



PROLONGEMENT
Saint-Germain >>> Achères

DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

COMPLEMENTAIRE

Pièce E *(Actualisée)*

Appréciation sommaire des dépenses

SOMMAIRE DE LA PIECE E

PIECE E APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES.....	272
PARTIE 1 : ESTIMATION DU COUT DU PROJET	273
PARTIE 2 : COUT D'EXPLOITATION.....	275
PARTIE 3 : FINANCEMENT DU PROJET.....	275

PIECE E APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Cette pièce vise à renseigner le coût du projet y compris celui des études et des acquisitions foncières. L'enveloppe pourra être ajustée lors des études ultérieures.

PARTIE 1 : ESTIMATION DU COUT DU PROJET

Les investissements du projet Tram 13 express phase 2 entre Saint-Germain Grande Ceinture et Achères Ville RER sont estimés à **250,5 M€ HT** au stade du Schéma de Principe complémentaire de 2017 (conditions économiques de janvier 2013) hors matériel roulant.

La décomposition de ce montant par nature d'investissement et par maître d'ouvrage est présentée dans le tableau suivant en euros HT, aux conditions économiques de janvier 2013.

* En compléments des investissements prévus en phase 1.

Le découpage par poste retenu correspond à celui proposé par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) (ex CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques)) : cette structuration permet d'avoir un cadre solide et défini de découpage des postes, de conserver une traçabilité entre les différents niveaux d'études et d'éviter la perte d'information conséquence des chiffrages en découpages particuliers.

N°	Postes CERTU	Coût total en M€ H.T.	Répartition par MOA Coût en M€ H.T.		
			STIF	SNCF Réseau	SNCF Mobilités
1	Etudes	6,5	6	10	0,5
3	Maîtrise d'œuvre	17,5	7		0,5
2	Maîtrise d'ouvrage	16,5	10	6	0,5
4	Acquisitions foncières et libérations d'emprises	19	19	0	0
5	Déviations de réseaux	1,5	0	1,5	0
6	Travaux préparatoires	28	21,5	6,5	0
7	Ouvrages d'art	18	3,5	14,5	0
8	Plate-forme	26,5	18,5	8	0
9	Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	21,5	15,5	6	0
10	Revêtement du site propre	5,5	5,5	0	0
11	Voirie et espaces publics	14	14	0	0
12	Equipements urbains	6,5	5	1,5	0
13	Signalisation routière	1,5	1,5	0	0
14	Stations	3	3	0	0
15	Alimentation en énergie de traction	16	11	5	0
16	Courants faibles et PCC	13,5	2	7,5	4
17	Dépôt (SMR Matelots, CdMU, local exploitation)*	5,5	1,5	0	4
19	Opérations induites	5,5	4,5	1	0
20	Aléas	24,5	16	7,5	1
	Total (Hors matériel roulant) en M€ HT	250,5	165	75	10,5

Il est rappelé que **le coût du projet initial a été évalué à 103 M€ HT** aux conditions économiques de janvier 2013, hors matériel roulant. Suite à l'enquête d'utilité publique de 2014 et aux conclusions de la commission d'enquête associées, des études complémentaires ont été menées sur la variante de tracé urbain par Poissy.

Au stade du DOCP complémentaire d'octobre 2015, le coût du tracé urbain par Poissy a été évalué à 216 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2013, hors matériel roulant.

Des études plus approfondies ont ensuite permis de préciser l'insertion du tracé alternatif par Poissy, et plus globalement d'affiner la conception du projet dans son ensemble. **A ce titre, il est à noter que le coût du tracé initial estimé à 103 M€ HT₂₀₁₃ au stade de l'enquête publique initiale de 2014, verrait son coût réévalué à environ 136 M€ HT₂₀₁₃ compte tenu des études plus précises qui ont été réalisées depuis.** Ces évolutions du coût s'expliquent principalement par :

- une réévaluation des coûts pour les travaux préparatoires (dont la dépollution), de plate-forme du tram-train (dont l'assainissement), d'ouvrages d'art, de voirie/espaces publics sur la base d'études plus approfondies ;
- des modifications de programme visant à optimiser l'exploitabilité et la maintenabilité du Tram 13 express ;
- le phasage de certains travaux du SMR initialement prévus dès la phase 1 du projet.

Au stade du Schéma de Principe de 2017, **le coût du tracé urbain a été réévalué à 250,5 M€ HT** aux conditions économiques de janvier 2013, hors matériel roulant. Les évolutions du coût par rapport au DOCP complémentaire s'expliquent principalement par :

- des modifications de programme dans le secteur urbain entraînant des opérations induites plus importantes (notamment les secteurs de la place de l'Europe et le long de la ZAC Rouget de Lisle) ;
- des modifications de programme visant à optimiser l'exploitabilité et la maintenabilité du Tram 13 express ;
- une réévaluation des coûts pour les travaux préparatoires, de plate-forme du tram-train, d'ouvrages d'art, de voirie/espaces publics et des équipements urbains sur la base d'études plus approfondies ;
- le phasage de certains travaux du SMR initialement prévus dès la phase 1 du projet ;
- une réévaluation du coût des acquisitions foncières d'après une estimation sommaire et globale de France Domaine.

En prenant en compte le coût réévalué du tracé initial à 136 M€ HT₂₀₁₃, le coût d'investissement des infrastructures du tracé urbain par Poissy se décompose de la manière suivante :

	Coût en M€ HT2013
Montant des infrastructures du tracé initial	136
Economie relative au tronçon non réalisé du tracé initial (entre Poissy GC et Chêne Feuillu)	-30
Montant des infrastructures nouvelles du tracé urbain par Poissy	144,5
Total	250,5

Le coût du matériel roulant est estimé à 52,8 M€ HT₂₀₁₃ correspondant à l'acquisition de 11 rames. Le matériel roulant est financé à 100% par le STIF.

PARTIE 2 : COUT D'EXPLOITATION

Haut-le-pied : tout déplacement non commercial d'un véhicule sur le réseau en raison de contrainte d'exploitation. Il s'agit par exemple du parcours entre le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) et la prise de voyageur en début de service.

Les coûts d'exploitation sont estimés à partir du kilométrage parcourus annuellement par l'ensemble des rames. Ce kilométrage comprend les hauts-le-pied.

	Tracé initial	Tracé modifié
Linéaire de la phase 2	9,7 km	10,5 km
Kilomètres parcourus	946 000	986 000
Coûts d'exploitation	13,2 M€	13,8 M€

Ces coûts ne tiennent pas compte de la restructuration du réseau de bus qui sera mis en œuvre à la mise en service du Tram 13 express Phase 2.

PARTIE 3 : FINANCEMENT DU PROJET

Le financement du projet est prévu à travers le **Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020** qui prévoit une enveloppe de 284 M€ pour les travaux de la première phase de la TGO et les études et premiers travaux de la deuxième phase :

La répartition entre financeurs est la suivante :

- Etat : 16,8%,
- Région Île-de-France : 53,2%,
- Département des Yvelines : 30%.

La contribution éventuelle de SNCF-Réseau sera établie lors des phases ultérieures du projet.

Des financements complémentaires pour permettre la réalisation complète du Tram 13 express devront être inscrits dans les prochains documents contractuels entre l'Etat, la Région et le département des Yvelines.

Les besoins en matériel roulant et l'exploitation seront **financés à 100% par le STIF**.

