

Les bilans ferroviaires

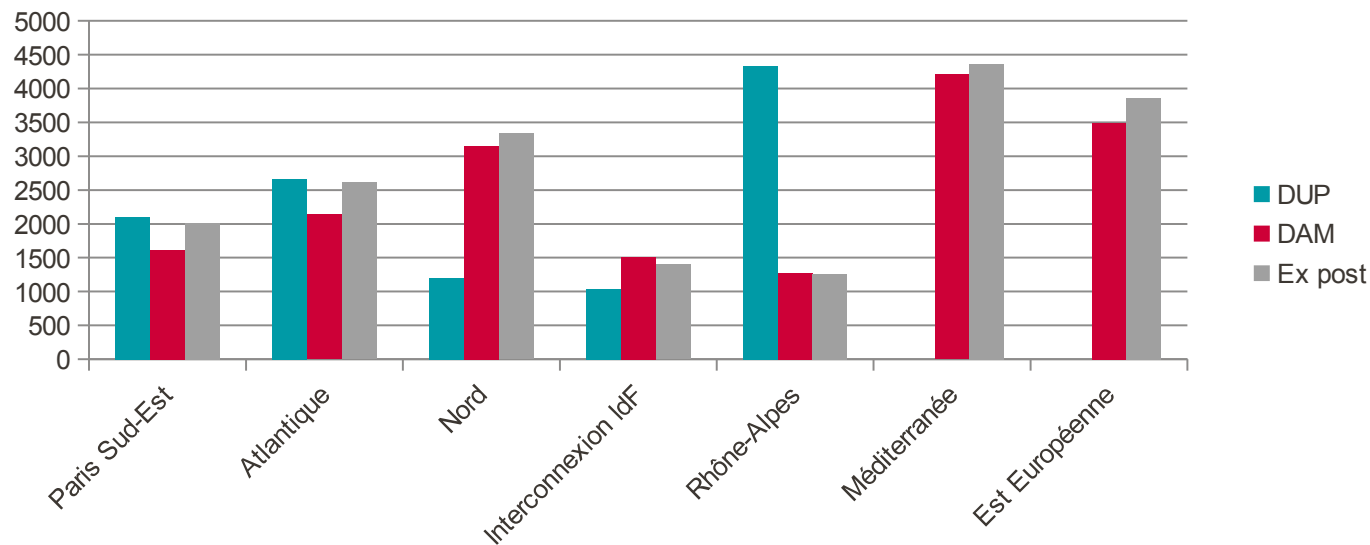
24 juin 2015

Coûts des infrastructures

Dépassement du coût initial de la DUP souvent lié à la révision à la hausse du programme et aspect conjoncturel (coût des TP)

Coût de réalisation plus proche du coût approuvé (DAM): écarts liés aux travaux et changements tardifs de programme

Coûts d'infrastructure en M€2003



Coûts des infrastructures

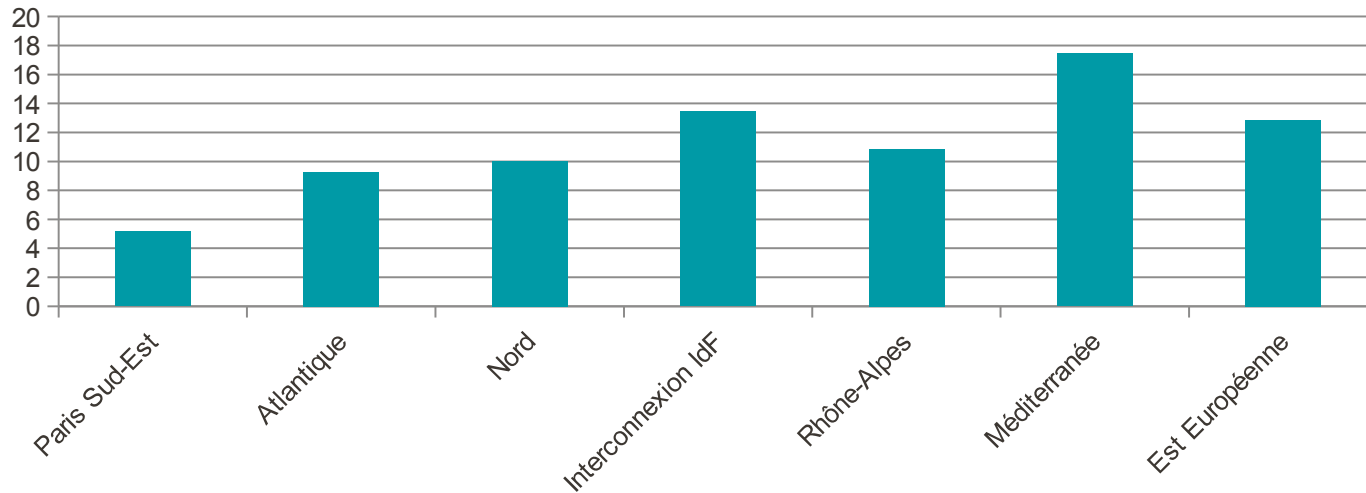
Variation du coût kilométrique liée aux spécificités des projets

