

== PÔLE-GARE DE VAL DE FONTENAY



DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Pièce G : Estimation sommaire des dépenses

SOMMAIRE

Chapitre I.

Estimation du coût du projet.....

5

Chapitre II.

Plan de financement.....

9

Table des illustrations.....

13

Chapitre I. Estimation du coût du projet

Les modalités suivantes ont été retenues dans le cadre du chiffrage de projet de pôle de la gare de Val de Fontenay :

- Valeur en Euros Hors Taxes (€ HT) ;
- Conditions économique janvier 2019 (CE janvier 2019).

À ce stade des études, le chiffrage est donné avec une précision de l'ordre de + ou – 10%. Il sera précisé en fin de la phase des études d'AVP.

Le chiffrage a été établi par grands ensembles et sous-ensembles (éléments de programme).

D'une manière générale, les prix intègrent l'ensemble des prestations (travaux, équipements et second œuvre), et intègrent sous forme de provisions, la complexité, les phasages, les contraintes d'exécution et les impacts sur l'exploitation ferroviaire.

Tous les coûts prennent en compte a minima des provisions pour risques, un coût de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre qui peuvent varier selon les différents périmètres de chiffrage considérés et le maître d'ouvrage pressenti.

La réalisation du projet de pôle de la gare de Val de Fontenay est estimée avec une précision à [+/-] 10 % à environ **275 M€ CE 01/2019 au total** (détail récapitulé dans les pages ci-après), dont :

ELEMENT DE PROGRAMME	COÛT D'INVESTISSEMENT (M€ H.T) CE 2019
PERIMETRE FERROVIAIRE	235,80
1 / PASSAGE SOUTERRAIN (PASO) NORD	113,00
2 / DEBOUCHE OUEST DU PASO NORD -Côté avenue des Olympiades	14,00
3 / REQUALIFICATION DU BATIMENT VOYAGEUR (BV) HISTORIQUE A L'OUEST	5,00
4 /AMENAGEMENTS DES QUAIS RER A + LIAISONS VERS RER E	34,20
4.1/ Réorganisation des lignes de contrôle quai 1 RER A / liaison PASO Nord	2,50
4.2/ Nouvelle liaison Quai 1 RER A <> Accès « Sentier du Bois de l'Aulnay »	5,70
4.3/ Réaménagement quais RER A	10,00
4.4/ Liaison Quai 2 RER A <> Quais RER E	16,00
5 / DEBOUCHE NORD-EST DES PASOS NORD ET NORD-SUD - Côté Péri-pôle / BATIMENT VOYAGEUR (BV) NORD-EST	15,50
6 /DEBOUCHE SUD-EST DU RER A ET PASO NORD-SUD Côté Allée des Sablons	54,10
6.1/ BV Sud-Est	15,00
6.2/ PASO Nord-Sud	14,50
6.3/ Libération de l'emprise VAFO (attachement caténaire RATP)	24,60

ELEMENT DE PROGRAMME	COÛT D'INVESTISSEMENT (M€ H.T) CE 2019
PERIMETRE INTERMODAL	24,17
7 / AMENAGEMENTS OUEST	16,06
7.1 / Périmètre Pôle Bus + Régulation	3,90
7.2 / Local conducteur opérateur bus	0,12
7.3 / Aménagement des espaces publics autour de la gare	2,20
7.4 / Modification de la géométrie de la bretelle de sortie A86	6,70
7.5 / Sentier du Noyer Baril & Réaménagement carrefour	1,80
7.6 / Aménagement cyclable Av. L. Bobet	1,10
7.7 / Services Parking Vélos Ouest	0,24
8/ AMENAGEMENTS SUD-EST	3,93
8.1 / Réaménagement Allée des Sablons	2,10
8.2 / Aménagement cyclable rue Carnot	1,80
8.3/ Services Parking Vélos Sud-Est	0,03
9/ AMENAGEMENT NORD-EST	4,18
9.1/ Parvis et liaison BV M1 et M15, abords	4,00
9.2 / Services Parking Vélos Nord-Est	0,18
PERIMETRE TRANSVERSE	15,00
10 / FONCIER	15,00
TOTAL	274,97

Tableau 1 : Coût d'investissement des différents éléments de programme du projet d'aménagement du pôle de la gare de Val de Fontenay

Source : chiffrages SNCF, RATP, Egis et Île-de-France Mobilités, 2019/2020

Le tableau suivant présente la répartition de l’investissement du projet par macro-phases identifiées.

