



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Avis sur le bilan économique et social de la liaison Ermont-Eaubonne – Saint-Lazare (EESL)

Bilan « LOTI » établi en application de l'article L.1511-6 du code des transports

Rapport n° 009847-01
établi par

Eric REBEYROTTE

Janvier 2015

Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil⁽¹⁾.

Rapport CGEDD n° 009847-01	Date du rapport : décembre 2014
----------------------------	---------------------------------

Titre : Avis sur le bilan économique et social de la liaison directe Ermont-Eaubonne – Paris Saint-Lazare (EESL)

Sous-titre du rapport : Bilan "LOTI" établi en application de l'article L. 1511-6 du code des transports

Commanditaire(s) : M. le Président de RFF	Date de la commande : 16/06/2014
---	----------------------------------

Auteur du rapport (CGEDD) : Eric Rebeyrotte

Superviseur : Jean-Paul OURLIAC

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 12

(1) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD

http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/007204-02_guide_methodologique_cgedd_2012_05_04_cle2e6cae.pdf

Le rapporteur atteste que son impartialité n'a pas été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes.

Sommaire

1. Résumé.....	<u>2</u>
2. Avis sur le bilan LOTI.....	<u>3</u>
2.1. Cadre et méthodologie du bilan économique et social.....	<u>3</u>
2.1.1. <i>Le bilan par le maître d'ouvrage et l'avis du CGEDD</i>	<u>3</u>
2.1.2. <i>Éléments de méthodologie</i>	<u>3</u>
2.2. Brève description de l'opération.....	<u>3</u>
2.2.1. <i>Indications sur le fonctionnement de la gare St-Lazare</i>	<u>3</u>
2.2.2. <i>Finalités du projet</i>	<u>4</u>
2.2.3. <i>Constance des travaux</i>	<u>4</u>
2.2.4. <i>Évolution des dessertes</i>	<u>5</u>
2.2.5. <i>Calendrier</i>	<u>5</u>
2.3. Coûts et financement.....	<u>5</u>
2.3.1. <i>Coût de construction, périmètres RFF et SNCF (gares)</i>	<u>6</u>
2.3.2. <i>Coût du matériel roulant</i>	<u>7</u>
2.3.3. <i>Coût total de l'opération</i>	<u>7</u>
2.3.4. <i>Financement</i>	<u>7</u>
2.3.5. <i>Coûts d'entretien et d'exploitation</i>	<u>7</u>
2.3.6. <i>Recettes de péage</i>	<u>7</u>
2.4. Délais de réalisation.....	<u>7</u>
2.5. Qualité de service offerte.....	<u>8</u>
2.5.1. <i>Les dessertes et les fréquences</i>	<u>8</u>
2.5.2. <i>La régularité</i>	<u>8</u>
2.6. Trafic et recettes.....	<u>9</u>
2.6.1. <i>Trafics</i>	<u>9</u>
2.6.2. <i>Recettes</i>	<u>10</u>
2.7. Environnement.....	<u>10</u>
2.8. Impacts sur le développement économique.....	<u>10</u>
2.9. Rentabilité économique et socio-économique.....	<u>10</u>
2.9.1. <i>Principes d'évaluation</i>	<u>10</u>
2.9.2. <i>Rentabilité économique pour les acteurs ferroviaires</i>	<u>11</u>
2.9.3. <i>Rentabilité socio-économique pour la collectivité</i>	<u>11</u>
3. Conclusion.....	<u>12</u>
Annexes.....	<u>14</u>
1. Correspondance.....	<u>15</u>
2. Glossaire des sigles et acronymes.....	<u>17</u>

1. Résumé

Mis en service en 2006 (2009 pour le bâtiment voyageurs d'Ermont-Eaubonne), le projet de liaison directe Ermont-Eaubonne – Paris Saint-Lazare (EESL) visait à améliorer la desserte et la régularité du nord-ouest de l'Île-de-France, et plus précisément :

- des branches de la ligne J (en vert sur la carte) passant par Argenteuil (au centre de la carte, en zone 4) au départ de Paris Saint-Lazare,
 - de la branche nord-ouest du RER-C (en jaune), qui comportait précédemment une branche supplémentaire Ermont – Argenteuil, basculée sur la ligne J dans le cadre du projet,
 - des branches de la ligne H (en brun) passant par Ermont-Eaubonne au départ de la gare du Nord.



