



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

Lignes ferroviaires nouvelles Ouest Bretagne- Pays de la Loire (LNOBPL)

Expertise de l'évaluation socio-économique du projet
figurant au dossier du débat public présenté par RFF

Rapport n° 009911-01
établi sous la coordination de

Michel MASSONI

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

par un groupe de travail composé de :

Michel BELLIER, Michel MASSONI, Noël MATTHIEU,
Yves MORIN, Bernard SIMON et Benoît WEYMULLER,

Ingénieurs généraux des ponts, des eaux et des forêts

et Hervé de TRÉGLODÉ

Ingénieur en chef des mines

Novembre 2014



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° 009911-01

Date du rapport : Novembre 2014

Titre : Lignes ferroviaires nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire – Expertise de l'évaluation socio-économique du projet figurant au dossier du débat public présenté par RFF

Sous-titre du rapport : Expertise de l'évaluation socio-économique du projet figurant au dossier du débat public présenté par RFF

Commanditaire(s) : Ministre de l'environnement et du développement durable, sur sollicitation de la CNDP

Date de la commande : 12 septembre 2014

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : MM. Michel Bellier, Michel Massoni, Noël Matthieu, Yves Morin, Bernard Simon et Benoit Weymuller, ingénieurs généraux des ponts, des eaux et des forêts, et Hervé de Tréglodé, ingénieur en chef des mines

Coordonnateur(trice) : Michel Massoni

Superviseur(euse) :

Relecteur(trice) : Jean-Paul Ourliac

Nombre de pages du rapport : 33

[\(1\) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD](#)

Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes.

Sommaire

Introduction.....	<u>2</u>
1. La mission a examiné les études réalisées par RFF dans le cadre des objectifs définis par un comité de pilotage réunissant l'État et les collectivités territoriales.....	<u>6</u>
1.1. L'évocation du projet dans les documents stratégiques de l'État.....	<u>6</u>
1.2. Les objectifs affichés dans le dossier du maître d'ouvrage.....	<u>6</u>
1.2.1. <i>Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne.....</i>	<u>7</u>
1.2.2. <i>Offrir un réseau régional inter-villes performant.....</i>	<u>7</u>
1.2.3. <i>Rapprocher les deux capitales régionales Nantes et Rennes.....</i>	<u>7</u>
1.2.4. <i>Desservir le futur aéroport du Grand Ouest (AGO).....</i>	<u>7</u>
1.2.5. <i>Permettre des évolutions à long terme du réseau ferroviaire.....</i>	<u>7</u>
2. La conduite des études socio-économiques par RFF.....	<u>8</u>
2.1. Les études menées par RFF et ses appuis techniques utilisent des méthodes éprouvées.....	<u>8</u>
2.2. Les hypothèses économiques retenues pour la conduite des études socio-économiques se situent dans une fourchette haute.....	<u>10</u>
2.2.1. <i>Description des hypothèses macroéconomiques.....</i>	<u>10</u>
2.2.2. <i>Autres paramètres des études de trafic des LGV.....</i>	<u>11</u>
2.3. La mise en œuvre du calcul socio-économique appelle certaines remarques.....	<u>13</u>
2.3.1. <i>La mission a demandé des tests sur un échantillon de scénarios.....</i>	<u>13</u>
2.3.2. <i>Analyse de sensibilité des résultats du calcul socio-économique.....</i>	<u>14</u>
3. L'articulation du projet avec la déclinaison de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire dans les territoires concernés.....	<u>17</u>
4. La sensibilité des résultats présentés à des changements de contexte économique.....	<u>19</u>
5. L'incertitude attachée aux résultats présentés dans le dossier.....	<u>20</u>
Conclusion.....	<u>21</u>
Annexe.....	<u>24</u>
1. Lettre de mission.....	<u>25</u>

Introduction

Contexte de la mission

La Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé d'organiser un débat public sur les projets de liaisons ferroviaires LNO-BPL (liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire). Ce débat a commencé en septembre dernier et se poursuivra jusqu'au début janvier 2015.

Le président de cette commission a adressé en date du 4 juillet 2014 une lettre à Madame la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, dans laquelle il constate que la question des prévisions de trafic et les hypothèses prises pour évaluer les taux de rentabilité socio-économique se retrouvent toujours au centre des débats publics relatifs aux grandes infrastructures de transport. Il souhaite en conséquence que la ministre autorise le CGEDD à procéder à une expertise de certains éléments du dossier établi par le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, dossier que la CNDP a validé dans sa séance du 2 juillet 2014.

Rappel de la commande et des thèmes à traiter

Avec l'accord du cabinet de la ministre, la mission du Conseil consistait à conduire une analyse des pièces établies par RFF et destinées à l'information du public, à savoir le « dossier du maître d'ouvrage » validé par la CNDP, ainsi que les études et documents dont RFF prévoyait la diffusion sur le site du débat.

Les hypothèses prises respectivement pour réaliser les prévisions de trafic et pour évaluer le taux de rentabilité socio-économique des projets faisant régulièrement l'objet de questions dans les débats relatifs aux projets d'infrastructures de transport, ce sont ces hypothèses et prévisions qui ont été analysées par le CGEDD.

La mission devait concentrer son analyse sur :

- 1) les conditions dans lesquelles RFF a conduit les études socio-économiques présentées dans le dossier, dans le cadre des instructions ministérielles et de la méthodologie relatives aux études socio-économiques des projets de transport (y compris les aspects de procédure et de gouvernance comprenant la fixation des objectifs du projet tels qu'ils ressortent du mandat donné au maître d'ouvrage) ;
- 2) les hypothèses économiques et de trafic retenues pour la conduite des études socio-économiques ;
- 3) l'articulation du projet avec la déclinaison de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire dans les territoires concernés ;

4) la sensibilité des résultats présentés à des changements de contexte économique, et notamment une évolution brutale du cours du pétrole qui aurait des conséquences sur la compétitivité du fer par rapport aux autres modes, en particulier le mode routier ;

5) L'incertitude attachée aux paramètres introduits dans les calculs d'évaluation socio-économique au stade actuel de la définition du projet et les conséquences éventuelles sur les résultats présentés dans le dossier

Pour conduire cette analyse dans les meilleures conditions, la mission s'est fait préciser par les services de la DGITM et de RFF certains points concernant les objectifs poursuivis par la réalisation du projet tels qu'ils ressortent du mandat donné au maître d'ouvrage.

Organisation de la mission et méthodologie retenue

Organisation de la mission

Le Conseil a constitué une mission placée sous la coordination de M. Michel Massoni et composée de MM. Michel Bellier, Noël Matthieu, Yves Morin, Bernard Simon et Benoit Weymuller, ingénieurs généraux des ponts, des eaux et des forêts, et Hervé de Tréglodé, ingénieur en chef des mines.

