

PERFORMANCES ECONOMIQUES ET NATURELLES
DE LA FRANCILIENNE OUEST ENTRE
CERGY PONTOISE ET POISSY ORGEVAL

RESULTATS GLOBAUX

**FRANCILIENNE OUEST : COMPARAISONS DES PERFORMANCES
ECONOMIQUES ET NATURELLES DES DIFFERENTES VARIANTES
DE TRACE. RESULTATS GLOBAUX.**

	<i>Tracés</i>	Tracé rive droite par Chanteloup (rouge)	Tracé mixte par Achères (vert)	Tracé avec passage par la forêt de Saint-Germain (bleu)	Réaménagement de la N184 (noir)	Tracé nord-ouest par le Vexin (violet)
Hor. 2000	<i>Augmentation de valeur économique annuelle</i>	0,85 x 181,5 = 154,3 millions € par an	0,85 x 161,9 = 137,6 millions € par an	0,85 x 118,5 = 100,7 millions € par an	0,85 x 107,3 = 91,2 millions € par an	0,85 x 72,4 = 61,5 millions € par an
Eur. 2000	<i>Augmentation de valeur liée à l'accessibilité aux espaces naturels</i>	0,85 x 35,6 = 30,2 millions € par an	0,85 x 30,9 = 26,3 millions € par an	0,85 x 33,2 = 28,2 millions € par an	0,85 x 28,3 = 24,0 millions € par an	0,85 x 18,9 = 16,1 millions € par an
	<i>Total des avantages économiques et naturels</i>	184,5 millions € par an	163,9 millions € par an	128,9 millions € par an	115,2 millions € par an	77,6 millions € par an
	<i>Augmentation de valeur liée au transport de fret</i>	0,33 x 154,3 = 50,9 millions € par an	0,33 x 137,6 = 45,4 millions € par an	0,33 x 100,7 = 33,2 millions € par an	0,33 x 91,2 = 30,1 millions € par an	0,33 x 61,5 = 20,3 millions € par an
	<i>Total des avantages économiques (personnes et fret)</i>	205,2 millions € par an	183,0 millions € par an	133,9 millions € par an	121,3 millions € par an	81,8 millions € par an
	<i>Nombre d'emplois induits</i>	2 920	2 600	1910	1 730	1 160

	Total des avantages annuels	235,4 millions € par an	209,3 millions € par an	162,1 millions € par an	145,3 millions € par an	97,9 millions € par an
	Coût estimé de l'ouvrage	1,5 / 1,127 = 1,331 MM €	1,5 / 1,127 = 1,331 MM €	2,1 / 1,127 = 1,863 MM €	1,1 / 1,127 = 0,976 MM €	2,1 / 1,127 = 1,863 MM €
	Rapport entre les avantages annuels et le coût de l'ouvrage	17,7%	15,7%	8,7%	14,9%	5,3%
	Temps de retour	5,6 ans	6,4 ans	11,5 ans	6,7 ans	18,9 ans
Hor. 2005	Augmentation de valeur économique annuelle	0,85 x 213,7 = 181,7 millions € par an	0,85 x 190,6 = 162,0 millions € par an	0,85 x 139,5 = 118,6 millions € par an	0,85 x 126,4 = 107,4 millions € par an	0,85 x 85,3 = 72,5 millions € par an
Eur. 2000	Augmentation de valeur liée à l'accessibilité aux espaces naturels	0,85 x 41,9 = 35,6 millions € par an	0,85 x 36,4 = 31,0 millions € par an	0,85 x 39,1 = 33,2 millions € par an	0,85 x 33,3 = 28,3 millions € par an	0,85 x 22,3 = 19,0 millions € par an
	Total des avantages économiques et naturels	217,3 millions € par an	193,0 millions € par an	151,8 millions € par an	135,7 millions € par an	91,5 millions € par an
	Augmentation de valeur liée au transport de fret	0,33 x 181,7 = 59,9 millions € par an	0,33 x 162,0 = 53,5 millions € par an	0,33 x 118,6 = 39,1 millions € par an	0,33 x 107,4 = 35,4 millions € par an	0,33 x 72,5 = 23,9 millions € par an
	Total des avantages économiques (personnes et fret)	241,6 millions € par an	215,5 millions € par an	157,7 millions € par an	142,8 millions € par an	96,3 millions € par an
	Nombre d'emplois induits	3 070	2 740	2 000	1 810	1 220
	Total des avantages annuels	277,2 millions € par an	246,5 millions € par an	190,9 millions € par an	171,1 millions € par an	115,3 millions € par an