Malgré des difficultés pratiques pour établir le bilan LOTI dans les règles de l'art, les éléments apportés par le maître d'ouvrage RFF, en liaison avec la SNCF, montrent l'atteinte globale des objectifs, illustrée notamment par un taux de rentabilité socio-économique évalué par le maître d'ouvrage à 13,4 %.

2. Avis sur le bilan LOTI

2.1. Cadre et méthodologie du bilan économique et social

2.1.1. Le bilan par le maître d'ouvrage et l'avis du CGEDD

Le code des transports stipule (article L. 1511-2) que « *les grands projets d'infrastructure et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports sur, notamment, l'environnement, la sécurité et la santé et permettant des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport ainsi qu'entre les modes ou les combinaisons de modes de transport* ». L'article L. 1511-6 précise en outre que « *lorsque les opérations mentionnées à l'article L. 1511-2 sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service* », et que ce « *bilan est rendu public* ». En application des textes réglementaires, le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) est saisi pour avis sur ce bilan par le maître d'ouvrage. Cet avis est également rendu public.

C'est en application de ces dispositions que le Président de Réseau ferré de France (RFF) a saisi le 16 juin 2014 pour avis le CGEDD sur le bilan « *LOTI* » de la liaison directe Ermont-Eaubonne – Paris Saint-Lazare (EESL).

2.1.2. Éléments de méthodologie

Le bilan d'un projet d'infrastructure repose sur une logique différentielle. Il consiste à évaluer les gains nets apportés par la réalisation de l'infrastructure en comparant une **situation de projet**, dans laquelle l'infrastructure est décidée et mise en service, à une **situation de référence**, dans laquelle l'infrastructure n'est pas créée.

Dans le bilan *ex ante*, l'évaluation des gains nets doit s'appuyer sur des hypothèses au moment de la conception de l'infrastructure, qui portent à la fois sur les éléments de la situation de projet (que se passe-t-il si le projet est réalisé ?), et les éléments de la situation de référence (comment évoluent « naturellement » les trafics, l'environnement, les modes concurrents, les caractéristiques socio-économiques environnantes, etc., ?).

Dans le bilan des résultats économiques et sociaux, ou bilan *ex post*, l'évaluation des gains nets est réalisée sur la base de données réelles et observées pour ce qui concerne la situation de projet (puisque celui-ci est effectivement réalisé), mais aussi des hypothèses faites *ex ante* dans l'appréciation de la situation de référence. De plus, il est indispensable de corriger la situation de référence si des évolutions majeures, non prévues, ont modifié de façon importante le contexte du projet (évolution imprévue du PIB, modification notable des comportements, etc.). L'objet du bilan *ex post* est de pouvoir comparer cette évaluation des gains nets constatés avec les gains nets envisagés dans le bilan *ex ante*.

2.2. Brève description de l'opération

Le lecteur pourra se reporter également au dossier élaboré par le maître d'ouvrage RFF.

2.2.1. Indications sur le fonctionnement de la gare St-Lazare

Dans toute gare, on cherche à éviter autant que possible les itinéraires sécants, afin d'augmenter et de fluidifier le débit.

Ce principe a été généralisé pour les lignes transiliennes de la gare St-Lazare, avec une organisation en groupes numérotés de 2 à 6¹.

Cependant les groupes 4 (double voie de Paris St-Lazare à Argenteuil) et 6 (double voie de Paris St-Lazare à Gisors et Mantes via Conflans Ste-Honorine) comportaient un tronc commun entre les gares du Stade et d'Argenteuil, faute de doublement du viaduc sur la Seine. Les lignes correspondantes en étaient donc fortement affectées en capacité comme en régularité.



(Extrait du bilan RFF)

2.2.2. Finalités du projet

Le projet de liaison directe Ermont-Eaubonne – Paris Saint-Lazare vise à améliorer la desserte et la régularité du nord-ouest de l'Île-de-France, et plus précisément celles :

- des branches de la ligne J passant par Argenteuil au départ de Paris St-Lazare (groupes 4 et 6),
- de la branche nord-ouest du RER-C, passant par Ermont-Eaubonne,
- des branches de la ligne H passant par Ermont-Eaubonne au départ de la gare du Nord.

