



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

Avis sur le bilan économique et social de la réouverture aux voyageurs de la Grande Ceinture Ouest (GCO)

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

Rapport n° 009846-01
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° 009846-01

Date du rapport : janvier 2015

Titre : Avis sur le bilan économique et social de la réouverture aux voyageurs de la Grande Ceinture Ouest (GCO)

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) : 10

(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 tronçon ouest de la Grande Ceinture.....</i>	<u>3</u>
2.2.2. <i>La réouverture partielle de la Grande Ceinture Ouest (GCO).....</i>	<u>4</u>
2.2.3. <i>Le projet à terme : la Tangentielle Ouest.....</i>	<u>4</u>
2.2.4. <i>Objectifs de l'opération GCO.....</i>	<u>4</u>
2.2.5. <i>Consistance de l'opération.....</i>	<u>4</u>
2.2.6. <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>5</u>
2.3.2. <i>Coût du matériel roulant.....</i>	<u>5</u>
2.3.3. <i>Coût de l'opération.....</i>	<u>6</u>
2.3.4. <i>Financement.....</i>	<u>6</u>
2.3.5. <i>Coûts d'entretien et d'exploitation.....</i>	<u>6</u>
2.4. Délais de réalisation.....	<u>6</u>
2.5. Qualité de service offerte.....	<u>6</u>
2.5.1. <i>Les dessertes et les fréquences.....</i>	<u>6</u>
2.5.2. <i>La régularité.....</i>	<u>7</u>
2.6. Trafic et recettes.....	<u>7</u>
2.6.1. <i>Trafics.....</i>	<u>7</u>
2.6.2. <i>Recettes.....</i>	<u>8</u>
2.7. Environnement.....	<u>8</u>
2.8. Impacts sur le développement économique.....	<u>8</u>
2.9. Rentabilité économique et socio-économique.....	<u>8</u>
2.9.1. <i>Principes d'évaluation.....</i>	<u>8</u>
2.9.2. <i>Rentabilité économique pour les acteurs ferroviaires.....</i>	<u>8</u>
2.9.3. <i>Rentabilité socio-économique pour la collectivité.....</i>	<u>9</u>
3. Conclusion.....	<u>10</u>
Annexes.....	<u>12</u>
1. Correspondance.....	<u>13</u>
2. Glossaire des sigles et acronymes.....	<u>15</u>

1. Résumé

D'abord conçue comme prolongement de la ligne gare St-Lazare – St-Nom-la-Bretèche, la réouverture partielle au service voyageurs de la Grande Ceinture Ouest (GCO) s'est effectuée sous forme de navettes entre Noisy-le-Roi au sud et St-Germain-en-Laye au nord (voir carte ci-dessous), en correspondance avec la ligne radiale.

La mise en service a eu lieu le 12 décembre 2004.

Malgré un déroulement satisfaisant des travaux et des correspondances de qualité, l'opération présente un bilan socio-économique fortement déficitaire : – 161 M€ valeur 2011, alors que l'AVP prévoyait + 76 M€.

Le trafic s'avère en effet inférieur aux prévisions, et surtout les reports de la route étaient surestimés.

Les raisons sont nombreuses : concurrence de la desserte par le RER-A (rapide et bien desservi par les bus), faible potentiel urbain (bordure de la forêt de Marly), correspondance à St-Nom-la-Bretèche, trajet en zone 5 alors que les 3 gares côté St-Germain-en-Laye sont en zone 4, et surtout manque de débouché au nord et au sud.

À l'horizon 2018/2019, l'opération GCO sera intégrée à la Tangentielle Ouest, dont les enquêtes d'utilité publique ont eu lieu en 2013 et 2014.



(Réseau actuel – source : RFF)

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 réouverture partielle au service voyageurs de la Grande Ceinture Ouest (GCO).

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 tronçon ouest de la Grande Ceinture

Le tronçon ouest de la Grande Ceinture, reliant Achères à Versailles Matelots, a été fermé au trafic voyageurs en 1936.

