



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay



**DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A
LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

**PIECE F :
APPRECIATION SOMMAIRE DES
DEPENSES**



SOMMAIRE

Préambule.....	4
1. Estimation du coût du projet	6
1.1. Coûts d'investissement	7
1.2. Coûts d'exploitation et de fonctionnement.....	8
2. Modalités de réalisation et financement du projet.....	9
2.1. Organisation et gouvernance de la maîtrise d'ouvrage	10
2.2. Principe de financement du projet.....	10



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay



Préambule

**1**

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

L'appréciation sommaire des dépenses présente, par grands types de postes, le coût d'investissement estimé de l'opération de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay. Elle intègre l'estimation sommaire et globale des acquisitions foncières établie par la Direction Nationale d'Interventions Domaniales (DNID) de France Domaine. Cette enveloppe sera ajustée dans le cadre des études de conception détaillées.

Sont présentées également dans ce document les modalités de réalisation des travaux, tels qu'envisagés au stade de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

1. Estimation du coût du projet

**1**

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

1.1. COUTS D'INVESTISSEMENT

Le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay, hors matériel roulant et acquisitions foncières, est estimé au stade des études de schéma de principe à 1,284 milliard d'euros HT, aux conditions économiques de décembre 2017 (+/- 10%). Ce chiffre inclut des provisions couvrant notamment les déviations de réseaux concessionnaires, les éventuels traitements de sols, la dépollution, ainsi que les aléas pour incertitude à ce stade des études. Ce montant inclut également les frais d'étude, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Par ailleurs, l'enveloppe financière pour la maîtrise du foncier nécessaire à la réalisation des infrastructures du prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay, y compris le centre de dépannage des trains, a été évaluée à un coût total de **101 millions d'euros**. Ce montant correspond à l'estimation sommaire et globale des acquisitions foncières réalisée par la Direction Nationale d'Interventions Domaniales de France Domaine.

Le coût d'investissement du projet hors matériel roulant s'établit ainsi à **1,385 milliard d'euros HT** aux conditions économiques de décembre 2017.

Ces montants doivent être complétés par le coût du matériel roulant à acquérir sur la Ligne 1 au titre de la mise en service du prolongement à Val de Fontenay. Celui-ci est évalué à un montant total de **104 millions d'euros** aux conditions économiques de décembre 2017.

Le coût global de l'opération, y compris foncier et acquisition du matériel roulant, est estimé à 1,489 milliard d'euros H.T. aux conditions économiques de décembre 2017.

La décomposition par nature d'investissement du montant estimé est présentée dans le tableau suivant.

POSTES DE DEPENSES	MONTANT HT (EN MILLIONS D'EUROS AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE DECEMBRE 2017)
Travaux	855,8
Travaux préparatoires y compris déviation des réseaux	142,5
Infrastructures en ligne (hors ouvrages annexes)	257,6
Stations	222,5
Ouvrages annexes	41,1
Systèmes de transport	143,7
Centre de dépannage des trains	48,4
Provisions pour Aléas et Imprévus	85,6
Provisions pour Risques Identifiés	177,8
Frais de maîtrise d'œuvre	114,8
Frais de maîtrise d'ouvrage	50,4
TOTAL infrastructures	1 284,4
Acquisitions foncières	101
TOTAL infrastructures + acquisitions foncières	1 385,4
Matériel roulant	104
TOTAL	1 489,4

Tableau 1 – Coûts d'investissement du projet (source : RATP / IDFM)

**1**

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

1.2. COÛTS D'EXPLOITATION ET DE FONCTIONNEMENT

Les coûts d'exploitation et de maintenance du réseau du prolongement sont estimés à **24,14 millions d'euros** (aux conditions économiques de janvier 2015) pour la première année pleine d'exploitation. Les frais de mise en service ne sont pas encore chiffrés à ce stade des études.

