

PIECE F

APPRECIATION SOMMAIRE DES
DEPENSES

PIECE F : APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

SOMMAIRE

1.	LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT DU PROJET	3
1.1	Coût global du projet	3
1.2	Contenu des postes de coûts	3
1.3	Estimation des coûts en faveur de l'environnement.....	4
2.	LE FINANCEMENT DU PROJET	5

1. LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT DU PROJET

1.1 COUT GLOBAL DU PROJET

Le coût global du projet est estimé à 37 M€ HT (en euros 2010), et se décompose de la manière suivante :

Poste	Coût H.T. de l'opération
1 - Etudes	1 845 000
2 - Maîtrise d'ouvrage	4 025 000
3 - Maîtrise d'Œuvre	1 620 000
4 - Acquisitions foncières	1 450 000
5 - Déviations de réseaux	-
6 - Travaux préparatoires	1 720 000
7 - Ouvrages d'art	515 000
8 - Plate-forme	2 045 000
9 - Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	5 155 000
10 - Revêtement du site propre	2 155 000
11 - Voirie et espaces publics	5 785 000
12 - Equipements urbains	2 250 000
13 - Signalisation routière	800 000
14 - Stations	870 000
15 - Alimentation en énergie de traction	2 345 000
16 - Courants faibles et PCC	955 000
17 - Dépôt	-
18 - Matériel roulant	-
19 - Opérations induites	3 465 000
Total	37 000 000

1.2 CONTENU DES POSTES DE COUTS

Les coûts d'investissement du projet (valeur 2010) sont présentés selon la décomposition en postes du CERTU. Le contenu de ces postes est décrit ci-dessous.

1. Etudes préliminaires, d'avant-projet et de projet : études préliminaires, d'avant-projet et de projet pour les maîtrises d'œuvre Infrastructure et Systèmes (courants faibles, signalisation routière, courants forts ou alimentation en énergie de traction) ;
2. Maîtrise d'ouvrage : tous les frais et études engagées au titre du Maître d'ouvrage c'est-à-dire la communication, l'assistance administrative ou technique, les assurances liées, le contrôle technique par des experts ou organismes qualifiés agréés, ... ;
3. Maîtrise d'œuvre des travaux : missions d'ingénierie pour la conduite des travaux pour l'ensemble des maîtrises d'œuvre Infrastructure, Centre de maintenance et Systèmes (courants faibles, signalisation routière, courants forts ou alimentation en énergie de traction et matériel roulant) ;
4. Acquisitions foncières : estimation sommaire et globale des biens réalisées par le service France Domaine de la direction départementales des finances publiques de la Haute-Savoie dans son courrier du 11 février 2015 ;
5. Déviation de réseaux : provision pour des travaux complémentaires dans le cadre des déviations de réseaux, notamment des travaux d'aménagement et d'embellissement connexes aux travaux de déviation des réseaux ;
6. Travaux préparatoires : tous les travaux préparatoires à la réalisation du chantier (éclairage provisoire, abattage d'arbres, déviations de voirie...);
7. Ouvrages d'art : reprises éventuelles de ponts, murs de soutènement, confortations ou modifications d'ouvrages existants ;
8. Plate-forme : travaux limités à l'assise du site propre ;
9. Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés (pose et fourniture) : il correspond à la fourniture et la pose de voie spécifiquement adaptée au tramway ; il est envisagé une partie importante de la voie en dalle flottante, en particulier en centre-ville ;
10. Revêtement du site propre : revêtement de remplissage entre les rails, revêtement superficiel et séparateurs ou bordures ;
11. Voirie et espaces publics : gros œuvre nécessaire à la reconstitution de l'espace public, conformément à sa destination, entre le site propre et les façades des rues empruntées par le tramway, terrassements, chaussées, trottoirs, revêtements ;
12. Equipements urbains : équipements de superstructure implantés le long du tracé c'est-à-dire mobilier urbain, bancs, barrières, plantations, ... ;

PIECE F : APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

13. Signalisation routière : signalisations horizontales, verticales, de jalonnement, tricolores pour la circulation routière, y compris le matériel de régulation des feux ;

14. Stations : infrastructures de stations (génie civil, gros-œuvre) et équipements de station ;

15. Installations nécessaires à l'alimentation en énergie de traction : sous-stations, fourniture et pose du réseau de distribution, ligne aérienne de contact (LAC), système de contrôle de la commande en énergie ;

16. Courants faibles et Poste de Commande Centralisée (PCC) : ensemble des systèmes de contrôle et d'exploitation de la ligne tramway (y compris système de priorité aux feux tramway et signalisation ferroviaire) ;

17. Dépôt : coûts liés aux aménagements nécessaires du terrain, des VRD et parkings, à la construction des bâtiments, au matériel, équipements et outillage nécessaires au nettoyage, à l'entretien et au dépannage des véhicules ;

18. Matériel roulant : études de conception, développement et production, frais d'essais et de mise en service du matériel ainsi que formation du personnel ;

19. Opérations induites : travaux induits par le projet tels que le redressement de l'avenue Louis Armand, la création d'un parc-relais provisoire, le raccordement SPMR et les travaux d'accompagnement à la réalisation du projet.