Il n'accueille plus aujourd'hui de trafic fret, celui-ci passant plus à l'ouest, par la ligne entre Epône/Aubergenville et Saint-Cyr, qui bénéficie de l'électrification.

2.2.2. La réouverture partielle de la Grande Ceinture Ouest (GCO)

Le projet de réouverture de la Grande Ceinture Ouest (GCO) au trafic voyageurs a fait l'objet de 3 schémas de principe entre 1977 et 1990, le dernier prévoyant la desserte jusqu'à Noisy-le-Roi au sud et St-Germain-en-Laye au nord, en prolongement de la ligne de Paris St-Lazare à St-Nom-la-Bretèche (actuellement l'une des branches de la ligne L du Transilien).

Le projet a été déclaré d'utilité publique le 29 décembre 1993, mais les difficultés de concertation ont conduit à envisager en première étape une desserte par navettes ferroviaires, rattachées en appellation à la ligne L, mais en correspondance avec la radiale en gare de St-Nom-la-Bretèche.

C'est ce projet qui a été réalisé et mis en service le 12 décembre 2004, et qui fait l'objet du bilan LOTI et du présent avis.

2.2.3. Le projet à terme : la Tangentielle Ouest

La seconde étape du projet déclaré d'utilité publique en 1993 prévoyait la suppression de la correspondance en gare de St-Nom-la-Bretèche, en prolongeant les trains radiaux jusqu'à Noisy-le-Roi et St-Germain-en-Laye.

Cette évolution présentait l'inconvénient d'un fort impact sur l'environnement et d'une exploitation plus complexe, aussi a-t-elle été abandonnée au profit d'un projet bien plus ambitieux, dit Tangentielle Ouest.

Ce projet, dont les enquêtes publiques ont été réalisées en 2013 et 2014, est prévu en 2 phases, de mises en service respectives fin 2018 et fin 2019, sous réserve des financements et des autorisations.

Il vise à établir une relation avec un tram-train, entre St-Cyr et St-Germain-en-Laye (ligne A du RER) en première phase, puis jusqu'à Achères en seconde phase.

Le tronçon ouest de la Grande Ceinture serait donc pleinement utilisé, et même au-delà par création d'une antenne vers le RER-A (exploitée en mode tramway) et d'un raccordement à la gare de St-Cyr.

2.2.4. Objectifs de l'opération GCO

Comme indiqué dans le bilan établi par RFF, les objectifs poursuivis étaient :

- d'augmenter l'offre de transport en commun dans un secteur mal desservi,
- de diminuer l'encombrement de la voirie régionale et urbaine,
- de faciliter l'implantation d'activités économiques,
- de s'inscrire dans une politique de long terme de développement des transports de banlieue à banlieue, dont le projet de Tangentielle Ouest est un maillon à l'échelle de l'Île-de-France.

2.2.5. Consistance de l'opération

Les travaux ont consisté à réaménager la section comprise entre Noisy-le-Roi et St-Germain-en-Laye, pour permettre une exploitation moderne en navette entre ces 2 gares, avec 3 gares intermédiaires, dont une gare nouvelle (St-Germain-en-Laye – Bel Air – Fourqueux) et une de correspondance avec la radiale (St-Nom-la-Bretèche).

Par ailleurs, trois rames de même type que celles du reste de la ligne L (Z 6400) ont été renouvelées, avec notamment réalisation d'une intercirculation et installation de la climatisation (rafraîchissement).

Cette section a été la première entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite en Île-de-France.

2.2.6. Calendrier

Les principales dates sont les suivantes :

- signature du schéma de principe en janvier 1990, modifié en novembre 1991,
- inscription au CPER 1994-1998,
- décret d'utilité publique le 29 décembre 1993,
- dossier d'AVP en juillet 1998,
- décision d'approbation ministérielle (DAM) le 21 décembre 1998,
- signature de la convention de financement le 20 janvier 2000 (avenant le 10 octobre 2003),
- mise en service de la ligne le 12 décembre 2004.

