

VII. RENTABILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE, COÛTS COMPARÉS ET MODES DE FINANCEMENT.

Résumé

Quel que soit le scénario retenu, les indicateurs révèlent un bilan socio-économique très positif du projet de prolongement de la Francilienne.

Quel que soit l'indicateur retenu, les scénarios sont classés dans le même ordre. L'ensemble des indicateurs indique que la solution **rouge** est la plus performante. Le scénario **bleu** a un coût d'investissement élevé. Le **vert** a une position intermédiaire. Le **violet** est cher et répond mal aux enjeux. Le **noir** répond aux objectifs, mais moins que les scénarios en tracé neuf.

Plusieurs solutions de financement peuvent être étudiées. La prise en charge du projet par l'Etat revient à le faire financer par les contribuables. Si l'absence de péage est mieux acceptée, elle peut conduire à étaler l'investissement sur plusieurs années. L'Etat peut être appuyé par les collectivités locales (solution des contrats de plan). La concession permet à l'Etat de confier à un partenaire privé le financement, la réalisation et l'exploitation du projet pour une durée déterminée. Enfin, dans le contrat de partenariat (PPP), l'Etat confie à un tiers, pour une certaine durée, le financement, la réalisation et l'exploitation de l'infrastructure*. Un péage peut aussi être instauré.

Le péage apporte surtout aux usagers un gain de temps, une meilleure sécurité et un meilleur confort. Les études montrent que son tarif pourrait être fixé à 7 euros sur la totalité du parcours, ce qui entraînerait une chute de 50 % du trafic escompté sur une voie nouvelle sans péage. Quel que soit le tracé étudié, les recettes de péage ne suffiront pas à l'équilibre du contrat de concession. L'Etat devra, s'il retient cette solution, verser une subvention.

1. L'évaluation socio-économique du projet.

• La méthode utilisée.

Le bilan socio-économique d'un projet calcule les apports et les inconvénients d'un investissement public (qu'on appelle par convention des "avantages"). Ces avantages sont ensuite comparés au

coût des investissements nécessaires pour réaliser le projet. Le bilan permet ainsi d'évaluer son intérêt pour la collectivité, mais aussi de choisir le meilleur scénario (en termes de gains de temps, de frais de fonctionnement des véhicules, d'accidentologie, de pollution - production de gaz à effet de serre* et autres polluants, etc.). Chacun de ces critères est pris en compte sur la base de "valeurs" déterminées par l'Etat (valeur de l'heure perdue dans les transports, d'un blessé grave, etc.). Cette méthode, relativement complexe, ne permet pas d'intégrer des critères à l'infini (ainsi, l'impact sur le développement économique ou la desserte des populations défavorisées).

• La rentabilité attendue.

Quel que soit le scénario étudié, tous les indicateurs indiquent un bilan socio-économique extrêmement positif du projet de prolongement de la Francilienne. Les différences entre les bilans des différents tracés sont, en revanche, assez faibles sur certains critères: une faible modification des hypothèses pourrait modifier certains ordres de classement.

Ces réserves étant faites, l'ensemble des indicateurs montre que le scénario **rouge** est le plus performant.

Le scénario **bleu** a les plus faibles taux de rentabilité interne et bénéficie actualisé par euro in-

vesti*, dus à son coût d'investissement supérieur à celui des autres scénarios.

La prise en compte de tous les critères donne au tracé **vert** une position intermédiaire parmi les scénarios. Il combine, comme le tracé **noir** des fonctions d'acheminement des trafics de longue distance* et des fonctions liées au trafic local (en particulier la réutilisation de voiries existantes sur une partie de sa longueur). Il exige un franchissement supplémentaire du fleuve, mais son coût d'investissement est assez comparable à celui du tracé **rouge**.

Le scénario **violet** a un coût d'investissement élevé, qui le situe en fin de classement. Il assure essentiellement des fonctions d'acheminement des trafics est-ouest et répond mal aux enjeux du projet. Ses fonctions sont dissociées de celles de la Francilienne. Il ne contribue que très modestement à l'amélioration de la circulation sur le réseau local.