Les membres de la mission se sont répartis l'analyse des cinq points mentionnés par la lettre de mission, Michel Massoni assurant le pilotage, l'animation et la synthèse des travaux.

Méthodologie retenue

La mission a travaillé essentiellement sur pièces en se faisant communiquer les dossiers préparés par le maître d'ouvrage et destinés à l'information du public.

Elle s'est fait communiquer les documents définissant le mandat donné au maître d'ouvrage.

Les documents qui sont communiqués par RFF dans le cadre du débat, et qui rentrent donc dans le champ de l'analyse, sont énumérés dans le tableau suivant :

A.1	Guide de lecture des études
B	Objectifs et scénarios
B.1	Rapport de présentation
C	Technique et environnement
C.1	Description du réseau
C.2	Diagnostic et méthodologie environnement
C.3	Diagnostic des grands ensembles paysagers
C.4	Caractérisation des scénarios
C.5	Gare nouvelle à l'aéroport du Grand Ouest
D	Capacité et exploitation
D.1	Rapport service ferroviaire
D.2	Nœud de Nantes
D.3	Nœud de Rennes
E	Trafic
E.1	Synthèse des enquêtes déplacements
E.2	Rapport méthodologique de trafic
E.3	Étude de trafics
E.4	Synthèse des études de trafic
F	Socio-économie
F.1	Bilans socio-économiques
F.2	Évaluation carbone
G	Aménagement du territoire
G.1	Portrait dynamique et prospectif du territoire d'étude – approche générale
G.2	Portrait dynamique et prospectif du territoire d'étude – fonctionnement du territoire et

	portraits des systèmes urbains locaux
G.3	Synthèse des principaux enjeux d'aménagement du territoire
G.4	Analyse de la situation de projet
G.5	Études d'accessibilité des gares
G.6	Synthèse des études d'accessibilité des gares
G.7	Note d'enjeux fret
H	Documents connexes
H.1	GPMR
H.2	Pacte d'avenir pour la Bretagne
H.3	Notes INSEE
H.4	Études DATAR
H.5	Schéma d'accessibilité de l'aéroport du Grand Ouest

L'ensemble des rapports d'études finalisés ont été consultés sur le site du débat :

<http://lnobpl.debatpublic.fr/documents-du-porteur-du-projet>

L'analyse de la mission a porté sur les documents contenant des informations utiles relatives aux cinq volets de la commande rappelés ci-dessus.

1. La mission a examiné les études réalisées par RFF dans le cadre des objectifs définis par un comité de pilotage réunissant l'État et les collectivités territoriales

1.1. L'évocation du projet dans les documents stratégiques de l'État

Le projet est mentionné dans la liste des grands projets évalués dans le cadre des travaux de la Commission « Mobilité 21 » dont les conclusions ont été remises au Premier ministre le 27 juin 2013. Il est classé parmi les projet qualifiés de « seconde priorité » ayant vocation à être engagés à partir de 2030 et pour lesquels les études doivent être poursuivies afin d'en approfondir la définition et de permettre leur engagement à la période retenue. Cette Commission a souligné l'intérêt du projet au regard de ses objectifs, notamment de diffusion de la grande vitesse sur le territoire breton, mais elle recommande d'optimiser les solutions proposées (sections de lignes nouvelles) pour tendre vers un meilleur équilibre entre les gains de temps recherchés et le coût pour la collectivité.

Les conclusions du rapport de la Commission Mobilité 21¹ ont été reprises par le Gouvernement à l'occasion de la présentation du plan « Investir pour la France » par le Premier ministre le 9 juillet 2013.

Le projet est également mentionné dans le « Pacte d'Avenir pour la Bretagne » signé par le Premier ministre le 13 décembre 2013 et par le président de la Région Bretagne, dont l'article 13 relatif à l'amélioration de l'accessibilité de la Bretagne prévoit la tenue d'un débat public en 2014 sur le projet de liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL).

1.2. Les objectifs affichés dans le dossier du maître d'ouvrage

Le dossier du maître d'ouvrage affiche cinq objectifs définis et partagés avec les partenaires concernés au sein du comité de pilotage² du projet LNOBPL dont les réunions se sont tenues de novembre 2012 à janvier 2014. Ces objectifs sont décrits comme suit :

¹ Téléchargeable à http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_Mobilite_21-2.pdf

² Les réunions de ce comité de pilotage présidées par les préfets de région ont rassemblé successivement au côté de l'État et de RFF, les régions Bretagne et Pays de la Loire, les départements des Côtes d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine, du Morbihan, de Loire Atlantique, et les métropoles Brest Métropole, Nantes Métropole et Rennes Métropole.

1.2.1. Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne

Les partenaires du projet souhaitent atteindre le temps de parcours symbolique de 3 heures entre la pointe ouest de la Bretagne et Paris. Cet objectif est présenté comme une compensation du moindre avantage d'accessibilité, depuis Paris, de la Bretagne occidentale comparée à celle de l'aire urbaine de Rennes qui verra ses meilleurs temps de parcours diminuer de 30 % à la mise en service de la LGV Bretagne – Pays de la Loire, alors que ceux de Brest et Quimper ne diminueraient que de 20 %.

1.2.2. Offrir un réseau régional inter-villes performant

Il s'agit d'offrir une alternative compétitive à la voiture individuelle, constituée de circulations de trains inter-villes rapides et performants entre Nantes et Laval ou Rennes et Angers et d'une amélioration de la desserte ferroviaire des principaux pôles régionaux, non seulement pour leurs liaisons avec Paris, mais aussi pour les liaisons rapides et cadencées entre eux.

1.2.3. Rapprocher les deux capitales régionales Nantes et Rennes

Un service ferroviaire rapide (moins d'une heure contre 1 h 15) et cadencé (à la demi-heure en heure de pointe contre une heure actuellement) permettrait de rendre le fer plus compétitif par rapport au mode routier (1 h 30 porte à porte).

1.2.4. Desservir le futur aéroport du Grand Ouest (AGO)

Une desserte ferroviaire rapide est considérée comme une mesure d'accompagnement à long terme de cette plate-forme aéroportuaire pour faciliter l'intermodalité depuis/vers toute son aire d'attraction. Elle fait partie des infrastructures mentionnées dans le dossier des engagements de l'Etat dans le cadre du projet AGO. Sont visées à la fois la connexion efficace de l'aéroport aux deux métropoles régionales, l'accélération des liaisons entre l'aéroport et la Bretagne sud et nord ainsi que celle des liaisons vers le reste des Pays de la Loire (Maine-et-Loire et Vendée au premier chef, mais aussi Sarthe et Mayenne), via la gare de Nantes.

