

**PRINTEMPS 2017**

**LIGNE 15 EST**

**Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique  
modificative**

**LIGNE 15 : SAINT-DENIS PLEYEL < > CHAMPIGNY CENTRE (LIGNE ORANGE)**

**PIÈCE**

**F**

**Appréciation sommaire des dépenses**



Le présent dossier, et donc la présente pièce, modifie le projet déclaré d'utilité publique par l'arrêté interpréfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017 (voir pièce J.13) en ce qu'il porte :

- sur l'implantation du site de maintenance et de remisage du matériel roulant (SMR) et de maintenance des infrastructures (SMI), initialement prévu sur le site de la Garenne à Rosny-sous-Bois. La modification porte sur son déplacement vers le site de Montgolfier, sur la même commune, ainsi que sur le déplacement du tunnel d'accès à ce SMR/SMI depuis la gare de Rosny-Bois-Perrier et sur la création d'un ouvrage annexe au niveau de ce tunnel ;

- sur l'élargissement d'une emprise de chantier au niveau de l'ouvrage annexe 671, sur la commune de Bobigny, entre le faisceau ferroviaire, la RN186 et l'avenue Henri Barbusse ;

- sur l'élargissement de l'emprise chantier au sud de la gare de Bondy sur la commune de Bondy.

Le contexte, la motivation de cette modification et la méthodologie de réalisation du présent dossier modificatif sont explicités dans la pièce A2.



# Sommaire

---



1.	Estimation du coût du projet déclaré d'utilité publique.....	7
2.	Estimation du coût du projet soumis à enquête publique .....	8
3.	Financement .....	9



## 1. Estimation du coût du projet déclaré d'utilité publique

Le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon du Grand Paris Express reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre, hors matériel roulant, s'élevait, pour le projet déclaré d'utilité publique par l'arrêté interpréfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017, à 3,179 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012.

Ce montant ne comprenait pas les coûts d'infrastructure de la gare de Champigny Centre, qui étaient intégrés au projet de tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs (ligne 15 Sud), ni les coûts d'infrastructure de la gare de Saint-Denis Pleyel, qui étaient intégrés au projet des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel (lignes 16 / 17 Sud / 14 Nord). De plus, ce montant ne comprenait pas le coût estimé de la voie de raccordement envisagée entre les lignes 15 et 16-17 (intégré au projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express, déclaré d'utilité publique par le décret du Premier ministre n° 2016-1566 du 21 novembre 2016).

Ce montant incluait les frais d'étude, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Principaux postes de dépense (à titre indicatif)	Montant en millions d'euros HT (conditions économiques 01/2012)
Infrastructures tunnel (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	1 201
Gares et ouvrages de correspondance (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	1 179
Ouvrages annexes et ouvrages d'entonnement	234
Systèmes de transport et site de maintenance	565
Total	3 179

Par ailleurs, l'enveloppe financière pour l'ensemble des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du tronçon a été évaluée à 270 millions d'euros.

- Le coût d'investissement du projet hors matériel roulant s'établit ainsi à 3,449 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012.

Enfin, il conviendra d'ajouter à cette estimation un coût évalué à 323 millions d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012 (dans l'attente des résultats des consultations

industrielles), au titre de l'acquisition du matériel roulant nécessaire à l'exploitation du tronçon « Ligne 15 Est » à ses différents horizons de mise en service.

Le coût de réalisation du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre, y compris foncier et acquisition du matériel roulant, s'établit ainsi à 3,772 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012.

Le coût de ce tronçon représente une part de l'ordre de 15% du coût total du Grand Paris Express.

Dans le cadre du projet global de modernisation et de développement des transports en Ile-de-France, porté par l'Etat et par les collectivités territoriales, le volume des dépenses à la charge de la Société du Grand Paris d'ici 2030 comprend par ailleurs, outre le montant de l'investissement prévisionnel nécessaire à la réalisation, à horizon 2030, des lignes nouvelles 15, 16, 17 et 18, une contribution de 800 millions d'euros en valeur 2012 à la réalisation du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, sous maîtrise d'ouvrage STIF / RATP, dont 450 millions d'euros décidés dès 2011 et 350 millions d'euros supplémentaires décidés en 2013 au titre d'une contribution plus globale de 2 milliards d'euros au Plan de mobilisation des transports de la Région. Cette contribution globale vise également la réalisation du prolongement du RER E (projet EOLE) à l'ouest pour un milliard d'euros, ainsi que le prolongement de la ligne 11 entre Mairie des Lilas et Rosny-sous-Bois pour 300 millions d'euros et les schémas directeurs de modernisation des RER pour 350 millions d'euros.

Enfin, une provision de 1,50 milliard d'euros en valeur 2012, spécifiquement associée aux interconnexions entre l'ensemble du réseau Grand Paris Express et le réseau de transport en commun existant, a été identifiée. Ce montant s'inscrit en sus du coût de réalisation du réseau Grand Paris Express, et sera supporté par les différents maîtres d'ouvrage, dont la Société du Grand Paris à hauteur de 450 millions d'euros. Cette provision est prise en compte dans le calcul de rentabilité socio-économique présenté en pièce H.

Dans le cadre du projet Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre, le montant évalué à ce stade des études pour les adaptations des gares et des stations du réseau existant s'établit à 40 millions d'euros HT environ aux conditions économiques de janvier 2012. Ce montant ne fait pas partie du périmètre d'investissement du présent projet.