En conséquence, le maître d'ouvrage* n'envisage pas de prendre l'initiative de sa réalisation.

Le scénario **noir** (réaménagement de la RN184) prévoit sur la presque totalité de son tracé un aménagement sur place. Il combine des fonctions d'acheminement des trafics de longue distance et des fonctions liées au trafic local. Il répond bien aux objectifs du projet mais moins que les scénarios en tracé neuf.

2. Coûts comparés des différents tracés présentés au débat.

| Tracé | Coût (en milliards d'euros) |
|---|-----------------------------|
| Tracé rouge "Eragny-Chanteloup" | 1, 5 |
| Tracé violet "nord-ouest" | 2, 1 |
| Tracé bleu "Herblay-forêt de Saint-Germain-en-Laye" | 2, 1 |
| Tracé vert "Eragny-Achères" | 1, 5 |
| Tracé noir "réaménagement de la RN184" | 1, 1 |

Tableau comparatif des coûts des différentes solutions - en valeur 2005

Quelques indicateurs.

Le bénéfice actualisé* mesure l'utilité du projet pour la collectivité. Il est la différence entre la somme de tous les avantages et de l'ensemble des coûts économiques.

Le taux d'actualisation* est utilisé pour déterminer la valeur d'un investissement d'aujourd'hui à une date future. Exprimé en pourcentage, le taux de rentabilité interne* (TRI) évalue la rentabilité de l'investissement. Si elle est supérieure à la rentabilité exigée, le projet est intéressant pour la collectivité.

La valeur actuelle nette (VAN)* représente la valeur des flux de trésorerie liés à l'investissement, actualisés au taux de rentabilité exigé par le marché, compte tenu du risque de cet investissement.

Le bénéfice actualisé par euro investi* est le rapport entre le bénéfice actualisé* à la date de la mise en service de l'ouvrage et le coût économique d'investissement actualisé global. Il permet de comparer des projets entre eux.

La Francilienne

le **prolongement** de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



3. Les modes de financement possibles.

Plusieurs solutions de financement peuvent être étudiées.

- **La prise en charge du projet par le budget de l'Etat.**

Une option possible est la prise en charge de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure* par l'Etat, sur ses fonds budgétaires. C'est alors le contribuable qui la finance. Si l'absence de péage est mieux acceptée, elle implique souvent un étalement de l'investissement sur de nombreuses années. L'Etat peut éventuellement être appuyé par des collectivités. C'est la solution retenue jusqu'à présent par les contrats de plan.

- **La concession.**

La concession permet à l'Etat de confier à un partenaire privé le financement, la réalisation et l'exploitation d'une infrastructure* (autoroute ou ouvrage d'art*), à ses risques et pour une durée déterminée. Le concessionnaire est rémunéré par les redevances perçues sur les usagers, c'est-à-dire par le péage. Une subvention publique peut être apportée en complément par l'Etat et les collectivités publiques pour assurer l'équilibre de la concession.

Le recours au financement privé permet souvent d'accélérer le rythme de l'investissement. Les usagers de l'ouvrage en sont alors les principaux financeurs. La subvention complémentaire provient des contribuables, locaux ou nationaux.

Le péage conduit parfois une partie des usagers à ne pas emprunter l'infrastructure*, ce qui diminue son intérêt socio-économique.

- **Le contrat partenariat public-privé.**

L'ordonnance du 17 juin 2004 introduit une nouvelle modalité de financement des projets d'infrastructures* de transport: le contrat de partenariat (dit "partenariat public-privé" ou PPP).

L'Etat confie à un tiers, pour une durée proportionnée à l'objet du contrat, une mission globale pour le financement, la réalisation et l'exploitation de l'infrastructure*. Le cocontractant perçoit une sorte de loyer de l'Etat, directement payé sur crédits budgétaires pendant la durée du contrat. Cette rémunération peut être liée à des objectifs de performance. Le contrat de partenariat repose également sur un partage des risques entre l'Etat et son partenaire privé (risque de construction, lié au trafic, de disponibilité de l'ouvrage...). Dans ce dispositif, c'est a priori le contribuable qui est mis à contribution, mais un péage peut aussi être instauré pour faire supporter une partie du coût de l'ouvrage par ses usagers. Comme dans le cas de la concession, le recours au financement privé permet d'accélérer le rythme d'investissement et de réalisation du projet.