1.2.5. Permettre des évolutions à long terme du réseau ferroviaire

D'autres effets positifs sont attendus du projet, notamment la possibilité de renforcer l'offre des trains périurbains et de favoriser le fret ferroviaire en facilitant le développement des services marchandises (plates-formes logistiques et chantiers de transport combiné) et la desserte ferroviaire fret des ports bretons et de celui de Nantes-Saint-Nazaire.

2. La conduite des études socio-économiques par RFF

Le mandat de la mission comportait l'examen des conditions dans lesquelles RFF a conduit les études socio-économiques présentées dans le dossier, dans le cadre des instructions ministérielles et de la méthodologie relatives aux études socio-économiques des projets de transport. Les études de RFF devaient porter sur un projet répondant aux objectifs retenus par les partenaires réunis au sein du comité de pilotage.

2.1. Les études menées par RFF et ses appuis techniques utilisent des méthodes éprouvées

Ces méthodes sont celles déjà mises en œuvre pour d'autres LGV, en particulier pour les études de trafic de 2008 concernant le projet de LGV PACA (Provence-Alpes Côte d'Azur), la LNMP (Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan) et le projet CNM (Contournement de Nîmes- Montpellier).

Ces méthodes d'analyse visent à décrire l'évolution de la situation du système de transport une fois le projet mis en service en effectuant des prévisions détaillées à trois dates entre lesquelles les paramètres décrivant cette situation sont interpolés.

Pour le projet LNOBPL, les trois dates retenues par RFF sont relativement éloignées, 2030 (date prévue pour la mise en service du projet), 2040 et 2055, ce qui a nécessairement une influence sur la précision des résultats obtenus.

Les études de prévisions de trafic LNOBPL mettent en œuvre des modèles développés pour RFF par les entreprises SETEC International et STRATEC :

- un modèle des déplacements à longue distance dit « MLD » (relations de la zone d'étude avec le reste de la France et de l'Europe) traitant des déplacements entre la Bretagne et la Loire-Atlantique, d'une part, et les autres zones, d'autre part ;
- un modèle des déplacements à courte et moyenne distances dit « MCD » (relations à l'intérieur de la zone d'étude hors desserte de l'aéroport du Grand Ouest) traitant des déplacements dont l'origine et la destination sont situées en Bretagne et en Loire-Atlantique.

Un troisième modèle est mis en œuvre pour étudier spécialement les conditions d'accès terrestre à l'Aéroport du Grand Ouest. Il s'agit de la réactualisation d'un modèle développé spécifiquement à l'occasion de l'étude du tram-train Nantes-aéroport du Grand Ouest.

Cette modélisation est plus détaillée qu'il n'est d'usage au stade des débats publics ; sa structure devrait en conséquence pouvoir être conservée sur la durée des études à venir. Par ailleurs, les zonages retenus sont plutôt fins pour une étude aussi préliminaire et devraient aussi pouvoir être conservés dans les étapes d'études ultérieures. En revanche, les calages des modèles sont très anticipés et seront donc à revoir au fur et à mesure de l'avancement des études.

1. Le moment venu, dans le cadre de la poursuite des études du projet, les prévisions de trafic devront être sensiblement affinées, avec notamment une inter-comparaison des résultats de modèles différents.

2.2. Les hypothèses économiques retenues pour la conduite des études socio-économiques se situent dans une fourchette haute

Compte tenu de l'évolution récente de l'environnement économique, les hypothèses économiques retenues par RFF doivent être considérées comme des hypothèses hautes. La mission a donc estimé nécessaire de demander à RFF de réaliser un test de sensibilité de l'évaluation socio-économique à la variation de ces hypothèses.

2.2.1. Description des hypothèses macroéconomiques

2.2.1.1. PIB national

Les prévisions retenues par RFF pour le scénario central reposent sur des données du Commissariat général au développement durable (CGDD) datant de 2012 et prévoyant une croissance moyenne annuelle de 1,91% entre 2013 et 2030 et de 1,5% au-delà. A l'époque de leur élaboration, ces prévisions pouvaient sembler raisonnables. Or, la trajectoire du taux de croissance annuelle constatée depuis 2009 est nettement inférieure à la prévision. Par ailleurs, les prévisions actuelles incluent une remontée graduelle (0,7% en 2014 pour l'INSEE et 0,4% pour le FMI, puis toujours pour le FMI 1,4 % révisé à 1,0 % en 2015, 1,7 % en 2016 et 1,8 % en 2016).

Sur ces bases, il serait justifié de modifier essentiellement le début de la trajectoire du PIB proposée par RFF, en révisant à la baisse les prévisions de croissance sur la période 2009-2016 et en retenant + 1,8% par an au-delà et jusqu'à 2030.

A la demande de la mission, RFF a testé un scénario dégradé, avec +1,5% par an entre 2009 et 2030, et +1,2% par an au-delà. L'application d'un tel scénario permet d'apprécier la résilience du projet à son environnement économique.

2.2.1.2. PIB régionaux

Les prévisions retenues par RFF pour les deux régions concernées indiquent une croissance supérieure à la moyenne nationale en Bretagne, avec +2,57% par an entre 2013 et 2030 et + 1,91% entre 2030 et 2055.

Pour les Pays de la Loire, les taux moyens de croissance annuelle sont plus élevés respectivement à 3,59% et 2,90%. En première analyse, le différentiel avec les moyennes nationales semble important, surtout si on le maintient sur une très longue période. Néanmoins, le test de PIB dégradé demandé par le CGEDD conserve ce différentiel puisqu'il a pour finalité principale l'appréciation de la résilience du projet et non le calcul fin de sa rentabilité qui est inaccessible à un stade aussi précoce des études.

2.2.1.3. Élasticité du trafic au PIB

Le rapport de la commission Quinet de 2013³ propose de retenir une élasticité de 1 du trafic ferroviaire par rapport à l'évolution du PIB par tête, alors que RFF a retenu une élasticité de 0,9. Cela revient à poser une hypothèse implicite de croissance démographique dont il conviendra de vérifier la pertinence dans le temps.

2. A un stade plus avancé des études, il serait prudent de réexaminer, pour l'actualiser, l'évolution du PIB et des différentiels régionaux pris en compte.