## 2. Estimation du coût du projet soumis à enquête publique

L'évolution du coût engendrée par la modification de programme nécessite d'actualiser à la marge l'appréciation sommaire des dépenses. Cette évolution du coût tient compte :

- du complément dû au déplacement du SMR/I, y compris le tunnel de raccordement à la ligne et la réalisation d'un ouvrage annexe ;
- des coûts d'acquisition foncière;
- de l'ajustement, découlant de l'avancement des études, du nombre de matériels roulant voyageurs circulant sur la ligne 15, et par conséquent, du coût d'acquisition de la part du matériel roulant voyageur imputé au tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre (passage de 29 à 30 trains).

Les élargissements des emprises chantier ont un impact très limité sur l'économie du projet. En effet, la simplification de l'organisation de chantier permise par la disponibilité d'emprises plus importantes entraîne des économies à l'échelle du projet.

Le détail de l'évolution du coût est précisé ci-dessous :

	DUP projet déclaré d'utilité publique par l'arrêté interpréfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017	DUP modificative Objet du présent dossier
coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon	3 179	3 179
complément SMR/I		152
Total tronçon	3 179	3 331
Total foncier	270	416
Total matériel roulant	323	334
coût de réalisation complet	3772	4 081

Ecart 8,19%

L'enveloppe financière prévue pour l'ensemble des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du tronçon a été actualisée pour tenir compte de la nouvelle estimation produite par la Direction Nationale d'Interventions Domaniales.

L'évolution du coût engendrée par la modification de programme ne représentant qu'environ 8,19% du montant du projet de ligne 15 Est, il ne modifie pas l'économie générale du programme de travaux à l'échelle de l'ensemble des lignes du Grand Paris Express (lignes du réseau de transport public du Grand Paris auxquelles s'ajoute le réseau complémentaire structurant constitué par la ligne 15 Est) ni l'économie générale des travaux de la ligne 15 Est.

Le coût de réalisation complet indiqué ici (4 081 M€ aux CE de janvier 2012) est le coût d'investissement relatif à la réalisation de l'ensemble des infrastructures nécessaires à terme.

Néanmoins, la demande du STIF portait uniquement sur les mesures conservatoires permettant de garantir un intervalle d'exploitation à terme de 90s entre deux rames en heure de pointe. Conformément à cette demande, la réalisation du SMR/SMI de Rosny-sous-Bois comprendra dans un premier temps (outre le tunnel de raccordement à la ligne 15 Est, les bâtiments du site de maintenance et les aménagements extérieurs) le seul remisage nécessaire à la mise en service de la ligne 15 Est et à son fonctionnement à horizon 2030 (intervalle de 120s), ainsi que les mesures conservatoires (acquisitions foncières, travaux préparatoires de terrassement, soutènement...), nécessaires à la réalisation du remisage nécessaire à plus long terme. La réalisation des voies et des systèmes du remisage nécessaires au fonctionnement de la ligne 15 à horizon de pleine capacité (intervalle de 90s) interviendra ultérieurement. Ces dispositions ont été approuvées par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 30 mars 2017.



### 3. Financement

La réalisation du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre bénéficie du modèle de financement global du Grand Paris Express.

Ce modèle repose sur :

- des recettes fiscales affectées, dont trois sources sont d'ores et déjà en place (voir encadré ci-après) : le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de 2020 ;
- des concours de l'Etat, à hauteur d'un milliard d'euros, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la Société du Grand Paris ;
- une participation des collectivités locales (Région et Départements d'Ile-de-France), auxquelles l'Etat a demandé une contribution de 225 millions d'euros ;
- des subventions européennes, qui pourront concerner d'autres tronçons du Grand Paris Express mais diminueront de fait l'endettement global de l'établissement ;
- le recours à l'emprunt ;
- les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.

Les recettes fiscales affectées :

Elles sont actuellement de trois natures :

- une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) : cette taxe est assise sur les matériels roulants parcourant le réseau exploité par la RATP ; au 1<sup>er</sup> janvier 2015, elle est de 12 751 euros par remorque ou motrice du métro, de 23 920 euros par motrice ou automotrice du RER et de 4 992 euros par remorque du RER ; ce tarif est revalorisé chaque année en fonction de l'inflation ; le produit de cette IFER est de l'ordre de 60 millions d'euros par an ;
- une taxe spéciale d'équipement : le produit de cette taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti et non bâti, cotisation foncière des entreprises) est fixé à 117 millions d'euros par an ;
- une fraction de la taxe locale sur les bureaux : assise sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, cette taxe a été redynamisée en loi de finances rectificative pour 2010 grâce notamment à la reconfiguration du zonage, au rattrapage du barème et à son indexation sur le coût de la construction ; la Société du Grand Paris est affectataire du produit de la taxe diminué d'une part régionale de 183 millions d'euros, d'une part Etat de 33 millions d'euros, et d'une part affectée à l'Union d'économie sociale du logement de 133 millions d'euros ; la part affectée à la Société du Grand Paris, de l'ordre de 310 millions d'euros en 2014, devrait croître de manière dynamique sur le moyen / long terme.

Ce sont donc environ 500 millions d'euros de recettes fiscales qui sont affectés à la Société du Grand Paris chaque année à compter de 2014, et ce produit est appelé à augmenter tendanciellement.

Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé par les subventions de l'Etat et des collectivités territoriales, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030.

L'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les produits de valorisation du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la Société du Grand Paris).

L'objectif retenu consiste à assurer le remboursement intégral de la dette au plus tard 40 ans après la mise en service des derniers tronçons.



**Société du Grand Paris**  
Immeuble « Le Cézanne »  
30, avenue des Fruitiers  
93200 Saint-Denis

[www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr)