

**LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire**

VERBATIM DE L'AUDITION DES EXPERTS  
Rennes, le 2 décembre 2014, 16 h 15 à 18 h 00

**Commission particulière du débat public :**

Olivier GUERIN, *président*  
Marie-Françoise SEVRAIN, *membre*  
Alain RADUREAU, *membre*  
Paola OROZCO-SOUËL, *membre*  
Martine PATTOU, *membre*  
Michel MORIN, *membre*  
Dominique SIMON, *membre*

**Maîtrise d'ouvrage :**

Stéphane LEPRINCE, *directeur régional Bretagne et Pays de la Loire (RFF)*  
Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*  
Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*  
Virginie FIORIO, *responsable environnement LNOBPL (RFF)*  
Cédric LEVREL, *en charge des études techniques LNOBPL (RFF)*

**Experts :**

Michel MASSONI, *coordonnateur du Collège économie et régulation (CGEDD)*

Début de la réunion à 16h15

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Merci Monsieur MASSONI, Monsieur le Président OURLIAC, de participer à cette première réunion. Le public n'est pas encore très important. Vous en connaissez certains et vous représentez quand même des représentants d'associations, d'élus qui ont suivi nos débats depuis longtemps et qui sont intéressés par le rapport, l'analyse que vous avez faite. Et nous vous écoutons pour cet échange avant d'autres questions. Mes collègues doivent arriver bientôt, ils sont retenus sur la route.

**Michel MASSONI**

Bonjour à tous. Si je comprends bien, Monsieur le Président vient de me passer la parole. Je vais vous exposer le résultat d'une expertise de l'évaluation socioéconomique du projet LNOBPL, à laquelle a participé le Conseil général de l'environnement et du développement durable auquel j'appartiens, réalisée dans les deux derniers mois à la demande du cabinet de la ministre. Nous avons donc travaillé sur le dossier établi par RFF. La mission avait un objectif bien particulier qui a été défini par la lettre de mission que nous avons reçue, qui consistait à analyser 5 points. Le premier point à analyser était la manière dont les études socioéconomiques présentées dans le dossier ont été réalisées, c'est-à-dire que l'on nous a demandé de vérifier si les méthodologies traditionnelles en la matière, celles qui sont spécifiées dans les directives ministérielles applicables au moment des études ont été correctement appliquées. On nous a demandé de regarder si les hypothèses économiques et de trafic sur lesquelles les études sont fondées étaient convenables. On nous a demandé de regarder en troisième point comment le projet pouvait contribuer à la déclinaison en Bretagne de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire. On nous a, quatrième point, demandé de regarder comment les résultats socioéconomiques de ce projet variaient quand nous faisons varier un certain nombre de paramètres. Ce qui est tout à fait normal dans un stade aussi précoce de projet où les paramètres que nous introduisons dans l'analyse sont forcément affectés d'une assez large incertitude. Et en cinquième point, on nous a demandé de regarder justement cette incertitude pour mieux apprécier la portée des résultats qui étaient présentés.

En termes de méthode, nous avons travaillé sur pièce, c'est-à-dire que nous nous sommes fait communiquer les dossiers établis par RFF et les avons analysés à la lumière évidemment de l'expérience des inspecteurs généraux qui regardent les dossiers que nous leur demandons de regarder. Et donc, nous avons travaillé sur la base du référentiel applicable au moment des études bien évidemment, parce qu'entre temps – j'y reviendrai peut-être – cet été, est intervenu un nouveau référentiel, mais qui sera applicable aux futures études.

Je vais aller assez vite aux éléments de constat. En premier lieu, les études telles qu'elles nous ont été présentées ont été menées dans les règles de l'art applicables au moment où les études étaient menées, c'est-à-dire l'instruction-cadre de 2004 – 2005, dite instruction ROBIEN, puisqu'elle a été reprise en son temps par Gilles de ROBIEN qui était ministre de l'Équipement à l'époque. Ces méthodes ne sont pas des méthodes *ad hoc*, elles ne sont pas spécifiques au projet LNOBPL. Elles ont été utilisées déjà pour de nombreux autres projets. J'en cite quelques-uns récents dont vous avez peut-être entendu parler, il s'agit des projets de la LGV Provence Alpes Côte d'Azur, de LNPN, la ligne nouvelle Paris – Normandie. Et donc, c'est l'application d'un corpus connu.

Lorsque nous regardons les méthodes, cela ne suffit pas. Il faut aussi regarder quelles hypothèses nous introduisons. Les méthodes, ce sont en quelque sorte des formules ou des algorithmes, mais les résultats n'ont de valeur qu'en fonction des hypothèses et des données que nous introduisons. Nous avons analysé ces hypothèses – j'y reviendrai un peu plus tard sur les constats. Ces hypothèses, ce sont les hypothèses qu'il était raisonnable d'utiliser au moment où les études ont été lancées. Le ministère en particulier fait périodiquement des prévisions d'ensemble qui sont sur les prévisions macroéconomiques de Bercy, du Trésor, et d'autres paramètres plus spécifiques au transport. Et RFF a appliqué le référentiel qui était en vigueur à l'époque. Ce qu'il faut dire tout de suite, c'est que ce référentiel est en cours de révision. Et donc, dans la poursuite des études, il faudra utiliser un nouveau référentiel. Et ce n'est pas seulement pour des raisons formelles qu'il faudra utiliser un nouveau référentiel. C'est qu'en particulier pour les éléments macroéconomiques, les prévisions qui ont été utilisées sont des prévisions que la mission considère aujourd'hui comme des hypothèses hautes par rapport à ce que nous pouvions imaginer il y a 4 ou 5 ans, c'est-à-dire quand le référentiel ministériel a été établi. Je ne citerai qu'un élément. Nous pouvons en citer d'autres au cours des discussions. Clairement, la crise se prolonge plus longtemps que ce que nous avons pu anticiper il y a 15 ans. Donc, la crise qui a démarré