2.2.3. Consistance des travaux

Les travaux ont consisté à :

- prolonger jusqu'à Argenteuil la section à 4 voies existante entre Paris St-Lazare et Le Stade (groupes 4 et 6, voir ci-dessus)², avec notamment le reclassement des voies par franchissement dénivelé et le doublement du viaduc sur la Seine,

¹ Le groupe 1 donnait accès à la petite ceinture jusqu'à la porte d'Auteuil.

² Le schéma présenté en page 3/26 du bilan RFF et repris ci-dessus n'a pas été mis à jour sur ce point, alors qu'il l'a été au niveau du terminus de la ligne J à Ermont-Eaubonne.

- réaménager le plan de voie en gare d'Argenteuil, pour permettre de prolonger d'Argenteuil à Ermont-Eaubonne le terminus du groupe 4 en venant de Paris St-Lazare,
- réaménager les installations de la gare d'Ermont-Eaubonne, afin de supprimer le croisement à niveau des lignes H et C vers Pontoise et d'aménager la gare en terminus côté Sannois et Argenteuil,
- reconstruire le bâtiment voyageurs de la gare d'Ermont-Eaubonne et moderniser les gares de Sannois et d'Argenteuil.

Par contre, la suppression du croisement à niveau entre les deux branches concernées de la ligne H (Pontoise et Valmondois), à l'entrée est de la gare d'Ermont-Eaubonne, n'est prévue qu'ultérieurement.

2.2.4. Évolution des dessertes

Les travaux ainsi réalisés ont permis une modification importante des dessertes :

- sur la ligne J (Paris St-Lazare), renforcement très significatif (cadencement de 25 min réduit à 20 min en pointe, et 10 min pour la branche vers Ermont-Eaubonne) de la desserte des branches passant par Argenteuil, concernant un grand nombre de gares,
- sur la ligne C, basculement de la branche Ermont – Argenteuil vers la ligne J, au profit du renforcement de la desserte de Cernay, Franconville Le Plessis-Bouchard et Montigny-Beauchamp (terminus partiel),
- pour la gare d'Ermont-Eaubonne, ajout de relations directes avec Paris St-Lazare, sans rien enlever aux dessertes précédentes par le RER-C et la ligne H (Paris Nord).

2.2.5. Calendrier

Les principales dates sont les suivantes :

- signature du schéma de principe le 18 avril 2000,
- inscription au CPER 2000-2006 le 18 mai 2000,
- PV d'enquête publique « Bouchardeau » le 25 janvier 2002,
- approbation de l'AVP par le CA du STIF le 10 octobre 2002,
- décision d'approbation ministérielle (DAM) le 9 décembre 2002,
- signature de la convention de financement le 28 février 2003,
- mise en service de la liaison le 27 août 2006,
- inauguration de la gare d'Ermont-Eaubonne le 22 juin 2009.

2.3. Coûts et financement

Le bilan présenté fournit une analyse claire de la comparaison entre coûts prévus et coûts réellement supportés.

Les valeurs sont données en € 2000 et € 2011. Par la suite, on retiendra les valeurs 2011.

Le tableau suivant résume les évolutions.

En M€ 2011		Schéma de principe	Approbation ministérielle	Réalisé	Réalisé/SP	Réalisé/DAM
Coût de construction	RFF (voies...)	192	196	197	+ 2,6 %	+ 0,5 %
	SNCF (gares)	27	30	33	+ 23,3 %	+ 11,2 %
	Total	219	226	230	+ 5,1 %	+ 1,9 %
Matériel roulant		54	53	110	+ 103,7 %	+ 107,5 %
TOTAL		273	279	340	+ 24,5 %	+ 21,9 %

2.3.1. Coût de construction, périmètres RFF et SNCF (gares)

Le coût constaté des travaux **s'élève en valeur 2011 à 230 M€**, se décomposant en :

- 197 M€ sur périmètre RFF (voies et infrastructures),
- 33 M€ sur périmètre SNCF (gares).

Pour le périmètre RFF, on constate un dépassement de 0,5 % entre le coût final et celui de la décision d'approbation ministérielle (DAM), ce qui est très satisfaisant même si cela traduit comme l'indique le bilan des variations significatives en plus et en moins, notamment sur les fondations des ouvrages d'art.