2.3. Coûts et financement

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

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

Les valeurs sont données en F 1997 et € 2011. Par la suite, on retiendra les valeurs 2011.

L'estimation retenue en 1998 dans l'AVP pour la phase 1 s'élève à 111 M€. Pour l'ensemble des 2 phases, elle s'élevait à 166 M€, à comparer avec l'estimation figurant au schéma de principe et à la DUP : 144 M€, soit une augmentation de 22 M€ (15 %) dont 12 M€ s'expliquent par le rétablissement des voiries et l'abaissement des voies dans la zone de Noisy-le-Roi. Le reste, soit 7 % d'augmentation, n'est pas détaillé.

Le coût de construction reste conforme à l'AVP, aussi bien pour la part RFF que pour la part SNCF : 110 M€, dont 102 pour RFF et 8,6 M€ pour la SNCF, et même en légère diminution pour celle-ci (passage de 9,4 à 8,6 M€).

On peut considérer la variation des coûts d'autant plus satisfaisante qu'il a fallu intégrer l'allongement des quais, non prévu à l'AVP (voir paragraphe suivant).

2.3.2. Coût du matériel roulant

Le coût du matériel roulant relève du périmètre SNCF. Il est également exprimé en euros valeur 2011 dans ce qui suit.

Le calendrier de l'opération n'a pas permis de rattacher à un marché en cours la commande de 4 TER 2N à 2 voitures, prévue à l'AVP. Il a donc fallu se rabattre sur la rénovation de 3 rames Z 6400 à 4 voitures, pour un coût très légèrement inférieur (23 M€ constatés après rénovation, contre 25 M€ au marché TER 2N).

Le coût significatif des rames rénovées peut s'expliquer par les très petites quantités et l'importance des aménagements apportés aux Z 6400, mises à un niveau de confort et une qualité de service volontairement équivalents à du matériel neuf.

2.3.3. Coût de l'opération

Pour obtenir le coût total constaté de l'opération, il faut ajouter au coût de construction (110 M€) celui du matériel roulant (périmètre SNCF), soit 23 M€ valeur 2011.

Le coût total constaté de l'opération s'élève donc à **133 M€, valeur 2011**, contre 136 prévus à l'AVP.

2.3.4. Financement

La convention de financement a été signée le 20 janvier 2000, prévoyant :

- une participation forfaitaire du département des Yvelines pour 15 M€ valeur 2011,
- le reste pour 96 M€, selon une clé de 80 % de subventions de la Région et 20 % apportés par les maîtres d'ouvrage sur prêts bonifiés de la Région.

La SNCF a financé elle-même la rénovation des 3 rames.

2.3.5. Coûts d'entretien et d'exploitation

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

On constate que la prévision est restée fiable entre AVP et *ex post* pour la part GI/GID (1 M€). Par contre, elle est en hausse de 79 % pour le transporteur Transilien (3,4 contre 1,9 € prévus), mais quasiment stable par rapport au schéma de principe (3,4 vs 3,3 M€) : l'estimation de l'AVP s'est donc avérée erronée.

2.4. Délais de réalisation

Comme indiqué au dossier, le schéma de principe prévoyait une mise en service totale fin 1994. Cette échéance est devenue caduque avec le recours intenté contre le décret de DUP et la transformation en ligne de rocade.

Le dossier d'AVP prévoyait 3 ans après l'approbation ministérielle pour la première phase, soit fin 2001 en lançant immédiatement les travaux.

En fait, les travaux ont commencé en 2001 (soit un an après la signature de la convention de financement), et ont donné lieu à décalage de 4 mois, suite à la liquidation de l'entreprise chargée des travaux de maçonnerie lors de la reconstruction du tablier du viaduc Saint-Léger à St-Germain-en-Laye.

