



Bus



AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS

Argenteuil-Bezons-Sartrouville-Cormeilles



Pièce F Appréciation sommaire des dépenses

Dossier d'enquête d'utilité publique



Sommaire - Pièce F

1. ESTIMATION DU COUT DU PROJET.....	3
1.1. Coût d'investissement	4
1.2. Coût d'exploitation	6
2. PLAN DE FINANCEMENT	8



1. Estimation du coût du projet

1.1. COUT D'INVESTISSEMENT	4
1.2. COUT D'EXPLOITATION	6

1.1. COUT D'INVESTISSEMENT

1.1.1. Rappel : Coût objectif du DOCP

En phase DOCP, le coût du projet hors matériel roulant avait été estimé avec une précision de plus ou moins 20 % à environ **115,3 M€ Hors Taxes** (H.T.) aux conditions économiques de mars 2017, dont :

- Voies bus : 106,3 M€ (comprenant le linéaire de voies bus, les stations et la requalification des carrefours) dont 23,9 M€ d'acquisitions foncières ;
- Mesures d'accompagnement : 9 M€.

Aux conditions économiques de juillet 2020, ce montant correspond à 120,5 M€ HT.

1.1.2. Présentation synthétique des coûts

Le coût d'investissement du projet Bus Entre Seine est estimé à **125,0 M€ HT** aux conditions économiques de juillet 2020. Il s'agit d'une estimation au stade études préliminaires à plus ou moins 10%.

L'estimation au stade du schéma de principe est donc en légère hausse (moins de 4% de hausse) par rapport à celle du DOCP.

Tableau 1 : Tableau synthétique des coûts d'investissement du projet Bus Entre Seine pour les voies dédiées et les mesures d'accompagnement (en M€ HT)

Voies dédiées	120,2 M€
Dont aménagements urbains/infra (hors acquisitions foncières, déviations de réseaux, PCC, dépôt, MR)	88,6 M€
Dont acquisitions foncières	31,6 M€
Mesures d'accompagnement	4,8 M€
Dont Sartrouville	4,1 M€
Dont Cormeilles	0,8 M€
TOTAL Projet Bus Entre Seine	125,0 M€

Nota : ces coûts incluent le coût des études et le provisions pour aléas et incertitudes.

¹ Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ou CEREMA est un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle conjointe du ministre de la transition écologique et solidaire, et du ministre de la cohésion des territoires.

Le détail de l'estimation financière du projet est présenté dans le tableau ci-après, en millions d'euros H.T, selon le découpage CEREMA¹.

Tableau 2 : Tableau synthétique des coûts (en M€ HT)

N° poste	Postes CEREMA ² Intitulé poste	Voies dédiées	Mesures d'accompagnement	Total projet
		Montant M€ HT (valeur € juillet 2020)	Montant M€ HT (valeur € juillet 2020)	Montant M€ HT (valeur € juillet 2020)
1	Etudes AVP / PRO	3,3	0,2	3,5
2	Maitrise d'ouvrage	6,5	0,3	6,7
3	Maitrise d'œuvre Travaux	4,0	0,2	4,2
4	Foncier et libération des emprises	25,6	0,0	25,6
5	Réseaux			
6	Travaux préparatoires	13,7	0,4	14,0
7	Ouvrages d'art			
8	Plateforme	11,4	0,0	11,4
9	Voie spécifique des systèmes ferrés			
10	Revêtement du site propre	1,7	0,0	1,7
11	Voirie et espace public	23,6	0,0	23,6
12	Equipements urbains	8,0	0,0	8,0
13	Signalisation routière	2,9	1,0	3,9
14	Stations	4,1	1,5	5,6
15	Alimentation en énergie et traction			
16	Courants faibles	1,5	0,0	1,5
17	Dépôt			
18	Matériel roulant			
19	Opérations induites	0,0	0,0	0,0
20	Provisions pour aléas et incertitudes (PAI)	13,9	1,3	15,2
Investissement total		120,2	4,8	125,0

Les coûts de matériel roulant associés à un renforcement de l'offre de bus sont estimés à 1,1 M€. Les évolutions de matériel roulant des lignes de bus en interface avec le projet d'infrastructure seront mises en œuvre dans le cadre de la politique générale d'Ile-de-France Mobilités en faveur de la transition énergétique.