4. Avantages et inconvénients du péage.

Le péage représente surtout pour les usagers un gain de temps (accessoirement une meilleure fiabilité des temps de parcours), une meilleure sécurité et un meilleur confort. Ces avantages seront particulièrement réels au droit de Cergy et de Poissy. En revanche, les barrières des péages occupent une certaine superficie et doivent être intégrées dans le milieu urbain. Elles ont également des coûts d'investissement et de fonctionnement non négligeables. Or, elles sont indispensables aux échanges avec la voirie locale.

Les études menées sur le prolongement de la Francilienne montrent que le tarif du péage pourrait être fixé à 7 euros sur la totalité du parcours. Il entraînerait une chute de 50 % du trafic attendu sur une voie nouvelle sans péage.

Quel que soit le tracé étudié, les recettes de péage ne suffiront pas à l'équilibre du contrat de concession. L'Etat devra, s'il retient cette solution, verser une subvention au concessionnaire.

Tableau de synthèse

| LONGUEUR ET CÔÛT | | RÉPONSES AUX OBJECTIFS | Eau |
|---|--------------------------|--|--|
| Tracé rouge Eragny-Chanteloup | 22 km | <ul style="list-style-type: none"> - Dessert plusieurs agglomérations et pôles d'urbanisation: Pierrelaye, Saint-Ouen-l'Aumône, Éragny-sur-Oise, Neuville-sur-Oise, le sud de Cergy-Pontoise, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy et Poissy - Supporte un trafic moyen journalier annuel de 105700 uvp - Dessert divers pôles d'activités: Béthunes et Liesse à Saint-Ouen-l'Aumône, des Bellevues à Éragny-sur-Oise, des Boutries et l'université de Neuville-sur-Oise, dans la plaine de Carrières, dont les usines Peugeot situées de ce côté de la Seine - Soulage efficacement le réseau autoroutier francilien (A86, A1, A15, A14, A13 entre Rocquencourt et le boulevard périphérique), augmente le niveau de saturation sur l'A13 entre les échangeurs d'Orgeval et de Rocquencourt et réduit le trafic sur une grande partie de la RN184 - Fait baisser le risque individuel moyen de sécurité routière de plus de 6 % | <ul style="list-style-type: none"> - Périmètres de protection des champs captants de Poissy et d'Andrésy, comprenant l'aquifère stratégique de l'Albien (C1 et S1) - Franchissement de l'Oise au droit de Neuville-sur-Oise et Maurecourt (C1) - Franchissement de la Seine au droit de l'île des Migneaux avec traversée d'un champ d'expansion des crues (S1) - Franchissement du ru de Liesse (N1) - Franchissement de l'étang de la Galiotte (S1) |
| | 1,5 milliards d'€ | | |
| Tracé violet nord-ouest | 35 km + | <ul style="list-style-type: none"> - Dessert le nord-ouest de l'agglomération de Cergy-Pontoise, la vallée de la Seine de Meulan à Issou - Supporte un trafic moyen journalier annuel de 78 500 uvp - Dessert des zones d'activités de taille moyenne - Assure des fonctions de liaison ouest-est; la plus grande partie du trafic de transit nord-sud continue d'emprunter la RN184 - Fait baisser le risque individuel moyen de sécurité routière de près de 16 % | <ul style="list-style-type: none"> - Périmètres de protection des champs captants de Gargenville, Meulan, Méry-sur-Oise, Aubergenville, Courdimanche et Ennery - Franchissements de l'Oise et de la Seine avec traversée de champs d'expansion des crues - Franchissements de la Viosne, de l'Aubette, du Montcient |
| | A13 2,1 milliards d'€ | | |
