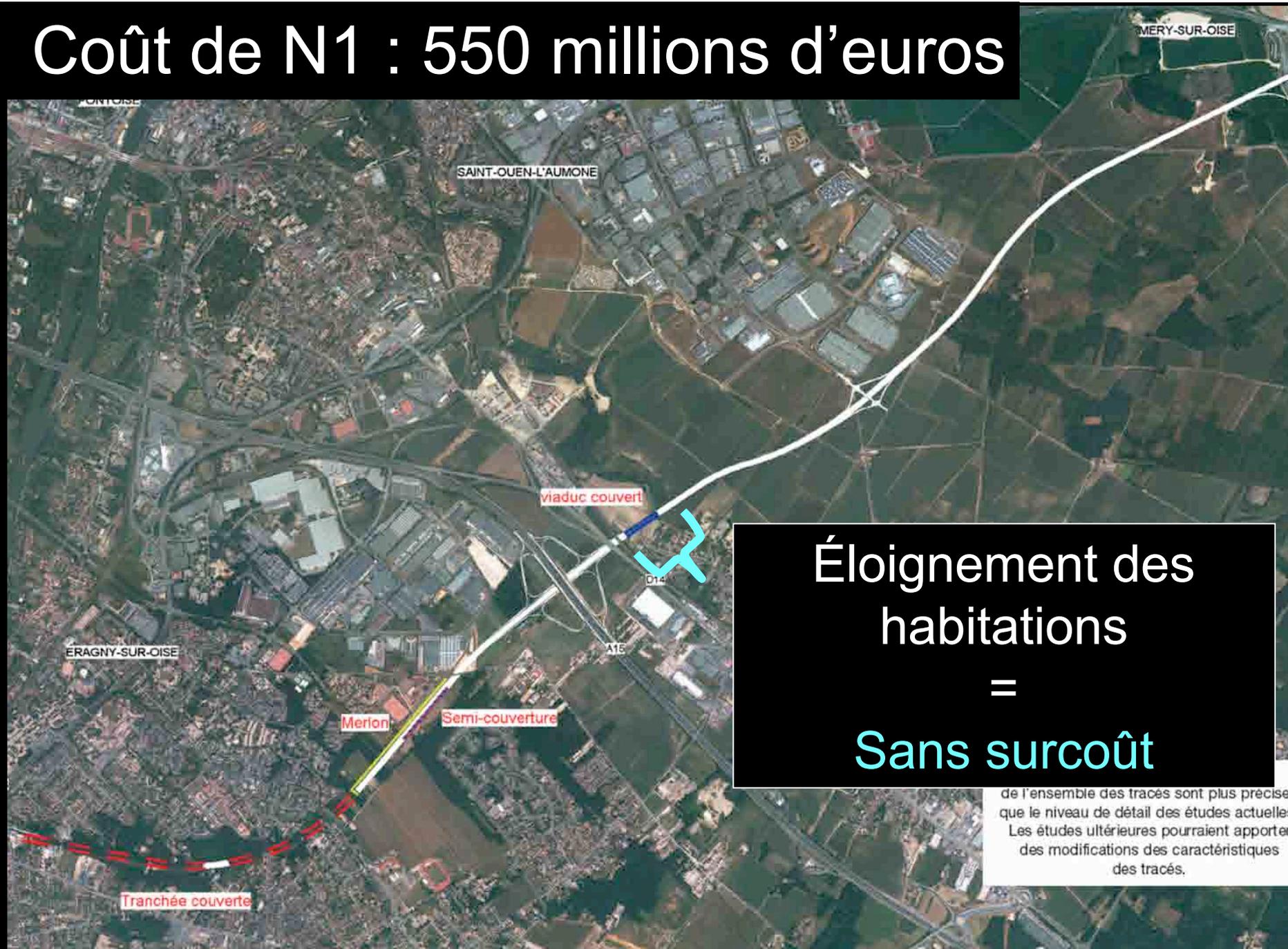


Coût de N1 : 550 millions d'euros

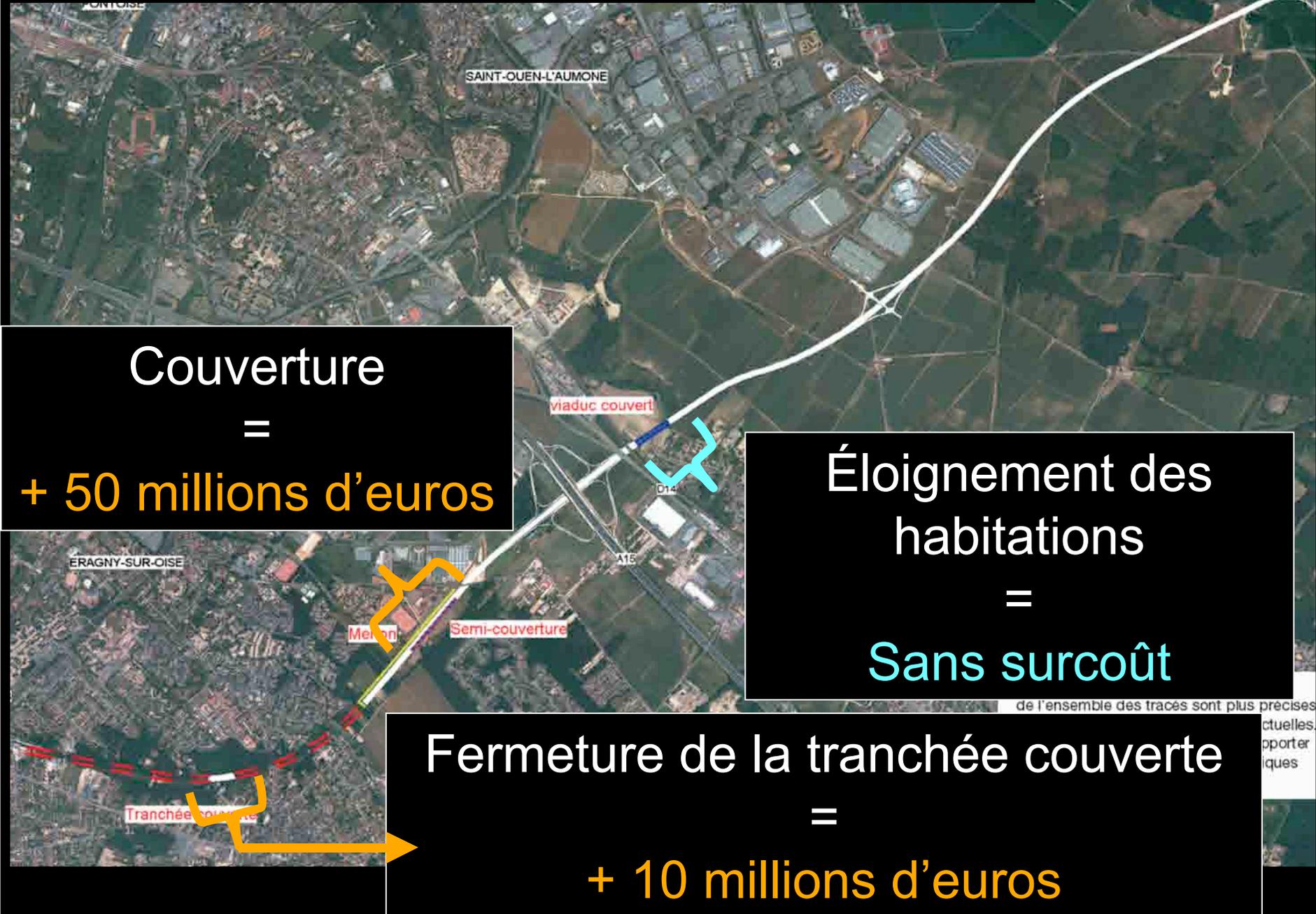


Éloignement des
habitations
=
Sans surcoût

de l'ensemble des tracés sont plus précises
que le niveau de détail des études actuelles.
Les études ultérieures pourraient apporter
des modifications des caractéristiques
des tracés.



Coût de N1 : 550 millions d'euros



Coût de N2 :
550 millions d'euros

Protection des
carrières
=
+ 20 millions
d'euros

Les représentations graphiques de l'ensemble des tracés sont plus précises que le niveau de détail des études actuelles. Les études ultérieures pourraient apporter des modifications des caractéristiques des tracés.





Coût de N2 :
550 millions d'euros

Protection des
carrières
=
+ 20 millions
d'euros

Sous-fluvial
=
+ 280 millions d'euros

Passage sous l'étang du Corra
=
+ 250 millions d'euros



Coût de N3 : 250 millions d'euros



Tranchée couverte

=

+ 225 millions d'euros

Les représentations graphiques
l'ensemble des tracés sont plus précises
le niveau de détail des études actuelles.
es études ultérieures pourraient apporter
des modifications des caractéristiques
des tracés.

