



**Direction Générale des  
Services du Département**

Direction des Routes et des Transports

Pôle Transport et Déplacements - PTD

Affaire suivie par : Françoise Trufandier  
Poste: 01.39.07.77.40

**2011-CG-2-3276**

**RAPPORT AU CONSEIL GENERAL**

Séance du vendredi 25 novembre 2011

**AVENANT N°1 À LA CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX  
PHASES D'AVP, DE PRO ET DE RÉALISATION DES AMÉNAGEMENTS DU  
PÔLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS - PHASE 1**

<b>Politique sectorielle :</b>	<b>Infrastructures et transports</b>	
<b>Secteur d'intervention :</b>	<b>Autres infrastructures de transport</b>	
<b>Programme :</b>	<b>Volets transports en commun du CPER</b>	
<i>Données financières</i>	<i>AP</i>	<i>CP 2011</i>
Montant actualisé :	8 300 000 €	100 000 €
Montant déjà engagé :	8 287 000 €	37 298 €
Montant disponible :	3 000 €	62 702 €
Montant réservé pour ce rapport :	0 €	0 €
<b>Engagement supplémentaire de 3,3 M€ dans le cadre d'un CDEY (Contrat de Développement Equilibré des Yvelines).</b>		

*L'objet de ce rapport est de soumettre à votre approbation l'avenant n°1 à la convention de financement du Pôle d'Echanges Multimodal de Versailles Chantiers (PEM).*

\*\*\*\*\*

*Cet avenant est apparu nécessaire suite aux modifications substantielles du projet initial demandées par la ville de Versailles, et à l'avis favorable de l'Etat, de la Région et du Département d'apporter une participation financière supplémentaire aux opérations sous maîtrise d'ouvrage de la commune à hauteur de 10 M€ (Conditions Economiques de 2008) financée à 1/3 par chacun des partenaires.*

## **1 - RAPPEL DU PROJET DE REHABILITATION DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL**

Par délibération du 20 octobre 2006, l'Assemblée départementale avait accepté de participer financièrement à hauteur de 8,286 M€ aux Conditions Economiques 2005 (CE) actualisables pour la réhabilitation du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Versailles. Ces crédits sont inscrits au Contrat Plan Etat Région (CPER 2000/2006), et sont alloués pour la réalisation de la phase 1 du projet.

Cette opération avait été élaborée conjointement au projet urbain porté par la Ville de Versailles et avec lequel elle présentait de nombreuses interfaces. Elle se décomposait en deux phases :

- une première phase, financée au titre du Contrat de Plan Etat-Région, du PDU (Plan de Déplacements Urbains de la région d'Ile-de-France), du droit commun de la part de la Région et du STIF, de fonds propres RFF, SNCF et Ville de Versailles.
- une deuxième phase, non financée.

Une partie des travaux de la première phase a pu être réalisée dans le cadre de la convention initiale (travaux de la Porte de Buc) qui se décompose comme suit :

- le réaménagement de la rue de la Porte de Buc avec la réalisation de travaux de voirie et le réaménagement de 6 arrêts de bus, mis en service en septembre 2010,
- la création d'une entrée à la gare depuis la rue Porte de Buc, mise en service en février 2011.

## **2 - LA MODIFICATION DU PROJET URBAIN**

Depuis la remise en cause du projet urbain par la municipalité de Versailles, de nouvelles réflexions ont été engagées sous l'égide du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) afin de maintenir la rénovation du bâtiment gare SNCF indépendamment du projet urbain de la ville. Un certain nombre d'aménagements (bâtiment accueillant les services ferroviaires, disposition de la gare routière, modalités de franchissement des Etangs Gobert...) ont été retravaillés et leurs caractéristiques ont évolué de manière substantielle.

L'une des obligations fixée par les financeurs que sont l'Etat, la Région et le Département était de rester dans l'enveloppe du CPER phase 1, soit 43,575 M€ (CE 2005). Si des surcoûts apparaissent au titre du CPER, ils seront à répartir entre les maîtres d'ouvrage.

Une nouvelle procédure d'enquête publique, incluant une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme s'est déroulée du 3 mars au 4 avril 2011.