| Tracé bleu Herblay - forêt de Saint Germain en Laye | 22 km | <ul style="list-style-type: none"> - Dessert plusieurs agglomérations et pôles d'urbanisation: Pierrelaye, Beauchamp, Herblay, Conflans-Sainte-Honorine et Poissy - Supporte un trafic moyen journalier annuel de 111500 uvp - Dessert divers pôles d'activités: Béthunes à Saint-Ouen-l'Aumône, au nord les divers pôles d'activités implantés le long de la RD14 entre Pierrelaye et Beauchamp - Soulage efficacement le réseau autoroutier francilien (A86, A1, A15, A14, A13 entre Rocquencourt et le périphérique), augmente le niveau de saturation sur l'A13 entre les échangeurs d'Orgeval et de Rocquencourt et réduit le trafic sur une partie de la RN184 notamment au sud de la Seine - Fait baisser le risque individuel moyen de sécurité routière de plus de 7 % | <ul style="list-style-type: none"> - Périmètres de protection du champ captant d'Achères (N2) - Franchissement de la Seine, avec un linéaire important dans la zone d'expansion des crues (N2) |
| | 2,1 milliards d'€ | | |
| Tracé vert Eragny - Achères | 22 km | <ul style="list-style-type: none"> - Dessert plusieurs agglomérations et pôles d'urbanisation: Pierrelaye, Saint-Ouen-l'Aumône, Éragny-sur-Oise, Conflans-Sainte-Honorine, Achères, Carrières-sous-Poissy et Poissy; - Supporte un trafic moyen journalier annuel de 104300 uvp - Dessert divers pôles d'activités: Béthunes et Liesse à Saint-Ouen-l'Aumône, Cergy-Pontoise, Bellevues à Éragny-sur-Oise, Boutries à Conflans-Sainte-Honorine, la Croix d'Achères à Achères, ceux de la plaine de Carrières, dont les usines Peugeot situées des deux côtés de la Seine, le technoparc de Poissy et la future plateforme d'Achères - Soulage efficacement le réseau autoroutier francilien (A86, A1, A15, A14, A13 entre Rocquencourt et le périphérique), augmenterait le niveau de saturation sur l'A13 entre les échangeurs d'Orgeval et de Rocquencourt et réduit le trafic de la RN184, notamment en forêt de Saint-Germain-en-Laye - Fait baisser le risque individuel moyen de sécurité routière de plus de 5 % | <ul style="list-style-type: none"> - Périmètres de protection des champs captants de Poissy et d'Andrésy, comprenant l'aquifère stratégique de l'Albien (C3 et S1) - Trois franchissements de la Seine: deux nouveaux (île des Migneaux et pont d'Achères) et un existant (Conflans-Sainte-Honorine), avec un linéaire important dans la zone d'expansion des crues (C2, C3 et S1) - Franchissement du ru de Liesse (N1) |
| | 1,5 milliards d'€ | | |
| Tracé noir Réaménagement de la RN184 | 25 km | <ul style="list-style-type: none"> - Dessert plusieurs agglomérations et pôles d'urbanisation: Saint-Ouen-l'Aumône, Éragny-sur-Oise, Conflans-Sainte-Honorine, Achères, Saint-Germain-en-Laye et Poissy - Supporte un trafic moyen journalier annuel de 127200 uvp - Dessert divers pôles d'activités: Béthunes et Liesse à Saint-Ouen-l'Aumône, des Bellevues à Éragny-sur-Oise, des Boutries, d'Achères, de Saint-Germain-en-Laye et de Poissy - Supporte un trafic supérieur au trafic des autres scénarios, en cumulant les fonctions du projet et de desserte locale de la RN 184. Mais il supporte un trafic inférieur au trafic cumulé (projet + RN 184) des autres scénarios - Fait baisser le risque individuel moyen de sécurité routière de plus de 13.5 % | <ul style="list-style-type: none"> - Périmètres de protection du champ captant d'Andrésy, comprenant l'aquifère stratégique de l'Albien (C2). - Franchissement de la Seine à modifier au droit de Conflans-Sainte-Honorine (C2) |
| | 1,1 milliards d'€ | | |