Hausse tendancielle

Meilleure insertion environnementale

Augmentation des opérations connexes

Coût unitaire en M€/km



Trafics

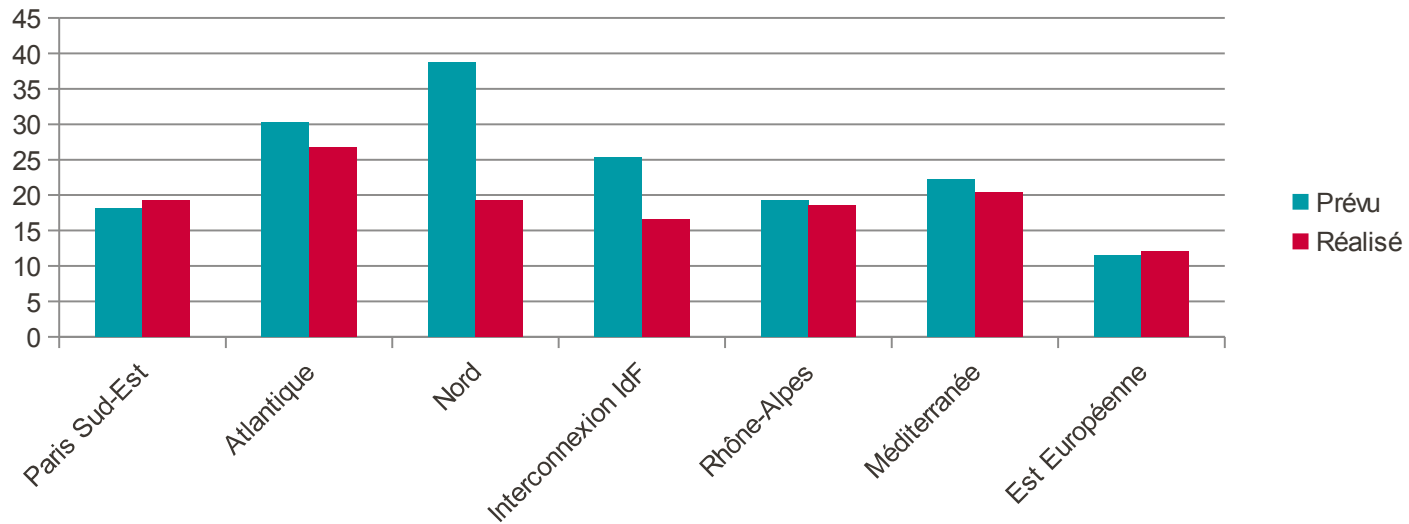
Des trafics observés inférieurs aux prévisions

