

**Rapport pour la commission
permanente du conseil régional
JUILLET 2008**

*Présenté par
Jean-Paul Huchon
Président du conseil régional
d'Île-de-France*

LIAISON FERROVIAIRE ENTRE MASSY ET VALENTON

**SIGNATURE D'UN PROTOCOLE POUR L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX
SUR LE SECTEUR D'ORLY ET VILLENEUVE-LE-ROI**

LIAISON FERROVIAIRE ENTRE MASSY ET VALENTON
SIGNATURE D'UN PROTOCOLE POUR L'ENGAGEMENT DES
TRAVAUX SUR LE SECTEUR D'ORLY
ET VILLENEUVE-LE-ROI

RAPPORT POUR LA COMMISSION PERMANENTE DU
CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE
PRESENTE PAR
MONSIEUR JEAN-PAUL HUCHON,
PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

JUILLET 2008

Sommaire

EXPOSE DES MOTIFS 6
PROJET DE DELIBERATION..... 11
ANNEXE A LA DELIBERATION..... 14

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent rapport a pour objet d'autoriser le Président de la Région Ile-de-France à signer le projet de protocole relatif aux modalités de réalisation de l'aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton avec Réseau Ferré de France (RFF), qui prévoit d'engager les travaux sur le secteur Est (Villeneuve le Roi et Orly) où les dernières mesures supplémentaires d'insertion proposées par RFF font l'objet d'un accord des élus concernés et des riverains.

Les travaux sur le secteur Ouest (Massy-Antony) ne seront engagés qu'après définition du programme de mesures supplémentaires d'insertion à y réaliser et accord des parties.

Rappel

Le projet d'amélioration de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton a été inscrit au Contrat de Plan État –Région Ile-de-France 2000-2006.

L'avant-projet a été approuvé par le Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France le 10 juillet 2003 et par le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France le 7 novembre 2003. Le montant de l'aménagement a été estimé à 91 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2003, soit 106,5 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2007. Son financement est assuré par l'État (35,25%) soit 37,54 M€, RFF (26,19%) soit 27,89 M€, la Région Ile-de-France (17,63%) soit 18,78 M€, la Région Ile-de-France Bretagne (7,42%), la Région Ile-de-France Pays-de-Loire (7,42%), la Région Ile-de-France Centre (3,71%), la Région Ile-de-France Aquitaine (0,93%), la Région Ile-de-France Poitou-Charentes (0,93%) et la RATP (0,52%).

Le projet de convention, régissant les rapports entre les financeurs et le maître d'ouvrage, a été approuvé par la Région Ile-de-France lors de la Commission permanente du 11 décembre 2003 (CP 03-901).

Dès le lancement des études, la Région Ile-de-France a demandé à ce qu'une enquête publique soit réalisée. Malheureusement cette proposition n'a pas été retenue par le maître d'ouvrage.

Toutefois, en raison des réserves exprimées par les riverains et des associations du secteur concerné par les travaux, réserves appuyées par les élus, le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France a repoussé la signature de la convention de financement, et a demandé à RFF de procéder à une large concertation puis d'étudier les mesures supplémentaires d'amélioration et d'insertion du projet dans son environnement.

Des réunions de concertation ont été organisées en 2004 par RFF. Cette concertation a été jugée trop insuffisante et RFF a été invité par le Président du Conseil Régional à refaire une consultation complète des collectivités locales concernées ainsi que des associations de défense des riverains. A l'issue de cette deuxième concertation, un projet de programme d'aménagement complémentaire a été proposé en 2006 par RFF en vue d'apporter une meilleure protection des riverains.

Toutefois, le Conseil Régional constatant que RFF n'avait pas mené la concertation de façon suffisante et que les mesures proposées sur le territoire de la commune d'Antony ne répondaient pas aux attentes des élus et des riverains, a décidé de faire réaliser une étude indépendante ayant pour objet « l'expertise de l'insertion environnementale à Antony dans le cadre de l'amélioration de la liaison Massy-Valenton ». Le cahier des

charges visait l'étude et le chiffrage de plusieurs solutions et préconisations comprenant notamment trois scénarios :

- L'amélioration des protections acoustiques latérales par construction de murs antibruit avec casquette dans la traversée d'Antony,
- L'abaissement de la voie et la construction de murs antibruit,
- L'enfouissement total avec ou sans couverture.