La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



| ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX | | |
|--|--|--|
| AIR | BRUIT | PAYSAGES ET MILIEUX NATURELS |
| <ul style="list-style-type: none"> - Augmentations de la consommation énergétique de 15 % et des émissions de dioxyde de carbone de 31 % (CO₂, gaz à effet de serre) - Augmentation des émissions de : <ul style="list-style-type: none"> - 15 % pour les oxydes d'azote (NOx) - 9 % pour le benzène (C6H6) - 15 % pour les particules fines (PM10) <p>Pour ces trois polluants, les émissions restent toutefois nettement inférieures aux émissions actuelles</p> | <p>Zones habitées à proximité immédiate du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - lotissement des Grouettes à Pierrelaye: viaduc couvert sur 200 m - lotissement des Buttes Blanches à Herblay: semi-couverture de 350 m - lotissements dans la traversée d'Eragny-sur-Oise: deux couvertures d'un total de 2,3 km, dont 200 m à l'ouest de la RN 184 à Neuville-sur-Oise - lotissement des Charvaux à Andrésy: semi-couverture de 500 m - zones résidentielles à Andrésy et Chanteloup: deux couvertures d'un total de 1,9 km - zones résidentielles dans la traversée de Carrières-sous-Poissy: tranchée couverte de 800 m - île des Migneaux: viaduc couvert - cité de la Coudraie à Poissy: couverture de 250 m et semi-couverture de 700 m | <p>Intérêt ornithologique de la plaine de Pierrelaye, tangente au projet (N1)</p> <p>Intérêt écologique des boisements périphériques urbains (lieu dit des Hautes Bornes et bois de Chasse-Marée) (N1)</p> <p>Traversée d'Espaces Naturels Sensibles en périphérie de zones urbanisées (C1)</p> <p>Passage au pied du coteau de l'Hautail (C1)</p> <p>Intégration paysagère difficile dans la plaine de Maurecourt (C1)</p> <p>Valeurs écologique et paysagère du sud de la boucle de Chanteloup: franchissement de l'étang de la Galiotte et de l'île des Migneaux (S1)</p> <p>Intérêt écologique du vallon des Migneaux (S1)</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Augmentations de la consommation énergétique de 21 % et des émissions de dioxyde de carbone de 38 % (CO₂, gaz à effet de serre) - Augmentation des émissions de : <ul style="list-style-type: none"> - 21 % pour les oxydes d'azote (NOx) - 21 % pour le benzène (C6H6) - 24 % pour les particules fines (PM10) <p>Pour ces trois polluants, les émissions restent toutefois nettement inférieures aux émissions actuelles</p> | <p>Zones habitées à proximité immédiate du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - vallée de l'Oise au nord de Mériel: tunnel de 3,6 km - zones résidentielles à Courdimanche: tranchée couverte de 1,5 km - quartiers nord de Gargenville et d'Issou: tranchée couverte de 0,8 km <p>Nombreuses zones calmes bénéficiant actuellement de niveaux de bruit relativement faibles</p> | <p>Forts enjeux écologiques et paysagers</p> <p>Classement d'une partie du territoire concerné par le projet en Parc Naturel Régional (PNR[®] du Vexin français)</p> <p>Plusieurs ZNIEFF de part et d'autre de la Seine avant de rejoindre l'A13</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Augmentations de la consommation énergétique de 15 % et des émissions de dioxyde de carbone de 12 % (CO₂, gaz à effet de serre) - Augmentation des émissions de : <ul style="list-style-type: none"> - 15 % pour les oxydes d'azote (NOx) - 16 % pour le benzène (C6H6) - 17 % pour les particules fines (PM10) <p>Pour ces trois polluants, les émissions restent toutefois nettement inférieures