	Coût estimé de l'ouvrage	1,5 / 1,127 = 1,331 MM €	1,5 / 1,127 = 1,331 MM €	2,1 / 1,127 = 1,863 MM €	1,1 / 1,127 = 0,976 MM €	2,1 / 1,127 = 1,863 MM €
	Rapport entre les avantages annuels et le coût de l'ouvrage	20,8%	18,5%	10,2%	17,5%	6,2%
	Temps de retour	4,8 ans	5,4 ans	9,8 ans	5,7 ans	16,1 ans
Hor. 2020	Augmentation de valeur économique annuelle	0,85 x 349,0 = 296,7 millions € par an	0,85 x 311,3 = 264,6 millions € par an	0,85 x 227,8 = 193,6 millions € par an	0,85 x 206,3 = 175,4 millions € par an	0,85 x 139,2 = 118,3 millions € par an
Eur. 2000	Augmentation de valeur liée à l'accessibilité aux espaces naturels	0,85 x 68,4 = 58,1 millions € par an	0,85 x 59,5 = 50,6 millions € par an	0,85 x 63,8 = 54,3 millions € par an	0,85 x 54,4 = 46,2 millions € par an	0,85 x 36,4 = 30,9 millions € par an
	Total des avantages économiques et naturels	343,0 millions € par an	305,7 millions € par an	223,8 millions € par an	202,9 millions € par an	136,7 millions € par an
	Augmentation de valeur liée au transport de fret	0,33 x 296,7 = 97,9 millions € par an	0,33 x 264,6 = 87,3 millions € par an	0,33 x 193,6 = 63,9 millions € par an	0,33 x 175,4 = 57,9 millions € par an	0,33 x 118,3 = 39,0 millions € par an
	Total des avantages économiques (personnes et fret)	394,6 millions € par an	351,9 millions € par an	257,5 millions € par an	233,2 millions € par an	157,3 millions € par an
	Nombre d'emplois induits	3 560	3 180	2 330	2110	1 420
	Total des avantages annuels	452,7 millions € par an	402,5 millions € par an	311,8 millions € par an	279,4 millions € par an	188,2 millions € par an
	Coût estimé de l'ouvrage	1,5 / 1,127 = 1,331 MM €	1,5 / 1,127 = 1,331 MM €	2,1 / 1,127 = 1,863 MM €	1,1 / 1,127 = 0,976 MM €	2,1 / 1,127 = 1,863 MM €

	Rapport entre les avantages annuels et le coût de l'ouvrage	34,0%	30,2%	16,7%	28,6%	10,1%
	Temps de retour	2,9 ans	3,3 ans	6,0 ans	3,5 ans	9,9 ans
	Observations	<p>Ce tracé induit l'augmentation des performances économiques la plus élevée, avec une zone de retombées fortes allant de Poissy jusqu'à l'Isle-Adam au nord, Ermont à l'est.</p> <p>Les augmentations maximales concernent la ville nouvelle de Cergy-Pontoise (Cergy / Vauréal / Jouy-le-Moutier) et également la boucle de la Seine (Triel / Chanteloup les Vignes / Andrésy / Carrières).</p> <p>Ce tracé induit également l'augmentation des performances naturelles la plus élevée, avec d'importants effets sur un axe allant de Poissy à Cergy Pontoise et sur un deuxième axe allant de Montigny les Corneilles, Herblay jusqu'à Saint Ouen l'Aumône.</p>	<p>Le résultat en terme de performances économiques est inférieur de 11% à celui du tracé rive droite par Chanteloup. La répartition dans l'espace de l'augmentation des performances est très proche.</p> <p>Si les retombées augmentent à Achères et à Conflans-Sainte-Honorine, mieux desservis, elles baissent légèrement ailleurs.</p> <p>Les performances naturelles sont également inférieures, de l'ordre de 13%, à celles du tracé rive droite. Le nord ouest de la boucle de Chanteloup est, de ce point de vue, un peu moins bien desservi.</p>	<p>La géographie des retombées est à peu près la même que dans les tracés précédents, mais le résultat total baisse significativement, car le nombre d'emplois commodément accessibles est plus modeste en raison du passage par la forêt.</p> <p>En terme de performances naturelles, cette solution rivalise globalement avec le tracé par la boucle de Chanteloup du fait d'un accès facilité à la forêt de Saint Germain. Sont en fait mieux desservies les zones de petite couronne.</p>	<p>Parmi les 4 tracés voisins géographiquement, c'est celui qui donne les résultats les moins favorables en terme de création de valeur économique (59% de la création de valeur économique du tracé rive droite). Les retombées sont en effet beaucoup plus faibles pour les communes de la boucle de la Seine par exemple.</p> <p>Le tracé est à la fois moins direct (il est en forme de S) et moins efficace dans sa desserte (passage par la forêt).</p> <p>En terme de performances naturelles, les résultats sont relativement meilleurs (79% des résultats du tracé rive droite) du fait du passage en forêt.</p> <p>Compte tenu de son coût plus modéré, cette variante se situe en 3^{ème} position du point de vue du temps de retour.</p>	<p>L'augmentation des performances économiques est la plus modeste de toutes les variantes car le tracé dessert moins d'habitants et moins de zones d'emplois.</p> <p>Les communes qui bénéficient des meilleures retombées sont celles de la zone aval de la vallée de la Seine : les Mureaux / Meulan, puis Issou / Gargenville, Mantes / Limay et jusqu'à Bonnières-sur-Seine / Freneuse.</p> <p>Il s'agit en fait de l'amorce d'une quatrième rocade qui ne peut en aucun cas se substituer à la Francilienne.</p> <p>En terme de performances naturelles, cette solution est moins satisfaisante que chacune des quatre autres solutions du fait de la relative faiblesse du nombre des résidents desservis.</p>