période 2018 à 2019 a ensuite été signée par l'ensemble des parties le 24 septembre 2018.

Une convention « REA 4 » de 727,20 M€ (CE 01/2012) pour la période de 2020-2021, a ensuite été signée le 9 mars 2020. Elle met en place le financement de la Ville de Paris à partir de 2021, à hauteur de 25 M€ CE 01/2012 (soit 26,81 M€ courants).

Pour la convention « REA 5 », le montant des financements mis en place s'élève à 587,13 M€ CE 01/2012, dont 50 M€ CE 01/2012 financés par la Ville de Paris (55,08M€ courants) sur la période 2022-2023.

#### Protocoles relais .:

En parallèle du protocole-cadre et de ses conventions de mise en œuvre, ont été conclus deux protocoles-relais.

En effet, SNCF Réseau a fait part début 2020 de surcoûts qu'elle attribuait à des raisons exogènes aux maîtres d'ouvrage liés notamment à la survenance d'aléas, d'évolutions réglementaires non prévues, de changements intervenus sur le Projet liés à des projets de tiers et de conséquences des mesures de confinement puis de précautions sanitaires prises dans le cadre de la crise de la COVID-19.

Dans ce contexte, SNCF Réseau a indiqué que les coûts supplémentaires auxquels elle est confrontée l'ont conduite à engager des dépenses complémentaires dont le montant cumulé a atteint celui contractualisé avec les partenaires dans le cadre du protocole approuvé en 2016.

Selon les termes du protocole-cadre, les financeurs se sont engagés à mettre en place les autorisations de programme et crédits de paiement nécessaires au financement de l'intégralité du coût d'objectif du projet tandis que les maîtres d'ouvrage [les filiales de la SNCF : SNCF Réseau, Transilien (devenue Voyageurs) et Gares et Connexion] se sont engagés à respecter ce coût d'objectif et à mettre en service le prolongement d'EOLE selon le calendrier convenu, étant précisé que les maîtres d'ouvrage sont « *responsables, dans les conditions de droit commun, de pleine réalisation du Projet, dans les délais convenus, dans le respect du coût d'objectif du Projet, selon les modalités technique s prévues, ainsi que selon l'analyse de risque réalisée dans le cadre de l'élaboration de l'Avant-projet et approuvée dans ce cadre* ».

Les dispositions légales et réglementaires qui s'appliquent à SNCF Réseau l'ont donc appelée à demander aux financeurs de prendre des engagements financiers supplémentaires pour permettre la poursuite, sans retard de l'opération.

L'article 7.1 du protocole-cadre a prévu la procédure à suivre en cas de dépassement du coût, qui implique notamment que les maîtres d'ouvrage fournissent aux financeurs un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences – rapport qui fait ensuite l'objet d'un avis rendu par le STIF, devenu Île-de-France Mobilités, aux financeurs.

Dans ce cadre, SNCF Réseau a rendu un premier rapport le 24 janvier 2020 faisant état de l'existence de surcoûts à hauteur de 641 M€ CE 01/2012 liés, selon les termes du rapport au décalage de 2 ans de la validation du financement du projet, à la survenance d'aléas et imprévus, à des modifications de programme et à la reprise du programme de Mantes.

Conformément au protocole-cadre et aux conventions de financement subséquentes, Île-de-France Mobilités a engagé une expertise des surcoûts invoqués par le maître d'ouvrage et des responsabilités associées. Les conclusions définitives de cette expertise ont été remises en mai 2021 sur la base des éléments consolidés présentés par la maîtrise d'ouvrage. Missionné par le Ministre délégué aux Transports, Pierre-Alain Roche, président de la section mobilités et transports du CGEDD, a également remis un rapport en octobre 2021 portant sur l'analyse d'une partie des surcoûts EOLE.

Afin de permettre la poursuite de l'opération sans délai et sans attendre les conclusions de ces expertises, les financeurs ont établi un premier protocole-relais, approuvé par votre assemblée lors de la séance du conseil de Paris des 2, 3 et 4 février 2021, et permettant de répondre au besoin de couverture transitoire sur la période courant de 2021 et au premier trimestre 2022.

Pour mémoire, les engagements financiers complémentaires mobilisés dans le cadre de ce premier protocole-relais s'élevaient à 182 M€ CE 01/2012. La participation de la Ville de Paris dans le cadre de ce protocole relais s'élevait à 9 M€ CE 01/2012 soit une participation à hauteur de 4,97%.

Ce protocole-relais s'est décliné, au fur et à mesure de l'avancement du Projet, en deux conventions de financement qui précisent les conditions techniques, administratives et financières de versement des subventions.

La première convention de financement subséquente à ce protocole-relais n°1 a été délibérée par votre Conseil en avril 2021 pour une participation de la Ville de Paris d'un montant de 2 M€ CE 01/2012 (soit 2,183 M€ courants conventionnels).

La seconde convention de financement subséquente au protocole-relais n°1 a été soumise au Conseil de Paris des 31 mai, 1<sup>er</sup> et 2 juin 2022 pour une participation de la Ville de Paris d'un montant de 7 M€ CE 01/2012 (soit 7,817 M€ courants conventionnels).