² Décomposition des coûts d'investissement en 19 postes (source : « Evaluation des transports en commun en site propre, indicateurs transport pour l'analyse et le suivi des opérations », Certu, 1997)

1.1.3. Présentation détaillée des postes

Poste 1 : Frais d'études d'avant-projet / projet.

Ce poste concerne les études de conception d'avant-projet (AVP) et projet (PRO). Ce poste ne prend pas en compte les coûts des études antérieures à l'avant-projet.

Poste 2 : Frais de maîtrise d'ouvrage

Les frais de maîtrise d'ouvrage (MOA) concernent tous les frais et toutes les études engagées au titre de la maîtrise d'ouvrage, et nécessaires à la réalisation de l'opération (assistance technique, architecturale, paysagère, juridique, assurances, communication, concertation, enquête publique, fouilles archéologiques, études topographiques, géotechniques, bruit, indemnités de gêne lors des travaux dont les préjudices commerciaux).

Poste 3 : Frais de maîtrise d'œuvre des travaux

Les frais de maîtrise d'œuvre (MOE) travaux couvrent les missions d'ingénierie normalisées pour la conduite des travaux au sens de la Loi MOP, c'est-à-dire les phases DET (direction de l'exécution du ou des contrats de travaux) et AOR (assistance apportée au maître de l'ouvrage lors des opérations de réception), ainsi que les missions complémentaires « classiques » (Synthèse, ordonnancement pilotage et coordination...), et l'assistance architecturale pendant les travaux.

Poste 4 : Acquisitions foncières et libérations d'emprises

Ce poste comprend les acquisitions foncières proprement dites, les démolitions, les modifications et reconstructions d'immeubles, les clôtures et les éventuelles indemnités d'éviction. L'estimation des acquisitions foncières a été réalisée sur la base d'une expertise foncière et immobilière.

Ce poste comprend également différentes mesures de compensations nécessaires au projet, y compris les mesures de compensation environnementales.

Poste 5 : Déviation de réseaux

Ce poste concerne les coûts des déviations de réseaux (concessionnaires ou collectivités) imputables à l'opération. Dans le cadre d'un projet d'utilité publique, le coût des déviations des réseaux sur le domaine public n'incombe pas au projet, il est à la charge des concessionnaires qui en assurent également la maîtrise d'ouvrage.

Poste 6 : Travaux préparatoires

Il s'agit des coûts des travaux préparatoires à la réalisation du chantier sur le domaine public, tels que les ouvrages provisoires, les déviations de voirie, les installations de chantier, la dépose du mobilier urbain, l'éclairage provisoire, la mise en place de protections, les démolitions de chaussées et évacuations des déblais générés (hors dépollution), etc.

Poste 7 : Ouvrages d'art

Le projet ne comprend pas la réalisation ou la modification d'ouvrages d'art.

Poste 8 : Plateforme

Ce poste concerne les travaux nécessaires à la réalisation des terrassements, de la couche de forme, de la couche de base et de la couche de soubassement. Il s'agit de l'ensemble des mouvements de terrain permettant de caler l'altimétrie des voies dédiées. Ce poste couvre également l'évacuation des sols excavés (y compris mise en décharge), le drainage de la plateforme et la réalisation de la multitubulaire. Sont exclus

de ce poste le revêtement et les couches de roulement qui font partie du poste 10 « Revêtement du site propre ».

Poste 9 : Voie spécifique des systèmes ferrés

Le projet n'est pas concerné par ce poste.

Poste 10 : Revêtement du site propre

Il s'agit du revêtement superficiel, des séparateurs des surlargeurs et des bordures des voies dédiées.