L'écart est un peu plus important entre le coût final et celui du schéma de principe (2,6 %), mais des modifications de programme ont eu lieu entre SP et DAM afin de fiabiliser l'exploitation :

- voie supplémentaire à quai en gare d'Argenteuil,
- accès à quai supplémentaires en gare du Stade.

Compte tenu de ces évolutions, on peut considérer la variation des coûts comme très satisfaisante.

Concernant le périmètre SNCF, les écarts sont plus importants :

- + 10,9 % entre SP et DAM ($1,109 \times 1,112 = 1,233$),
- + 11,2 % entre DAM et coût final,
- + 23,3 % entre SP et coût final.

La variation des estimations entre SP et DAM n'est pas interprétable, car le projet de bâtiment voyageurs à Ermont-Eaubonne a beaucoup évolué, suite à l'élaboration d'un contrat de pôle dans le cadre du plan de déplacements urbains de la région Île-de-France.

De même, des commerces ont été introduits dans le programme, postérieurement à l'AVP.

Au **total RFF + SNCF**, on constate un écart de :

- + 1,9 % entre DAM et coût final,
- + 5,1 % entre SP et coût final,
- + 3,1 % entre SP et DAM ($1,031 \times 1,019 = 1,051$).

Ceci traduit une bonne maîtrise du déroulement de l'opération.

2.3.2. Coût du matériel roulant

Le coût du matériel roulant relève du périmètre SNCF, et s'élève à 110 M€ en valeur 2011, soit un doublement par rapport aux dossiers SP et DAM.

Ce doublement correspond à une erreur de chiffrage dans ces deux dossiers, le besoin de 6 trains supplémentaires en rames doubles ayant été chiffré à tort comme un besoin de 6 rames.

2.3.3. Coût total de l'opération

Pour obtenir le coût total constaté de l'opération, il faut ajouter au coût de construction celui du matériel roulant (périmètre SNCF).

Le coût total constaté de l'opération s'élève donc à **340 M€, valeur 2011**.

L'essentiel du dépassement est lié aux rames supplémentaires acquises pour le projet.

2.3.4. Financement

La convention de financement a été signée le 28 février 2003, prévoyant :

- une participation forfaitaire du département du Val d'Oise pour 9 M€ valeur 2011,
- le reste selon une clé de 60 % de subventions de la Région, 30 % de subventions de l'État, 10 % apportés par les maîtres d'ouvrage sur prêts bonifiés de la Région.

Chaque signataire a honoré ses engagements.

2.3.5. Coûts d'entretien et d'exploitation

La variation des coûts d'entretien et d'exploitation figure au dossier.

On constate que l'essentiel des coûts est pour l'EF, dans une proportion de 10 à 1 avec le GI/GID.

L'essentiel de l'augmentation de 15 % s'est produite entre le schéma de principe et la décision d'approbation ministérielle (+ 9 %).

2.3.6. Recettes de péage

Le montant du supplément de péage, lié à l'augmentation du trafic sur les groupes 4 et 6 de la ligne J, n'est pas indiqué dans le dossier.

Il est donc difficile de savoir si l'opération est équilibrée pour le gestionnaire d'infrastructure.

2.4. Délais de réalisation

Comme indiqué au dossier, le schéma de principe prévoyait une mise en service au plus tôt au premier semestre 2006 pour la première étape (la seule réalisée à ce jour) et au second semestre 2008 pour la seconde (suppression du croisement à niveau à l'entrée est de la gare d'Ermont-Eaubonne).

La décision d'approbation ministérielle quant à elle, fixait comme échéance septembre 2006, sauf juillet 2008 pour le bâtiment voyageurs de la gare d'Ermont-Eaubonne. La seconde étape n'était pas programmée.

La mise en service des installations permettant la nouvelle desserte a eu lieu le **27 août 2006, donc dans le respect de la DAM**.

La mise en service du bâtiment voyageurs s'est faite en deux temps :

- **en 2008** pour le bâtiment A comprenant l'ensemble des services Transilien ainsi que le passage transversal d'accès aux quais,
- **en 2009** pour le bâtiment B comprenant les commerces sous l'ouvrage de franchissement de la RD 909 et pour le bâtiment C à destination du Conseil général pour la gestion de la gare routière.