Coût
de C1 :
550 millions
d'euros



Passage sous le RER
=
+ 115 millions d'euros

Passage sous le RD 55
=
+ 15 millions d'euros

Tranchée couverte
=
+ 50 millions d'euros

Fermeture de la tranchée couverte
=
+ 10 millions d'euros

Prolongement de la tranchée couverte
=
+ 40 millions d'euros



Coût de C2 :
150 millions d'euros

Tranchée
couverte

=

+ 150 millions
d'euros

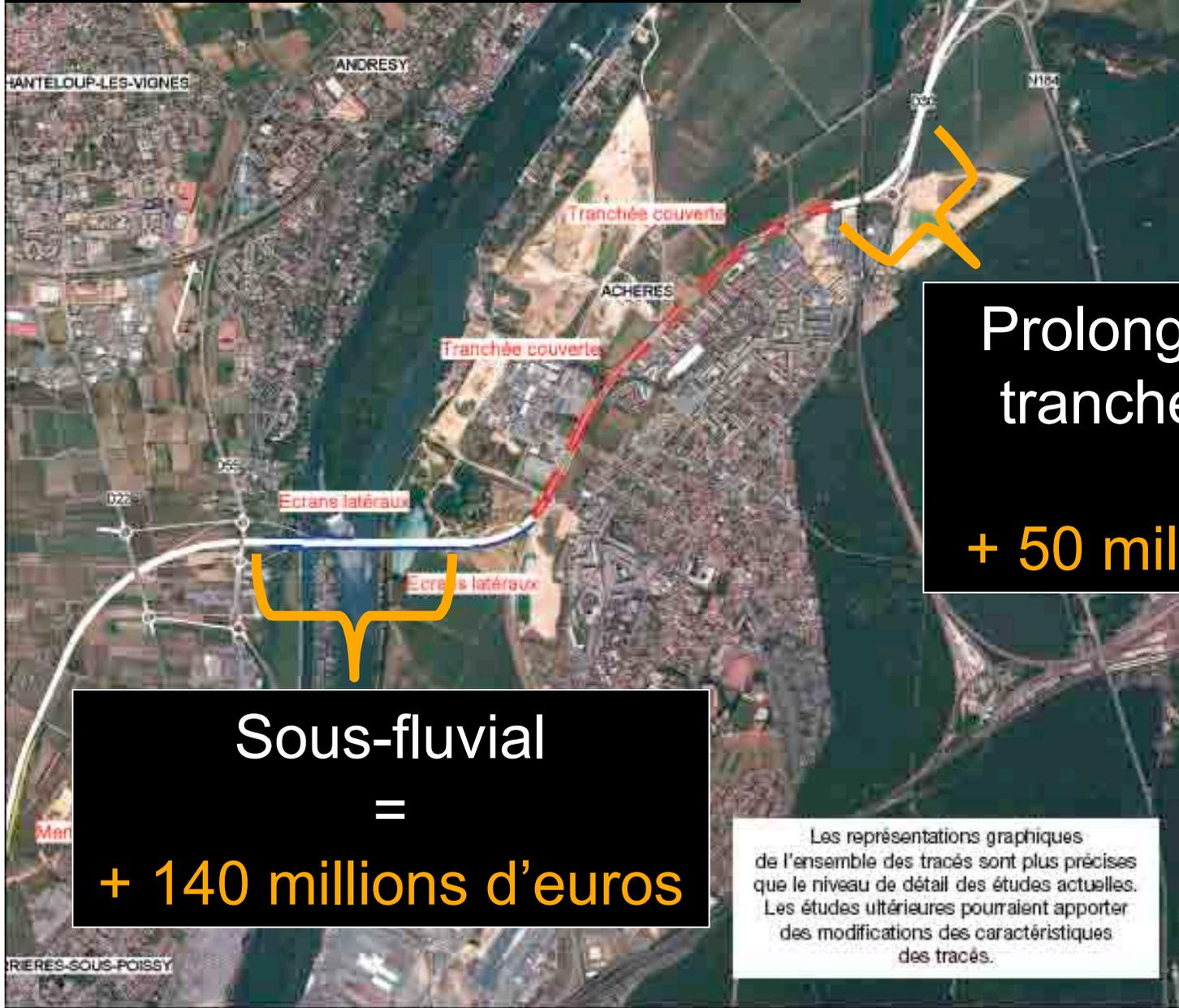
Tunnel

=

+ 360 millions
d'euros

Les représentations graphiques
de l'ensemble des tracés sont plus précises
que le niveau de détail des études actuelles.
Les études ultérieures pourraient apporter
des modifications des caractéristiques
des tracés.