Le détail des coûts d'exploitation et de fonctionnement est précisé dans tableau suivant. Ces évaluations partent des hypothèses suivantes :

- Intervalle minimal à l'heure de pointe : 95 secondes ;
- Variation des Trains Kilomètres (TK) commerciaux : + 1 719 Milliers de TK ;
- Variation du nombre de Voitures Kilomètres (VK) Totaux : +10 872 Milliers de VK ;
- Total des surfaces des 3 stations nouvelles : 19 581m² ;
- Parc de Matériel Roulant : +12 navettes à 6 voitures de type MP14.

COÛTS D'EXPLOITATION DE LA PARTIE PROLONGÉE (EN MILLIONS D'EUROS AUX CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE 2015)

Exploitation de la ligne	3,88
Maintenance courante et patrimoniale du matériel roulant	2,44
Entretien des installations fixes	4,04
Consommation d'énergie	2,51
Total charges de fonctionnement	12,87
Aléas	1,34
Taxes	9,93
Frais de mise en service	Non-chiffrés à ce stade des études
Total coûts d'exploitation	24,14

Tableau 2 – Coûts d'exploitation et de fonctionnement du projet (source : RATP / IDFM)

Ces coûts d'exploitation seront revus à l'issue des études d'avant-projet (AVP), puis 1 an avant la mise en service du prolongement de la Ligne 1 du métro.



1

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay



2. Modalités de réalisation et financement du projet

**1**

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

2.1. ORGANISATION ET GOUVERNANCE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

En application de l'article L.1241-4 du Code des transports, le projet est réalisé dans le cadre d'une **maîtrise d'ouvrage conjointe portée par Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France, et la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP).**

Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, elle fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs.



Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Île-de-France Mobilités, dont le Conseil d'administration est composé de la Région Île-de-France, de la Ville de Paris et des sept autres Départements franciliens, porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Île-de-France (train, RER, métro, tramway et bus).

En application de l'article L.1241-4 du Code des transports et dans le cadre du projet, Île-de-France Mobilités « *s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie, en assure le financement* ».

La RATP est un établissement public à caractère industriel et commercial de l'Etat exploitant une partie des réseaux de transports publics d'Île-de-France. En particulier, la RATP est exploitante de l'intégralité de la Ligne 1 du métro, ainsi que des autres lignes actuelles du réseau métropolitain. La RATP assurera ainsi l'exploitation de la Ligne 1 prolongée à l'est à Val de Fontenay.



En application de l'article L.1241-4 du Code des transports et dans le cadre du projet, la RATP « *choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux* ».

En outre, conformément à l'article L.2142-3 du Code des transports, la RATP est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau. À ce titre, elle est « *responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île-de-France* ».

2.2. PRINCIPE DE FINANCEMENT DU PROJET

Le projet sera réalisé en maîtrise d'ouvrage publique classique, sous maîtrise d'ouvrage conjointe d'Île-de-France Mobilités et de la RATP.

Les principaux acteurs financiers potentiels pour la poursuite du projet sont les suivants :

- L'Etat ;
- La Région Île-de-France ;
- Le Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis ;
- Le Conseil Départemental du Val-de-Marne.

Une fois acquise la déclaration d'utilité publique, un protocole global de financement devra être mis en place. Celui-ci sera décliné en plusieurs conventions de financement successives.

Une première convention de financement devra être mise en œuvre lors de la prochaine période de contractualisation pour couvrir notamment les coûts des études d'AVP, les premières acquisitions foncières et les mesures conservatoires à réaliser par la Société du Grand Paris (SGP) dans le cadre du projet de la Ligne 15 Est, afin de permettre la réalisation de l'ouvrage de correspondance et de croisement des tunnels entre les Lignes 1 et 15 Est. Pour pouvoir réaliser les travaux relatifs aux mesures conservatoires mentionnées précédemment, la SGP doit disposer des financements correspondants pour la notification de son marché de conception-réalisation.