2.2.2. Autres paramètres des études de trafic des LGV

Les paramètres ci-dessus sont aussi pris en compte dans les études de trafic. En outre ces études reposent sur les facteurs suivants :

2.2.2.1. Coûts routiers

Les tarifs des péages autoroutiers sont supposés constants en valeur (euros constants). La question pourrait se poser de la validité de cette hypothèse au-delà de la fin des concessions « historiques » actuelles dans l'hypothèse où, les tarifs étant calculés en fonction des coûts d'exploitation, d'entretien et de maintenance augmentés, le cas échéant, du coût des externalités et des bénéfices économiques pour les usagers, il n'y aurait plus de financements à rémunérer ni d'investissement à amortir. Cependant, l'essentiel du réseau routier breton étant composé de voies express sans péage, les impacts d'un tel changement d'hypothèses concerneront principalement les itinéraires entre Nantes ou Rennes et le reste de la France.

2.2.2.2. Coûts ferroviaires

RFF retient une hypothèse de croissance de +1%/an (euros constants) pour le prix des billets des TGV radiaux (Paris-province), et de + 0,7%/an pour les autres trains. Il n'est pas acquis que l'opérateur ferroviaire historique SNCF puisse continuer à augmenter ses tarifs hors inflation à un tel rythme sur la période concernée si des compagnies aériennes *low-cost* venaient à desservir Nantes-Paris, mais également en raison de la concurrence montante des autocars longue distance et du co-voiturage sur les courtes et moyennes distances.

Enfin, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs pourrait également avoir un impact sur les marges de manœuvre tarifaires de l'opérateur historique sans qu'il soit possible, à ce stade, d'en prédire ni la réalité ni l'ampleur.

³ Le rapport du groupe de travail présidé par Emile Quinet sur le calcul socio-économique est téléchargeable à l'adresse:
http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/archives/CGSP_Evaluation_socioeconomique_170920131.pdf

2.2.2.3. Schémas de desserte pris en compte

Les prévisions de trafic reposent sur des hypothèses qui sont cohérentes avec la connaissance actuelle des dessertes ferroviaires envisagées dans le cadre du projet LNOBPL.

Les hypothèses d'offre ferroviaire retenues par RFF sont présentées dans le rapport E3 d'août 2014 relatif aux études de trafic⁴.

L'hypothèse d'évolution de la desserte ferroviaire en situation de référence en 2030 par rapport à 2008 sur le périmètre de l'aire d'étude, retenue par RFF est la suivante :

+4 TAGV Paris-Brest

+5 TAGV Paris-Quimper

+4,5 TER Rennes-Brest

+1 TER Rennes-Quimper

+3,5 TER Nantes-Rennes

+2,5 TER Nantes-Quimper

De façon synthétique, le schéma de desserte sur le territoire en situation de projet pour les scénarios A1 et B1 diffère de la situation de référence par l'ajout de 9 TER Nantes-Rennes et de 4 TER Nantes-Quimper dont deux se prolongent vers Brest.

Pour le scénario A6, en plus de ces ajouts, les 4 A/R TER Nantes-Brest passent par le « shunt » de Rennes tandis que 4 A/R TER Brest-Quimper sont ajoutés pour conserver la desserte sur l'axe.

Les tests sont effectués dans le cadre d'un schéma de référence avec 12 AR en TAGV sur Paris-Quimper et Paris-Brest.

Il est bien précisé qu'à ce stade, les scénarios retenus par RFF ne peuvent engager ni les exploitants ferroviaires ni les autorités organisatrices de transports.

Compte tenu de l'éloignement dans le temps de la date de mise en service envisagée dans le dossier, les dessertes présentées dans le dossier doivent, à ce stade, être considérées comme les hypothèses de travail du maître d'ouvrage, sans qu'il soit possible de garantir qu'elles seront conformes à la réalité.

3. Il serait nécessaire de réactualiser ces hypothèses de schéma de desserte au fur et à mesure de l'avancement des études.

⁴ Pages 6-7 pour la situation de référence et pages 20 à 22 pour la situation de projet.

2.3. La mise en œuvre du calcul socio-économique appelle certaines remarques

2.3.1. La mission a demandé des tests sur un échantillon de scénarios

Au stade très préliminaire qui est celui du débat public, il est illusoire d'espérer une grande précision des résultats des calculs de rendement socio-économique. Aussi la mission a-t-elle choisi de faire évaluer des paramétrages contrastés permettant d'apprécier la résilience du projet en retenant un échantillon de scénarios de projet.

A cet effet, la mission a retenu un échantillon assez diversifié présentant des valeurs actuelles nettes (VAN) positives susceptibles de passer les tests de sensibilité auxquels elle voulait procéder. Cet échantillon comprend les trois scénarios suivants :

A1 : Bleu – Nord Vilaine (base),

A6 : Bleu – Nord Vilaine – avec liaison directe,

B1 : Bleu – Sud Vilaine (base).

Un des éléments essentiels du calcul socio-économique est l'évaluation des impacts du projet.

Dans son évaluation socio-économique, RFF a monétarisé les impacts liés au bruit, à la pollution locale, à la congestion routière et aux émissions de gaz à effet de serre. Cette méthode s'appuie sur les valeurs tutélaires couramment admises dans le domaine des transports. Elle est conforme à la circulaire « Robien » de 2004-2005 applicable à l'époque de la réalisation des études⁵.

L'évaluation d'autres impacts environnementaux, dont ceux sur la biodiversité, se heurte à des difficultés méthodologiques qui sont rencontrées dans la plupart des projets d'infrastructure⁶. C'est donc à raison que RFF n'a pas monétarisé ces impacts.

Pour apprécier complètement ce projet, il convient donc d'exploiter les chapitres du rapport de RFF sur les impacts environnementaux pour tenir compte de ces derniers, au moins qualitativement et dans les comparaisons entre variantes de tracés, notamment en ce qui concerne les mesures compensatoires qui ne seront déterminées qu'ultérieurement sur la base d'études plus détaillées.

En termes de méthode, on peut observer que RFF produit différents calculs avec et sans application d'un « coût d'opportunité des fonds publics » (COFP) destiné à prendre en compte l'absence de neutralité des dépenses publiques sur le fonctionnement de l'économie. La mission considère que les seuls calculs représentatifs sont ceux qui prennent en compte le COFP, comme le récent rapport Quinet l'a confirmé. Cette prise en compte était d'ailleurs prescrite par la circulaire « Robien » (Annexe III). Le résultat de l'application du COFP réduit la VAN de chacun

⁵ De nouvelles dispositions ont été prescrites par l'Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport.