Poste 11 : Voirie et espaces publics

Il s'agit du gros œuvre nécessaire à la reconstitution de l'espace public, conformément à sa destination, entre les voies dédiées et les façades des rues empruntées : évacuation des sols excavés (y compris mise en décharge), terrassements, chaussées, assainissement, trottoirs, aménagements cyclables, revêtements, ilots, bordures, aménagements de traversées piétonnes, etc.

Poste 12 : Equipements urbains

Il s'agit de l'ensemble des équipements de superstructure, implantés le long de la ligne : mobilier urbain, éclairage, garde-corps (hors stations : le mobilier de quai est compris dans le poste 14 « Stations »). Ce poste comprend également l'ensemble des plantations, arbres d'alignement et espaces arbustifs le long de la ligne ainsi que leur abattage.

Poste 13 : Signalisation routière

Ce poste comprend les signalisations horizontales, verticales de jalonnement, et tricolores pour la circulation routière, y compris le matériel de régulation des feux et le système de priorité aux feux (voies dédiées et mesures d'accompagnement) ainsi que le marquage au sol.

Poste 14 : Stations

Le poste stations porte à la fois sur le périmètre des voies dédiées et des mesures d'accompagnement. Il est décomposé en deux sous-postes :

- L'infrastructure des stations, comprenant le génie civil, gros œuvre et second œuvre des stations (quais et soubassements) ;
- Les équipements de stations, comprenant les coûts liés au mobilier des stations, abris, bancs, barrières, éclairage, panneaux d'information fixes. Sont exclus de ce poste les installations et mobiliers nécessaires aux systèmes de SAE (système d'aide à l'exploitation), SIV (système d'information voyageurs), courants faibles, exploitation, distribution et oblitération des titres de transport... figurés dans le poste 16 « Courant faible et PCC ».

Poste 15 : Alimentation en énergie de traction

Le projet n'est pas concerné par ce poste.

Poste 16 : Courants faibles et Poste de commande centralisé (PCC)

Il s'agit de l'ensemble des systèmes de contrôle et d'exploitation des lignes de bus : SAE, SIV, validation des titres de transport, signalisation et commandes spécifiques, poste de commande centralisé correspondant.

Poste 17 : Dépôt

Le projet n'est pas concerné par ce poste.

Poste 18 : Matériel Roulant

Le projet n'est pas concerné par ce poste. En effet, le projet Bus Entre Seine prévoit la mise en œuvre d'infrastructures au service de plusieurs lignes de bus, dont le matériel roulant a vocation à faire l'objet d'évolutions indépendamment du projet.

Poste 19 : Opérations induites

Sans objet.

Poste 20 : Provisions pour aléas et incertitudes (PAI)

Il s'agit d'une provision permettant de tenir compte des aléas et incertitudes, qu'il n'est pas possible d'identifier au stade actuel d'études. Le montant des PAI est destiné à s'assurer que le coût de la réalisation du projet ne dépassera pas l'enveloppe globale à programme constant.

1.2. COUT D'EXPLOITATION

Le projet Bus Entre Seine visant à améliorer significativement les performances et le niveau de service des lignes 3 et 272, cette partie se concentre sur ces deux lignes, qui sont concernées par un renfort d'offre et une diminution des temps de parcours dans le cadre du projet.

L'estimation des coûts d'exploitation est basée sur les hypothèses suivantes :

- Distribution horaire des fréquences de l'offre prévue à terme du projet pour les lignes 3 et 272

Tableau 3 : Tableaux synthétiques des intervalles de passage des lignes 3 et 272

Ligne 272	
Plage horaire	Intervalle de passage (en min)
5h15 - 7h	10
7h - 9h30	6
9h30 - 17h	8
17h - 19h30	6
19h30 - 21h30	8
21h30 - 1h	15

Ligne 3	
Plage horaire	Intervalle de passage (en min)
5h15 - 6h30	15
6h30 - 9h30	10
9h30 - 17h	20
17h - 19h30	10
19h30 - 21h30	15
21h30 - 0h	20