La mise en service de la ligne a eu lieu le 12 décembre 2004.

2.5. Qualité de service offerte

2.5.1. Les dessertes et les fréquences

La desserte est calée sur la fréquence des trains de la radiale Paris Saint-Lazare – St-Nom-la-Bretèche. Elle comporte donc dans chaque sens un train au quart d'heure en heure de pointe et à la demi-heure en heure creuse, avec une bonne qualité de correspondance avec la radiale (4 à 7 min pour changer de quai).

La vitesse moyenne a été abaissée de 60 km/h à 41 km/h, mais ce n'est pas une gêne car ce choix permet une bonne correspondance avec la radiale, et par ailleurs la longueur du parcours entre St-Germain-en-Laye et Noisy-le-Roi est assez limitée.

2.5.2. La régularité

La régularité de la branche GCO est excellente, comme l'atteste le tableau fourni dans le dossier RFF. En le complétant par les valeurs fournies pour 2012 et 2013 par l'OMNIL, observatoire de la mobilité en Île-de-France mis en place par le STIF, on obtient le tableau suivant :

Régularité à 5 min	2009	2010	2011	2012	2013
Branche GCO	98,4 %	98,9 %	98,7 %	98,5 %	96,0 %
Branches PSL – St-Nom-la-Bretèche et Versailles RD	ND	ND	ND	92,2 %	87,0 %
Ligne L complète	87,2 %	83,7 %	87,1 %	89,4 %	84,3 %

(ND : non disponible)

La perte de régularité constatée en 2013 sur la GCO trouve son origine d'une part dans les correspondances à assurer à l'arrivée des trains de la branche radiale, elle-même en baisse, d'autre part dans des aléas météorologiques.

2.6. Trafic et recettes

2.6.1. Trafics

Les prévisions de trafic journalier ont été successivement :

- 7000 voyages pour le SP (faite en 1989), dans le cadre d'une liaison sans correspondance,
- 4 à 5000 voyages pour l'actualisation faite en 1997, avec correspondance,
- 10 000 voyages dans l'étude pour l'AVP, faite en 1998,
- 4000 voyages dans l'actualisation faite en 2004 peu avant la mise en service.

Le trafic réel est légèrement inférieur à 2000 voyages par jour (1900 en moyenne).

La prévision de 1998 pour l'AVP, faite par un prestataire, est très surestimée, du fait de l'utilisation d'un modèle d'affectation des itinéraires en tout ou rien ; mais il reste à expliquer le facteur 2 entre les 4000 et les 2000 voyages journaliers.

Des enquêtes après mise en service ont mis en évidence l'utilisation de la GCO principalement comme desserte locale, et un report de la route très nettement inférieur aux prévisions ; en particulier, les voyageurs qui utilisaient déjà leur voiture pour se rabattre sur une gare ou pour faire la totalité du trajet sont moins nombreux que prévu, en proportion (18 % contre 46 % prévus) et en nombre :

- $10\,115 \times 46\% = 4650$ voyageurs par jour venant de l'automobile en estimation AVP,
- $1929 \times 18\% = 210$ voyageurs par jour venant de l'automobile en *ex post*.

Autres motifs :

- la possibilité pour les voyageurs de prendre les bus reliant la gare de St-Germain RER-A à celles de St-Germain Grande Ceinture, St-Germain-Bel Air-Fourqueux, Mareil-Marly, c'est-à-dire toute la branche nord de la GCO ;
- l'incursion nécessaire en zone 5 pour ces 3 dernières gares, toutes situées en zone 4, pour rejoindre la radiale à St-Nom-la-Bretèche.

2.6.2. Recettes

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

La baisse du trafic par rapport aux prévisions entraîne une baisse de recettes.

2.7. Environnement

Le projet a été déclaré d'utilité publique le 29 décembre 1993, mais les difficultés persistantes de concertation ont conduit comme on l'a vu à abandonner la seconde phase permettant la desserte par prolongement des dessertes radiales.