L'inauguration du bâtiment voyageurs d'Ermont-Eaubonne a eu lieu **le 22 juin 2009, soit près d'un an après la date prévue par la DAM, mais dans les temps pour la fonctionnalité ferroviaire.**

2.5. Qualité de service offerte

2.5.1. Les dessertes et les fréquences

Dès le schéma de principe, la desserte se trouve renforcée pour les dessertes de la ligne J (gare St-Lazare) passant par Argenteuil.

Cette modification de desserte, rendue possible par les 2 voies supplémentaires entre Le Stade et Argenteuil, a été respectée depuis la mise en service des installations en 2006.

C'est donc un périmètre très large, allant bien au-delà du tronçon Argenteuil – Ermont, qui a vu ses dessertes significativement améliorées grâce à la suppression du tronc commun entre les groupes 4 et 6 de St-Lazare : passage de 2 à 3 trains à l'heure de pointe, pour les missions Gisors, Mantes-la-Jolie, Pontoise, Conflans-Sainte-Honorine, Cormeilles, et de 4 à 6 trains à l'heure de pointe pour la branche Argenteuil – Ermont.

Par ailleurs, le basculement de la branche Ermont – Argenteuil vers la ligne J a permis de doubler la desserte de Cernay, Franconville Le Plessis-Bouchard et Montigny-Beauchamp (terminus partiel) par le RER-C.

Les usagers de la gare de Sannois passent quant à eux d'un accès à la porte de Clichy en 19 min (mais 41 min pour Invalides), à une arrivée à Paris St-Lazare en 21 min, et à Invalides en 34 min avec la ligne 13 du métro³.

Enfin, la gare d'Ermont-Eaubonne bénéficie désormais de relations directes avec Paris St-Lazare, sans rien enlever aux dessertes précédentes par le RER-C et la ligne H (Paris Nord).

L'opération s'avère donc très pertinente au plan du service apporté au voyageur.

2.5.2. La régularité

Les gains de régularité attendus portaient sur les groupes 4 et 6 de Paris St-Lazare, ainsi que sur le RER-C et la ligne H en direction de Pontoise.

On pouvait même penser que ces gains bénéficieraient à la branche vers Valmondois, la meilleure régularité sur la branche Pontoise de la ligne H devant se répercuter sur les deux branches, même en l'absence du saut-de-mouton prévu en seconde phase mais non financé.

Le dossier DAM estime le gain moyen à 0,25 min, pour 0,57 à l'issue de la seconde phase. Ces valeurs n'ont pas pu être vérifiées *ex post* pour trois raisons principales :

- elles sont très faibles au regard des aléas de régularité d'une année sur l'autre ;
- les relevés disponibles concernent l'ensemble d'une ligne ;

³ Source : portail du STIF

- la régularité est comptabilisée différemment depuis 2007, avec auparavant la proportion de trains à l'heure ou à moins de 5 minutes de retard au terminus, et depuis cette date la proportion de voyageurs arrivant à l'heure ou à moins de 5 minutes de retard à leur gare de destination.

On peut par ailleurs s'interroger sur les proportions entre première et seconde phases (0,25 vs 0,57 min), car la première phase, concernant les lignes J, C et H, comprend des améliorations nettement plus fortes que la seconde, qui ne concerne que la ligne H.

L'examen des régularités observées depuis l'année 2009 par l'OMNIL, observatoire de la mobilité en Île-de-France mis en place par le STIF, met en évidence la difficulté à réduire l'amélioration de la régularité aux seules infrastructures et dessertes :

Régularité à 5 min	2009	2010	2011	2012	2013
Ligne H complète	90,7 %	89,8 %	90,8 %	91,4 %	94,4 %
Ligne J complète	89,2 %	88,5 %	91,8 %	89,6 %	85,8 %
Ligne C complète	90,0 %	87,1 %	90,8 %	90,8 %	90,2 %

Des variations de l'ordre de 3 points d'une année sur l'autre sont fréquentes⁴, ce qui rendrait difficile l'interprétation des gains de régularité liés au projet, pour autant qu'on ait pu les mesurer.

Par ailleurs, de nombreuses branches ne sont pas concernées par le projet et viennent influencer les valeurs du tableau (par exemple, la ligne J se déploie également sur le groupe 5 de Paris St-Lazare, qui est très chargé et doit faire l'objet d'une amélioration de capacité dans le cadre du prolongement du RER-E jusqu'à Mantes-la-Jolie).