Erreur sur l'estimation de la croissance générale du trafic

Concurrence modale et modification de la tarification

Erreur d'appréciation du marché transmanche pour la LGV Nord Europe

Trafics en régime de croisière en millions de voyageurs par an

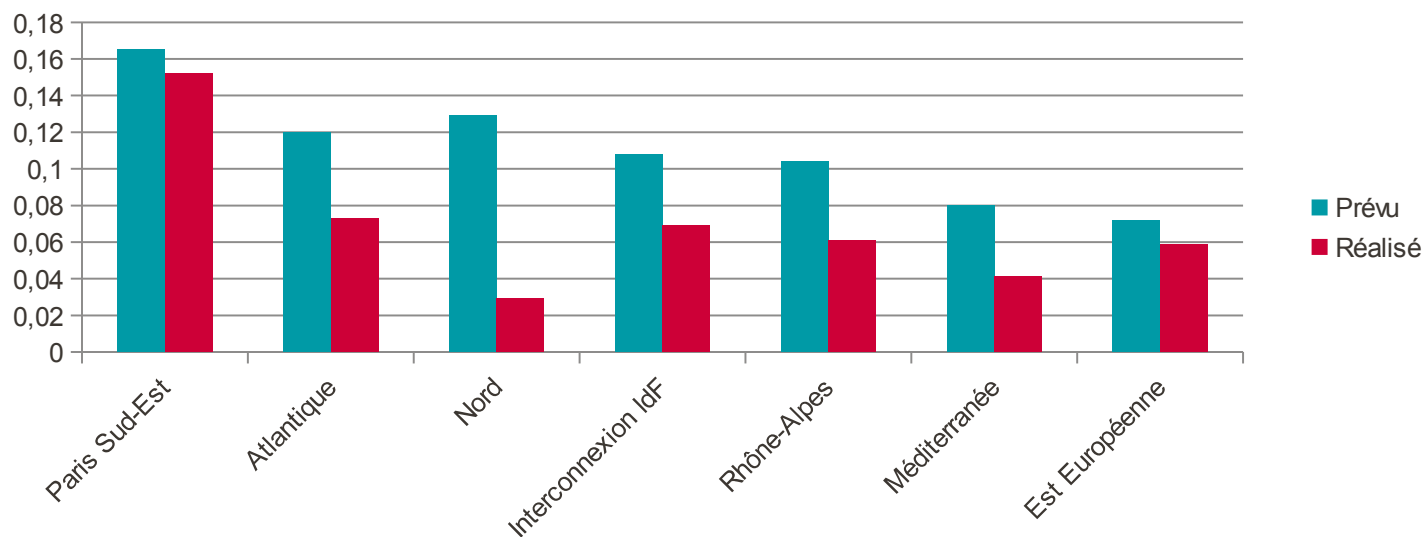


Rentabilité économique

Rentabilité réelle inférieure à la prévision d'environ 3 à 4 points de TRI

Projets auto-finançables jusqu'à la LGV Méditerranée par endettement et peu de subventions publiques

Rentabilité économique (GI+EF)