- Kilomètres commerciaux annuels

Tableau 2 : Tableaux synthétiques des intervalles de passage des lignes 3 et 272

	Ligne 272	Ligne 3
Longueur du tracé (km)	12,7	6,8
Nombre de passages par sens par jour-type	146	76
Ratio nombre jours type/an	310	266
Nombre de courses /an	90 300	40 300
Kilomètres commerciaux annuels (km)	1 146 810	274 040

- Le coût kilométrique de conduite est estimé à 6,5 €/ km.

Les charges d'exploitation liées au projet Bus Entre Seine sont ainsi estimées à environ 9,2 M€ HT par an pour un nombre de kilomètres total parcourus par an de l'ordre de 1 421 000 km. Cela correspond à un surcoût d'environ 1,2 M€ HT par an (soit 180 000 km supplémentaires) par rapport à la situation sans projet.

A ces coûts, s'ajoute une enveloppe de 200 000 € annuels liée aux coûts d'entretien du site propre.



2. Plan de financement

La Région Île-de-France et le Département du Val d'Oise se sont associés pour financer les études relatives au projet Bus Entre Seine jusqu'à la déclaration d'utilité publique dans le cadre du Contrat Particulier Région Département du Val d'Oise 2009-2013, prorogé jusqu'en 2015. La répartition du financement est la suivante :

- La Région Île-de-France : 50%. Il s'agit du principal financeur du développement des transports en commun en Île-de-France. Avec près d'1,5 milliard d'euros investis chaque année, elle œuvre quotidiennement à l'amélioration de la qualité de vie des Franciliens avec une priorité, le développement des transports de banlieue à banlieue. Elle est aujourd'hui partenaire du projet Bus Entre Seine.
- Le Département du Val d'Oise : 50%. Le Département du Val d'Oise est le propriétaire et gestionnaire des voiries départementales. Depuis de nombreuses années, le Département mène une politique volontariste pour aider au développement des transports collectifs. Il participe au financement de nombreux projets de transports en commun, parmi lesquels le Bus Entre Seine.

Le matériel roulant et l'exploitation des lignes de bus la ligne sont financés à de 100% par Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports en Île-de-France.

Le projet Bus Entre Seine étant une opération d'infrastructure majeure pour le territoire francilien, le financement des étapes ultérieures, dont les études détaillées, sera assuré dans le cadre du Contrat de plan Etat Région (CPER). Le CPER est un document par lequel l'État et la Région Ile-de-France s'engagent sur la programmation et le financement de projets importants d'aménagement du territoire, sur une période de six ans. Il permet notamment la mise en œuvre du SDRIF en matière d'infrastructures de transports. Les collectivités territoriales, ou « bloc local », sont également susceptibles d'être associées au financement des opérations.

Le CPER est établi sur une base pluriannuelle permettant de cibler les investissements à mobiliser sur l'ensemble du territoire régional sur la période. L'enchaînement des CPER permet d'assurer la continuité des investissements sur le territoire.

Pour la période 2015-2020, le CPER prévoit une enveloppe dédiée affectée aux projets de « T Zen, BHNS et autres TCSP », pour un montant total de 420 M€ avec la répartition suivante : Etat (21%), Région (49%) et bloc local (30%). Le financement des études d'avant-projet est assuré dans ce cadre par l'Etat, la Région et le Département du Val d'Oise. Le financement des étapes ultérieures sera assuré dans le cadre des futurs CPER, dont celui couvrant la période 2021-2027.



Liste des tableaux

Tableau 1 : Tableau synthétique des coûts d'investissement du projet Bus Entre Seine pour les voies dédiées et les mesures d'accompagnement (en M€ HT)	4
Tableau 2 : Tableau synthétique des coûts (en M€ HT)	4
Tableau 3 : Tableaux synthétiques des intervalles de passage des lignes 3 et 272.....	6