	COÛT D’INVESTISSEMENT (M€ H.T) – CE 2019				
ELEMENT DE PROGRAMME	Phase 1 2022-2024	Phase 2 2024-2027	Phase 3 2026-2030	Phase 4 2030-2033	TOTAL
PERIMETRE FERROVIAIRE	24,60	40,70	129,5	41,00	235,80
1 / PASSAGE SOUTERRAIN (PASO) NORD			X		
2 / DEBOUCHE OUEST DU PASO NORD - Côté avenue des Olympiades			X		
3 / REQUALIFICATION DU BATIMENT VOYAGEUR (BV) HISTORIQUE A L’OUEST				X	
4 /AMENAGEMENTS DES QUAIS RER A + LIAISONS VERS RER E		X (Partiellement)	X (Partiellement)	X (Complété)	
5 / DEBOUCHE NORD-EST DES PASOS NORD ET NORD-SUD - Côté Péripôle BATIMENT VOYAGEUR (BV) NORD-EST		X (Partiellement)		X (Complété)	
6 /DEBOUCHE SUD-EST DU RER A ET PASO NORD-SUD - Côté Allée des Sablons	X (Partiellement)	X (Complété)			
PERIMETRE INTERMODAL	2,90	5,71	5,30	10,26	24,17
7 / AMENAGEMENTS OUEST	X (Partiellement)	X (Partiellement)	X (Partiellement)	X (Complété)	
8/ AMENAGEMENTS SUD-EST	X (Partiellement)	X (Complété)			
9/ AMENAGEMENT NORD-EST		X (Partiellement)		X (Complété)	
PERIMETRE TRANSVERSE	15,00	-	-	-	15,00
10/ FONCIER	X				
TOTAL	42,50 15,5%	46,41 16,9%	134,8 49,0%	51,26 18,6%	274,97

Tableau 2 : Répartition par macro-phase envisagée du coût d’investissement des différents éléments de programme du projet d’aménagement du pôle de la gare de Val de Fontenay
Source : chiffrages SNCF, RATP, EGIS et Île-de-France Mobilités, 2019/2020

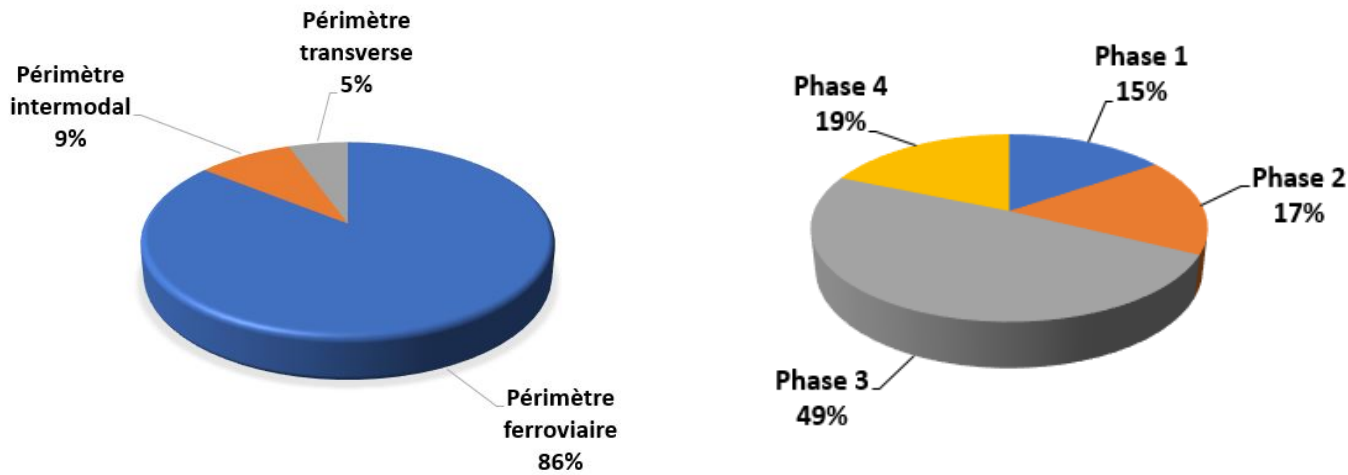


Figure 1 : Graphique de répartition du coût d’investissement des différents éléments de programme du pôle de la gare de Val de Fontenay présentés par périmètre (gauche) et par macro-phases envisagées (droite)