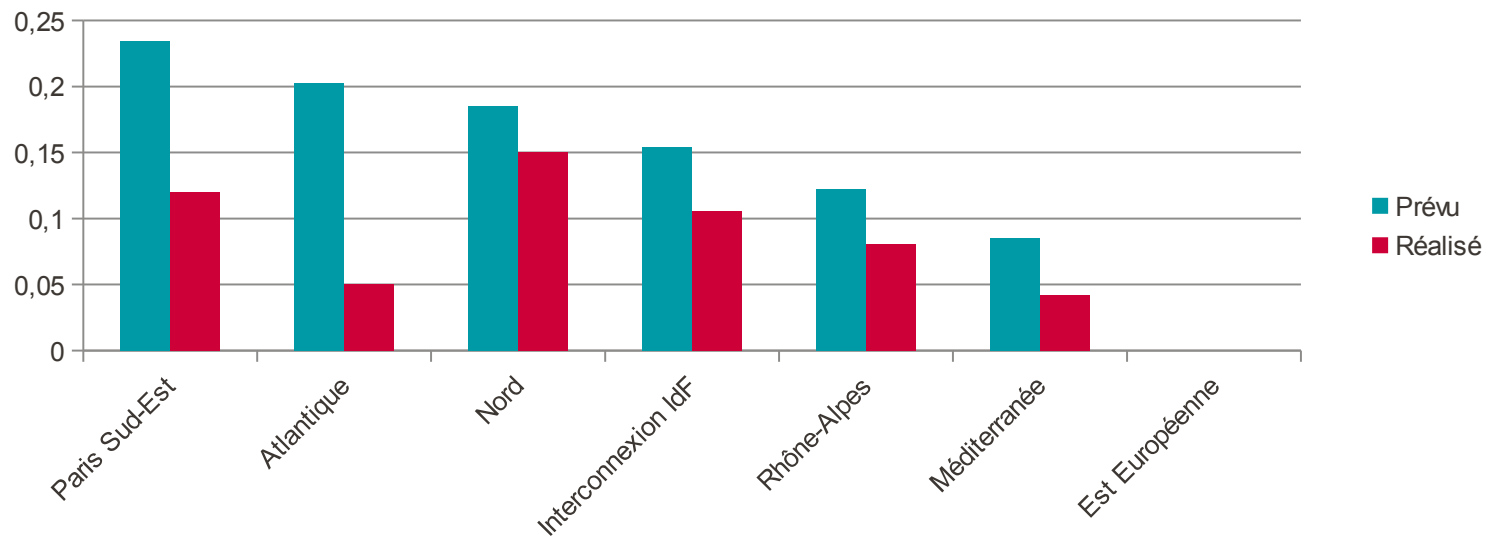


Rentabilité socio-économique

Diminution de la rentabilité socio-économique : baisse de la rentabilité des acteurs ferroviaires et diminution du surplus des usagers

A posteriori, les projets restent rentables pour la collectivité

Rentabilité socio-économique



Les bilans ferroviaires

Bilans réalisés : 5 LGV ; 5 projets de modernisation / électrification ; 1 projet technologique ; 5 projets Ile de France

Bilans en cours

Les projets de LGV

- + LGV Rhin Rhône Branche Est

Les projets régionaux

- + Modernisation de la ligne Marseille – Gardanne – Aix en Provence (phase 1) (124 M€ - CE 2002)
- + Doublement de voie Don Sainghin – Béthune (70 M€ - CE 2002)
- + Electrification Tours – Vierzon (93 M€ - CE 2002)
- + Electrification de la ligne Nantes – Les Sables d’Olonne (91 M€ - CE 2004)
- + Augmentation de la capacité de la ligne Strasbourg – Saint-Louis (plaine d’Alsace) (74 M€ - CE 1999)
- + Modernisation de la ligne Bourg – Bellegarde (Haut-Bugey) (308 M€ - CE 2004)

Les perspectives

- + Montée en puissance des projets de modernisation (plus de 5 projets par an),
- + Activité Ile de France en croissance (7 projets en cours)
- + un projet « technologique » : le GSM R
- + La problématique des projets transfrontaliers : Perpignan Figueras, mise au gabarit GB1 du tunnel du Fréjus

Les bilans ferroviaires

Les spécificités du ferroviaire

- + Des délais très longs (surtout pour les projets de lignes nouvelles)
- + Des périmètres parfois très étendus avec des chevauchements entre projets,
- + La nécessité d'une bonne coopération avec le (s) transporteur (s)
- + le rôle des AOT dans les projets régionaux

Les points forts

- + Intérêt du recueil de données et du retour d'expérience qu'il permet
- + Approche globale sur les différents enjeux des projets et comparaison ex ante / ex post

Les points critiques

- + Les délais : trop long pour un REX opérationnel, trop court pour l'évaluation de certains effets (économie locale et aménagement)
- + Le MOA est seul responsable du bilan alors que de nombreuses informations appartiennent aux Transporteurs
- + Démarche lourde pour des projets d'ampleur limitée (projets régionaux)
- + Les coûts des études économiques et environnementales en forte croissance dans les projets

Un enjeu fort pour crédibiliser la parole du Maître d'Ouvrage dans les phases de conception des projets