⁶ Voir notamment le rapport du groupe de travail présidé par Emile Quinet sur le calcul socio-économique mentionné en note n°3.

des scénarios, mais l'interclassement des trois scénarios est inchangé (A1 meilleur que A6 qui est meilleur que B1)

La mission a également observé que la méthode d'actualisation utilisée par RFF n'est pas strictement conforme à la circulaire Robien (Annexe III). Selon la mise à jour de l'instruction-cadre du 25 mars 2004, en date du 27 mai 2005, «La décroissance du taux [d'actualisation] est effective à partir de 30 ans (à compter du début des travaux), pour atteindre 3% au bout de 100 ans. Par souci de simplification des calculs, on pourra retenir un taux de 3,5% entre 30 et 50 ans et de 3% au-delà de 50 ans.» De son côté, RFF a de longue date fait décroître le taux d'actualisation à partir de 2035 pour tous ses projets et non à partir d'une date située 30 ans après le début envisagé des travaux de chaque projet. Cette pratique présente l'avantage de comparer simplement les VAN de deux projets différents réalisés à des dates différentes mais ne fournit pas la valorisation absolue d'un projet donné réalisé à une date donnée.

Si l'on reprend les calculs avec une méthode strictement conforme à l'annexe III précitée, seul le scénario A1 conserve une VAN légèrement positive (138 M€ 2012), les scénarios A6 et B1 présentant des VAN négatives (de respectivement 450 et 920 M€ 2012). L'interclassement des trois scénarios est là aussi inchangé.

2.3.2. Analyse de sensibilité des résultats du calcul socio-économique

Ces résultats contrastés ont amenés la mission à demander l'étude de la sensibilité de la VAN à la variation des hypothèses retenues par RFF.

2.3.2.1. Sensibilité aux trafics

En premier lieu la mission a examiné la sensibilité de la VAN aux gains de trafic évalués par les modèles. Un exercice a donc été réalisé sur l'effet d'une réduction globale des gains de trafic. Il a été procédé à un abattement de 30% des volumes de trafics reportés de la route et de l'avion, et des trafics induits. Il s'applique aussi à la totalité des trafics liés à l'AGO.

Les VAN des trois scénarios A1, A6 et B1 diminuent d'environ 1.200M€ 2012 et deviennent toutes fortement négatives. L'interclassement des trois scénarios est inchangé. Cet exercice permet de mesurer la forte sensibilité du bilan du projet aux trafics. Toutefois, les délais impartis aux travaux de la mission n'ont pas permis de tenir compte de l'impact de ces abattements sur les coûts d'exploitation des trains et de maintenance de l'infrastructure qui ne sont pas modifiés dans cet exercice. Or, une simulation complète conduirait à adapter le parc de matériel à cette réduction de trafic en limitant l'utilisation d'unités multiples, à réduire éventuellement les fréquences, et donc à réduire les coûts directs. Les résultats obtenus dans ce test comportent donc un biais pessimiste.

À un stade plus avancé des études de ce projet, il conviendra de bien mesurer les conséquences de gains de trafic plus faibles, quelle qu'en soit la cause, tant sur les recettes que sur les charges d'exploitation pour obtenir une vision plus précise de la sensibilité au trafic. À la différence des exercices simplifiés menés pour le compte de la présente mission, il faudra alors mobiliser l'ensemble des modèles, ce qui nécessitera des moyens humains et matériels plus importants que pour cette mission.

4. Les études de sensibilité du bilan socio-économique du projet aux hypothèses de trafic devront bien mesurer les conséquences d'une réduction des gains de trafic, quelle qu'en soit la cause, tant sur les recettes que sur les charges d'exploitation, ce qui nécessitera de mobiliser l'ensemble des modèles sur les différentes hypothèses.

2.3.2.2. Sensibilité aux coûts d'investissement

Compte tenu du stade très préliminaire auquel se situe ce projet, les estimations des coûts d'investissement sont affectées d'une large incertitude. Pour couvrir une partie des risques encore non analysés, une provision de 12 % est donc prise dans les études.

Selon RFF, l'intervalle de confiance associé aux chiffrages des coûts d'investissement est [-30% ; 0] [PV : à lire ce qui suit on pencherait pour [-30 % ; +30%] ?] qui se décompose en une estimation réalisée avec une précision de + ou - 15%, la moyenne étant majorée de 15% pour les scénarios « bleus », parmi lesquels l'échantillon testé a été choisi. Les montants pris en compte dans les calculs socio-économiques menés par RFF correspondent donc à la borne supérieure de cet intervalle.

Il existe évidemment une large incertitude sur l'échéancier des dépenses. L'échéancier de réalisation utilisé dans les calculs socio-économiques n'est ainsi qu'une hypothèse de travail générique et ne résulte pas d'une analyse spécifique à ce projet. Une telle analyse ne pourrait être effectuée qu'à des phases ultérieures de la vie du projet. L'analyse menée par RFF apparaît raisonnablement prudente pour une phase de débat public.

Toutefois, le profil socio-économique du projet dépendra du coût de construction réel qui ne sera évidemment connu qu'à la fin des travaux. La mission souligne à cet égard que l'évolution des coûts des projets résulte également de l'évolution de leurs périmètres au fur et à mesure de leur mise au point, notamment avec la prise en compte dans les programmes d'aménagements connexes ou de demandes d'adaptations aux divers stades des procédures.

Le retour d'expérience des LGV réalisées, tel qu'il résulte des bilans LOTI, fait apparaître un accroissement de 4 à 25 % entre les coûts pris en compte à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et ceux pris en compte par la Décision d'Approbation Ministérielle (DAM), principalement lié à des changements de périmètre (par exemple pour les LN 2, LN3, LN4, LN5 et Interconnexion).

La mission a donc souhaité faire réaliser un test de sensibilité à un surcoût d'investissement de 15% (moyenne des écarts entre les coûts DUP et DAM) appliqué aux scénarios A1, A6, B1 pour le scénario de trafic moyen de l'AGO, avec une actualisation conforme à la circulaire « Robien » et une date de mise en service fixée à 2030 pour assurer la comparabilité avec les résultats obtenus par ailleurs. Ce test confirme le poids déterminant du coût d'investissement dans le bilan socio-économique du projet. Les VAN des scénarios A1, A6, B1 deviennent dans ce cas toutes négatives. Leur interclassement est toutefois conservé.

2.3.2.3. Sensibilité à la date de réalisation

Compte tenu des conclusions de la Commission « Mobilité 21 », la mission a également demandé un examen des dates de réalisation les plus avantageuses pour la collectivité sur la base d'une comparaison des résultats respectifs de mises en service en 2030, 2035 et 2040 des trois scénarios A1, A6 et B1. Cet examen a été effectué avec deux taux de croissance des coûts d'investissement en monnaie constante : 2,3 % qui est la valeur retenue habituellement par RFF, ce qui paraît élevé compte tenu de l'évolution récente de l'index TP01, et 1,5 % dont le test a été demandé par la mission.

