

# Expertise de l'évaluation socio-économique du projet LNOBPL

---

**Michel MASSONI**  
**CGEDD**  
**2 décembre 2014**



Crédit photo : C. REMY / CGEDD - BC



Conseil général de l'Environnement  
et du Développement durable

# Contexte de la mission

- Avec l'accord du cabinet de la ministre le CGEDD à procédé à une expertise de certains éléments du dossier du projet de liaisons ferroviaires LNO-BPL (liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire) ;
- Ce dossier a été établi par le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France ;
- Il a été validé par la CNDP dans sa séance du 2 juillet 2014.

# objectifs de la mission

La mission devait concentrer son analyse sur :

- 1) les conditions dans lesquelles RFF a conduit les études socio-économiques présentées dans le dossier (application des instructions ministérielles et de la méthodologie relatives aux études des projets de transport) ;
- 2) les hypothèses économiques et de trafic retenues pour la conduite des études ;
- 3) l'articulation du projet avec la déclinaison locale de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire;
- 4) la sensibilité des résultats présentés à des changements de contexte économique ( incluant une évolution brutale du cours du pétrole et ses conséquences sur la compétitivité du fer );
- 5) L'incertitude attachée aux paramètres introduits dans les calculs au stade actuel de la définition du projet.

# Méthodologie

- La mission a travaillé essentiellement **sur pièces** tant pour la méthodologie utilisés que pour les résultats obtenus ;
- Elle s'est fait communiquer les dossiers préparés par le maître d'ouvrage et destinés à l'information du public. Elle a consulté les documents définissant le mandat donné au maître d'ouvrage ;
- Elle a examiné les études réalisées par RFF pour répondre aux objectifs fixés par l'État et les comités de pilotage du projet.



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

# Résultats-1

- La mission 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) ;
- Les méthodes utilisées ont déjà été mises en œuvre pour d'autres projets (LGV PACA, LNPN...) et **n'ont pas été développées expressément pour ce projet** ;
- Les hypothèses retenues pour les études sont **fondées sur des données officielles disponibles au moment du lancement des études**.
- Elles doivent être considérées aujourd'hui comme des hypothèses hautes, notamment pour le PIB national et les PIB régionaux.

# Résultats- 2

- 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 (Bleu – Nord Vilaine) garde une VAN positive si les hypothèses économiques sont assez favorables.

# Résultats- 3

- 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 dans le temps 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.**

# Résultats - 4

- 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 (difficultés au voisinage des grandes agglomérations) ;
- 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.

# Merci de votre attention



Conseil général de l'Environnement  
et du Développement durable