Source : chiffrages SNCF, RATP, EGIS et Île-de-France Mobilités, 2019/2020

ESTIMATION RETENUE

Au stade actuel des études, il est retenu un chiffrage d’un montant total d’environ **275 M€ HT** aux condiftions économiques de janvier 2019 (CE 2019), dont :

- **235,80 M€ HT** pour les aménagements du périmètre « Ferroviaire » ;
- **24,17 M€ HT** pour les aménagements du périmètre « Intermodal » ;
- **15,00 M€ HT** pour le foncier, périmètre « Transverse ».

A ce stade des études, le chiffrage est donné avec une précision de l’ordre de + ou – 10%. Il sera précisé en fin de la phase des études d’AVP.

Chapitre II. Plan de financement

Le programme du projet de pôle de la gare de Val de Fontenay se décline en éléments ayant une ou plusieurs vocations dont notamment :

- la désaturation et l’agrandissement de la gare existante ;
- la mise en accessibilité du RER E et de la correspondance RER E <> RER A ;
- l’accueil des flux supplémentaires ;
- les correspondances avec les projets de transports connexes dont le métro 15 (MOA SGP), le métro 1 (co-MOA Île-de-France Mobilités / RATP), et le tramway T1 (co-MOA RATP/CD93) ;
- la réorganisation du pôle bus ;
- le développement d’aménagements cyclables et de services VELIGO ;
- le réaménagement de voiries existantes ou l’aménagement de nouvelles voiries, le réaménagement ou l’aménagement de nouveaux parvis de gare.

À ce titre, le projet peut être éligible à plusieurs dispositifs de financement en fonction de la ou des natures des éléments de programme. A ce jour, il est possible d’identifier les dispositifs de financement existants présentés ci-après.

Contrat de Plan Etat-Région (CPER)

- **Volet pôles gares**

Le grand pôle de correspondance de Val de Fontenay est inscrit au CPER 2015-2020, signé par l’Etat et la Région Île-de-France le 9 juillet 2015.

Certains éléments du programme de pôle d’échanges multimodal, en particulier lorsqu’ils relèvent d’une amélioration globale du fonctionnement du pôle, sont donc éligibles à des financements de l’Etat et de la Région selon les règles suivantes :

- Etat et Région : 50 % avec une répartition Etat 15% et Région 35% ;
- Bloc local : 25 % ;
- Maître d’ouvrage de l’opération : 25%.

Le bloc local représente l’ensemble des parties prenantes concernées par un élément de programme considéré, essentiellement les collectivités locales, mais éventuellement d’autres acteurs locaux. La présentation du bloc local et la participation des différents acteurs peut donc varier d’un item à l’autre.

Sur le pôle de Val de Fontenay, le bloc local est a minima constitué de la ville de Fontenay-sous-Bois, éventuellement par le biais de la SPL Marne au Bois et/ou de l’Etablissement Public Territorial Paris Est Marne & Bois, et du Conseil Départemental du Val-de-Marne.

- **Volet amélioration et modernisation des RER (Schéma Directeur des gares)**

L’amélioration et la modernisation des RER permet de financer les travaux de désaturation des gares. Cet item est subventionné dans le cadre du CPER, par la Région Île-de-France à hauteur de 52,5%, par l’Etat à hauteur de 22,5%, et par le maître d’ouvrage à hauteur de 25%.

La phase 0 « Nouvel accès Ouest quai 2 RER A » a été financée par ce dispositif en 2019.

Schéma Directeur d’Accessibilité (SDA)

Les objets éligibles au SDA pour le pôle de la gare de Val de Fontenay participent à la mise en accessibilité du RER E.

