



**Adaptation des
infrastructures pour le
déploiement du RER NG**

**Rehaussement des quais
de la gare de
Villeneuve-Saint-Georges**

**Synthèse des études
d'Avant-Projet/Projet
(APO)**

SOMMAIRE.

I. Historique	3
a. <i>Rappel de l'historique de l'opération</i>	3
II. Objectifs du Projet / Programme	4
a. <i>Programme de l'opération</i>	4
b. <i>Contraintes et exigences</i>	4
III. Description du Projet	4
a. <i>Caractéristiques principales</i>	4
b. <i>Définition</i> :	4
i. <i>Fonctionnelle des installations</i> ,	4
ii. <i>Périmètre du projet</i> ,.....	5
c. <i>Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques</i> ,	5
IV. Management et calendrier du Projet	6
a. <i>Organisation et identification des différentes parties</i>	6
b. <i>Planification</i> :.....	6
V. Economie du Projet	7
a. <i>Coûts de réalisation</i> :	7
b. <i>Gestion des risques</i>	8
VI. Plan de financement	8

I. Historique :

a. Rappel de l'historique de l'opération

Lors de la séance de son conseil d'administration du 10/12/2014 le STIF a approuvé l'acquisition de matériel roulant RER NG pour la ligne D de Transilien.

Le présent projet s'inscrit dans le cadre des études et des travaux pour adapter les infrastructures SNCF Réseau à l'ensemble de ces déploiements de nouveaux matériels roulants.

Il s'agit du rehaussement des quais 3 et 4 en gare de Villeneuve-Saint-Georges, pour les mettre à la cote altimétrique permettant l'arrêt des nouveaux matériels roulants assurant les missions du RER D.



II. Objectifs du Projet / Programme

a. Programme de l'opération

Lors de la séance de son conseil d'administration le 13 juillet 2016, le Syndicat des Transports d'Ile de France a préconisé l'acquisition du RER NG sur la ligne D. Les premières rames ont été commandées au conseil du Syndicat des Transports d'Ile de France du 11 janvier 2017.

En gare de Villeneuve-Saint-Georges, les missions RER D des deux branches sud (Paris-Gare de Lyon / Corbeil-Essonnes et Paris-Gare de Lyon / Melun) sont accueillies en service nominal sur les quais 3 et 4.

Ces quais sont actuellement à une cote altimétrique, mesurée par rapport au rail, de 55 cm environ.

Le nouveau matériel roulant exigera, pour respecter un différentiel de hauteur inférieur à 5 cm entre le quai et le plancher du train, de porter cette cote à 92 cm.

b. Contraintes et exigences

Le projet s'inscrit dans les ouvrages de la gare de Villeneuve-Saint-Georges ; ce site est très contraint car il est longé par la RN6 qui laisse peu de place pour des installations de chantier, tandis que l'autre côté consiste en un parking en bord de Seine, dont l'accès n'est possible qu'en passant sous deux ponts-rails de hauteur limitée.

Aussi est-il envisagé d'utiliser la voie fluviale pour les approvisionnements, la base travaux devant de plus être conçue pour affronter les épisodes de crue tels qu'on en a connu récemment : réduction des obstacles à l'écoulement des eaux, arrêt des activités en cas d'annonce de crue.

L'organisation du chantier est conçue afin de perturber le moins possible les circulations de voyageurs.

III. Description du Projet

a. Caractéristiques principales

Les travaux consistent à rehausser les quais 3 et 4 à la cote de 92 cm au-dessus du rail, soit environ 37 cm de rehaussement.

L'ensemble des équipements présents sur ces quais, principalement destinés à l'information et au confort du voyageur, sera adapté à cette nouvelle altimétrie.

Les escaliers de liaison avec les deux passages souterrains reliant les quais au bâtiment-voyageurs et, pour l'un d'entre eux, au parking Seine seront également adaptés au niveau des quais.

b. Définition :

i. Fonctionnelle des installations,

Le projet d'adaptation des quais se conformera aux normes PMR, avec des bandes d'éveil en bord de quai et avant les volées d'escalier.

ii. Périmètre du projet,

Le projet se limite aux quais 2 et 3 de la gare, et à ses ouvrages d'accès (escaliers de liaison avec les deux passages souterrains).

c. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,

Afin de permettre la continuité de l'exploitation de la gare et de pénaliser le moins possible le cheminement des voyageurs, les quais seront en travaux l'un après l'autre.

Ces travaux seront principalement réalisés de nuit pendant l'interruption du service voyageur, voire en week-end pour les grosses opérations.



IV. Management et calendrier du Projet

a. Organisation et identification des différentes parties

Le financement des travaux, objet du présent projet, s'inscrit dans le cadre Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020

Conformément aux dispositions de la Loi n° 2014-872, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

La Maitrise d'œuvre Générale est « SNCF Réseau, Direction Générale Ile de France, Direction de la Modernisation et du Développement du Réseau ».

b. Planification :

Les principales étapes du calendrier prévisionnel sont les suivantes :

	2018		2019		2020		2021	
EP								
APO								
Consultation								
Travaux								

V. Economie du Projet

a. Coûts de réalisation :

A l'issue de la phase d'étude d'avant-projet/projet, le coût prévisionnel de réalisation est estimé à 5,85 M€ CE 2018.

Ces coûts se décomposent de la façon suivante :

Réalisation des travaux		
Maitre d'ouvrage	Opération	Coût en € courants
SNCF RESEAU	Travaux	4 360 000
	• Génie civil quai 3	1 780 000
	• Génie civil quai 4	1 780 000
	• SNCF-E	800 000
	Maîtrise d'œuvre	450 000
	CT / CSPS / OPC	90 000
	Frais de maîtrise d'ouvrage dont communication	50 000
	Provision pour risques	250 000
	Forfait MOA	150 000
	TOTAL	

b. Gestion des risques

Les principaux risques désignés ci-dessous ont été identifiés et seront traités au cours du projet.

Risques	Mesure de réduction	Probabilité d'occurrence	Incidence sur les coûts	Incidence sur les délais	Incidence sur la qualité, sécurité, environnement
Travaux					
Marché infructueux	Stratégie marché classique	Faible			
Sécurité des exploitants durant les travaux	Limiter les interfaces travaux / exploitation	Moyenne			
Respect des plages travaux	Fiabiliser le planning	Moyenne			
Espace disponible pour l'installation de chantier	Anticiper les contraintes particulières du site (approvisionnement, risque de crues..)	Forte			
Intempéries	Planification des travaux	Moyenne			

Légende :

Risque mineur

Risque

Risque majeur



VI. Plan de financement

Le projet est financé dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

Les études sont d'ores et déjà financées par l'Etat et la Région –Ile-de-France suivant une convention de financement signée le 31 juillet 2017 pour un montant de 850 000 euros courants HT.

Compte-tenu d'une hypothèse d'actualisation de 1,8% par an et du financement préalable des études, le plan de financement de la phase de réalisation inscrit au projet de convention de financement est le suivant :

k€ HT Courants	2019	2020	2021	2022	TOTAL
total	0	524	3 200	1 1 626	5 350
Etat	0	157	960	488	1 605
Région	0	367	2 240	1 139	3 745

Le financement des travaux, objet de la présente convention, s'inscrit dans le cadre Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, pour un montant total de 6 000 000 € courants, réparti selon les clés de répartition suivantes :

- L'Etat (30 %), soit : 1 605 000 € ;
- La Région Ile-de-France (70 %), soit : 3 745 000 €.