En septembre 2021, SNCF Réseau a annoncé de nouveaux surcoûts ainsi que la nécessité de reconstituer des provisions pour risques, ces éléments faisant l'objet d'une expertise d'Île-de-France Mobilités sur la base des éléments détaillés en cours de communication depuis fin janvier 2022 par la maîtrise d'ouvrage. SNCF Réseau a demandé une deuxième fois aux financeurs d'apporter en urgence des financements supplémentaires pour permettre la poursuite sans retard du projet et en particulier pour signer les marchés prévus tout au long de l'année 2022 conformément au planning de l'opération.

Ainsi, le protocole relais n°2 et sa convention de financement subséquente présentés en Conseil de Paris des 31 mai, 1<sup>er</sup> et 2 juin 2022, ont, conformément aux conclusions rendues par le Préfet de Région le 22 mars 2022, apporté une nouvelle couverture financière transitoire, sans préjuger des clefs de répartition de la charge finale du financement des surcoûts.

Cette couverture financière supplémentaire a été consentie au maître d'ouvrage pour lui permettre de faire face à ses besoins à couvrir jusqu'en octobre 2022 inclus et qui s'élèvent au total à 650 M€ HT CE 01/2012.

Sur ce montant, 471,2 M€ CE 01/2012 sont couverts de manière dérogatoire et provisoire par le protocole-relais n°2 et sa convention de financement subséquente. La participation de la Ville de Paris s'élève à 4,20% de ce montant soit 19,8 M€ CE 01/2012 ou 23,72 M€ courants conventionnels, échelonnés sur 2022 et 2023.

Au cours de cette même séance de juin 2022, ont été approuvés la convention de financement relative aux surcoûts engendrés par le projet T3 Ouest sur le projet EOLE pour un montant de 43,3 M€ CE 01/2012 (soit 50,22 M€ courants) affecté aux financeurs du T3 Ouest, dont 30,133 M€ courants pour la Ville de Paris ; ainsi que le protocole-transactionnel d'accord conclu avec la SNCF Réseau et Propexpo-Viparis relatif à l'usage de la voie de desserte interne du Palais des Congrès de Paris et engageant la Ville de Paris à hauteur de 650 k€.

Ces protocoles-relais visent à assurer la poursuite du projet en assurant une couverture financière provisoire et ne préjugent pas de la répartition du financement de la charge finale des surcoûts du projet. Les protocoles-relais constituent des actes d'exécution du protocole-cadre initial qu'ils ne modifient pas. La charge finale des surcoûts devraient donner lieu à la conclusion ultérieure d'un avenant au protocole-cadre conformément aux stipulations de l'article 7.3 dudit protocole-cadre.

Les conventions relatives au financement de la réalisation des travaux n°6, dans le cadre du protocole-cadre

La première convention qui vous est soumise ici, « REA n°6 partielle par anticipation » vise à approuver la mobilisation d'un montant global de 158,09 M€ CE 01/2012 (soit 180,42 M€ courants) par la Région Ile-de-France, par l'État et par la SGP, au titre de la 6<sup>e</sup> convention de financement de réalisation des travaux et en anticipation par rapport au calendrier prévu par le protocole-cadre.

La seconde convention ci-présente dite « REA n°6 » porte sur le financement d'un montant global de 306,57 M€ CE 01/2012 (soit 341,13 M€ courants) auquel est appelé à contribuer l'ensemble des financeurs de l'opération. Conformément au protocole cadre, les financements de 53,01 M€ CE 01/2012 (soit 51.63 M€ courants) mis en place, dans cette convention de financement n°6, par la Ville de Paris seront versés en 2024 et 2025 selon l'échéancier figurant en annexe 2 à ladite convention.

Elle prend en compte l'anticipation des financements de la convention « REA n°6 partielle par anticipation » de la Région Ile-de-France, de l'État et de la SGP ainsi qu'une anticipation d'une partie des financements de la « REA n°7 » de l'État. En effet, dans la REA 6 partielle anticipée, le montant versé par l'État à SNCF Réseau est supérieur de 11,22 M€ courants au montant de la REA n°6 prévu au protocole-cadre. Après accord entre l'État et la Région Ile-de-France, un rééquilibrage est appliqué par la Région Ile-de-France sur les montants attribués à SNCF Voyageurs (+11,22 M€ courants) : la part versée par l'État à SNCF Voyageurs est donc ramenée à 0 tandis que la part de la Région Ile-de-France pour SNCF Réseau est diminuée du montant équivalent. Ce rééquilibrage permet ainsi de respecter les engagements globaux des financeurs par maitres d'ouvrage et permettre l'établissement de la future REA n°7 selon les termes du protocole-cadre initial.