Le SDA est financé par Île-de-France Mobilités à hauteur de 50%, par la Région Île-de-France à hauteur de 25%, et par le maître d’ouvrage (SNCF) à hauteur de 25%.

Contrats pluriannuels d’investissement entre Île-de-France Mobilités et les opérateurs

Dans le cadre des contrats pluriannuels qui lient Île-de-France Mobilités et les opérateurs SNCF et RATP, sont inscrits des Programmes d’investissements (PQI) : programme quadriennal pour SNCF et programme quinquennal pour RATP. Une négociation est en cours pour le renouvellement de ces contrats avec les deux opérateurs.

La libération de l’emprise de l’attachement caténaire RATP (VAFO) ou le réaménagement des quais du RER A, par exemple, devront être pris en compte dans le PQI RATP.

Les contrats Île-de-France Mobilités / opérateurs sont intégralement financés par Île-de-France Mobilités.

Droit commun Île-de-France Mobilités

Certains objets du projet de pôle sont couverts par des Schémas Directeurs d’Île-de-France Mobilités, ce qui les rend éligibles à des subventions.

Les Schémas Directeurs concernés sont le Schéma Directeur du Stationnement Vélos (SDSV), qui permet une prise en charge des espaces VELIGO (espaces en libreaccès et espaces fermés) sur le pôle, le Schéma Directeur des Eco-stations Bus pour une prise en charge des aménagements du pôle bus. Ces financements de droit commun Île-de-France Mobilités sont financés par Île-de-France Mobilités à hauteur de 70%, et par le maître d’ouvrage à hauteur de 30%.

Enfin, le Schéma Directeur d’Information Voyageurs (SDIV) permet une prise en charge par Île-de-France Mobilités à 100% de l’information voyageurs hors gare.

Droit commun Région Île-de-France

Les itinéraires cyclables prévus dans le cadre du projet de pôle peuvent être éligibles à des subventions régionales au titre du Plan vélo régional.

L’aide de la Région est bonifiée sur les territoires dotés d’un document définissant leur stratégie cyclable et d’un plan d’actions triennal. Les aménagements visant à compléter le maillage cyclable (bande ou piste cyclable) sont ainsi financés à hauteur de 50% par la Région (avec un plafond de dépense subventionnable de 550€/mètre linéaire).

Financement SGP dans le cadre des Interconnexions et de l’intermodalité

Afin de garantir une bonne interconnexion du réseau du Grand Paris avec le réseau de transports en commun existant, la SGP participe aux travaux d’adaptation nécessaires du réseau de transport (espaces ferroviaires).

Les financements pourraient être apportés au titre des adaptations ferroviaires, dont les clés de répartition sont une participation de l’Etat à hauteur de 17,5%, de la Région Île-de-France à hauteur de 35%, du maître d’ouvrage et du bloc local à hauteur de 17,5% et de la SGP à 30%.

La SGP pourrait contribuer, sous forme de subventions à l’aménagement de l’espace public nécessaire, à l’accompagnement du projet de la ligne 15. Cette contribution est conditionnée au respect des principes du référentiel des Places du Grand Paris.

Subventions mobilisées par les collectivités territoriales dans le cadre de leurs compétences d’aménagement et de voirie

Le Département du Val-de-Marne peut subventionner la réalisation des aménagements cyclables communaux ou intercommunaux inscrits au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) :

- Subvention pour des aménagements en pistes et bandes cyclables ;
- Subvention pour des zones 30 ou zones de rencontres ;
- Subvention pour la réalisation de stationnements vélos.

Le tableau ci-après récapitule ces financements mobilisables pour le projet de pôle de la gare de Val de Fontenay, ainsi que la répartition de la ventilation des financements par clé de financement et par financeur, « à date » 2020, hors financements SGP et subventions particulières des collectivités.