Enfin, l'augmentation du nombre de circulations et du nombre de voyageurs avec le projet vient en partie atténuer les gains de capacité liés à l'amélioration de l'infrastructure, mais l'utilité socio-économique s'en trouve renforcée.

Même si l'on a toutes les raisons de penser que la régularité a été améliorée par le projet, il est donc exclu d'en apprécier l'impact réel.

2.6. Trafic et recettes

2.6.1. Trafics

Le tableau du trafic des lignes fourni à l'appui du dossier donne les résultats suivants :

Nombre de voyages	2004/2005	2009/2010	Variation en nombre	Variation en %
Ligne J, groupes 4 et 6	140 760	159 140	18 380	+ 13 %
Ligne H, Pontoise et Valmondois	32 420	39 660	7 240	+ 22 %
Ligne C, branche nord-ouest	92 300	96 150	3 850	+ 4 %
Total trafic journalier	265 480	294 950	29 470	+ 11 %
Total trafic annuel	71,7 millions de voyages	79,6 millions de voyages	7,9 millions de voyages	+ 11 %

⁴ En 2013 par exemple, on a constaté pour le matériel roulant une amélioration sur la ligne H due à l'arrivée des nouvelles rames Francilien, et une dégradation sur la ligne J due à des difficultés d'organisation de la maintenance.

Faute de comparaison fiable utilisant le modèle de trafic de l'époque des prévisions, on est réduit à quelques constatations et suppositions :

- La décision d'approbation ministérielle de 2002 donnait pour 2009 en situation projet une prévision de 72,0 millions de voyageurs, qui s'est trouvée réalisée dès 2005 en situation sans projet avec 71,7 millions ;
- Il est difficile de faire la part entre les améliorations de desserte et celles de régularité, tant le voyageur est plutôt sensible à la somme des deux ;
- L'augmentation moindre en pourcentage pour la ligne J que pour la ligne H peut s'expliquer, outre les aspects d'évolution d'urbanisation, par l'amélioration de la régularité de la ligne H liée notamment au saut-de-mouton avec la ligne C en sortie nord-ouest de la gare d'Ermont-Eaubonne ;
- En nombre de voyages, c'est l'augmentation sur la ligne J qu'il faut retenir, car la suppression du tronc commun entre les groupes 4 et 6 concerne un très grand nombre de gares et de voyageurs.

2.6.2. Recettes

Le dossier fourni n'indique pas de données *ex post*.

La variation très forte des prévisions pour le GI entre le schéma de principe et l'approbation ministérielle (recettes ramenées de 8 à 1,8 M€ valeur 2011) résulte d'écart dans les barèmes de péage pris en compte au niveau des études.

2.7. Environnement

Le projet a été soumis à enquête publique de type « Bouchardeau » fin 2001, dont le PV a été établi le 25 janvier 2002.

Les recommandations et engagements éventuels du maître d'ouvrage ont été suivis, seuls restant à résoudre les points noirs bruit au niveau d'Asnières et du viaduc de Colombes.

2.8. Impacts sur le développement économique

Là encore, le bilan est peu fourni, même s'il est clair que le réaménagement de la gare d'Ermont-Eaubonne dans le cadre d'un pôle d'échanges multimodal et d'une ZAC a eu très probablement des effets bénéfiques.

De même, le renforcement des liaisons par transport en commun et le développement du trafic contribuent au développement économique local comme régional.

2.9. Rentabilité économique et socio-économique

2.9.1. Principes d'évaluation

Le bilan économique et social présenté par RFF, avec l'appui des informations fournies par la SNCF, indique le résultat des calculs de rentabilité économique (en euros constants) de l'opération pour chaque opérateur, ainsi que des calculs de rentabilité socio-économique pour la collectivité. Cette dernière notion intègre, en plus des éléments de rentabilité économique, plusieurs avantages retirés du projet par la collectivité, tels que gains de temps et de confort, ainsi que des nuisances telles que pollution, bruit, etc. Pour que le calcul puisse se faire, ces avantages et ces nuisances sont « monétarisés » au moyen de clés forfaitaires fixées par l'État.

2.9.2. Rentabilité économique pour les acteurs ferroviaires

La rentabilité pour la SNCF comme pour RFF n'a pu être évaluée.