Coût de C3 : 400 millions d'euros



Prolongement de la
tranchée couverte
=
+ 50 millions d'euros

Sous-fluvial
=
+ 140 millions d'euros

Les représentations graphiques
de l'ensemble des tracés sont plus précises
que le niveau de détail des études actuelles.
Les études ultérieures pourraient apporter
des modifications des caractéristiques
des tracés.

Les représentations graphiques de l'ensemble des tracés sont plus précises que le niveau de détail des études actuelles. Les études ultérieures pourraient apporter des modifications des caractéristiques des tracés.

Coût de S1 : 400 millions d'euros

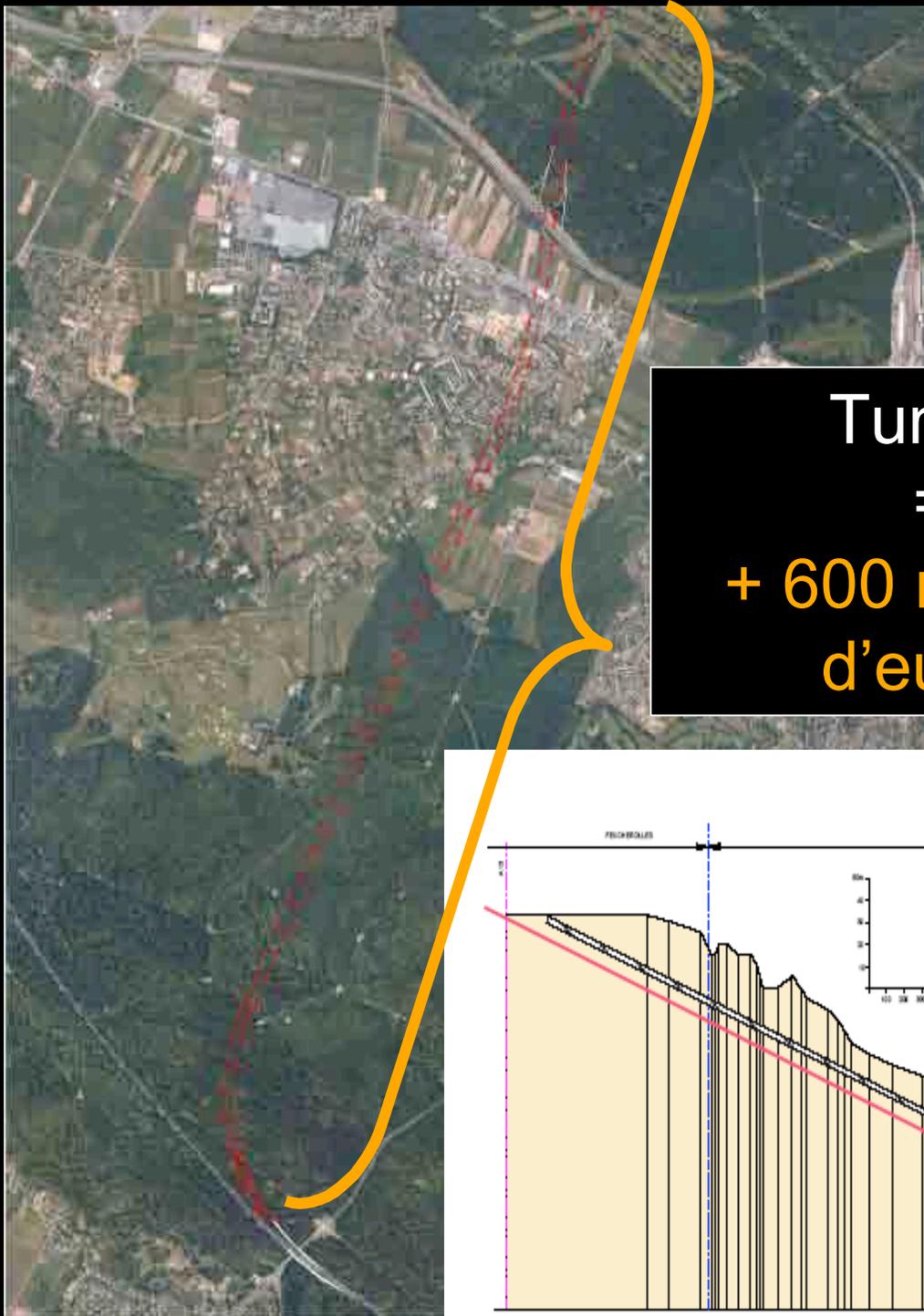
Éloignement des
habitations
=
Sans surcoût



