

Francilienne

Les cahiers d'acteurs DU DÉBAT PUBLIC



Mouvement des Entreprises de France
MEDEF Ile-de-France

> MEDEF Ile-de-France

> POUR LA CROISSANCE, L'EMPLOI, LE BIEN-ÊTRE ET L'ENVIRONNEMENT

> Le prolongement de l'A104 : une urgente nécessité

Le MEDEF Ile-de-France représente les entreprises d'Ile-de-France, de toutes tailles, des secteurs de l'industrie, de la construction et des services, à travers 35 organisations professionnelles de branche, les MEDEF territoriaux et les groupements locaux, notamment ceux du Val d'Oise et des Yvelines directement concernés par le prolongement de la Francilienne-Ouest.

La qualité des infrastructures du transport est un élément essentiel pour l'attractivité de l'Ile-de-France, son développement économique et le bien être de ses habitants. D'ailleurs, nos études montrent régulièrement que la proximité d'infrastructures de transport performantes (autoroutes, voies rapides, liaisons TGV, transports en commun bien cadencés) est un des éléments essentiels dans le choix du lieu d'implantation pour une entreprise. A l'Ouest de l'Ile-de-France, les pôles de Cergy Pontoise et de Saint-Quentin-Yvelines souffrent d'une insuffisance d'infrastructures de transport, notamment routières. C'est pourquoi, il est urgent de

réaliser le prolongement de la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval dit Francilienne-Ouest.

L'aménagement et le développement du territoire sont au cœur des préoccupations du MEDEF Ile-de-France qui, lors de la dernière parution de son Livre blanc (janvier 2006), a déjà abordé ce sujet. C'est pourquoi il souhaite rendre public aujourd'hui une étude de l'Institut géographique national (IGN) analysant l'impact en terme de performances économiques et naturelles des cinq tracés du prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval soumis au débat public.

Le prolongement de la Francilienne, un facteur essentiel :

- > de croissance économique
- > de soutien à l'emploi durable
- > de bien être et d'amélioration de l'environnement dans l'Ouest de l'Ile-de-France.

> CONTACT

MEDEF Ile-de-France
251 boulevard Péreire 75852 Paris cedex 17
Tél. : 01 40 55 12 50
www.medef-idf.fr

Pour la croissance, l'emploi, le

> Réaliser la Francilienne-Ouest c'est...

Créer des emplois pérennes

La Francilienne-Ouest créera une meilleure relation entre les actifs et les entreprises améliorant ainsi les performances des entreprises desservies qui proposeront des emplois plus qualifiés ou nouveaux. De même, les résidents du Val d'Oise et des Yvelines accéderont à des lieux de formation plus diversifiés, des lieux d'achats et de services plus nombreux répondant mieux à leurs attentes.

Faciliter l'accès aux espaces de détente

Elle permettra aux résidents du Val d'Oise et des Yvelines et des départements limitrophes (93,80,60) d'accéder à des espaces naturels toujours plus diversifiés. Les habitants du Val d'Oise pourront par exemple accéder commodément au Parc naturel de la haute vallée de Chevreuse, ceux des Yvelines au Parc du Vexin français. Elle ouvrira par ailleurs de vastes espaces naturels aux habitants de la Petite Couronne, la plus densément peuplée et créera à ce titre du bien être.

Davantage de sécurité

1 km parcouru sur autoroute est 4 fois moins dangereux qu'un déplacement sur une route traditionnelle. La mise en service de la Francilienne-Ouest déléstera la RN 184 et réduira le nombre d'accidents corporels même si le nombre total de kilomètres parcourus après la mise en service de l'autoroute sera supérieur de quelques pour cent.

Moins de nuisances sonores

Les habitants situés le long de la RN 184 sont aujourd'hui exposés à un bruit intense, dépassant parfois 75 décibels, seuil difficilement tolérable. Après réalisation des travaux, ils seront moins exposés par suite du délestage massif du trafic de transit au profit de l'autoroute. Le long de la Francilienne, quel que soit le tracé retenu aucune maison individuelle, aucun immeuble ne sera exposé à plus de 55 décibels (calme champêtre).