2.9.3. Rentabilité socio-économique pour la collectivité

La rentabilité socio-économique était estimée à 15,5 % dans la décision d'approbation ministérielle.

Le maître d'ouvrage a calculé un bilan *ex post* en reprenant certaines hypothèses *ex ante*.

L'essentiel des gains de temps provenant de l'amélioration des dessertes, ce bilan apparaît robuste : les dessertes prévues ayant été mises en place, les gains de temps sont très proches de ceux du dossier ministériel, et les reports paraissent vraisemblables compte tenu des augmentations de trafic constatées.

Le bilan socio-économique actualisé est évalué à 300 M€ par le maître d'ouvrage, correspondant à un taux de rentabilité pour la collectivité ramené à 13,4 %, ce qui reste très appréciable.

Même si ces éléments restent approximatifs, ils traduisent une appréciation globale positive sur la pertinence du projet, confortée par l'amélioration évidente des installations et des dessertes associées.

3. Conclusion

Le projet a permis de combler certaines lacunes du réseau, notamment :

- de faire disparaître un goulot d'étranglement sur un ligne de St-Lazare,
- de supprimer les cisaillements d'itinéraires entre les lignes C et H, générateurs d'irrégularité et de perte de capacité,
- de rationaliser les dessertes et de permettre leur densification.

Le bilan présenté par RFF en liaison avec la SNCF est conforme aux règles de l'art ; il met en lumière le travail accompli par le maître d'ouvrage pour tirer les principaux enseignements de ce projet stratégique, qui concerne une partie très significative du quart nord-ouest de l'Île-de-France.

Ce travail comporte cependant une difficulté à faire le lien entre le projet *ex ante* et sa réalisation *ex post*, du fait d'outils qui ont fortement évolué, notamment en ce qui concerne les prévisions de trafic et la mesure de la régularité.

Le dossier fait apparaître une bonne maîtrise des coûts et des délais, si l'on tient compte des difficultés de mise au point du programme du bâtiment voyageurs d'Ermont-Eaubonne.

Au plan environnemental, les recommandations émises par le commissaire enquêteur ont été mises en œuvre pour l'essentiel.

Le taux de rentabilité socio-économique pour la collectivité, recalculé à 13,4 %, justifie la création de valeur et l'intérêt du projet.

Eric Rebeyrotte



Ingénieur en chef des ponts, des eaux et
des forêts

Annexes

1. Correspondance



Le Président

Paris, le 16 JUIN 2014

Monsieur Patrice PARISÉ
Vice-Président du CGEDD
Conseil général de
l'Environnement et du
Développement durable
Tour Pascal B
92055 LA DÉFENSE CEDEX

Monsieur le Président,

En application de l'article L.1511-6 du code des transports (auparavant article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs – LOTI), un bilan des résultats économiques et sociaux des grands projets d'infrastructures réalisés avec le concours de financements publics doit être établi après leur mise en service.

Vous trouverez, ci-joint pour avis, deux exemplaires des bilans LOTI concernant la réouverture au service voyageurs de la Grande Ceinture Ouest (GCO) et de la liaison directe Ermont-Eaubonne – Paris-Saint-Lazare (EESL), établis conformément aux dispositions du code des transports précité.

L'article 9 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984 dispose en effet que les bilans LOTI doivent être soumis à l'avis du conseil général de l'environnement et du développement durable avant d'être rendu publics.

Si ces bilans, en particulier le second, ont été contraints par le contenu des enquêtes disponibles, une démarche d'amélioration continue est engagée sur ce sujet depuis plusieurs années et, accompagnée de procédures d'archivage, elle devrait faciliter le retour d'expérience des projets à venir.

Je vous prie d'agrérer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jacques RAPORT

"Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant".

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Établissement public national à caractère industriel et commercial
92 avenue de France - 75648 Paris Cedex 13
Tél. 33 (0)1 53 94 30 00 - Fax 33 (0)1 53 94 38 09
RCS Paris B 412 280 737 - SIRET 412 280 737 00310 - NAF 5221Z
www.rff.fr

2. Glossaire des sigles et acronymes

AVP	Avant-projet
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
DAM	Décision d'approbation ministérielle
DUP	Déclaration d'utilité publique
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
PIB	Produit intérieur brut
RFF	Réseau ferré de France
SNCF	Société nationale des chemins de fer
SP	Schéma de principe