Une première réunion d'étape a conduit à préciser les options ouvertes et leurs coûts de façon à définir avec les élus, les riverains et leurs associations les mesures à intégrer et leur financement.

Un certain nombre de préconisations sont avancées, des pistes d'amélioration restent à approfondir.

Cependant, à l'exception de la solution par passage en tunnel de l'ensemble de la liaison (solution ressortant d'une nouvelle liaison TGV, à réaliser dans un délai lointain et hors du champ de ces travaux d'amélioration, dont la nécessité est reconnue par la Région Ile-de-France pour améliorer tant le trafic des TGV interconnectés que celui du RER C), les travaux dans le secteur Est n'impactent pas les diverses améliorations envisageables.

Il est donc possible de lancer les travaux dans ce secteur Est tout en apportant toutes les garanties aux riverains du secteur Ouest (Antony et Massy).

Objet du protocole

Le protocole a pour objet de définir les engagements des parties sur les modalités de la mise en œuvre phasée de la convention de financement du projet, afin de ne pas retarder davantage l'engagement des travaux dans la partie Est, de préserver ainsi les riverains concernés des nuisances subies, et de promouvoir le développement du transport ferroviaire, tant dans ses liaisons nationales d'interconnexion au sud de Paris que dans ses liaisons régionales franciliennes, dans le respect du développement durable et d'une bonne intégration dans l'environnement. Il permet dans le cadre de l'article 12 de la convention de financement adoptée par la Commission Permanente en décembre 2003, après accord des parties, de scinder l'opération Massy Valenton en deux phases de réalisation :

1^{ère} phase (projet de base) : secteur Est (Villeneuve-le-Roi et Orly), qui comporte :

- La suppression des croisements à niveau à Villeneuve-le-Roi et Orly,
- L'aménagement de la 3^{ème} voie dite MG entre Pont de Rungis et Orly-les- Saules,
- La modernisation du Poste R d'Orly,

Soit 52 millions d'euros pour le secteur Est, aux conditions économiques de janvier 2003, ou 60,9 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2007.

2^{ème} phase (projet de base) : secteur Ouest (Massy-Antony), qui compte au jour de la présente délibération:

- La suppression des croisements à niveau à Massy et Antony,
- Les travaux RATP sur Massy-Verrières et ligne RER B.

Soit 39M€ pour le secteur Ouest aux conditions économiques de janvier 2003, ou 45,7 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2007, auquel il conviendra

d'ajouter la suppression du passage à niveau Fontaine Michalon qui figure dans le projet technique de RFF mais dont le chiffrage devra être précisé en fonction de la variante retenue.

Sur le secteur Est, le programme des mesures supplémentaires d'insertion proposé par RFF comprend :

- la suppression du point noir du bruit ferroviaire le long de la voie EV1 sur environ 750 mètres linéaires sur Villeneuve-le-Roi et Orly, pour un montant de 3,6 millions d'euros (c.e. janvier 2007),
- la suppression du point noir du bruit le long de la Grande Ceinture sur environ 450 mètres linéaires à Villeneuve-Saint-Georges pour un montant estimé à 1,8 million d'euros (c.e. janvier 2007),
- la réalisation d'un mur antibruit le long de la voie V1 (quartier Sauret-Châtelier et route d'Orly) sur environ 600 mètres linéaires pour un montant estimé à 2 millions d'euros (c.e. janvier 2007),
- la réalisation d'un mur antibruit le long de la voie MG (quartier du Grand Godet) sur environ 200 mètres linéaires à Villeneuve-le-Roi, pour un montant estimé à 0,6 million d'euros (c.e. janvier 2007),
- la réalisation d'un écran végétal en pied de talus le long de la Grande Ceinture à Choisy-le-Roi pour un montant estimé à 0,10 million d'euros (c.e. janvier 2007).

Soit un montant total prévisionnel de 8,1 millions d'euros (c.e. janvier 2007).

