PERFORMANCES ECONOMIQUES ET NATURELLES DU PROLONGEMENT DE L'A12 ENTRE MONTIGNY-LE-BRETONNEUX ET LES ESSARTS-LE-ROI

RESULTATS GLOBAUX

PROLONGEMENT DE L'A12 : COMPARAISON DES PERFORMANCES ECONOMIQUES ET NATURELLES DES DIFFERENTES VARIANTES DE TRACE.

RESULTATS GLOBAUX.

	Tracés	*Famille 1* Tracé sous la RN 10	*Famille 2* Tracé jumelé avec la voie ferrée	*Famille 3* Tracé médian	*Famille 4* Tracé par le Vallon du Pommeret

Hor. 2000 **Eur. 2000**	***Augmentat. de valeur économique annuelle***	0,85 x 104,8 = 89,1 millions € par an	0,85 x 68,4 = 58,1 millions € par an	0,85 x 71,5 = 60,7 millions € par an	0,85 x 71,3 = 60,6 millions € par an
	Augmentat. de valeur liée à l'accessibilité aux espaces naturels	0,85 x 28,1 = 23,8 millions € par an	0,85 x 14,4 = 12,2 millions € par an	0,85 x 19,0 = 16,2 millions € par an	0,85 x 16,9 = 14,4 millions € par an
	Total des avantages économiques et naturels	112,9 millions € par an	70,3 millions € par an	76,9 millions € par an	74,9 millions € par an
	Augmentat. de valeur liée au transport de fret	0,33 x 89,1 = 29,4 millions € par an	0,33 x 58,1 = 19,2 millions € par an	0,33 x 60,7 = 20,0 millions € par an	0,33 x 60,6 = 20,0 millions € par an
	Total des avantages économiques (personnes et fret)	118,5 millions € par an	77,3 millions € par an	80,8 millions € par an	80,6 millions € par an
	Nombre d'emplois induits	1 686	1 100	1 149	1 147
	Total des avantages annuels	142,3 millions € par an	89,5 millions € par an	97,0 millions € par an	94,9 millions € par an
	Coût estimé de l'ouvrage	1095/1,025 = 1068 M €	477/1,025 = 465 M €	460/ 1,025 = 449 M €	293/1,025 = 286 M €
	Rapport entre les avantages annuels et le coût de l'ouvrage	13,3%	19,2%	21,6%	33,2%
	Temps de retour	7,5 ans	5,2 ans	4,6 ans	3,0 ans

Hor. 2005 **Eur. 2000**	***Augmentat. de valeur économique annuelle***	0,85 x 123.4 = 104,9 millions € par an	0,85 x 80,5 = 68,4 millions € par an	0,85 x 84,1 = 71,5 millions € par an	0,85 x 83,9 = 71,3 millions € par an
	Augmentat. de valeur liée à l'accessibilité aux espaces naturels	0,85 x 33,0 = 28,1 millions € par an	0,85 x 16,9 = 14,4 millions € par an	0,85 x 22,4 = 19,0 millions € par an	0,85 x 19,9 = 16,9 millions € par an
	Total des avantages économiques et naturels	132,9 millions € par an	82,8 millions € par an	90,5 millions € par an	88,2 millions € par an
	Augmentat. de valeur liée au transport de fret	0,33 x 104,9 = 34,6 millions € par an	0,33 x 68,4 = 22,6 millions € par an	0,33 x 71,5 = 23,6 millions € par an	0,33 x 71,3 = 23,5 millions € par an
	Total des avantages économiques (personnes et fret)	139,5 millions € par an	91,0 millions € par an	95,1 millions € par an	94,8 millions € par an
	Nombre d'emplois induits	1 772	1 156	1 207	1 204
	Total des avantages annuels	167,5 millions € par an	105,3 millions € par an	114,1 millions € par an	111,7 millions € par an
	Coût estimé de l'ouvrage	1095/1,025 = 1068 M €	477/1,025 = 465 M €	460/ 1,025 = 449 M €	293/1,025 = 286 M €
	Rapport entre les avantages annuels et le coût de l'ouvrage	15,7 %	22,7 %	25,4 %	39,1 %
	Temps de retour	6,4 ans	4,4 ans	3,9 ans	2,6 ans