aux émissions actuelles</p> | <p>Zones habitées à proximité immédiate du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - coteau du Gaillon: tranchée couverte de 600 m et viaduc couvert sur 200 m <p>Zones calmes liées à la forêt de Saint-Germain-en-Laye</p> | <p>Intérêt ornithologique de la plaine de Pierrelaye, coupée par le projet (N2)</p> <p>Traversée la partie nord de la ZNIEFF de type I du parc agricole et des plans d'eau d'Achères (N2)</p> <p>Forts enjeux paysagers dans les traversées de la plaine de Pierrelaye et des espaces ouverts de la boucle de Saint-Germain-en-Laye (N2)</p> <p>Intérêt écologique des boisements calcicoles et acidiphiles respectivement au nord et au sud de la gare de triage d'Achères (S2)</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Augmentations de la consommation énergétique de 13 % et des émissions de dioxyde de carbone de 28 % (CO₂, gaz à effet de serre) - Augmentation des émissions de : <ul style="list-style-type: none"> - 13 % pour les oxydes d'azote (NOx) - 16 % pour le benzène (C6H6) - 12 % pour les particules fines (PM10) <p>Pour ces trois polluants, les émissions restent toutefois nettement inférieures aux émissions actuelles</p> | <p>Zones habitées à proximité immédiate du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - lotissement des Grouettes à Pierrelaye: viaduc couvert sur 200 m - lotissement des Buttes Blanches à Herblay: semi-couverture de 350 m - lotissements dans la traversée d'Eragny-sur-Oise: deux couvertures d'un total de 2,1 km - traversée de Conflans-Sainte-Honorine: écrans acoustiques - zones résidentielles d'Achères: tranchée couverte de 1,5 km - zones résidentielles dans la traversée de Carrières-sous-Poissy: tranchée couverte de 800 m - île des Migneaux: viaduc couvert - cité de la Coudraie à Poissy: couverture de 250 m et semi-couverture de 700 m | <p>Intérêt ornithologique de la plaine de Pierrelaye, tangente au projet (N1)</p> <p>Intérêt écologique des boisements périphériques urbains (lieu dit des Hautes Bornes et bois de Chasse-Marée) (N1)</p> <p>Effet de coupure accentué en zones urbanisées (C2)</p> <p>Forts enjeux paysagers pour le nouveau franchissement de la Seine et ses paysages naturels (C3)</p> <p>Valeurs écologique et paysagère du sud de la boucle de Chanteloup: franchissement de l'étang de la Galiotte et de l'île des Migneaux (S1)</p> <p>Intérêt écologique du vallon des Migneaux (S1)</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Augmentations de la consommation énergétique de 12 % et des émissions de dioxyde de carbone de 23 % (CO₂, gaz à effet de serre) - Augmentation des émissions de : <ul style="list-style-type: none"> - 12 % pour les oxydes d'azote (NOx) - 14 % pour le benzène (C6H6) - 13 % pour les particules fines (PM10) <p>Pour ces trois polluants, les émissions restent toutefois nettement inférieures aux émissions actuelles</p> | <p>Zones habitées à proximité immédiate du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - zones urbanisées le long de la RN 184 actuelle: écrans acoustiques - traversée de Conflans-Sainte-Honorine: écrans acoustiques <p>Zones calmes liées à la forêt de Saint-Germain-en-Laye</p> | <p>Effet de coupure accentué en zones urbanisées et en forêt de Saint-Germain-en-Laye, notamment pour la grande faune (N3, C2 et S3)</p> <p>Intérêt écologique des boisements calcicoles au nord de la gare de triage d'Achères (S3)</p> <p>Intérêts écologique et paysager de secteurs au sud de la forêt et tangentés par le projet (S3)</p> |