L'impact sur l'environnement a donc bénéficié de cet abandon, avec suppression de l'ouvrage de raccordement côté sud, qui se serait inscrit difficilement dans la forêt de Marly-le-Roi.

Les autres objectifs de protection de l'environnement semblent par ailleurs avoir été atteints, comme l'illustre la campagne de niveaux de bruit réalisée en 2006. À ce sujet, on peut saluer :

- les effets bénéfiques de la reconstruction du tablier du viaduc Saint-Léger à St-Germain-en-Laye, dont la conception mixte est plus favorable que le pur métallique précédent,
- le soin apporté à l'intégration des protections phoniques, dimensionnées pour le trafic à terme,
- l'abaissement de la plate-forme à Noisy-le-Roi.

Des bilans acoustiques ont été menés *ex post*, en 2005 et 2006, ont confirmé l'atteinte des objectifs de protection.

2.8. Impacts sur le développement économique

Le bilan fourni incite à la prudence, d'une part à cause de la difficulté à isoler l'influence de la GCO d'une action globale d'aménagement, d'autre part en raison de la faiblesse du nombre de voyageurs transportés.

Cependant l'intégration de la gare dans le tissu urbain semble bonne pour St-Germain-Bel Air – Fourqueux.

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

Les gains de temps étaient estimés à 5,3 min et valorisés à 3,7 M€/an, valeur 2011, dans le schéma de principe, et à 6 min et 4,5 M€/an dans l'étape 1 de l'AVP (5,5 M€/an dans le projet global). Les gains de temps unitaires n'ont pas pu être vérifiés *ex post*, et ont été repris sans changement, ce qui conduit à une valorisation *ex post* de 1,2 M€/an, valeur 2011.

De son côté, l'économie des reports de la route s'effondre littéralement, ce qu'a confirmé l'enquête réalisée *ex post*¹ : 25,4 M€/an dans le SP, puis 13,2 M€/an en AVP pour la phase 1, et 1,3 M€/an *ex post*.

Au final, le taux de rentabilité interne, évalué à 16 % au SP et à 11 % en AVP pour la phase 1, devient négatif *ex post*.

Autre manière de l'exprimer, le bilan actualisé pour la collectivité passe de + 76 M€ dans l'AVP pour la phase 1, à – 161 M€ *ex post*.

L'opération est donc lourdement déficitaire, et ne pourra trouver sa justification socio-économique que comme première étape du projet de tram-train Tangentielle Ouest. Toutefois l'anticipation est de 15 ans, donc importante.

¹ Cette enquête n'a cependant pas porté sur l'appréciation des gains de temps par les voyageurs.

3. Conclusion

Le projet de réouverture partielle au service voyageurs de la Grande Ceinture Ouest (GCO) n'a pas tenu les promesses entrevues lors du schéma de principe et de la décision d'approbation ministérielle :

- Le trafic s'est révélé deux fois plus faible que prévu et l'économie des reports de la route est en chute libre par rapport à des prévisions surévaluées ; ces points sont à relier en particulier à l'insuffisance des modèles utilisés ;
- La bonne maîtrise des coûts n'a pas permis d'inverser cette tendance lourde, qui conduit à un taux de rentabilité et un bénéfice actualisé négatifs ;
- Le bilan présente des résultats satisfaisants en matière environnementale ; c'est l'occasion de rappeler que les bilans LOTI doivent rendre compte de tous les impacts économiques et sociaux, et donc des impacts environnementaux.

Tel quel, ce projet de desserte en navette présente un intérêt limité, qui ne pourra trouver sa justification qu'en s'intégrant dans le projet de tram-train de la Tangentielle Ouest, qui lui offrira les débouchés sur Saint-Cyr, Saint-Germain RER-A et Poissy/Achères qui lui manquent.

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 rendus 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'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jacques RAPOPORT

"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