Hor. 2020 **Eur. 2000**	***Augmentat. de valeur économique annuelle***	0,85 x 201.4 = 171,2 millions € par an	0,85 x 131,4 = 111,7 millions € par an	0,85 x 137,4 = 116,8 millions € par an	0,85 x 137,0 = 116,4 millions € par an
	Augmentat. de valeur liée à l'accessibilité aux espaces naturels	0,85 x 53,9 = 45,8 millions € par an	0,85 x 27,6 = 23,5 millions € par an	0,85 x 36,6 = 31,1 millions € par an	0,85 x 32,5 = 27,6 millions € par an
	Total des avantages économiques et naturels	217,0 millions € par an	135,1 millions € par an	147,8 millions € par an	144,0 millions € par an
	Augmentat. de valeur liée au transport de fret	0,33 x 171,2 = 56,5 millions € par an	0,33 x 111,7 = 36,9 millions € par an	0,33 x 116,8 = 38,5 millions € par an	0,33 x 116,4 = 38,4 millions € par an
	Total des avantages économiques (personnes et fret)	227,7 millions € par an	148,5 millions € par an	155,3 millions € par an	154,9 millions € par an
	Nombre d'emplois induits	2 056	1 341	1 402	1 399
	Total des avantages annuels	273,5 millions € par an	172,0 millions € par an	186,4 millions € par an	182,5 millions € par an
	Coût estimé de l'ouvrage	1095/1,025 = 1068 M €	477/1,025 = 465 M €	460/ 1,025 = 449 M €	293/1,025 = 286 M €
	Rapport entre les avantages annuels et le coût de l'ouvrage	25,6 %	37,0 %	41,5 %	63,8 %
	Temps de retour	3,9 ans	2,7 ans	2,4 ans	1,6 ans

	Observations communes aux différents tracés	Le prolongement de l'A12 induit une importante augmentation de valeur économique à Rambouillet et dans toutes les communes avoisinantes. La réalisation du projet permet en effet aux habitants de Rambouillet d'accéder commodément aux zones d'activité situées en petite couronne. On obtient une meilleure intégration de l'espace économique du sud des Yvelines dans l'agglomération francilienne. L'agglomération de Saint Quentin en Yvelines tire également largement bénéfice de cette réalisation car les résidents des communes des Essarts-le-Roi, de Lévis-Saint-Nom, du Mesnil-Saint-Denis et de La Verrière, (de même que ceux des communes de Maurepas et de Coignières dans le cas du tracé sous la RN10), voient s'améliorer leurs conditions d'échange avec la petite couronne francilienne et avec Paris. En matière d'accès aux espaces naturels, les habitants de Rambouillet et de toutes les communes avoisinantes tirent un large avantage de la réalisation du projet car les grands espaces du nord des Yvelines et du Val d'Oise sont désormais commodément accessibles. Il en est de même pour les habitants de l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines et plus généralement pour tous les habitants de la petite couronne ouest et de Paris. La zone dense peut, grâce au prolongement de l'A12, accéder commodément aux espaces naturels du sud des Yvelines.			
	Observations spécifiques à chaque tracé	Le tracé sous la RN 10 est celui qui crée le plus de valeur: 273,5 millions d'euros d'avantages annuels à l'horizon de mise en service du projet. Ce résultat découle du fait que le tracé sous la RN10 est le plus court et également du fait que les zones urbanisées sont, de façon dominante, implantées au nord-ouest de la RN10, rendant ce tracé plus proche des générateurs de trafic. Le coût du projet est de très loin le plus élevé : 1 068 M € (en euros 2000), ce qui conduit à un rapport entre les avantages annuels et le coût de l'ouvrage de 25,6% et à un temps de retour de 3,9 ans, satisfaisant, mais inférieur au temps de retour des autres solutions.	Le tracé jumelé à la voie ferrée est celui qui crée le moins de valeur : 172 millions d'euros d'avantages annuels à l'horizon de mise en service du projet. Ce résultat découle du fait que ce tracé possède les moins bonnes caractéristiques géométriques. D'autre part, il dessert de façon moins satisfaisante les urbanisations situées au nord-ouest de la voie ferrée. Le coût du projet se situe à une valeur médiane : 465 M € (en euros 2000), ce qui conduit à un rapport entre les avantages et le coût de l'ouvrage de 37,0% et à un temps de retour de 2,7 années, qui situe cette variante en troisième position, avant le tracé sous la RN10, extrêmement coûteux.	Le tracé médian est celui qui arrive en deuxième position en terme de création de valeur : 186,4 millions d'euros d'avantages annuels à l'horizon de mise en service du projet. Ce résultat provient d'un tracé aux bonnes caractéristiques géométriques. Le coût du projet se situe en deuxième position : 449 M € (en euros 2000), ce qui conduit à un rapport entre les avantages et le coût de l'ouvrage de 41,2% et à un temps de retour de 2,4 années, qui situe cette solution en deuxième position.	Le tracé par le Vallon du Pommeret crée des avantages similaires à ceux de la solution médiane : 182,5 millions d'euros à l'horizon de mise en service du projet. Le tracé possède en effet de bonnes caractéristiques géométriques. Le coût est le plus faible de toutes les solutions étudiées. Il atteint 286 M € (en euros 2000), ce qui conduit à un rapport entre les avantages et le coût de l'ouvrage de 63,8% et à un temps de retour de 1,6 ans, qui, au regard de ce critère, situe cette solution en première position.