Les travaux de suppression de points noirs du bruit ferroviaire seront financés à raison de 37,5 % par RFF, 25 % par l'État, 25 % par la Région Ile-de-France et 12,5 % par les autres collectivités locales.

Les travaux de réalisation de murs antibruit, autres que ceux destinés à la suppression de points noirs du bruit ferroviaire, seront financés à raison de 25 % par l'État, 25 % par RFF, 25 % par la Région Ile-de-France et 25 % par les autres collectivités locales.

Les travaux de réalisation de l'écran végétal seront financés à raison de 50 % par RFF, 25 % par l'État et 25 % par la Région Ile-de-France.

Ces modalités de financement qui ont reçu un accord de principe des financeurs feront l'objet d'une convention qui sera présentée d'ici la fin de l'année 2008 à une prochaine commission permanente de la Région Ile-de-France.

Pour le secteur Ouest, comme rappelé ci-dessus, la Région a demandé à un cabinet d'études d'expertiser les solutions proposées par RFF sur la commune d'Antony et de proposer des améliorations.

Un certain nombre de préconisations sont avancées, des pistes d'amélioration restent à approfondir (renforcement des protections phoniques, dispositifs techniques, variantes à étudier dans le traitement du passage à niveau de Fontaine Michalon comme dans la section Massy-Verrières/Les Baconnets, ...)

La Région va donc demander à RFF d'étudier et de chiffrer ces mesures complémentaires et est prête à prendre sa part dans le financement des travaux correspondants. Il appartient dorénavant à RFF de prendre en considération ces propositions et de mener la concertation locale.

Il est donc proposé pour ne pas retarder davantage la réalisation de l'opération Massy-Valenton, d'engager dès maintenant les travaux sur le secteur Est ainsi que le programme de mesures supplémentaires d'insertion ci-dessus qui y sont prévues.

Dès la signature du protocole, le calendrier pourrait être le suivant :

- signature du protocole et de la convention de financement principale avant fin septembre 2008,
- bouclage du financement du programme complémentaire secteur Est et passage en commission permanente d'ici la fin de l'année 2008 de la convention de financement du programme complémentaire secteur Est,
- engagement des études correspondantes à l'automne 2008,
- engagement des travaux secteur Est en 2009,
- travaux secteur Est de 2009 à 2013,

Par ailleurs, s'agissant du secteur Ouest, il est proposé de mandater le Président du Conseil Régional pour demander à RFF d'étudier et de chiffrer les mesures d'insertion à mettre en œuvre, engager la concertation avec les collectivités territoriales concernées et solliciter leur cofinancement de ces mesures d'insertion.

C'est pourquoi, je vous propose d'approuver le projet de protocole annexé au projet de délibération et de m'autoriser à le signer.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer

**Le président du conseil régional
d'Ile-de-France**



JEAN-PAUL HUCHON

PROJET DE DELIBERATION

**DELIBERATION N°
DU****LIAISON FERROVIAIRE ENTRE MASSY ET VALENTON****SIGNATURE D'UN PROTOCOLE POUR L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX SUR LE
SECTEUR D'ORLY ET VILLENEUVE-LE-ROI**

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

- VU** Le Code général des collectivités territoriales ;
- VU** La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et notamment son article 14;
- VU** La délibération n° CP 03-901 du 11 décembre 2003, relative à l'approbation de la convention de financement de l'amélioration de la liaison ferroviaire Massy Valenton
- VU** La délibération n° CR 03-04 du 30 avril 2004 relative aux délégations de compétences du Conseil Régional à la Commission Permanente ;
- VU** Le règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France;
- VU** Le budget de la Région Ile de France pour 2008 ;
- VU** Le rapport n° CP présenté par Monsieur le Président du Conseil Régional d'Ile de France ;
- VU** L'avis émis par la Commission des Transports et de la Circulation ;
- VU** L'avis émis par la Commission de l'Environnement, du Développement Durable et de l'Eco-Région Ile-de-France ;
- VU** L'avis émis par la Commission de l'Aménagement du Territoire.

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article 1 :

Approuve le projet de protocole ci-annexé, à passer avec l'État et Réseau Ferré de France (RFF), et relatif aux modalités de réalisation de la partie Est (Villeneuve-le-Roi – Orly) de l'aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton.