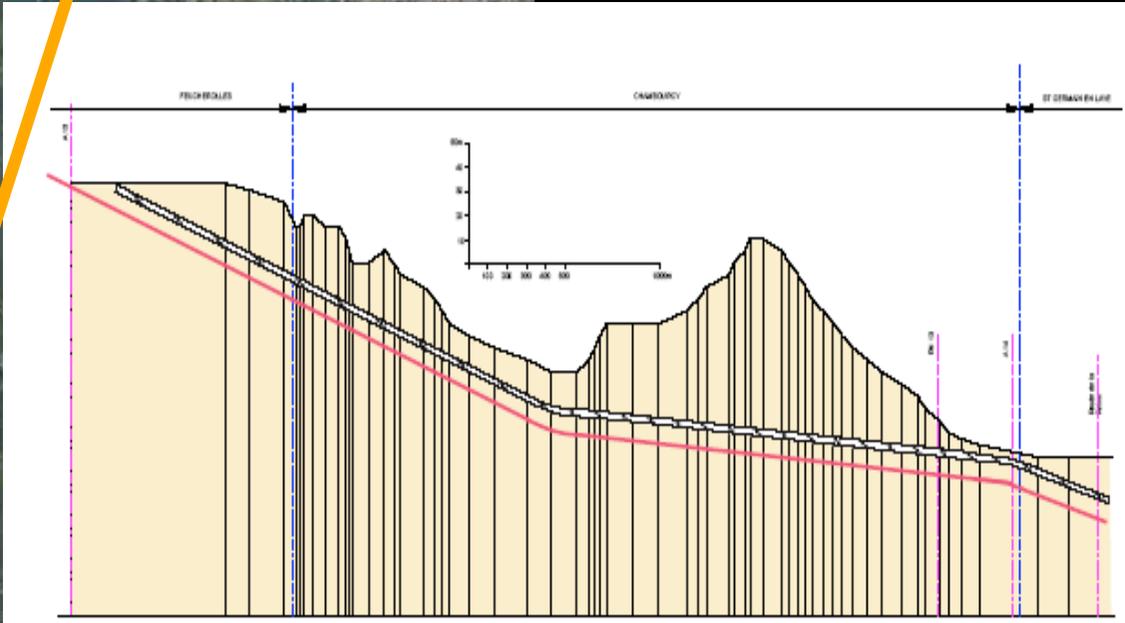
Coût de S2 :
1 550 millions d'euros



Remplacement
du tunnel par
une tranchée
couverte
=
- 325 millions
d'euros



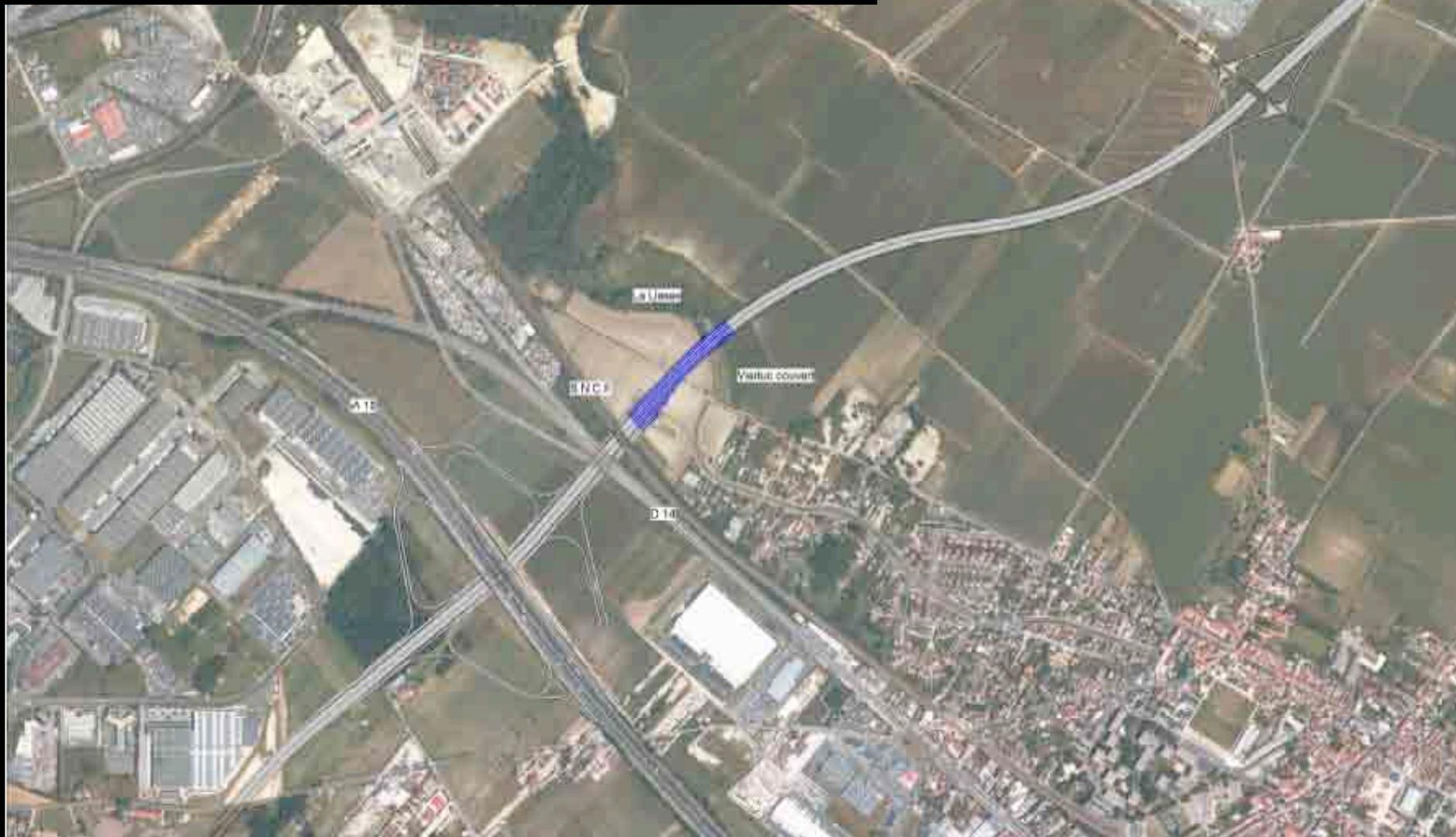
Tunnel
=
+ 600 millions
d'euros



Le tracé blanc :
voies parallèles à A15



N1 : éloignement du lotissement des Grouettes



N2 : passage en sous-fluvial et préservation des ZAI d'Achères



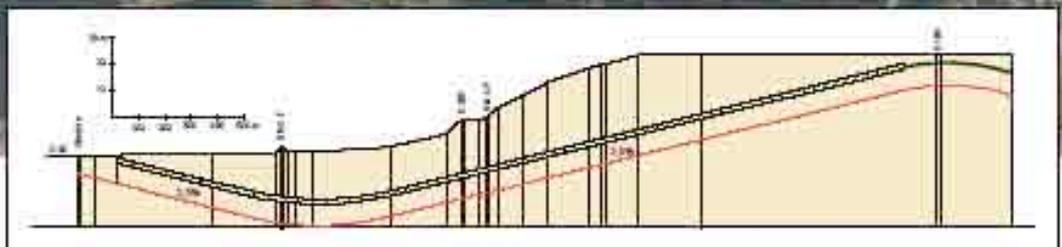
N2 : préservation des carrières d'Herblay