Les bilans ferroviaires

Les pistes de progrès

- + **Faire évoluer les modèles de prévisions de trafic et des outils d'évaluation** pour tenir compte des priorités politiques (« priorité aux transports du quotidien » et donc à la modernisation des grands nœuds ferroviaires)
- + Améliorer le retour d'expérience pour les modélisations de trafic multi-modales
- + **Simplifier l'évaluation des projets régionaux** avec une approche de type statistique
- + Envisager des **évaluations de type « programme »** pour certains types de projets (notamment technologiques)
- + **Renforcer la dimension pédagogique** à destination des élus et du grand public
- + **Renforcer le volet « Aménagement du Territoire »** en le structurant davantage en amont (observatoires ...)
- + **Consolider le volet environnement** en inscrivant les avis de l'AE dans un cadre plus large de l'évaluation environnementale des projets sous l'égide du CGEDD

Les bilans ferroviaires

Les pistes de progrès

+ Évoluer vers un **processus continu d'évaluation**

- Formalisation du programme d'opération > traçabilité
- Gestion documentaire structurée dès les phases amont avec des formats récupérables (PDF ...)
- Produire les études économiques selon des formats « standard » en rappelant les évolutions à chaque étape de la vie des projets, en utilisant les études comme levier d'optimisation dans les phases de conception et d'action / mobilisation dans les phases de construction ... sans attendre 5 ans après la mise en service pour constater les résultats
- Rapprocher les processus de REX et le Bilan LOTI dans une approche globale d'évaluation des projets (synergie, cohérence)

+ Pouvoir s'appuyer sur des bilans objectifs pour **crédibiliser la parole du MOA** dans les phases de conception des projets

+ Traiter la **problématique spécifique des projets technologiques** (Commande Centralisée du Réseau, déploiement de ERTMS, Grand Plan de Modernisation du Réseau ...) qui s'étendent sur une période très longue

+ **Faire évoluer le rôle et la responsabilité des acteurs** dans la production des Bilans (MOA, PPPiste, EFs, AOT, collectivités) ...

Le bilan environnemental

Les objectifs d'un bilan environnemental :

- **Vérifier la réalisation effective des engagements en faveur de l'environnement**
- **Confronter la réalité des impacts sur l'environnement aux prévisions faites lors des évaluations**
- **Améliorer la connaissance :**
 - des impacts d'une infrastructure ferroviaire
 - de l'efficacité des moyens mis en œuvre et proposer d'éventuelles adaptations le cas échéant
- **Partager les constats et connaissances acquises dans un souci d'amélioration, d'information et de transparence**