Autorise le Président de la Région Ile-de-France Ile de France à le signer.

Article 2 :

Décide qu'une nouvelle délibération aura pour objet l'approbation du futur protocole relatif aux modalités de réalisation de la partie Ouest (Antony-Massy) de la liaison Massy-Valenton.

Article 3 :

S'agissant du secteur Ouest, mandate le Président de la Région Ile de France pour demander à RFF d'étudier et de chiffrer les mesures d'insertion à mettre en œuvre, engager la concertation avec les collectivités territoriales concernées et solliciter leur cofinancement de ces mesures d'insertion.

JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXE A LA DELIBERATION

**PROTOCOLE
RELATIF AUX MODALITÉS DE RÉALISATION DE L'AMÉNAGEMENT
DE LA LIAISON FERROVIAIRE ENTRE MASSY-PALAISEAU ET VALENTON**

Entre

L'ÉTAT, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer,
représenté par Monsieur Pierre MUTZ, Préfet de la Région Ile-de-France, dénommé
ci-après « l'État »,

d'une part,

Le Conseil Régional d'Ile-de-France, représenté par son Président Jean-Paul
HUCHON, agissant en application de la délibération du
dénommé ci-après « la Région Ile-de-France »,

d'autre part,

Réseau Ferré de France, Établissement public industriel et commercial,
immatriculé au registre de commerce de Paris sous le N°B.412.280.737
(2002B08113), dont le siège est situé au 92 avenue de France 75013 PARIS,
représenté par Bernard CHAINEAUX, directeur régional Ile-de-France, agissant par
délégation de son Président en date du , dénommé ci-après « RFF »,

d'autre part,

PRÉAMBULE

Le projet d'amélioration de la liaison ferroviaire entre MASSY et VALENTON a été inscrit au Contrat de Plan État-Région Ile-de-France 2000-2006.

L'avant-projet de cet aménagement a été approuvé par le Conseil d'Administration de RFF le 10 juillet 2003 et par le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) le 7 novembre 2003. Le montant de l'aménagement a été estimé à 91M€ HT (aux conditions économiques de janvier 2003), le financement se répartissant entre l'État (35,25%), RFF (26,19%), la Région Ile-de-France (17,63%), la Région Bretagne (7,42%), la Région Pays-de-Loire (7,42%), la Région Centre (3,71%), la Région Aquitaine (0,93%), la Région Poitou-Charentes (0,93%) et la RATP (0,52%).

Le projet de convention régissant les rapports entre les financeurs et le maître d'ouvrage, relative à la réalisation de l'opération « Liaison Massy-Valenton, amélioration de l'interconnexion des réseaux à grande vitesse Atlantique, Sud-Est, Nord et Est », appelée ci-dessous « convention de financement du projet », a été approuvé par les financeurs, respectivement :

- le Conseil Régional d'Aquitaine, lors de sa séance plénière du 28 juin 2004,
- le Conseil Régional de Bretagne, lors de sa séance plénière du 1^{er} mars 2004,
- le Conseil Régional du Centre, lors de sa commission permanente du 20 février 2004,
- le Conseil Régional d'Ile de France, lors de sa commission permanente du 11 décembre 2003,
- le Conseil Régional Pays de Loire, lors de sa commission permanente du 12 janvier 2004,
- le Conseil Régional Poitou-Charentes, lors de sa commission permanente du 27 février 2004,
- la RATP, par signature de sa Présidente le 19 mars 2004,
- Réseau Ferré de France, par signature de son Président le 9 mars 2004, après approbation du conseil d'administration du 10 juillet 2003,
- L'Etat.

L'extension du réseau de lignes à grande vitesse ferroviaire (mise en service de la liaison est-européenne en juin 2007, de la branche Est de la liaison Rhin-Rhône en 2011) et les perspectives d'amélioration du RER C rendent pressante la réalisation de cette opération. L'engagement des pré études fonctionnelles d'une liaison d'interconnexion sud, décidée par le CIADT en novembre 2003, ne permet pas d'envisager une mise en service à ces échéances. Des améliorations de capacité et fiabilité du réseau existant s'avèrent donc indispensables durant la période intermédiaire afin de ne pas pénaliser le transport ferroviaire, tant régional que national, durant la période à venir.

