

## Fiche - Décomposition financière des coûts estimés de l'itinéraire préférentiel

(Les coûts d'investissement)

Le SMTC et la SMAT ont déjà réalisé les deux lignes de métro A et B de l'agglomération toulousaine. Ainsi le retour d'expérience et la connaissance des contextes technique et économique ont pu être capitalisés et ont contribué à fiabiliser l'évaluation du coût du projet Toulouse Aerospace Express.

A ce stade, les estimations financières comprennent un niveau d'aléas inhérent à ce niveau d'étude et qui sera affiné une fois les reconnaissances techniques nécessaires réalisées: campagnes de reconnaissance des bâtis, des sols et des nappes, des réseaux, de l'archéologie...

Les estimations présentées prennent en compte un coût d'opération global, c'est-à-dire y compris les frais d'acquisitions, les études et les assurances. Là encore, celles-ci seront mises à jour en fonction des choix faits à chaque phase des études.

Le génie civil des ouvrages et des stations représente plus de la moitié du coût du projet. Une analyse a donc été faite pour rechercher des solutions d'insertion qui permettent de limiter ces coûts. Partout où des emprises suffisantes le permettaient, l'hypothèse d'une insertion en surface a été privilégiée.

Dans le tronçon central de la ligne, lorsque l'urbanisme est dense, l'hypothèse retenue est une insertion souterraine. Les espaces minimums nécessaires à ce type de travaux seront à analyser dès la prochaine phase d'études, compte tenu des contraintes inhérentes à l'organisation d'un chantier en centre-ville (approvisionnement et accès, emprises). Néanmoins, le choix d'une insertion souterraine limite au maximum les impacts en surface, limite les acquisitions foncières et permet d'avoir un système performant en terme de vitesse.

La suite des études sera également consacrée à la recherche d'optimisations des coûts à travers la recherche de solutions fonctionnelles, adaptées au plus près des besoins et des performances attendues. Ainsi, la définition de tous les ouvrages et équipements s'inscrira dans une démarche de conception à coût objectif.

Des pistes d'optimisation du projet ont d'ores et déjà été identifiées. Des opportunités également, ainsi que des risques à gérer et anticiper pour une parfaite maîtrise du coût objectif.

Ainsi, la définition de tous les ouvrages et équipements s'inscrira dans une démarche de conception à coût objectif.

<b>TAE- ESTIMATION de l'ITINERAIRE de Colomiers Gare à Labège avec une insertion de surface entre Colomiers Gare et Jean Maga , Montaudran et Labège</b>		
		<i>en millions d'euros HT 2015</i>
Acquisitions Foncières	Comprend l'estimation des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de la ligne Toulouse Aerospace Express au regard des derniers projets menés par le SMTC	75
Déviations de Réseaux	Estimation des travaux de déplacement et reconfiguration des réseaux existants pour permettre la réalisation des ouvrages	40
Reconnaisances et travaux préparatoires	Investigations, sondages, et travaux de libérations des emprises nécessaires au projet	50
Ouvrages et équipements en ligne	Estimations du coût de l'ensemble des ouvrages de génie civil et des équipements de sécurité	810
Stations	Estimation du cout des stations et de leurs divers équipements	290
Aménagements/ espaces vert	Réaménagement des espaces impactés par les travaux	35
Garage Atelier (yc foncier)	Foncier, travaux et équipements du centre de maintenance et de remisage des rames	80
Système de transport (matériel roulant, automatismes, énergie...)	Estimation du cout de l'ensemble des éléments nécessaires au bon fonctionnement du système de transport : matériel roulant, énergie, voie, ...	460
Etudes et pilotage	Frais d'études, d'expertises, de contrôle, de coordination et de pilotage du projet	290
<b>TOTAL (en euros HT 2015) à + ou - 7 d'aléas</b>		<b>2, 13 Milliards</b>