

Direction de la Voirie et des Déplacements

**2012 DVD 38** : Signature de la convention de financement n°2 relative à la poursuite des travaux pour la réalisation de la gare RER « Rosa Parks » à Paris (19<sup>e</sup>) au titre du contrat particulier 2009-2013 avec la Région Ile de France.

## PROJET DE DELIBERATION

### Exposé des Motifs

Mesdames, Messieurs,

La réalisation de la gare Rosa Parks (anciennement Eole Evangile) s'inscrit dans le cadre de la politique de développement du Nord Est parisien engagée par la Ville de Paris, et constitue une étape cruciale de ce projet urbain de 200ha, engagé par la délibération du Conseil de Paris des 23 et 24 juin 2002.

Le renouvellement de l'aire urbaine de Paris Nord Est constitue un enjeu réel pour la ville de Paris ainsi que pour les communes à proximité comme Saint Denis, Aubervilliers ou encore Pantin. D'importants travaux sont en cours (construction des bâtiments de la ZAC Claude Bernard, reconversion de l'entrepôt Macdonald, prolongation du cours d'Aubervilliers). D'ici à fin 2013, 1 400 logements et 130 000 m<sup>2</sup> d'activités économiques seront livrés sur ce secteur.

La structuration de Paris Nord Est autour d'un pôle de transport de dimension régionale s'inscrit pleinement dans le cadre des ambitions du Schéma Directeur Régional d'Ile de France (SDRIF), adopté par le Conseil Régional d'Ile de France le 25 septembre 2008, qui souhaite rééquilibrer le territoire de l'agglomération centrale par le biais du développement de l'activité et de l'emploi dans l'est parisien.

Actuellement, ce quartier est situé dans un « trou de desserte » du réseau métro – RER puisqu'il se situe à environ 800 m des stations de métro les plus proches (Corentin Cariou, Porte de la Villette, Porte de la Chapelle). Or, le rayonnement de ce quartier est fortement conditionné par son accessibilité.

De grands projets d'infrastructure sont actuellement en cours d'études ou de réalisation pour mieux desservir le quartier Nord Est parisien et la gare RER Rosa Parks en sera le noyau central puisque, outre la création d'une nouvelle station sur le tracé du RER E, le projet de gare Rosa Parks permettra la connexion au sein d'un pôle multimodal, de modes doux, de bus, du T3 entre porte d'Ivry et porte de la Chapelle dont la mise en service est prévue fin 2012, du RER E et du T8 (vers Epinay sur Seine et Villetaneuse via Saint Denis Porte de Paris) dont le prolongement dans Paris est annoncé à moyen terme.

Si la gare Rosa Parks fait aujourd'hui partie intégrante du développement du secteur Paris Nord Est, sa réalisation est évoquée de longue date puisque la gare figurait déjà au schéma de principe de la ligne E du RER adopté en 1989, puis au contrat de plan Etat Région 2000-2006. Les études avaient ensuite repris dans le cadre de la candidature de Paris à l'organisation des jeux Olympiques de 2012.

A l'ouverture de la gare, le quartier sera situé à 3 minutes de la gare du Nord (Magenta) et à 7 minutes du quartier Saint Lazare. Il sera en outre relié aux autres portes de Paris grâce au tramway T3 puis à moyen terme à la Plaine Saint Denis et au stade de France grâce au tramway T8. Compte tenu des possibilités de correspondance (bus et T3) et de la densité urbaine aux abords (résidence Michelet, programmes immobiliers de Paris Nord Est et de la Plaine Saint Denis), le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) estime la fréquentation de la gare à 68 200 usagers / jour dès son ouverture. Cette fréquentation, en nombre d'entrants, est comparable à celle de stations telles que Nation, Val de Fontenay ou Vincennes.

Le projet de la gare RER Rosa Parks comprend la construction de la gare et de ses équipements (voies d'accès souterraines, quai, salles d'échanges...). Les travaux sont réalisés de manière à rendre la gare efficace d'un point de vue environnemental puisqu'elle sera équipée de murs anti-vibratiles afin de limiter les nuisances sonores actuellement très prégnantes pour les riverains de la résidence Michelet. Il est également projeté la pose de panneaux photovoltaïques sur les abris de quai. Par ailleurs la gare sera adaptée pour les personnes à mobilité réduite et dotée de supports dédiés à l'information voyageurs. Une attention particulière a été apportée à l'insertion urbaine de la gare

Est également d'ores et déjà intégrée au coût une option de renforcement des infrastructures de la gare en vue d'absorber les flux induits par le prolongement à venir du RER E à l'Ouest qui ira dans un premier temps jusqu'à la Défense puis dans le Mantois.