Toutefois, en raison des réserves exprimées par de nombreux élus et des sollicitations émises par des riverains et associations du secteur des travaux, dès l'année 2004, le Président du Conseil Régional d' Ile-de-France a demandé à RFF de procéder à une large concertation et d'étudier les mesures supplémentaires d'intégration et d'aménagement du projet dans son environnement.

Des réunions de concertation ont eu lieu jusqu'en juin 2004 et RFF a fait une première proposition de mesures complémentaires. Les élus du secteur et la Région Ile-de-France ont jugé la concertation menée insuffisante. C'est pourquoi, la Région Ile-de-France a demandé à RFF, en octobre 2004, de relancer la concertation de manière plus approfondie.

Durant l'année 2005, RFF a procédé à une consultation complète des collectivités locales concernées, ainsi que des associations de défense. Deux expositions ont été organisées à Antony et à Massy en juin et juillet 2005. Les résultats de ces consultations ont fait l'objet d'un compte-rendu en février 2006 établi par RFF et diffusé aux partenaires institutionnels. Un projet de programme d'aménagement complémentaire a été proposé par RFF en vue d'apporter une meilleure protection aux riverains.

Si des solutions partagées ont pu être définies sur la partie Est (Villeneuve-le-Roi et Orly), la Région Ile-de-France a décidé, par délibération CP 07-110 de janvier 2007, de réaliser une étude indépendante portant sur une meilleure insertion de la ligne actuelle dans l'environnement sur le territoire de la commune d'ANTONY. Cette expertise a eu pour objet de vérifier la faisabilité et d'estimer le coût de différentes solutions envisagées. Elle fait suite aux demandes de la Région Ile-de-France, particulièrement sensible à la bonne insertion environnementale de ce projet en milieu urbain dense.

CECI ETANT EXPRIMÉ, IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 : OBJET DU PROTOCOLE

Le présent protocole a pour objet de définir les engagements des parties sur les modalités de la mise en œuvre phasée de la convention de financement du projet afin de promouvoir le développement du transport ferroviaire, tant dans ses liaisons nationales d'interconnexion au sud de Paris, que dans ses liaisons régionales franciliennes (RER C), dans le respect du développement durable et d'une bonne intégration dans l'environnement.

ARTICLE 2 : RAPPEL DE LA CONSISTANCE DU PROJET

Le projet d'amélioration de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton, d'un montant total de 91 M€, aux conditions économiques de janvier 2003 (c.e.01/03), soit 106,5M€ (c.e. 01/07), comprend les ouvrages suivants :

a/ secteur Est

- suppression des croisements à niveau à Villeneuve-le-Roi et Orly (35M€ aux c.e. 01/03, soit 41M€ aux c.e. 01/07),
- aménagement de la 3^{ème} voie dite MG entre Pont de Rungis et Orly-les-Saules (7M€ aux c.e. 01/03, soit 8,2M€ aux c.e. 01/07),
- modernisation du Poste R d'Orly (10M€ aux c.e. 01/03, soit 11,7M€ aux c.e. 01/07),

soit au total 52M€ pour le secteur Est (aux c.e. 01/03, ou 60,9 M€ aux c.e. 01/07).

b/ secteur Ouest

- suppression des croisements à niveau à Massy et Antony (31M€ aux c.e. 01/03, soit 36,3M€ aux c.e. 01/07),
- travaux RATP sur Massy-Verrières et ligne RER B (8M€ aux c.e. 01/03, soit 9,4M€ aux c.e. 01/07),

soit au total 39M€ pour le secteur Ouest (c.e. 01/03, ou 45,7 M€ aux c.e. 01/07).

ARTICLE 3 : PHASAGE DE L'OPÉRATION

Afin de permettre à la Région Ile-de-France de finaliser l'étude indépendante qu'elle a décidée dans le secteur Ouest, et de permettre à RFF de convenir avec les autres partenaires concernés des dispositions à retenir en matière de mesures d'insertion du projet, il est convenu entre les parties de scinder l'opération prévue à la convention de financement en deux phases de réalisation :

- 1^{ère} phase : secteur Est
- 2^{ème} phase : secteur Ouest

telles que définies à l'article 2 ci-dessus.