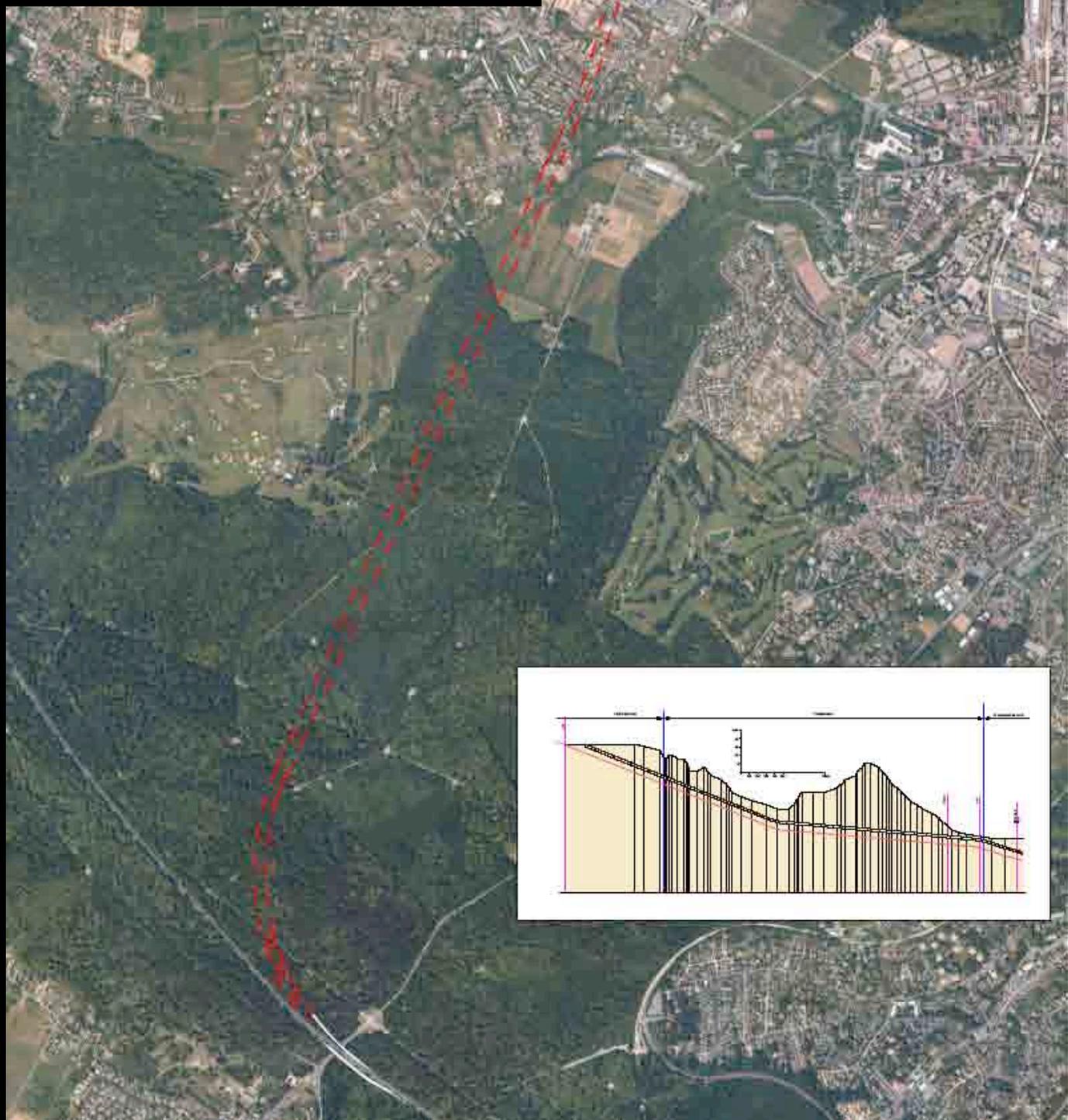
S2 : échangeur sur la RD 308



Le tracé blanc entre les tracés vert et bleu



Raccordement sur A13 en haut de la cote d'Orgeval



Les indicateurs du bilan socio-économique

- Le bénéfice actualisé
- Le bénéfice par euro investi

Bilan socio-économique par rapport au scénario 2020 sans projet

Gain de temps	de +400 à +500
Pollution	+10
Sécurité routière	de +5 à +10
Coût de l'exploitation des véhicules	de -24 à +5
Effet de serre	de +3 à +6
Entretien routier	de +1 à +2
Bruit	de 0 à +0,1

Le coût des tracés

Tracé noir	1,1
Tracé rouge	1,79
Tracé vert	1,85
« 6ème tracé »	2,1
Tracé blanc	2,2
Tracé bleu	2,37
Tracé violet	2,1

Le classement des tracés selon le bénéfice actualisé

Tracé rouge	16 800
Tracé bleu	14 700
Tracé blanc	14 600
Tracé vert	13 400
« 6ème tracé »	13 200
Tracé noir	12 300
Tracé violet	11 200

en millions d'euros

Le classement des tracés selon le bénéfice par euros investis

Tracé noir	15 euros
Tracé rouge	12 euros
Tracé vert	9 euros
Tracé blanc	9 euros
« 6ème tracé »	8 euros
Tracé bleu	8 euros
Tracé violet	7 euros