Une pollution réduite

Dans le même temps, les habitants des Yvelines et du Val d'Oise parcourront plus de kilomètres, mais avec moins d'embouteillage réduisant ainsi la facture énergétique et limitant la pollution atmosphérique (oxydes d'azote ou gaz

à effet de serre tels que CO₂ et CH₄). La proportion de temps arrêté sera moins élevée, le déplacement s'effectuera à des vitesses de l'ordre de 60 à 80 kms/h, vitesses générant les consommations énergétiques les plus basses. ■

La performance économique des territoires (tracé rouge)

AUGMENTATION DE VALEUR PAR COMMUNE A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE LA FRANCIENNE OUEST

TRACÉ RIVE DROITE PAR CHANTELOUP (N1 - C1 - S1) (rouge)

Augmentation de valeur annuelle par commune au titre de l'accès aux espaces économiques. (en euros 2000 par an)

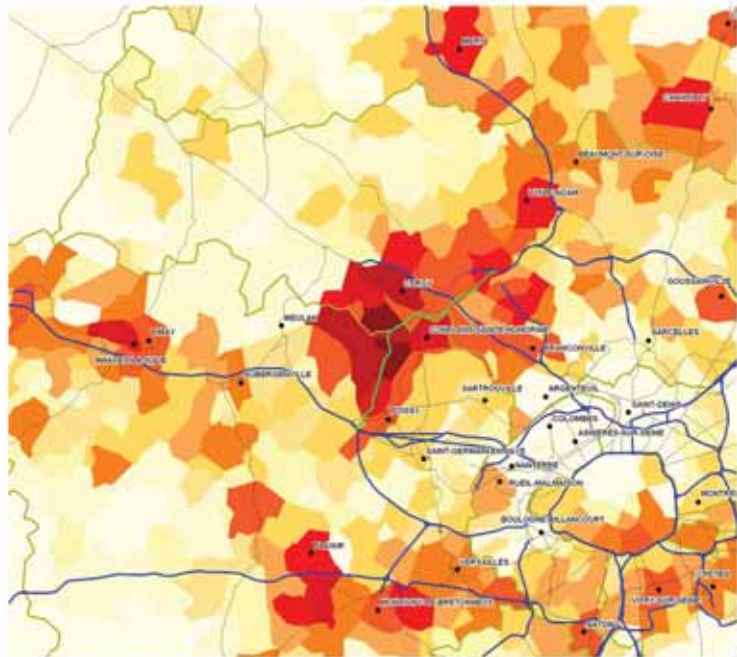
Valeur basée sur l'accessibilité de l'ensemble des actifs (et des membres des ménages associés) aux emplois situés à moins de 40 min de transport, hors trajets terminaux. (à partir du centre de chaque commune)

Augmentation de valeur économique en euros / commune / an	nombre de communes concernées
16 000 000 - 32 000 000	2
8 000 000 - 16 000 000	5
4 000 000 - 8 000 000	6
2 000 000 - 4 000 000	10
1 000 000 - 2 000 000	31
500 000 - 1 000 000	41
250 000 - 500 000	69
125 000 - 250 000	96
62 500 - 125 000	85
31 250 - 62 500	83
1 - 31 250	178
Sans variation	5574

Augmentation totale : 296,7 millions € par an

Echelle 1 / 350 000

Données : NAVTEQ ® et INSEE ® © IGN 2008



La performance économique des territoires (tracé bleu)

AUGMENTATION DE VALEUR PAR COMMUNE A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE LA FRANCIENNE OUEST

TRACÉ PAR LA FORET DE SAINT GERMAIN (N2 - S2) (bleu)

Augmentation de valeur annuelle par commune au titre de l'accès aux espaces économiques. (en euros 2000 par an)

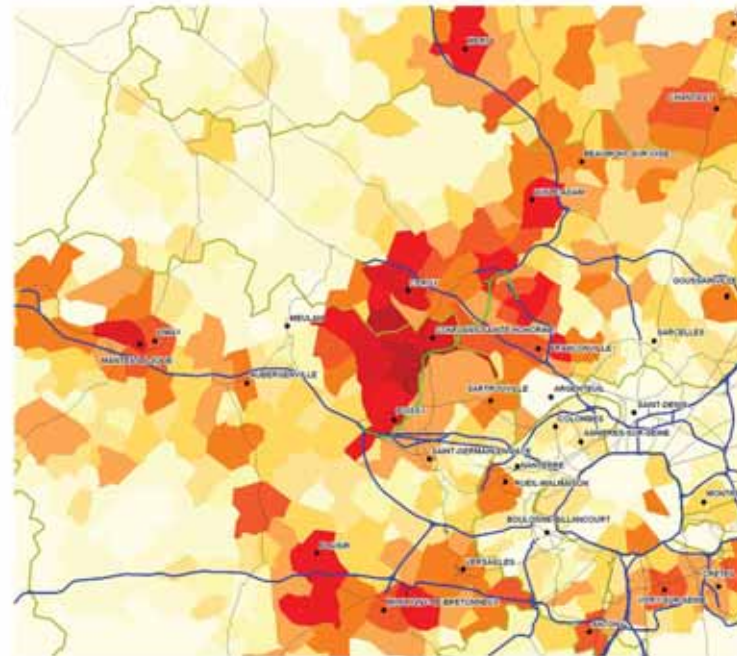
Valeur basée sur l'accessibilité de l'ensemble des actifs (et des membres des ménages associés) aux emplois situés à moins de 40 min de transport, hors trajets terminaux. (à partir du centre de chaque commune)