VIII. QUE SE PASSERA-T-IL APRÈS LE DÉBAT PUBLIC ?

Le président de la CNDP* publie un compte-rendu et un bilan du débat deux mois après sa clôture. Le maître d'ouvrage* fait alors connaître, dans un délai de trois mois, sa décision sur le principe et les conditions de la poursuite du projet.

Si le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer, décide la poursuite du projet, des études détaillées seront réalisées. Une concertation sera mise en oeuvre. Une enquête d'utilité publique* pourrait intervenir aux alentours de 2009. Selon le mode de financement, l'échéancier de réalisation pourra varier avec une mise en service au plus tôt en 2015.

1. La décision du maître d'ouvrage, après le compte-rendu et le bilan du débat.

Le code de l'Environnement précise que "dans un délai de deux mois à compter de la clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public* publie un compte-rendu du débat et en dresse un bilan".

Le maître d'ouvrage* "décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan de débat public, par un acte qui est publié, du principe et des conditions de la poursuite du projet". "Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public."

Dans les trois mois qui suivront la publication par la CNDP* du compte-rendu et du bilan du débat public, le maître d'ouvrage* fera ainsi connaître la décision du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, sur le projet de prolongement de la Francilienne.

2. Quel pourrait être le calendrier, en cas de poursuite du projet ?

Si après le débat public, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer, décide la poursuite du projet et privilégie un tracé, des études détaillées seront réalisées. Tout au long de ces études, une concertation sera mise en oeuvre pour en améliorer le contenu.

Ce processus devrait permettre de soumettre le projet à une enquête d'utilité publique* aux alentours de 2009. Si l'utilité publique* du projet est ensuite prononcée, une procédure d'acquisition foncière sera engagée, au besoin par voie d'expropriation.

D'autres études, encore plus approfondies, seront réalisées.

Si le choix de l'Etat se portait sur une solution de financement de l'infrastructure* routière par concession ou partenariat public privé (PPP), une consultation serait lancée pour choisir le concessionnaire ou le partenaire.

Les travaux pourraient donc démarrer environ vers 2011, pour une mise en service de l'infrastructure* en 2015.

Si l'Etat optait pour un financement du projet par crédits budgétaires, cette date de mise en service pourrait être décalée en fonction du montant des crédits (votés tous les ans par le Parlement).

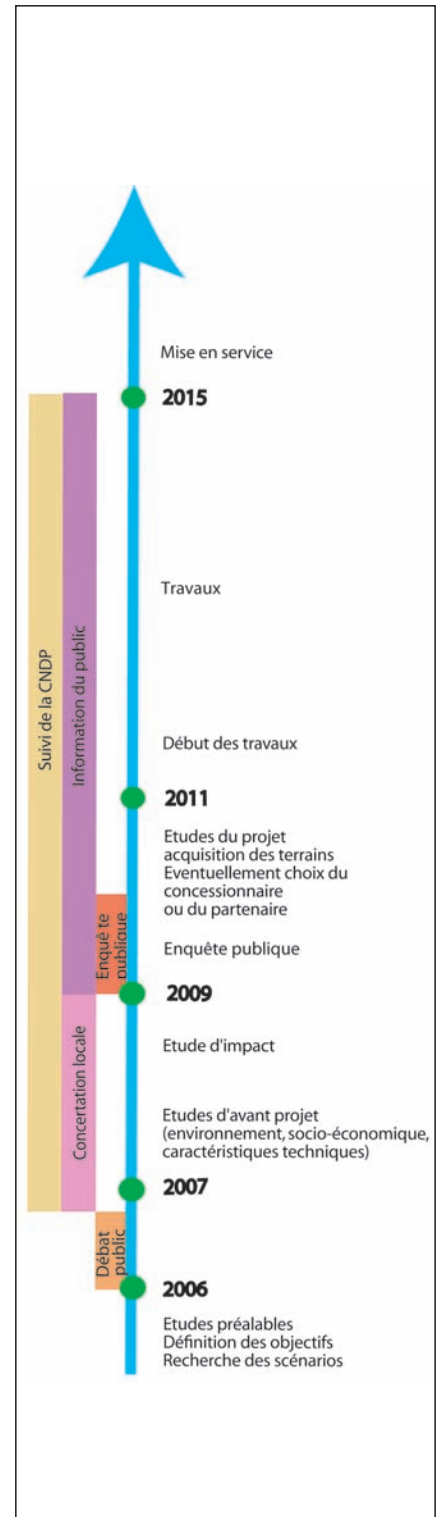


Schéma prévisionnel de déroulement du projet, s'il est poursuivi après le débat public.