Dans tous les cas examinés, la VAN augmente avec le décalage de la date de réalisation dans le temps vers 2035, voire 2040, ce qui confirme les préconisations de la Commission « Mobilité 21 ». Toutefois, la date optimale de réalisation du scénario A1 semble située un peu après 2035 et la variation de la VAN au voisinage de cette date est modérée, ce qui laisse une marge d'appréciation dans le choix de la date effective.

Il est à noter que si la dynamique de l'index TP01 est plus proche de 1,5 % par an que de 2,3 %, cette dynamique plus lente permettrait pratiquement d'absorber un accroissement de 15 % du volume des travaux tel que celui testé ci-dessus. Ceci confirme l'influence du coût des travaux sur la réalisation dans des conditions économiquement soutenables d'un projet comme LNOBPL.

5. A un stade plus avancé des études du projet il serait utile de mettre en lumière plus précisément l'évolution du bilan socio- économique en fonction de la date de réalisation.

3. L'articulation du projet avec la déclinaison de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire dans les territoires concernés

Le trafic ferroviaire de fret décroît en France depuis une quinzaine d'années comme le montrent les chiffres publiés en juillet 2014 dans le 51^e rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation⁷. Ces chiffres montrent qu'en 2013, le transport ferroviaire a poursuivi sa tendance à la baisse (- 1,6 %) certes de façon moins accentuée qu'en 2012 (- 4,9 %). Il n'en reste pas moins que depuis 2008, le transport ferroviaire de marchandises a baissé de 4,6 % en moyenne annuelle. Ces tendances sont visibles dans le graphique suivant tiré du document précité publié par le service des statistiques du ministère chargé du développement durable.

De manière générale, la capacité des lignes ferroviaires est suffisante aujourd'hui pour acheminer du trafic fret et cette capacité en ligne devrait être suffisante sur une longue période. En revanche, il existe des difficultés au voisinage des grandes agglomérations. Ainsi le passage dans l'étoile ferroviaire de Rennes ainsi que dans celle de Nantes restent et resteront difficiles pour les TER comme pour les trains de fret, surtout après 2017 et en heure de pointe.

La « Note d'enjeux fret » préparée par Egis France à la demande de RFF en octobre 2014 n'est pas très précise à cet égard. En revanche, RFF a fourni à la mission du CGEDD des renseignements plus complets dans sa « Note de réponse au CGEDD sur les questions de la saturation voyageur et la capacité dégagée pour le fret » du 27 octobre 2014.

S'agissant de l'étoile de Rennes en heure de pointe, il faudra élargir à quatre voies la section Rennes-Port-Cahours (longue de 2,5 kilomètres à l'ouest de la gare de Rennes), et améliorer le secteur de Vitré⁸. Ces investissements, dont le coût n'a pas été communiqué à la mission, n'entrent pas dans le cadre du projet LNOBPL. Ils pourraient être nécessaires peu après 2017.

S'agissant de l'étoile de Nantes, on ne peut aujourd'hui tracer des sillons pour les trains de fret sur les sections Nantes-Savenay et Nantes-Angers en heures de pointe. Le tunnel de Chantenay n'est pas saturé, bien que l'on évite, pour des raisons de sécurité, d'y faire circuler simultanément des trains de marchandises dangereuses et des trains de voyageurs⁹. Le goulot d'étranglement se trouve au droit du garage des

⁷ Téléchargeable à l'adresse http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Ref_-_Comptes_des_transports_2013.pdf

⁸ Pour permettre une utilisation plus systématique de l'évitement.

⁹ Selon RFF (note à la mission du CGEDD du 27 octobre 2014) :

« En ce qui concerne le croisement des trains de voyageurs et des trains transportant des matières dangereuses [dans le tunnel de Chantenay], il est évité dans la construction du « graphique de circulation » (graphique représentant l'occupation des voies ferrées sur un secteur considéré à un instant donné) pour les trains réguliers ou facultatifs ; l'application de cette règle permet de garantir le niveau de sécurité du réseau.

Par ailleurs, le tunnel de Chantenay n'est pas à ce jour un point de congestion en termes de capacité ferroviaire. [...]

TGV à Chantenay (à l'ouest du tunnel) en raison des cisaillements. RFF a fait l'hypothèse que cette contrainte aura disparu en 2030, grâce à un investissement qui sera fait d'ici là (hors du projet LNOBPL) au profit des nouvelles circulations en 2030 et ensuite. Le coût de cette opération n'a pas été communiqué à la mission. Il convient d'observer que la capacité gagnée servirait essentiellement aux trains de voyageurs, et pas aux trains de fret. Sur les deux axes (Nantes-Savenay et Nantes-Angers), en l'absence d'investissements nouveaux, il restera difficile de tracer des sillons pour le fret en heure de pointe, demain comme aujourd'hui.

Au vu des informations communiquées à la mission, il semble donc clair que les investissements du projet LNOBPL augmenteraient de façon générale la capacité du réseau ferré dans les deux régions par rapport à la situation de référence. Cette augmentation profiterait à tous les types de trafics voyageurs et fret. Mais il semble également que des investissements complémentaires à financer hors du projet LNOBPL et dont le coût n'a pas été précisé seraient nécessaires, sans doute bien avant 2030, pour faire circuler au moins quelques trains de fret passant en heures de pointe par Rennes ou Nantes. Malgré tout, il restera impossible de tracer des sillons pour les convois de fret entre Saint-Nazaire et Angers en heure de pointe.

Les nouvelles infrastructures du projet LNOBPL permettraient immédiatement d'accroître le trafic des voyageurs, mais elles ne suffiraient pas à elles seules à développer le transport ferroviaire de fret.

Au-delà des investissements nécessaires au fret, largement indépendants du projet LNOBPL et dont il conviendrait de préciser le périmètre, le financement et l'échéancier de réalisation, le redressement de la part modale du fer dans le transport de fret dépend, dans l'Ouest comme ailleurs :

- de l'amélioration de la qualité des sillons proposés par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (RFF),
- de la modernisation des installations terminales de fret (lignes capillaires, installations terminales embranchées (ITE), terminaux de transport combiné, etc.),
- des mesures d'organisation prises par les entreprises ferroviaires (SNCF, ECR, Europorte, etc.), les ports (Nantes-Saint-Nazaire, Brest, Lorient, etc.) et les chargeurs, en particulier pour la massification des flux qui permet de tirer le meilleur parti des avantages du mode ferroviaire.

[...] les normes de sécurité ferroviaire limitent aujourd'hui et continueront de limiter à l'horizon de la mise en service du projet LNOBPL en 2030 le nombre de croisements de trains de voyageurs avec des trains de marchandises dangereuses dans le tunnel. Seule une évolution de ces normes de sécurité, devant être approuvée par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire, pourrait modifier ce principe.»

