

*Pièce A - Informations juridiques et administratives*  
*Pièce B - Présentation du projet*  
*Pièce C - Etude d'impact*  
*Pièce D - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme*

## **Pièce E - Appréciation sommaire des dépenses**

---

*Pièce F - Evaluation socio-économique*  
*Pièce G - Avis émis sur le projet et bilan de la concertation*  
*Pièce H - Dossier commodo-incommodo*  
*Pièce I - Dossier d'enquête parcellaire*  
*Pièce J - Déclassement partiel de la ZAP de Chécy*





## Sommaire détaillé de la pièce E

---

<b>PARTIE I - APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES.....</b>	<b>5</b>
<b>I.1. Coût global du projet .....</b>	<b>7</b>
<b>I.2. Appréciation sommaire des dépenses .....</b>	<b>7</b>



## PARTIE I - APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES



## I.1. Coût global du projet

Le coût global du projet (y compris travaux connexes) est estimé à environ **186 millions** d'euros hors taxes aux conditions économique (CE) de décembre 2008 (soit environ 199 millions d'euros aux CE de décembre 2015).

Pour mémoire, le cout du projet est rappelé en valeur 2008 par référence au cout du projet annoncé lors de la concertation publique réalisée en 2012.

Ce montant comprend :

- les acquisitions foncières ;
- le coût des études et les travaux ;
- les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ;
- les provisions pour aléas.

Ce montant ne comprend pas le coût lié à l'acquisition de matériel roulant.

Ce projet est inscrit au Contrat de Plan Etat / Région Centre-Val de Loire 2015-2020 pour un montant total de 193 M€.

Pour mémoire, depuis la phase de concertation publique réalisées en 2012, le projet a fait l'objet de nombreux ajustements en concertation avec les collectivités afin de présenter un projet répondant aux objectifs de performance de la ligne (desserte, temps de parcours et régularité) mais aussi aux enjeux de sécurité et aux exigences en termes déplacements locaux. Les principales modifications concernent :

- l'électrification de la voie unique,
- la suppression de 16 passages à niveaux dont 6 sont dénivelés pour maintenir les typologies de cheminements locaux.
- l'allongement des quais (de 100 à 220m) pour pouvoir accueillir des trains plus longs,
- les aménagements du terminus technique à Châteauneuf sur Loire (3 voies à quai),
- le déplacement de la halte de Chécy,
- l'abandon de la desserte des Aubrais.

## I.2. Appréciation sommaire des dépenses

### I.2.1. Travaux en gare d'Orléans centre et traitement du raccordement d'Orléans vers Vierzon sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

(Conditions économiques de décembre 2008)

Postes	Montant (en M€ HT)
Maitrise d'Ouvrage et études	2,89
Acquisitions foncières*	1,40
Travaux	10,66
<b>TOTAL</b>	<b>14,95</b>

### I.2.2. Travaux de modernisation de la ligne depuis la bifurcation de Châteauneuf jusqu'à Châteauneuf-sur-Loire

(Conditions économiques de décembre 2008)

Postes	Montant (en M€ HT)
Maitrise d'Ouvrage et études	17,03
Acquisitions foncières*	5,41
Travaux	143,40
<b>TOTAL</b>	<b>165,84</b>

### I.2.3. Travaux connexes

(Conditions économiques de décembre 2008)

Il est à noter également à noter que le cout du projet intègre la réalisation des aménagements connexes suivants :

Postes	Montant (en M€ HT)
Dépôt TAO	3,72
Parking Munster (gare d'Orléans)	1,49
<b>TOTAL</b>	<b>5,21</b>

<b>TOTAL DES TRAVAUX</b>	<b>186,01</b>
--------------------------	---------------

\*Valeur provisoire - en attente de l'Estimation des Domaines

Rappel : 1 M€ = 1 000 000 €