Dans ce contexte, il est apparu nécessaire de rédiger un avenant à la convention, qui vise à préciser notamment les nouveaux périmètres et coûts des travaux, ainsi que le plan de financement permettant de concrétiser le projet de pôle modifié.

### **3 - LE NOUVEAU PROJET** (Cf. plans de situation en annexe)

Aujourd'hui, l'ensemble du projet se décompose comme suit :

- phase 1 : accès au pôle, bâtiment gare, intermodalité, seule phase financée. Cette phase correspond à la phase 1 du projet initial où certains aménagements ont été retravaillés.
- Phase 1 bis : parc relais, local vélos,
- Phase 2 : tranche 2 du bâtiment gare.

Les modifications principales du projet portent sur la réalisation de la gare routière au niveau du terrain naturel et non plus sur une dalle qui devait être construite au niveau de la gare SNCF. La galerie de liaison entre le hall 1 et le futur hall 2 est réalisée en une seule phase et devient une coursive. Les niveaux supérieurs seront occupés par les services SNCF, la ville ayant souhaité la démolition du bâtiment dans lequel les agents SNCF devaient précédemment loger. Le futur hall 2 est allongé. Le franchissement des Etangs Gobert est revu avec la création d'un passage en souterrain, ainsi que les circulations voitures / piétons. Des aménagements sont réalisés provisoirement, comme le parc de stationnement, ainsi que des relogements pour les agents SNCF du fait de la démolition de la halle Sernam.

### **4 - FINANCEMENT DU NOUVEAU PROJET**

Le nouveau projet génère toutefois un surcoût important pour la ville de Versailles. Aussi, parallèlement au travail de refonte du PEM, les financeurs du CPER que sont l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département des Yvelines ont été sollicités par la Ville pour une participation complémentaire aux opérations sous maîtrise d'ouvrage de la commune à hauteur de 10 M€ actualisables (CE 2008).

Un accord à cette demande a été concrétisé par la signature du Contrat Spécifique Transport (CST) pour l'Etat et la Région. Le Département apportera sa contribution via un CDEY (Contrat de Développement Equilibré des Yvelines) qui sera soumis à l'adoption de l'Assemblée Départementale d'ici à la fin de l'année sur le territoire yvelinois de l'OIN (Opération d'Intérêt National) Paris-Saclay. A noter que ces 10 M€ (CE 2008) seront affectés à la phase 1 de l'opération.

Pour information, les opérations sous maîtrise d'ouvrage Ville bénéficiant de l'enveloppe supplémentaire des 10 M€ mise en place par l'Etat, la Région et le Département sont :

- la démolition de l'ancienne halle Sernam,
- la création d'une gare routière à 14 postes à quai,
- le parc de stationnement : phase transitoire,
- le réaménagement du carrefour R. Poincaré et de la rue de l'A. Rousseaux,
- la réorganisation du parvis de la gare,
- le prolongement de l'avenue de Sceaux,
- le réaménagement du carrefour des Francines.

Il est proposé dans le cadre de l'avenant que les travaux de la phase 1 soient financés comme suit :

- 43, 575 M€ (CE 2005) au titre du CPER, comme initialement prévus,
- 3,157 M€ (CE 2005) de financements complémentaires apportés par les 3 maîtres d'ouvrage sur le périmètre CPER (CE 2008),
- 10 M€ (CE 2008), pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage ville de Versailles, se répartissant comme suit :
  - 6,66 M€ pour la Région et l'Etat dans le cadre d'un Contrat Spécifique Transport (CST),
  - 3,33 M€ pour le Conseil général dans le cadre du CDEY.
- 3,05 M€ (forfaitaire, non actualisable) pour le PDU,
- 5,647 M€ (forfaitaire, non actualisable) pour le financement de droit commun.

Le restant à financer, de l'ordre de 5,266 M€ (CE 2005) pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage de la Ville, étant financé par la ville sur ses fonds propres.

Pour les 10 M€ financés par l'Etat, la Région et le Département, il est retenu un taux d'actualisation de 3% par an jusqu'en 2015, date de mise en service du pôle ; au-delà, ce montant ne sera pas réactualisable.

Avec actualisation, cela portera donc la participation de chacun des partenaires à 4 166 447 € forfaitairement.

*En conséquence, si ces propositions vous agréent, je vous prie de bien vouloir adopter les termes de la délibération suivante :*