1.3 ESTIMATION DES COÛTS EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Les mesures prises en faveur de l'environnement ont été intégrées dans la conception même du projet au stade des Etudes d'Avant-Projet (AVP).

Les coûts de mesures de suppression, réduction, compensation proposées en faveur de l'environnement, sont d'autre part précisés dans la pièce H du présent dossier : Etude d'impact.

Ces coûts sont estimés à environ 645 000 €. Ils sont intégrés aux coûts globaux présentés en partie 1.1 de la présente pièce.

Postes	Coûts (en euros valeur Septembre 2010)
Aménagements paysagers et espaces verts	~ 416 000
Pose de voie antivibratoire	223 000
Mesure en faveur du milieu naturel	~5 000

D'autre part, des études hydrauliques, acoustiques, milieu naturel, paysagères et « air et santé » ont été réalisées. Le coût de ces études est intégré au poste 2 – Maîtrise d'Ouvrage.

Le contenu des postes est le suivant :

- aménagements paysagers et espaces verts : ce montant correspond à la plantation de 74 arbres le long du tracé et à l'implantation de bandes plantées ;
- pose de voies antivibratoires : la réduction du bruit et des vibrations entraîne la mise en œuvre de dispositifs d'amortissement. Des études seront menées afin de définir le linéaire ainsi que le type de pose de voie en fonction de la distance entre la voie et les façades ;
- mesure en faveur du milieu naturel : il s'agit d'actions de balisage, mis en défens d'habitats d'intérêt, pose de nichoirs à oiseaux, etc. Ces points sont détaillés dans la partie « Effets et mesures liés au milieu naturel » de la pièce H du présent dossier.

2. LE FINANCEMENT DU PROJET

Le projet d'extension de la ligne 15 de tramway de l'agglomération genevoise s'inscrit dans plusieurs programmes partenariaux importants. La Communauté de Communes du Genevois et le Canton de Genève ont notamment mobilisé le soutien de leurs Etats respectifs, Etat français et Confédération Helvétique. Ainsi, le projet bénéficie d'un plan de financement multi partenarial.

Pour la partie française, objet du présent dossier, le plan de financement prévisionnel est basé sur les subventions suivantes (en €HT 2010) :

- 4 160 000 euros (11,2 %) de l'Etat Français, apporté au titre de l'appel à projet Grenelle de l'Environnement 2.
- 13 060 000 euros (35.3 %) de la Confédération Helvétique, apportés au titre du Projet d'agglomération du Grand Genève n°2.
- 1 170 000 euros (3.2 %) de fond européen, apportés au titre du programme Interreg IV. Ces fonds ont déjà été perçus par la CCG en phase étude.
- 8 800 000 euros (24 %) du Canton de Genève, apportés au titre du document d'objectifs adossé au projet d'agglomération du Grand Genève n° 2 (contribution spécifique).
- 2 330 000 euros (6,3%) du Département de la Haute-Savoie.

Ce plan de financement devra être adapté en fonction de l'actualisation des prix. Tous les financeurs seront ainsi sollicités pour actualiser leur participation.

Une veille sur toutes pistes de financement est assurée pour permettre de maintenir le montant restant à la charge du maître d'ouvrage de l'ordre de 20 %, soit 7 500 000 euros.

La Ville de Saint-Julien-en-Genevois est également un partenaire important.

En termes d'outils de suivi financier, la Communauté de Communes du Genevois s'est dotée d'un outil permettant d'assurer le suivi pluriannuel de cette opération d'envergure avec une autorisation de programme et crédit de paiement (APCP), de tableaux de bord de gestion et de reporting réguliers. La CCG a également décidé de mener une analyse poussée de son état financier, afin d'évaluer sa capacité de financement et sa solidité financière. Le projet de tramway est au cœur de ce plan pluriannuel d'investissement.

Le projet de tramway Genève – Saint Julien répond à une volonté de recherche de solution économiquement avantageuse et de respect des contraintes liées aux finances publiques dans le temps.