Cette convention « REA n°6 » relative au financement de la réalisation des travaux permet de couvrir les éléments de l'opération de :

- La section nouvelle : la continuité et le solde des marchés du tunnel ainsi que la poursuite et la fin des travaux de l'atelier de Nanterre ;
- La section exploitée à l'Ouest à Mantes : le plan de voie, la gare et la 3<sup>e</sup> voie ; l'atelier de maintenance et la gare de Mantes-la-Jolie ; la poursuite des travaux de l'ouvrage du « Saut-de-Mouton » ainsi que les équipements du transporteur en gare et garages Transilien.

\*\*\*\*\*

En conséquence, je vous demande de bien vouloir m'autoriser à signer avec l'État, la Région Ile de France, la Société du Grand Paris, Ile-de-France Mobilités (ex-STIF), SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares et Connexions, le Conseil Départemental des Yvelines et le Conseil Départemental des Hauts de Seine, les deux conventions relatives au financement des travaux n° 6 dites « REA n°6 partielle par anticipation » et « REA n°6 ».

Je vous prie, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris



**2022 DVD 19 Prolongement du RER E Eole à l'ouest.** Conventions relatives au financement de la réalisation des travaux n°6 dites « REA n°6 partielle par anticipation » et « REA n°6 »

Le Conseil de Paris

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée, relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral n°2013-8 du 31 janvier 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de « prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet EOLE »,

Vu la délibération n°2014/039 du Conseil du STIF du 5 mars 2014 approuvant l'avant-projet relatif au prolongement du RER E à l'ouest;

Vu la délibération n° 2015/259 du Conseil du STIF du 8 juillet 2015 approuvant l'avant-projet modificatif relatif au prolongement du RER E à l'ouest;

Vu le Contrat de Plan État-Région Île-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant n°1 ;

Vu la délibération 2016 DVD 04 G des 26, 27, 28 septembre 2016, du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Départemental, autorisant la signature par le Département du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et de la convention n°2 relative au financement de la réalisation des travaux ;

Vu la délibération 2017 DVD 06 G des 6, 7 et 8 juin 2017, du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Départemental, autorisant la signature par le Département de la convention relative au financement de la réalisation des travaux n°3 ;

Vu la délibération 2019 DVD 42 du 11, 12, 13 et 14 juin 2019, du Conseil de Paris, autorisant la signature par la Ville de Paris de la convention relative au financement de la réalisation des travaux n°4 ;

Vu la délibération 2021 DVD 22 des 2, 3 et 4 février 2021 du Conseil de Paris autorisant la signature par la Ville de Paris de la convention relative au financement de la réalisation des travaux n°5 d'une part et du protocole-relais n°1 d'autre part ;

Vu la délibération 2021 DVD 39 des 13, 14 et 15 avril 2021 du Conseil de Paris autorisant la signature par la Ville de Paris de la convention-relais n°1 relative au financement sans retard du projet ;

Vu la délibération 2022 DVD 58 des 31 mai, 1<sup>er</sup> juin et 2 juin 2022 du Conseil de Paris autorisant la signature par la Ville de Paris de la seconde convention de financement du protocole-relais n° 1, du protocole relais n°2 et de la convention de financement subséquente d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet ; de la convention de financement relative aux surcoûts d'Eole engendrés par le projet de prolongement du T3 Ouest à Porte Dauphine ; du protocole transactionnel d'accord avec SNCF Réseau et Viparis-Propexpo ;

Vu le projet de délibération en date du \_\_\_\_\_ par lequel Madame la Maire de Paris demande au Conseil de Paris l'autorisation de signer la convention relative au financement des travaux n°6 dite « REA n°6 partielle par anticipation » avec l'État, la Région Ile de France, la Société du Grand Paris, Ile-de-France Mobilités (ex-STIF), SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares et Connexions, le Conseil Départemental des Yvelines et le Conseil Départemental des Hauts de Seine ; et la convention relative au financement des travaux n° 6 dite « REA n°6 » avec l'État, la Région Ile de France, la Société du Grand Paris, Ile-de-France Mobilités (ex-STIF), SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares et Connexions, le Conseil Départemental des Yvelines et le Conseil Départemental des Hauts de Seine ;

Sur le rapport présenté par M David BELLIARD, au nom de la 3<sup>e</sup> Commission,

### Délibère

Article 1 : Madame la Maire de Paris est autorisée à signer avec l'État, la Région Ile de France, la Société du Grand Paris, Ile-de-France Mobilités (ex-STIF), SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares et Connexions, le Conseil Départemental des Yvelines et le Conseil Départemental des Hauts de Seine, la convention relative au financement des travaux n° 6 dite « REA n°6 partielle par anticipation ». Le texte de cette convention est joint à la présente délibération.

Article 2 : Madame la Maire de Paris est autorisée à signer avec l'État, la Région Ile de France, la Société du Grand Paris, Ile-de-France Mobilités (ex-STIF), SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares et Connexions, le Conseil Départemental des Yvelines et le Conseil Départemental des Hauts de Seine, la convention relative au financement des travaux n° 6 dite « REA n°6 ». Le texte de cette convention est joint à la présente délibération.

Article 3 : Les dépenses seront imputées au budget d'investissement de la Ville de Paris, sous réserve de financement.