4. La sensibilité des résultats présentés à des changements de contexte économique

La mission devait procéder à un examen de la sensibilité des résultats présentés à des changements de contexte économique, et notamment une évolution brutale du cours du pétrole et ses conséquences sur la compétitivité du fer par rapport autres modes, en particulier le mode routier. Elle a donc fait réaliser une analyse tenant compte d'un scénario de PIB moins optimiste dans le but de tester la résilience du projet à une dégradation de son environnement économique. Pour ne pas multiplier les scénarios et maîtriser le volume des calculs à effectuer dans un délai contraint, la mission a choisi de limiter cette analyse au scénario A1 défini plus haut, ce scénario étant celui qui présentait les meilleures caractéristiques au regard des tests précédents.

Les hypothèses de croissance du PIB en France retenues par RFF ont été réduites uniformément de 0,3 point par an à partir de 2013. Les hypothèses utilisées pour ce test correspondent ainsi à une réduction des niveaux de PIB de respectivement 6%, 8% et 12% aux trois horizons de modélisation considérés (2030, 2040, 2055).

Pour assurer une cohérence avec le scénario de PIB dégradé, la mission a demandé d'inclure dans ce scénario un prix du baril de pétrole à l'horizon 2030 qui ne soit plus de 100 €₂₀₀₉ mais de 200 €₂₀₀₉. Cela a pour conséquences d'accélérer l'augmentation des prix routiers et aériens jusqu'en 2030. Cela a également un impact sur le coût des usagers du train puisque les rabattements vers les gares augmentent comme la croissance des prix routiers. En revanche, la croissance des prix routiers et des prix aériens améliore la compétitivité relative du fer notamment à longue distance. Par ailleurs, la variation du prix du baril de pétrole influence les prévisions de fréquentation de l'aéroport du Grand-Ouest (AGO) pour laquelle on s'est référé à l'élasticité issue du test sur le scénario haut présenté dans le rapport de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'AGO.

Sous l'effet cumulé d'une application stricte de la circulaire « Robien » et du scénario dégradé d'évolution du PIB décrit ci-dessus, malgré la prise en compte d'un prix plus élevé du baril de pétrole, en principe favorable au report vers le fer, la rentabilité du projet se dégrade : la VAN du scénario A1 passe de +138 M€ 2012 à -369 M€ 2012, soit une perte de 500 M€ 2012. Cela indique que le projet LNOBPL présente une très faible résilience à son environnement économique. En particulier, le report de trafic vers le rail est insuffisant, même en cas de hausse substantielle des cours du pétrole, pour compenser l'effet dépressif d'une croissance réduite.

6. A un stade plus avancé des études, il conviendra de réévaluer les perspectives d'environnement économique du projet, (ce qui sera nécessaire pour la mise à jour des prévisions de trafic mentionnées au point 2 du présent rapport) et leur impact sur son bilan socio-économique.

5. L'incertitude attachée aux résultats présentés dans le dossier

La mission a examiné l'incertitude attachée aux paramètres introduits dans les calculs d'évaluation socio-économique au stade actuel de la définition du projet et les conséquences éventuelles sur les résultats présentés dans le dossier.

- Incertitude sur les trafics : elle résulte de l'incertitude qui entoure le calage sur des données de 2008 (voire de 2005 pour les trafics liés à l'AGO) pour représenter la situation au-delà de 2030 et de celle du schéma de desserte susceptible d'être retenu à un tel horizon. La différence entre schémas de desserte prévus et réalisés est une des explications des écarts relevés par la Cour des comptes¹⁰ entre les trafics prévus et réalisés sur des LGV en service.
- Incertitude sur les coûts d'investissement : elle résulte à la fois de l'incertitude qui entoure la consistance des travaux, tant sur les caractéristiques détaillées du projet que sur les compensations environnementales, et de celle qui concerne la situation du marché du BTP à une échéance relativement éloignée. La mission n'est pas convaincue que l'index TP01 puisse continuer sur une longue période à dériver autant par rapport à l'indice des prix à la consommation (IPC). Les tests de sensibilité ont montré qu'un surcoût de 15 % lié à la consistance réelle du projet pouvait être compensé par une moindre dérive du TP01. Celle-ci peut être liée tant au coût des matériaux et de l'énergie utilisés pour la construction qu'à la pression concurrentielle qui s'exercera durant la période de construction.
- Une incertitude supplémentaire provient du remplacement, intervenu après la réalisation de son dossier par RFF, de la circulaire « Robien » de 2004-2005 par l'instruction du gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport. Cette instruction qui vise à intégrer à la méthode d'évaluation les recommandations du rapport Quinet sera applicable aux phases ultérieures d'étude du projet. Le basculement vers cette nouvelle méthodologie a des conséquences sur les « valeurs tutélaires » retenues pour le bilan socio-économique (valeur attachée au temps, à l'émission de GES y compris pendant la phase de construction, à la sécurité, ...), sur les taux d'actualisation, sur la prise en compte des risques du projet qui devra être plus détaillée. Les bilans socio-économiques de tous les projets à venir, dont LNOBPL, devront être réalisés selon cette nouvelle méthodologie.
- Faute de connaître avec précision l'échéancier de réalisation à un stade aussi précoce du projet, il est difficile d'indiquer s'il existe un échéancier de réalisation qui permette d'améliorer le bilan socio-économique du projet dans son ensemble.

¹⁰ « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence », rapport public thématique, octobre 2014.

Conclusion

Le temps dont la mission du CGEDD a disposé n'a pas permis une expertise en profondeur des évaluations socio-économiques du maître d'ouvrage (RFF). Elle s'est donc concentrée sur l'analyse de la robustesse des résultats présentés.

La mission a examiné les études réalisées par RFF pour répondre aux objectifs fixés par l'État et les comités de pilotage du projet. Elle constate que les études socio-économiques ont été menées selon les règles de l'art sur la base des instructions ministérielles en vigueur au moment de l'engagement de ces études (instruction cadre de 2004-2005), et que les méthodes utilisées ont déjà été mises en œuvre pour d'autres projets (LGV PACA, LNPN...).

Les hypothèses retenues pour ces études, qui sont fondées sur des données officielles disponibles au moment du lancement des études, doivent être considérées aujourd'hui comme des hypothèses hautes, notamment pour le PIB national et les PIB régionaux.

La modélisation des trafics fait appel à des modèles éprouvés et mis en œuvre de façon détaillée, ce qui donne à penser que leur structure pourra être conservée dans la suite de l'étude du projet. Toutefois, l'horizon lointain de mise en service oblige à faire des hypothèses sur des paramètres comme l'offre de dessertes qui devraient être précisés au cours des phases ultérieures d'étude, tout comme les paramètres de calage des modèles afin de réduire la marge d'incertitude des résultats présentés.

