

Ligne Nouvelle Languedoc-Roussillon Contournement de Nîmes et Montpellier

Enquête Publique

APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES



APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Sommaire

1 – CONTENU DE L'ESTIMATION	3
1.1 - Périmètre de l'estimation	3
1.1.1 - Le contournement de Nîmes et Montpellier.....	3
1.1.2 - Les investissements liés.....	3
1.2 - Paramètres de calcul.....	3
1.2.1 - Conditions économiques	3
1.2.2 - Méthodologie de calcul	3
1.2.3 - Hypothèses techniques	4
2 – DETAIL ESTIMATIF	5

*APPRECIATION SOMMAIRE
DES DEPENSES*

APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

1 - Contenu de l'estimation

1.1 - Périmètre de l'estimation

1.1.1 - Le contournement de Nîmes et Montpellier

L'estimation concerne la réalisation du projet de contournement de Nîmes et Montpellier tel que décrit dans la notice explicative. Elle couvre donc les travaux relatifs à la création des infrastructures nouvelles suivantes :

- La ligne nouvelle mixte, entre Lattes et Manduel.
- La liaison de la ligne nouvelle mixte à la ligne Givors-Nîmes, en direction de Givors, et sa branche à voie unique en direction de Nîmes.
- Le raccordement de la ligne nouvelle mixte à la ligne Tarascon-Sète à Lattes, en direction de Narbonne.
- Le raccordement à voie unique de la ligne nouvelle mixte à la ligne Tarascon-Sète à Saint-Brès, en direction de Montpellier.
- Le raccordement de la ligne nouvelle mixte à la ligne Tarascon-Sète à Manduel, en direction de Tarascon.
- La jonction de la ligne nouvelle mixte avec la LGV Méditerranée à Redessan.

1.1.2 - Les investissements liés

L'optimisation économique du projet de contournement de Nîmes et Montpellier nécessite la réalisation de travaux de modernisation de la ligne classique entre Montpellier et Perpignan (complétés éventuellement par quelques aménagements sur la ligne de la rive droite du Rhône).

Cette modernisation a deux objectifs :

- améliorer la capacité de la ligne,
- fiabiliser l'exploitation de la ligne.

Une provision prudente, évaluée à 150 millions d'euros, a ainsi été prise en compte par le maître d'ouvrage, et vient s'ajouter à l'estimation des travaux du projet proprement dit. Les principales mesures de modernisation envisagées dans ce cadre concernent les aménagements suivants :

- L'aménagement de la signalisation, destiné à optimiser l'espacement moyen des trains, et à améliorer la capacité de la ligne.
- Le réaménagement du nœud ferroviaire de Narbonne, destiné à faciliter le transit des trains par dissociation des flux en direction de Toulouse et Perpignan.
- La création de voies d'évitement.
- Le renforcement des installations électriques et le remplacement des éléments les plus anciens, destiné à diminuer le risque d'incidents sur l'alimentation électrique.

1.2 - Paramètres de calcul

1.2.1 - Conditions économiques

L'estimation hors taxes est établie aux conditions économiques de juin 2001. Elle comprend les frais de maîtrise d'œuvre et les frais de maîtrise d'ouvrage pour lesquels des taux respectifs provisoires de 8 % et de 2,5 % ont été retenus.

1.2.2 - Méthodologie de calcul

La méthode d'estimation repose sur la prise en compte des coûts constatés sur les projets antérieurs de lignes nouvelles. Les projets dont les éléments de coût définitif ont été retenus dans le cadre de l'estimation sont ceux de la LGV Nord et de la LGV Rhône-Alpes. Les prix unitaires relatifs aux différentes prestations sont retenus en fonction de la similitude des travaux rencontrés sur le projet du contournement de Nîmes et Montpellier et des lots de travaux de ces projets de référence.

Les métrés relatifs aux différentes prestations sont établis sur la base des études techniques de l'APS, réalisées à l'échelle du 1/5000. Le produit des prix unitaires retenus par les quantités calculées dans le cadre du métré permet de déterminer un premier montant d'estimation.

A ce montant sont ajoutées des provisions liées d'une part au niveau de précision des documents de référence (en particulier la topographie) de l'APS, et d'autre part à la prise en compte de risques identifiés au cours de l'étude d'APS.

Le montant ainsi obtenu est actualisé à l'aide des index TP, publiés mensuellement par le ministère de l'économie et des finances, et utilisés pour les calculs de révision et d'actualisation des prix de travaux publics. Les principaux index utilisés pour les travaux du contournement sont les suivants :

- TP01 : index général
- TP02 : Ouvrages d'art
- TP03 : Terrassements généraux

L'estimation ainsi finalisée est celle dont le détail sommaire est donné au chapitre 2.

APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

1.2.3 - Hypothèses techniques

Le calcul de l'estimation repose sur les études techniques de l'Avant-Projet-Sommaire. Dans le cadre de celui-ci, les principales hypothèses portent sur l'organisation générale des travaux de terrassement :

- Définition de lots de travaux,
- Provenance des matériaux de remblai.

Un découpage en quatre lots a été mis au point dans le cadre de l'APS. Il permet de constituer des ensembles cohérents du point de vue des terrassements (recherche d'optimisation de déblais-remblais et de continuité des chantiers linéaires).

Compte tenu du contexte déficitaire en matériaux de remblai, un compromis entre la distance de transport et la provenance des matériaux a été recherché sur la base d'une première analyse du potentiel géologique régional et des contraintes locales.

APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

2 - Détail estimatif

Le montant total hors taxes du contournement de Nîmes et Montpellier aux conditions économiques de juin 2001 est de :

905 millions d'euros HT* hors investissements liés.

La décomposition de ce coût entre les différents postes est indiquée dans le tableau ci-contre.

Le coût global du projet en intégrant la provision de 150 millions d'euros relative aux investissements liés est donc de :

1 055 millions d'euros HT y compris investissements liés.

GRANDS POSTES DE DEPENSES	EN MILLIONS D'EUROS HT
INFRASTRUCTURES	
Acquisitions de terrain	61
Libérations d'emprises	37
Terrassements	229
Assainissement, Drainage	35
Ouvrages d'art courants	123
Souterrain	40
Ecrans acoustiques	66
Chaussée	19
Clôtures et plantations	11
SOUS TOTAL INFRASTRUCTURES	621
EQUIPEMENTS FERROVIAIRES	
Voie courante et appareils de voie	81
Installations de sécurité	39
Télécommunications	10
Alimentation électrique	10
Caténaires	25
Bâtiment, Voirie	5
Divers (mobilier, outillage)	5
Base travaux	28
SOUS TOTAL EQUIPEMENTS FERROVIAIRES	203
MAITRISE D'ŒUVRE	61
MAITRISE D'OUVRAGE	20
TOTAL HORS INVESTISSEMENTS LIES	905
PROVISION POUR INVESTISSEMENTS LIES	150
TOTAL GENERAL HORS TAXES	1 055

* Soit 954 millions d'euros actualisés en janvier 2003 à l'aide de l'indice général des travaux publics TP01.