Cette décomposition en deux phases permettra la définition d'améliorations localisées sur le secteur Ouest, ceci dans le cadre de l'article 12 de la convention de financement du projet.

La décision d'entreprendre les travaux du secteur Ouest sera conditionnée à un accord préalable entre les parties signataires du présent protocole prenant en compte les mesures complémentaires d'insertion, et précisant leur mode de financement. Le présent protocole n'anticipe donc pas sur cette décision.

ARTICLE 4 : ENGAGEMENT DES TRAVAUX DE LA PREMIÈRE PHASE (SECTEUR EST)

L'État, la Région Ile-de-France et RFF conviennent d'engager l'aménagement du secteur Est de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton, ainsi que le programme d'ouvrages d'insertion complémentaire dans l'environnement décrit ci-dessous. RFF s'engage à privilégier la réalisation de ces derniers dans le planning et le déroulement des travaux et à engager une concertation avec les élus et les riverains concernés sur les aspects techniques à ceux-ci (matériaux, implantation physique, déroulement du chantier...)

4.1 Travaux prévus dans le projet initial

Ils comprennent les ouvrages décrits au paragraphe a/ de l'article 2 ci-dessus, et notamment 400ml de murs acoustiques à Orly d'un montant estimatif de 1,30 M€ HT (c.e. 01/03, soit 1,5M€ c.e. 01/07).

4.2 Programme d'ouvrages d'insertion complémentaire dans l'environnement (secteur Est)

L'État, la Région Ile-de-France et RFF conviennent d'arrêter le programme d'ouvrages d'insertion complémentaire dans l'environnement dans le secteur est, qui comprend les mesures suivantes (montants estimés en M€ HT) :

a/ engagement simultané au projet de la suppression du point noir du bruit ferroviaire le long de la voie EV1 sur environ 750ml (670ml sur Villeneuve-le-Roi et 80ml sur Orly), pour un montant estimé à 3,6M€ (01/07).

b/ engagement simultané au projet de la suppression du point noir du bruit le long de la Grande Ceinture sur environ 450ml à Villeneuve-Saint-Georges pour un montant estimé à 1,8M€ (c.e. 01/07).

c/ réalisation d'un mur antibruit le long de la voie V1 (quartier Sauret-Châtelier et route d'Orly) sur environ 600ml (450ml sur Villeneuve-le-Roi et 150ml sur Orly) pour un montant estimé à 2M€ (c.e.01/07).

d/ réalisation d'un mur antibruit le long de la voie MG (quartier du Grand Godet) sur environ 200ml à Villeneuve-le-Roi, pour un montant estimé à 0,45M€ (c.e. 01/06), soit 0,6M€ (c.e. 01/07).

e/ réalisation d'un écran végétal en pied de talus le long de la Grande Ceinture (côté nord) à Choisy-le-Roi pour un montant estimé à 0,10 M€ (c.e. 01/07).

Soit un montant total prévisionnel de 8,1M€ (c.e. 01/07).

Ce programme pourra être complété le cas échéant par l'engagement simultané au projet d'ouvrages de suppression de point noir bruit à Choisy-le-Roi, en fonction du résultat des études préliminaires en cours.

4.3 Modalités de financement de la première phase

Les travaux relevant du paragraphe 4.1 seront financés selon les modalités prévues à la convention de financement du projet. Les parties signataires du présent protocole s'engagent à signer rapidement, et au plus tard trois mois après la signature du présent protocole, la convention de financement précitée afin de la rendre exécutoire.

Le programme d'insertion complémentaire dans l'environnement décrit au paragraphe 4.2 ci-dessus fera l'objet de financements complémentaires selon les modalités ci-dessous, ceci en application de l'article 12 de la convention de financement de projet.