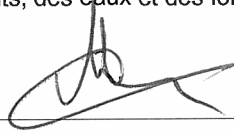
Les tests de résilience montrent que les VAN des différents scénarios de tracé examinés diminuent très fortement pour devenir nulles ou négatives dans certains cas qu'il n'est pas possible d'exclure aujourd'hui. Les pertes de valeur actualisée sont à chaque fois de plusieurs centaines de millions d'euros. Pratiquement, seul le scénario A1 garde une VAN positive si les hypothèses économiques sont assez favorables.

Il est fait l'hypothèse que les travaux seraient réalisés vers 2030. La VAN du projet augmente avec un décalage de cette date. L'éloignement augmente cependant l'incertitude sur les paramètres des calculs (évolution du PIB en 2030 et au-delà, coûts de construction d'une infrastructure ferroviaire vers 2030, force de la concurrence routière [covoiturage, autocars, etc.] et aérienne [*low-cost*] à cette échéance). L'analyse socio-économique ne peut donc pas encore donner de valeur absolue à ce projet. Il faudra attendre des phases ultérieures pour réduire l'incertitude. En revanche, cette analyse fournit un interclassement assez robuste entre les différents scénarios de tracés qui ont été examinés. Il ne serait pas justifié de lui en demander plus à ce stade.

Les investissements et mesures nécessaires au redressement de l'activité du fret relèvent de projets qui sont, pour la presque totalité d'entre eux, indépendants du projet LNOBPL. Les paramètres socio-économiques actuels du projet LNOBPL conduisent à penser qu'il ne faudra pas compter sur lui pour financer des investissements destinés au fret.

Michel Massoni,

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts



Michel Bellier,

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

P.O.

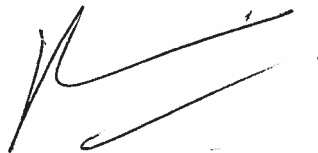
Noël Mathieu,

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

P.O.

Yves Morin,

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts



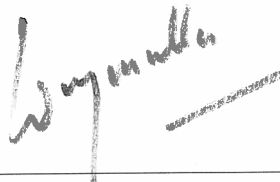
Bernard Simon,

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

P.O.

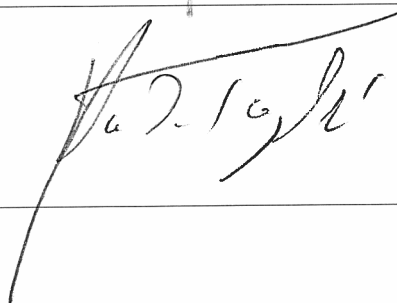
Benoit Weymuller,

Ingénieur général des ponts, de eaux et des forêts



Hervé de Tréglodé,

Ingénieur en chef des mines



Annexe

1. Lettre de mission



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

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

Paris, le 12 septembre 2014

Le vice-président

à

Monsieur Michel MASSONI
Ingénieur général des ponts,
des eaux et des forêts

Objet : Demande de la CNDP – Ligne nouvelle ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNO BPL)

La Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé d'organiser un débat public sur le projet de liaison ferroviaire LNO-BPL (liaison nouvelle ouest Bretagne-Pays de la Loire), qui doit se tenir entre septembre et décembre 2014.

Le président de cette commission a adressé en date du 4 juillet 2014 une lettre à Madame la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie dans laquelle il constate que la question des prévisions de trafic et les hypothèses prises pour évaluer les taux de rentabilité socio-économique se retrouvent toujours au centre des débats publics relatifs aux grandes infrastructures de transport. Il souhaite en conséquence que la ministre autorise le CGEDD à procéder à une expertise du dossier établi par le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, dossier que la CNDP a validé dans sa séance du 2 juillet 2014.

En accord avec le cabinet de la ministre, j'ai indiqué au président de la CNDP que le Conseil pouvait conduire une analyse des pièces établies par RFF et destinées à l'information du public à savoir le « dossier du maître d'ouvrage » validé par la CNDP, ainsi que les études et documents dont RFF prévoit la diffusion sur le site du débat.

Cette analyse portera sur :

- 1) les conditions dans lesquelles RFF a conduit les études socio-économiques présentées dans le dossier, dans le cadre des instructions ministérielles et de la méthodologie relatives aux études socio-économiques des projets de transport ;
- 2) les hypothèses économiques et de trafic retenues pour la conduite des études socio-économiques ;
- 3) l'articulation du projet avec la déclinaison de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire dans les territoires concernés ;



www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Tour Pascal B – 92055 La Défense cedex – Tél : 33 (0)1 40 81 XX XX – Fax : 33 (0)1 40 81 XX XX

- 4) la sensibilité des résultats présentés à des changements de contexte économique, notamment une évolution brutale du cours du pétrole ;
- 5) L'incertitude attachée aux paramètres introduits dans les calculs d'évaluation socio-économique au stade actuel de la définition du projet et les conséquences éventuelles sur les résultats présentés dans le dossier.

Je vous confie la mission de conduire cette analyse en vous appuyant sur un groupe de travail, dont vous assurerez le pilotage et l'animation, constitué de MM. Michel Bellier, Noël Matthieu, Yves Morin, Bernard Simon et Benoit Weymuller, ingénieurs généraux des ponts, des eaux et des forêts, et Hervé de Tréglodé, ingénieur en chef des mines.

Ce groupe de travail pourra s'appuyer sur les services de la DGITM, sur les services locaux de l'État dans les territoires concernés par le projet et sur RFF. Pour conduire ses analyses dans les meilleures conditions, la mission se fera expliciter par ces services les objectifs poursuivis par la réalisation du projet tels qu'ils ressortent du mandat donné au maître d'ouvrage.

Le rapport détaillant les conclusions du groupe de travail me sera transmis au plus tard le 15 novembre prochain.



Patrice Parisé

Copies :

- Mme la directrice du cabinet de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
- Mme la directrice du cabinet du secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche
- Monsieur le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer
- Monsieur le président de Réseau ferré de France
- M. le président de la 2^e section
- M. le président de la Commission nationale du débat public
- MM. Michel Bellier, Noël Matthieu, Yves Morin, Bernard Simon, Hervé de Tréglodé et Benoit Weymuller



www.developpement-durable.gouv.fr

**Ministère de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie**

**Conseil général de
l'environnement
et du développement durable**

7e section – secrétariat général

bureau des rapports
et de la documentation

Tour Pascal B - 92055 La
Défense cedex
Tél. (33) 01 40 81 68 73