Augmentation de valeur économique en euros / commune / an	nombre de communes concernées
16 000 000 - 32 000 000	0
8 000 000 - 16 000 000	3
4 000 000 - 8 000 000	6
2 000 000 - 4 000 000	14
1 000 000 - 2 000 000	21
500 000 - 1 000 000	43
250 000 - 500 000	66
125 000 - 250 000	81
62 500 - 125 000	96
31 250 - 62 500	74
1 - 31 250	230
Sans variation	5548

Augmentation totale : 193,6 millions € par an

Echelle 1 / 350 000

Données : NAVTEQ ® et INSEE ® © IGN 2008



Le bien-être et l'environnement

> Une étude de l'Institut géographique national (IGN) témoigne du puissant effet de la Francilienne sur la création de richesse et l'augmentation du bien-être des résidents

La performance naturelle des territoires (tracé rouge)

AUGMENTATION DE VALEUR PAR COMMUNE A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE LA FRANCIENNE OUEST

TRACE RIVE DROITE PAR CHANTELOUP (N1 - C1 - S1) (rouge)

Augmentation de valeur annuelle par commune au titre de l'accès aux espaces naturels. (en euros 2000 par an)

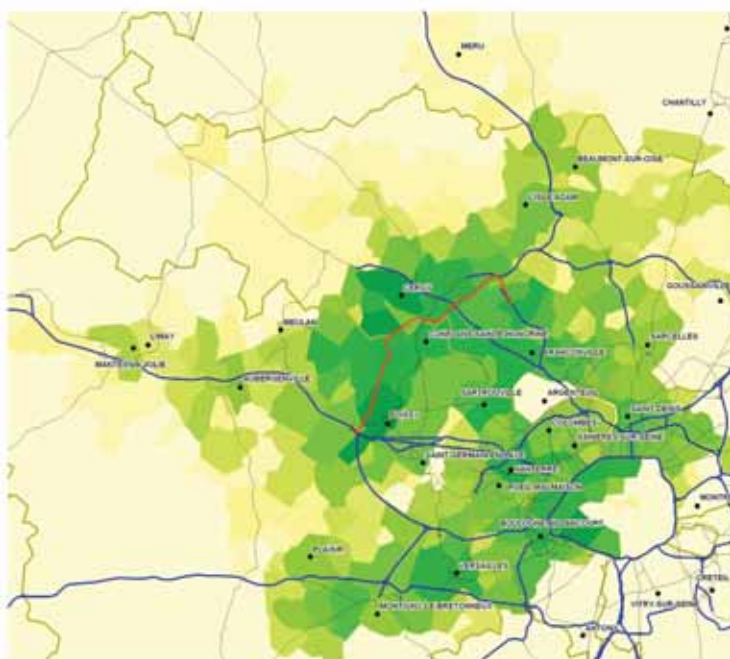
Valeur basée sur l'accessibilité de l'ensemble des actifs (et des membres des ménages associés) aux espaces naturels situés à moins de 28 min de transport, hors trajets terminaux. (à partir du centre de chaque commune)

Augmentation de valeur naturelle en euros / commune / an	Nbre de communes concernées
2 000 000 - 4 000 000	5
1 000 000 - 2 000 000	10
500 000 - 1 000 000	15
250 000 - 500 000	23
125 000 - 250 000	38
62 500 - 125 000	41
31 250 - 62 500	30
16 000 - 31 250	30
8 000 - 16 000	19
4 000 - 8 000	26
1 - 4 000	93
Sans variation	5652

