

NOUVEAU GRAND PARIS

**GRAND PARIS EXPRESS** LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



LIGNE 18 : AÉROPORT D'ORLY < > VERSAILLES CHANTIERS (LIGNE VERTE)

## **LIGNE 18**

# **DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE**

Été 2015

PIÈCE  
**F**

Appréciation sommaire des dépenses



## 1. Estimation du coût du projet

Le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon du Grand Paris Express reliant Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers, hors matériel roulant et acquisitions foncières, s'élève à **2 705 millions d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012 incluant des provisions, ventilées sur chaque poste, couvrant notamment les déviations de concessionnaires, les éventuels traitements de carrières, la dépollution, ainsi que les aléas pour incertitude à ce stade des études.

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

Il se répartit comme suit entre les deux phases du tronçon successivement mises en service, respectivement à l'horizon 2024 et à l'horizon 2030 :

- Phase Aéroport d'Orly (gare exclue) – CEA Saint-Aubin (gare exclue sauf mesures conservatoires infra) : **1 640 millions d'euros HT**
- Phase CEA Saint-Aubin (gare exclue) – Versailles Chantiers (gare incluse) : **1 065 millions d'euros HT**

*La gare CEA Saint-Aubin n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique mais des dispositions sont prises (mesures conservatoires) pour permettre la réalisation ultérieure de la gare CEA Saint-Aubin. Ces mesures sont décrites au chapitre D4 de la pièce D (titre 1.1.7) et sont incluses dans la présente appréciation sommaire des dépenses.*

Par ailleurs, l'enveloppe financière pour la maîtrise du foncier nécessaire à la réalisation du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers a été évaluée à un coût total de **175 millions d'euros**. Ce montant correspond à l'estimation sommaire et globale des acquisitions foncières réalisée par la Direction Nationale d'Interventions Domaniales, complétée d'une provision supplémentaire couvrant les frais d'acquisitions et frais annexes (frais de gestion intercalaires, gardiennage, démolition...).

- *Le coût d'investissement du projet hors matériel roulant s'établit ainsi à **2 880 millions d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012.*

Ces montants doivent être complétés par le coût du matériel roulant à acquérir sur la ligne 18 au titre de la mise en service des sections Aéroport d'Orly – CEA Saint-Aubin et CEA Saint-Aubin – Versailles Chantiers. Celui-ci est évalué à un montant total de **228 millions d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012 et comprend l'acquisition du parc de matériel roulant nécessaire à l'exploitation du tronçon à ses deux horizons de mise en service.

- **228 millions d'euros HT** pour le parc de matériel roulant nécessaire à l'horizon 2030

**Le coût de réalisation du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers, y compris foncier et acquisition du matériel roulant, s'établit ainsi à 3 108 millions d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012.**

Principaux postes de dépense (à titre indicatif)	Montant en millions d'euros HT (conditions économiques 01/2012)
Infrastructures Ligne (tunnel et viaduc)	<b>1 169</b>
Gares et ouvrages de correspondance (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	<b>416</b>
Ouvrages annexes en ligne	<b>267</b>
Systèmes de transport y compris voie et façades de quais	<b>853</b>
Matériel roulant	<b>228</b>
Acquisitions foncières	<b>175</b>
<b>Total</b>	<b>3 108</b>

Le montant de l'investissement prévisionnel nécessaire à la réalisation, à horizon 2030, des lignes nouvelles 15, 16, 17 et 18 (telles qu'elles sont décrites dans les orientations présentées par le gouvernement le 6 mars 2013 sur le « Nouveau Grand Paris »), ainsi que des prolongements nord et sud de la ligne 14 (entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel d'une part, entre Olympiades et Orly d'autre part), a été arrêté à **22,625 milliards d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012, hors matériel roulant.

- *Le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers ainsi que l'acquisition des emprises foncières nécessaires (soit 3049,9 millions d'euros) représente ainsi environ **12,7%** de ce montant d'investissement.*

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** s'accompagne par ailleurs d'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.

## 2. Financement

La réalisation du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers 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, selon des modalités en cours d'instruction ;
- 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 ; elle est de 12 475 euros par remorque ou motrice du métro, de 23 403 euros par motrice ou automotrice du RER et de 4 884 euros par remorque du RER ; son produit 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)