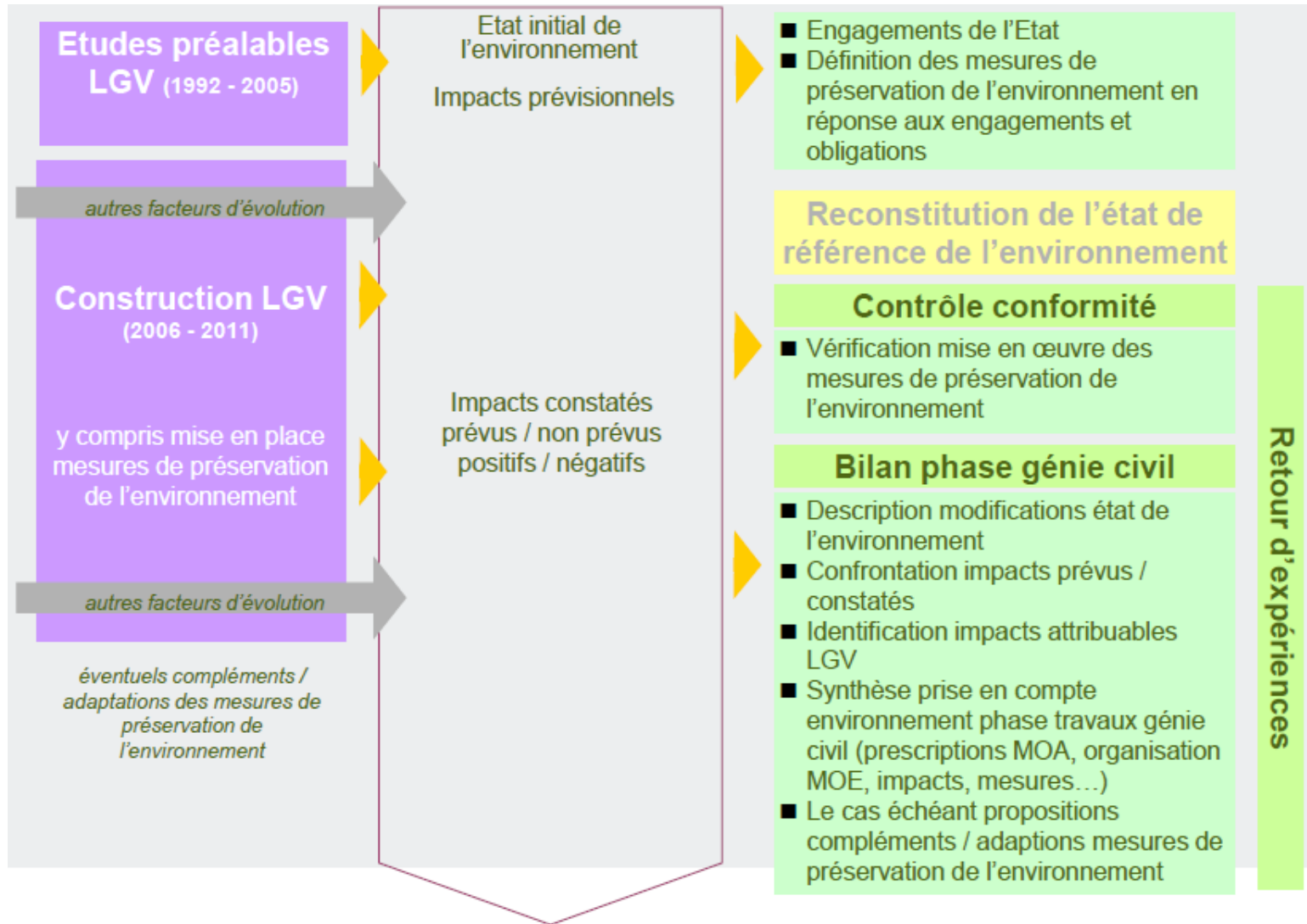
Le bilan environnemental

Les bilans environnementaux faits et en cours :

- **LGV MÉDITERRANÉE** : premier bilan LOTI affichant **une ambition réelle de proposer un volet environnemental étoffé**
- puis une évolution de la pratique des bilans environnementaux au fur et à mesure des autres projets de lignes nouvelles :
 - ↳ **d'un suivi quasi systématique des sites objets d'une mesure à une évolution progressive vers des suivis plus systémiques** (interactions entre infra et milieux, évolutions des fonctionnalités d'un site, etc.)
- **LGV EST EUROPÉENNE 1 & 2 et LGV RHIN-RHÔNE** : bilans en cours réalisés par SNCF Réseau, **incluant un bilan intermédiaire dédié à la phase travaux**
- **LGV BPL, LGV SEA & CNM** : bilans en cours de préparation, réalisés par les partenaires privés avec association plus ou moins forte de SNCF Réseau, **s'appuyant sur des observatoires**