Enfin, le projet comprend la construction de 225 m<sup>2</sup> de commerces au sein de la gare qui pourront être mis en location. Ils contribueront au renforcement de l'attractivité de la gare et à la sécurisation du passage souterrain.

Ce projet, attendu depuis 20 ans dans le quartier, est entré en phase opérationnelle en 2011. La concertation préalable s'est tenue entre le 17 février et le 19 mars 2007, le schéma de principe a été approuvé par le STIF le 11 février 2009, les études d'avant-projet, préfinancées par l'Etat et la région Ile de France, se sont achevées en mai 2010, l'enquête publique « Loi Bouchardeau » s'est tenue du 14 juin au 16 juillet 2010, la convention de financement n°1 relative aux études de projet et premiers travaux a été approuvée par le Conseil de Paris le 27 septembre 2010 puis par celui du STIF le 8 décembre 2010. Les travaux préparatoires de déviation de réseaux ont débutés en février 2011 et la cérémonie de pose de la première pierre qui marque le lancement officiel des travaux de génie civil s'est tenue le 9 décembre 2011. La mise en service est programmée au 15 décembre 2015.

La maîtrise d'ouvrage de l'opération a été attribuée à Réseau Ferré de France (RFF).

Le coût de ce projet, établi après avant-projet, est estimé à 119,66M€ HT (CE 2006), soit, suivant l'évolution prévisible des indices d'actualisation, à 152,79M€ HT. Il est financé à hauteur de 84,2M€ (CE 2006) par le contrat de projet Etat/Région Ile de France, pour le solde par le contrat particulier Région Ile de France/Département de Paris, dont 35M€ (CE 2009) de participation pour le Département de Paris.

Sur la base de ces deux contrats, la clé de répartition des financeurs a été arrêtée de la manière suivante : 22,66 % du financement pris en charge par l'Etat ; 51,24 % par la Région d'Ile de France et 25,68 % par la Ville de Paris ; 0,42 % par RFF (cette répartition tient compte du fait que l'Etat et la région ont financé seuls les études d'avant-projet). Sur la période 2010-2017, l'engagement total de la Collectivité Parisienne est donc estimé à 38,21M€.

Pour tenir compte des rythmes d'engagement budgétaire de chaque financeur, il a été choisi de répartir ce financement sur plusieurs conventions, qui doivent s'enchaîner pour éviter toute rupture d'alimentation du chantier.

Ainsi, la convention de financement n°1 relative aux études de projet et premiers travaux porte sur la période 2010-2012 pour un montant de 44,54M€ dont 11,44M€ au titre de la participation de la Ville de Paris. Lors du conseil de Paris du 27 septembre 2010 par délibération 2010 DVD 163, M. le Maire de Paris a obtenu autorisation de signer cette convention au titre du contrat particulier Région Ile de France/Département de Paris 2009-2013. Lors de ce même conseil, M. le Maire de Paris avait également obtenu autorisation de signer pour des questions d'ordre juridique tenant à l'existence de deux collectivités territoriales distinctes à Paris, une seconde convention entre la Ville de Paris et le Département de Paris donnant mandat à la Ville de Paris pour le dossier relatif au financement du projet de la gare RER Rosa Parks.

La convention de financement n°2, qui vous est soumise aujourd'hui, vise à financer la poursuite des travaux jusqu'au terme de la réalisation de la gare RER Rosa Parks. Cette seconde convention de financement porte sur la période 2013-2017 et correspond à un montant d'engagements de 104,25M€ dont 26,77M€ au titre de la participation de la Ville de Paris.

En conséquence, je vous demande de bien vouloir m'autoriser à signer avec l'Etat, la Région Ile de France, le Syndicat des transport d'Ile de France (STIF), Réseau Ferré de France (RFF), la convention de financement n°2 relative à la poursuite des travaux pour la réalisation de la gare RER « Rosa Parks » (anciennement Eole Evangile) au titre du contrat particulier Région Ile de France/Département de Paris 2009-2013.

Ces dépenses seront imputées sur le budget d'investissement de la Ville de Paris, au chapitre 20, article 2041, rubrique 824; mission 90010-99-190.

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

Le Maire de Paris