Augmentation totale : 58,1 millions € par an

Echelle 1 / 350 000

Données : NAVTEQ et CORNE LAND COVER © IGN 2006



La performance naturelle des territoires (tracé bleu)

AUGMENTATION DE VALEUR PAR COMMUNE A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE LA FRANCIENNE OUEST

TRACE PAR LA FORET DE SAINT GERMAIN (N2 - S2) (bleu)

Augmentation de valeur annuelle par commune au titre de l'accès aux espaces naturels. (en euros 2000 par an)

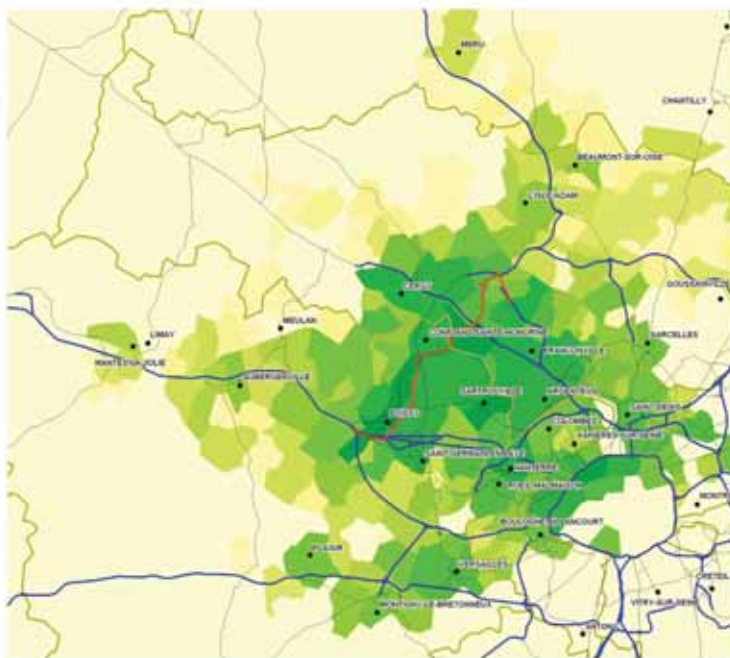
Valeur basée sur l'accessibilité de l'ensemble des actifs (et des membres des ménages associés) aux espaces naturels situés à moins de 28 min de transport, hors trajets terminaux. (à partir du centre de chaque commune)

Augmentation de valeur naturelle en euros / commune / an	Nbre de communes concernées
2 000 000 - 4 000 000	5
1 000 000 - 2 000 000	10
500 000 - 1 000 000	15
250 000 - 500 000	23
125 000 - 250 000	38
62 500 - 125 000	41
31 250 - 62 500	30
16 000 - 31 250	30
8 000 - 16 000	19
4 000 - 8 000	26
1 - 4 000	93
Sans variation	5652

Augmentation totale : 54,3 millions € par an

Echelle 1 / 350 000

Données : NAVTEQ et CORNE LAND COVER © IGN 2006



Méthodologie de l'étude

L'étude évalue les 5 variantes du projet selon la méthode officielle préconisée par l'instruction cadre du ministère de l'Équipement et des Transports en date du 25 mars 2004, tant pour les performances économiques que les performances naturelles.

Pour les performances économiques

Il s'agit d'évaluer la création de valeur économique associée à la réalisation de l'infrastructure. Pour chaque commune, l'application de la formule donnée dans l'instruction du 25 mars 2004 permet de déterminer le supplément de richesse annuelle induit par l'ouvrage en se référant au nombre d'emplois commodément accessibles (dans les 40mns hors trajets terminaux) avant et après réalisation de l'ouvrage à partir du centre de la commune.

Les résultats obtenus sont multipliés par un coefficient de 0,85 tenant compte du fait que tous les déplacements ne bénéficient pas de la mise en service de la Francilienne.

Pour les performances naturelles

Il s'agit du supplément d'intérêt que les résidents attachent au fait de pouvoir accéder à des espaces naturels dans les 28mns, hors trajets terminaux.