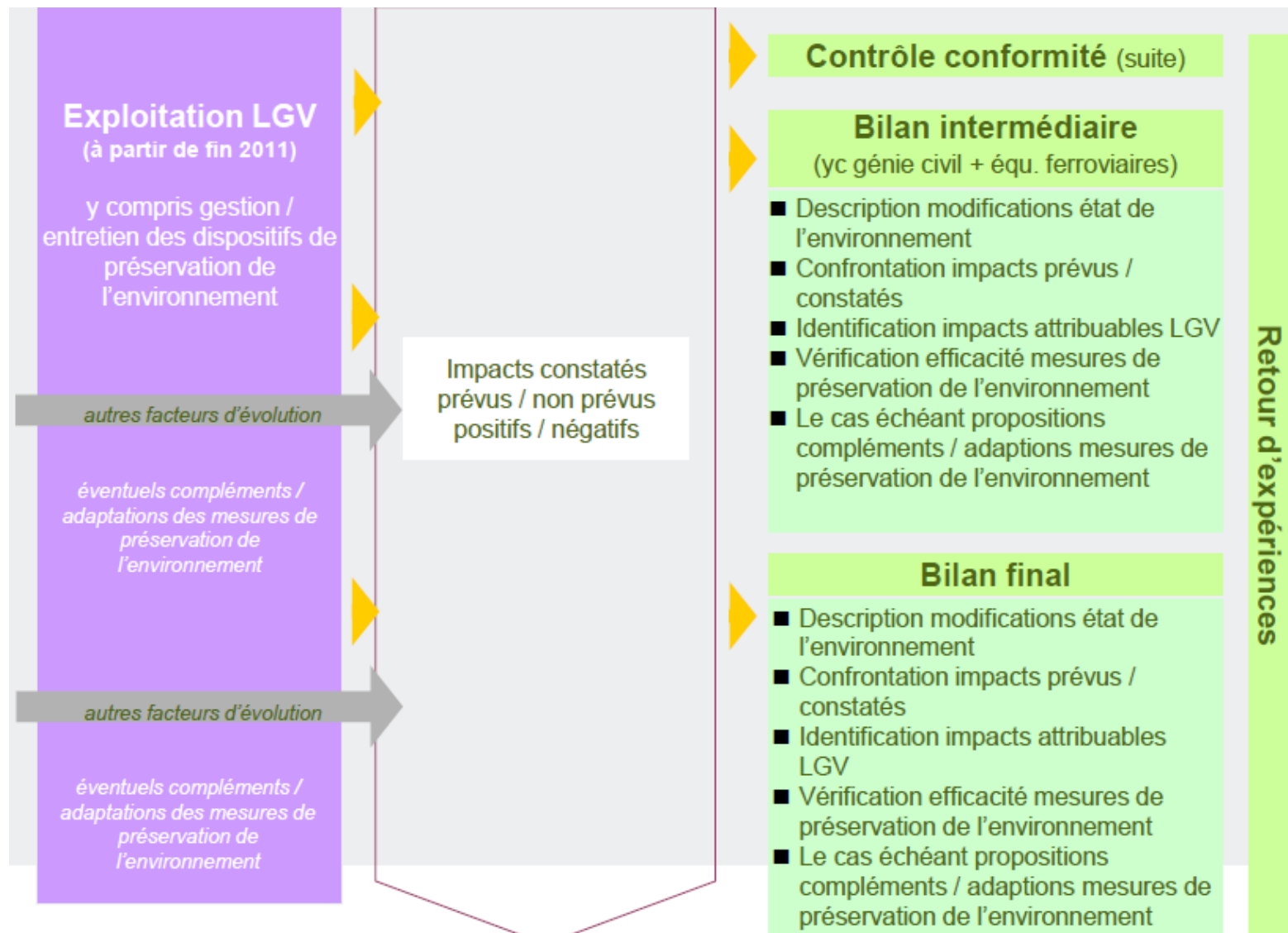
Cas de la Lgv rhin-rhône

un bilan en 8 ans et 5 étapes



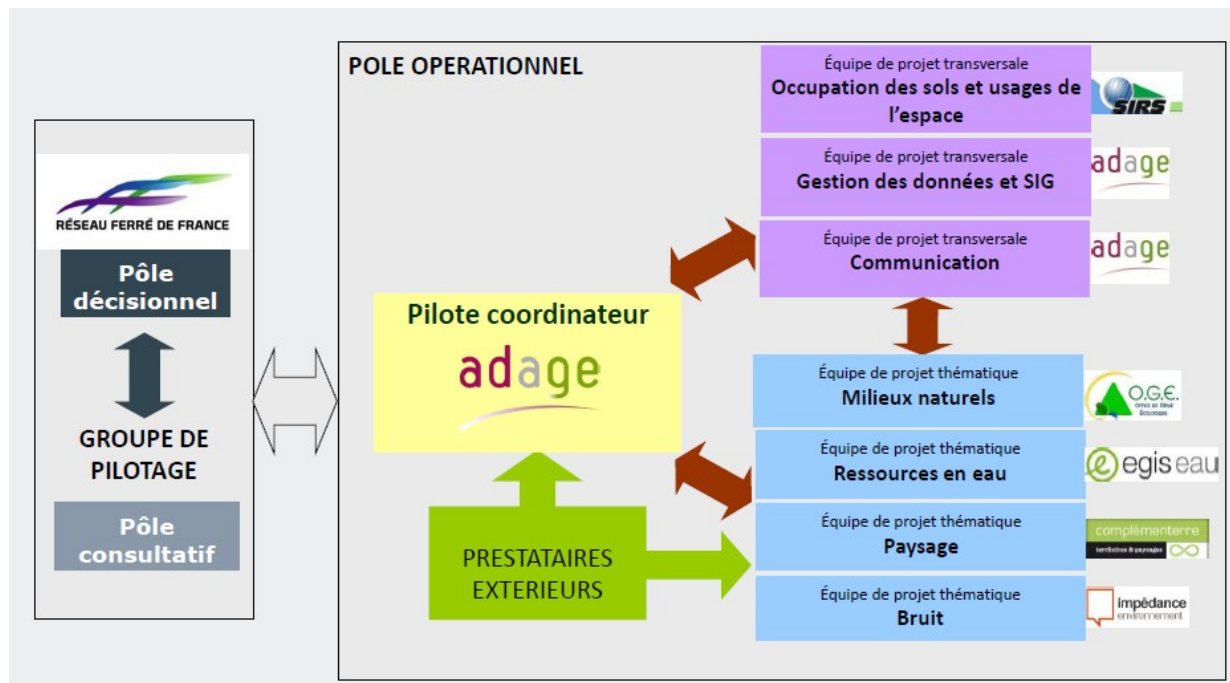
Cas de la Lgv rhin-rhône

un bilan en 8 ans et 5 étapes



Cas de la Igv rhin-rhône

Une organisation multiple et spécialisée...



...pour le suivi de 500 engagements :

- issus des Engagements de l'Etat (36%), des arrêtés d'autorisation « loi sur l'eau », « Espèces protégées » et « ICPE » (35%) et de la concertation locale (29%)
- concernant le projet (69%), la phase travaux (26%) et l'exploitation de la ligne (5%)
- et majoritairement la ressource en eau (35%) et les milieux naturels (21%)

Le bilan environnemental

Les apports des bilans environnementaux :

- la maîtrise croissante des impacts engendrés par un projet de ligne nouvelle et l'amélioration de nos évaluations en amont
- l'amélioration de la prise en compte de l'environnement en phase travaux
- des informations précieuses sur la faisabilité/pertinence de certains engagements, notamment leurs conséquences en matière d'entretien et de maintenance
- Une connaissance accrue des interactions entre la ligne nouvelle et son environnement, notamment en matière de biodiversité aux abords de la voie ferrée ou de « cohabitation » avec le voisinage (activités agricoles, impacts vs perceptions acoustiques, etc.)

Les points critiques :

- la difficulté de réunir l'historique des données environnementales (partiellement et progressivement compensée par l'utilisation des SIG)
- la difficulté de conserver l'implication et l'intérêt des acteurs, y compris des services de l'Etat, après la mise en service des projets
- la difficulté de maintenir des moyens humains et financiers en maîtrise d'ouvrage plusieurs années après la mise en service des projets
- réussir à renouveler les suivis (contenus, objectifs et méthodes) pour faire progresser la connaissance

Le bilan environnemental

Les pistes de progrès

- réussir à créer plus de synergies et de passerelles avec les bilans socio-économiques
- réussir à apprécier dans un bilan la dimension sociétale du projet en lien avec l'effort de concertation produit pendant les années de conception et de réalisation
- mettre en œuvre des volets Environnement dans les bilans LOTI de projets régionaux
- mieux partager et capitaliser les résultats d'un bilan, en interne et en externe