	FINANCEURS					
Clés de financement possibles (2020)	Etat	Région	MOA	Bloc Local	IdFM	SGP
CPER – volet pôles gares	15 %	35 %	25 %	25 %		
CPER - Amélioration et modernisation des gares RER – volet désaturation (Schéma Directeur)	22,5 %	52,5 %	25 %			
Schéma Directeur d’Accessibilité (SDA)		25 %	25 %		50 %	
Contrat avec les opérateurs (PQI)					100 %	
Droit Commun IdFM			30 %		70 %	

*plafonnement

Tableau 3 : Financements mobilisables pour le projet de pôle de la gare de Val de Fontenay et répartition de la ventilation des financements par clé de financement et par financeur, à date 2020, hors SGP et subventions particulières des collectivités territoriales

Source : Île-de-France Mobilités, 2020

ELEMENT DE PROGRAMME	COUT D'INVESTISSEMENT (M€ H.T*)	MOA PRINCIPALE PRESSENTIE	FINANCEMENTS POSSIBLES						
			CPER Volet Pôles Gares	CPER Volet Amélioration et modernisation des RER	SDA	Contrat opérateurs	Droit commun IDFM	Droit commun Région IdF	Interconnexions Intermodalité SGP
PERIMETRE FERROVIAIRE	235,80		X	X	X	X			
1 / PASSAGE SOUTERRAIN (PASO) NORD	113,00	SNCF	X		X				X
2 / DEBOUCHE OUEST DU PASO NORD - <i>Côté avenue des Olympiades</i>	14,00	SNCF	X		X				X
3 / REQUALIFICATION BV HISTORIQUE OUEST	5,00	RATP	X						
4 /AMENAGEMENTS DES QUAIS RER A + LIAISONS VERS RER E	34,20	RATP + SNCF	X	X	X	X			X
5 / DEBOUCHE NORD-EST DES PASOS NORD ET NORD-SUD BATIMENT VOYAGEUR NORD-EST - <i>Côté Péripôle</i>	15,50	SNCF	X			X			X
6 /DEBOUCHE SUD-EST DU RER A ET PASO NORD-SUD - <i>Côté Allée des Sablons</i>	54,10	RATP	X			X			X
PERIMETRE INTERMODAL	24,17		X			X	X	X	X
7 / AMENAGEMENTS OUEST	16,06								
7.1 / Périmètre Pôle Bus + Régulation	3,90	SPL MAB					X		
7.2 / Local conducteur opérateur bus	0,12	SPL MAB				X			
7.3 / Aménagement des espaces publics autour de la gare	2,20	SPL MAB	X						
7.4 / Modification de la géométrie de la bretelle A86	6,70	DIRIF (à vocation à être déléguée)	X						
7.5 / Sentier du Noyer Baril & Réaménagement carrefour	1,80	SPL MAB	X						
7.6 / Aménagement cyclable Av. L. Bobet	1,10	CD94						X	
7.7 / Services Parking Vélos Ouest	0,24	SPL MAB					X		
8/ AMENAGEMENTS SUD-EST	3,93								
8.1 / Réaménagement Allée des Sablons	2,10	SPL MAB	X						X
8.2 / Aménagement cyclable rue Carnot	1,80	CD94						X	
8.3/ Services Parking Vélos Sud-Est	0,03	SPL MAB					X		
9/ AMENAGEMENT NORD-EST	4,18								
9.1/ Parvis et liaison BV M1/M15, abords	4,00	SPL MAB	X						X
9.2 / Services Parking Vélos Nord-Est	0,18	SPL MAB					X		
PERIMETRE INTERMODAL	15,00								
10/ FONCIER	15,00	Multiples (selon opérations)	X						
TOTAL	274,97								

Tableau 4 : Répartition indicative de la ventilation des financements par élément de programme du projet d'aménagement du pôle de la gare de Val de Fontenay

Source : Île-de-France Mobilités, 2020

Liste des Figures

Liste des Tableaux

Tableau 2 : Répartition par macro-phase envisagée du coût d'investissement des différents éléments de programme du projet d'aménagement du pôle de la gare de Val de Fontenay.....7

Tableau 3 : Financements mobilisables pour le projet de pôle de la gare de Val de Fontenay et répartition de la ventilation des financements par clé de financement et par financeur, à date 2020, hors SGP et subventions particulières des collectivités territoriales.....11

Tableau 4 : Répartition indicative de la ventilation des financements par élément de programme du projet d'aménagement du pôle de la gare de Val de Fontenay12