Les indicateurs du bilan socio-économique

- Le bénéfice actualisé
- Le bénéfice par euro investi

Bilan socio-économique par rapport au scénario 2020 sans projet

Gain de temps	de +400 à +500
Pollution	+10
Sécurité routière	de +5 à +10
Coût de l'exploitation des véhicules	de -24 à +5
Effet de serre	de +3 à +6
Entretien routier	de +1 à +2
Bruit	de 0 à +0,1

Le coût des tracés

Tracé noir	1,1
Tracé rouge	1,79
Tracé vert	1,85
« 6ème tracé »	2,1
Tracé blanc	2,2
Tracé bleu	2,37
Tracé violet	2,1

Le classement des tracés selon le bénéfice actualisé

Tracé rouge	16 800
Tracé bleu	14 700
Tracé blanc	14 600
Tracé vert	13 400
« 6ème tracé »	13 200
Tracé noir	12 300
Tracé violet	11 200

en millions d'euros

Le classement des tracés selon le bénéfice par euros investis

Tracé noir	15 euros
Tracé rouge	12 euros
Tracé vert	9 euros
Tracé blanc	9 euros
« 6ème tracé »	8 euros
Tracé bleu	8 euros
Tracé violet	7 euros

Aspects juridiques

Quels sont les montages juridiques envisageables ?

- 1) **Sous maîtrise d'ouvrage privée**

Le contrat de **partenariat public-privé** issu de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin dernier :

- *« l'Etat ou un établissement public de l'Etat confie à un tiers, pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues, une mission globale relative au financement d'investissements immatériels, d'ouvrages ou d'équipements nécessaires au service public, à la construction ou transformation des ouvrages ou équipements, ainsi qu'à leur entretien, leur maintenance, leur exploitation ou leur gestion, et, le cas échéant, à d'autres prestations de services concourant à l'exercice, par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée.*
- *Le cocontractant de la personne publique assure la maîtrise d'ouvrage des travaux à réaliser.*
- *(...) La rémunération du cocontractant fait l'objet d'un paiement par la personne publique pendant toute la durée du contrat. Elle peut être liée à des objectifs de performance assignés au cocontractant ».*

Aspects juridiques

– **Avantages**

- Reposant sur des financements privés, leur coût peut être plus élevé qu'un marché public mais leur avantage provient de la possibilité de confier une mission globale, ce qui peut permettre de :
 - Favoriser l'innovation technologique,
 - Accélérer la réalisation de l'ouvrage
 - Lisser dans le temps les investissements nécessaires
 - Ne pas percevoir de tarifs sur l'utilisateur
 - Instituer des performances...

Aspects juridiques

2) Sous maîtrise d'ouvrage publique

- la passation de marchés publics par l'Etat
 - Ceci implique
 - Une rémunération du cocontractant par un prix forfaitaire
 - L'exclusion de tout paiement différé
 - L'obligation de passer plusieurs contrats si l'on souhaite confier l'ensemble des missions à un tiers
 - Dans ce cas, l'Etat fait construire l'infrastructure par un constructeur choisi au terme d'une procédure de mise en concurrence (application Code des marchés publics).
 - Ces travaux seront financés par l'Etat sur fonds publics
 - Ce montage permet d'exercer un contrôle étroit sur l'exécution et le suivi des travaux mais suppose un engagement financier lourd sur une courte période
 - Une fois l'infrastructure construite, l'Etat peut exploiter directement l'ouvrage ou conclure un nouveau marché public pour l'entretien et la maintenance de l'équipement.
 - Ce marché est nécessairement de courte durée et n'est pas très incitatif pour le cocontractant puisqu'il a une rémunération forfaitaire insusceptible d'être assise sur le nombre d'utilisateurs

Aspects juridiques

Présentation des montages juridiques envisageables

■ Pas de perception de péage sur l'utilisateur

- **Montage 1** : Sous maîtrise d'ouvrage publique
 - Dans ce cas, la personne publique prend en charge directement l'intégralité des coûts d'investissements et d'entretien/maintenance de l'infrastructure.
 - Pour ce faire, elle pourra passer plusieurs marchés publics : un marché de maîtrise d'œuvre, un marché de travaux et un marché de prestations de services (le cas échéant si elle ne recourt pas à ses propres services)

- **Montage 2** : Sous maîtrise d'ouvrage privée
 - Cette hypothèse ne recouvre que celle du contrat de partenariat
 - La rémunération de l'opérateur se fera directement par la personne publique qui pourra l'asseoir le cas échéant sur un péage virtuel (risque fréquentation de l'ouvrage)
 - » Toutefois, cette part de rémunération ne doit pas être substantielle (voir développements précédents)