Les travaux de suppression de points noirs du bruit ferroviaire figurant aux paragraphes a/ et b/ de l'article 4.2 ci-dessus seront financés à raison de 37,5 % par RFF, 25 % par l'État, 25 % par la Région Ile-de-France et 12,5 % par les autres collectivités locales, au moyen de subventions attribuées au maître d'ouvrage et/ou de conventions de financement spécifiques.

Les travaux de réalisation de murs antibruit, autres que ceux destinés à la suppression de points noirs du bruit ferroviaire, et figurant aux paragraphes c/ et d/ de l'article 4.2 ci-dessus, seront financés à raison de 25 % par l'État, 25 % par RFF, 25 % par la Région Ile-de-France et 25 % par les autres collectivités locales, au moyen de subventions attribuées au maître d'ouvrage et/ou de conventions de financement spécifiques.

Les travaux de réalisation de l'écran végétal figurant au paragraphe e/ de l'article 4.2 ci-dessus seront financés à raison de 50 % par RFF, 25 % par l'État et 25 % par la Région Ile-de-France, au moyen de subventions attribuées au maître d'ouvrage et/ou de conventions de financement spécifiques.

ARTICLE 5 : SECONDE PHASE (SECTEUR OUEST)

5.1 Mise au point du programme d'insertion complémentaire dans l'environnement (secteur Ouest)

Au vu des résultats de l'étude décidée et financée par la Région Ile-de-France en janvier 2007, l'État, la Région Ile-de-France et RFF s'attacheront à convenir du contenu du programme d'insertion complémentaire du secteur ouest, ainsi que des modalités de son financement, après concertation rassemblant tous les acteurs concernés (Etat, collectivités territoriales, RFF, SNCF, représentants des voyageurs et des riverains de la ligne, chambres de commerce et d'industrie).

Ce programme sera établi en prenant en considération les perspectives d'aménagement de la liaison dédiée au trafic TGV prévue à long terme raccordant le réseau LGV Atlantique au reste du réseau LGV, dite « interconnexion sud », ceci en fonction des informations qui seront connues à cette échéance.

Les parties conviennent de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour arrêter ce programme, afin de pouvoir achever l'ensemble des travaux prévus à la convention de financement du projet ainsi que ceux du programme d'insertion complémentaire conformément aux dispositions qui auront été convenues.

5.2 Modalités de financement de la deuxième phase (secteur Ouest)

Les travaux correspondant au secteur Ouest, tels que décrits à l'article 2, seront financés selon les modalités de la convention de financement du projet.

Les travaux relatifs au programme d'insertion complémentaire dans l'environnement (secteur Ouest) feront l'objet de conventions de financement et/ou d'attribution de subventions particulières, ceci en application de l'article 12 de la convention de financement de projet et de démarches en direction des collectivités territoriales concernées afin de solliciter leur cofinancement des mesures d'insertion.

ARTICLE 6 : INTERCONNEXION SUD TGV

L'Etat, la Région Ile de France et RFF s'engagent à lancer en 2008 les études relatives à la tenue d'un débat public sur le projet d'Interconnexion Sud TGV qui sont inscrites au Grand Projet 5 « Contribuer à l'accessibilité » Action 5 « Les opérations interrégionales » du Contrat de Projets Etat-Région Ile de France 2007-2013.

ARTICLE 7 : INFORMATION ET CONSULTATION DES PARTENAIRES

L'Etat, la Région Ile-de-France et RFF conviendront des modalités d'information et de consultation des collectivités locales, associations et riverains concernés par l'application du présent protocole.

L'État, la Région Ile-de-France et RFF informeront les signataires de la convention de financement du projet des dispositions du présent protocole et de leur application, notamment lors des réunions du Comité de suivi prévu à l'article 10 de la convention de financement du projet.

ARTICLE 8 : DURÉE DU PROTOCOLE

Le présent protocole expirera à l'achèvement des travaux prévus aux articles 4 et 5 ci-dessus.

Fait à Paris, en trois exemplaires originaux, le

Pour l'État
Le Préfet de Paris,
Préfet Régional d'Ile-de-France,

Pierre MUTZ

Pour la Région Ile-de-France
Le Président du Conseil Régional

Pour Réseau Ferré de France
Le Directeur régional Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

Bernard CHAINEAUX