Les cartes de l'étude IGN sont disponibles sur le site du débat public, www.debatpublic-francilienne.org
 > rubrique «participer au débat»
 > sous rubrique «contributions des acteurs institutionnels»
 > Contribution du MEDEF Ile-de-France

Francilienne-Ouest : comparaisons des performances économiques et naturelles des différentes variantes de tracé

	Tracés	Tracé rive droite par Chanteloup (rouge)	Tracé mixte par Achères (vert)	Tracé par la forêt de Saint-Germain (bleu)	Réaménagement de la N184 (noir)	Tracé nord-ouest par le Vexin (violet)
Horizon 2020	Augmentation de valeur économique annuelle	$0,85 \times 349,0 = 296,7$ millions € par an	$0,85 \times 311,3 = 264,6$ millions € par an	$0,85 \times 227,8 = 193,6$ millions € par an	$0,85 \times 206,3 = 175,4$ millions € par an	$0,85 \times 139,2 = 118,3$ millions € par an
Euros 2000	Augmentation de valeur liée à l'accessibilité aux espaces naturels	$0,85 \times 68,4 = 58,1$ millions € par an	$0,85 \times 59,5 = 50,6$ millions € par an	$0,85 \times 63,8 = 54,3$ millions € par an	$0,85 \times 54,4 = 46,2$ millions € par an	$0,85 \times 36,4 = 30,9$ millions € par an
	Augmentation de valeur liée au transport de fret*	$0,33 \times 296,7 = 97,9$ millions € par an	$0,33 \times 264,6 = 87,3$ millions € par an	$0,33 \times 193,6 = 63,9$ millions € par an	$0,33 \times 175,4 = 57,9$ millions € par an	$0,33 \times 118,3 = 39,0$ millions € par an
	Nombre d'emplois induits	3 560	3 180	2 330	2 110	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

*: 0,33 correspond à la part des véhicules commerciaux, utilitaires et poids lourds de plus de 3,5 tonnes dans la parc automobile Francilien

** : en euros 2000 en appliquant aux évaluations 2005 données dans les documents du débat public un coefficient réducteur de 1,127 correspondant au taux d'évolution de l'indice des prix des travaux publics entre 2000 et 2005.

> 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. 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). 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-Cormeilles,

Herblay jusqu'à Saint-Ouen-l'Aumône.

> Le résultat en terme de performances économiques est inférieur de 11% à celui du tracé rouge. La répartition dans l'espace de l'augmentation des performances est très proche. Si les retombées augmentent à Achères et à Conflans-Sainte-Honorine, mieux desservis, elles baissent légèrement ailleurs. Les performances naturelles sont également inférieures, de l'ordre de 13%, à celles du tracé rive droite. Le nord de la boucle de Chanteloup est, de ce point de vue, un peu moins bien desservi.

> 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. En terme de performances naturelles, cette solution rivalise avec le tracé par la boucle de Chanteloup du fait d'un accès facilité à la forêt de Saint-Germain.

> 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 rouge). Les retombées sont en effet beaucoup plus faibles pour les communes de la boucle de la Seine, par exemple. Le tracé est à la fois moins direct (il est en forme de S) et moins efficace dans sa desserte (passage par la forêt). En terme de performances naturelles, les résultats sont relativement meilleurs (79% des résultats du tracé rive droite) du fait du passage en forêt. Compte tenu de son coût plus modéré, le temps de retour situe cette variante en 3ème position.

> 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.

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. Il s'agit en fait de l'amorce d'une quatrième rocade qui ne peut en aucun cas se substituer à la Francilienne.

En terme de performances naturelles, cette solution n'atteint pas de très bons résultats du fait de la faiblesse du nombre des résidents desservis.

> Conclusion

Au regard des différents éléments de l'étude, 3 tracés (le rouge, le vert et le bleu) présentent des retombées économiques intéressantes tout en offrant de meilleures conditions de vie aux habitants.

Toutefois, le MEDEF Ile-de-France tient à signaler que le tracé rouge présente le retour sur investissement le plus court (moins de 3 ans), permet de raccorder dans les plus brefs délais les pôles économiques de Cergy et de Saint-Quentin et, de surcroît, est le plus respectueux des engagements pris vis-à-vis

des habitants (les emprises étant inscrites depuis plus de 30 ans dans les schémas directeurs de l'Ile-de-France).

Au-delà du prolongement de l'A104-Ouest, le MEDEF Ile-de-France souhaite un bouclage complet et rapide de la Francilienne qui seul, lui permettra de jouer son rôle de super-rocade.

Pour en savoir plus, vous pourrez vous procurer l'intégralité de l'étude IGN sur le site du MEDEF Ile-de-France (www.medef-idf.fr)