en 2007, 2008. Et nous avons un décalage du niveau du PIB qui est plus important que ce que nous pouvions imaginer. Déjà, le point de départ, si vous voulez, des prévisions est à recalculer dans la poursuite des études.

La méthodologie utilisée pour les études de trafic est une méthodologie largement éprouvée. Donc, RFF sous-traite un certain nombre de travaux à des bureaux d'étude. J'en cite deux : SETEC International et STATEC qui sont des gens tout à fait compétents, qui utilisent des modèles éprouvés. Les études de trafic pour LNOBPL mettent en jeu trois modèles. Un modèle longue distance qui, en gros, étudie les relations entre la zone d'étude bretonne au sens large et le reste de la France et jusqu'en Europe, jusqu'à l'Europe proche compte tenu de la capacité des trains à grande vitesse de capter des trafics de cette nature, en particulier en provenance de l'aérien. Un deuxième modèle plutôt régional et local, donc modèle de déplacement dit à courte et moyenne distance. Ce sont des modèles dont la structure est utilisée pour la plupart des projets de cette nature, mais évidemment qui impliquent des zonages et des paramétrages spécifiques à LNOBPL. Nous avons regardé ce qui avait été fait en termes de zonage, en termes de paramétrage. Les zonages sont, pour un projet qui est en débat public, déjà fins. Nous considérons que dans la suite des études, ils pourront être conservés jusqu'à des stades très avancés et de détail. Par conséquent, il n'y a pas grand-chose à dire à la précision des modèles tels qu'ils ont été utilisés. Il y a un troisième modèle qui est un peu plus spécifique, qui est d'une autre nature, qui a été réalisé par d'autres bureaux d'étude, qui est plus local, qui vise à examiner la desserte terrestre, pas seulement ferroviaire, de l'aéroport du grand Ouest.

Alors, je parlais des zonages. Je cite les chiffres que vous trouvez dans les rapports du maître d'ouvrage. 197 zones pour la longue distance, 104 zones pour la courte, moyenne distance, et 91 zones pour le modèle local. Cela représente une masse considérable de données et une finesse très supérieure à ce dont nous avons normalement besoin pour des analyses préliminaires dans le cadre d'un débat public. Donc, RFF a fait un travail approfondi.

Le problème qui est inhérent non pas aux modèles, mais au caractère très précoce des études par rapport à une mise en service dont nous avons compris qu'elle était envisagée, au stade actuel, vers 2030, c'est que nous sommes tellement en amont que les données que nous avons utilisées, qui sont des données qui datent de 2005 à 2008, qu'ensuite nous faisons évoluer par des lois de comportement que les économistes des transports connaissent, mais qui n'intègrent pas de possibles ruptures – nous reviendrons après sur les ruptures comportementales qui peuvent se produire à 10, 15, 20 ans et au-delà – que ces calages, selon nous, mériteront d'être refait au fur et à mesure des études, quand nous serons plus avancés. Donc, ne faisons pas dire à ces modèles plus que ce qu'ils peuvent dire. Ce sont des extrapolations de situation constatées en 2005 et 2008. C'est parlant, mais ce n'est pas une certitude absolue.

Par ailleurs, pour faire de telles études de trafic, nous sommes obligés de modéliser l'offre de transport. Et donc, de faire des hypothèses en matière de desserte. Le problème, c'est que nous devons nous projeter à 2030 et au-delà et par conséquent RFF a fait des hypothèses qui sont rationnelles aujourd'hui, mais qu'il sera nécessaire d'affiner et de confirmer au fur et à mesure des études, parce que nous sommes quand même très loin de la date de mise en service et de ce qui va se passer au-delà de 2030 ou vers 2040. Là, c'est un point sur lequel j'insiste. Tous les résultats sont contingents à ces hypothèses. Et aujourd'hui, personne ne pourra dire si ces hypothèses sont celles qui seront réalisées dans les décennies à venir.

La manière dont nous avons travaillé à consister à faire subir ce que les Anglo-saxons appellent des « stress tests ». Nous avons appelé cela des tests de sensibilité. C'est-à-dire que nous avons fait varier un certain nombre d'hypothèses et avons voulu regarder comment un certain nombre des variantes soumises au débat se comportaient vis-à-vis de ces hypothèses. Alors, comme c'est un travail qui est long et que nous avons un délai relativement limité, nous avons fait deux choses. D'abord, nous avons sélectionné un sous-ensemble de variantes qui étaient mises au débat. Donc, les trois que nous avons sélectionnées sont les A1, A6, B1, c'est-à-dire bleu Nord Vilaine base, bleu Nord Vilaine avec la liaison directe et bleu Sud Vilaine de base.

#### **Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Pardon, excusez-moi. Les choses ont changé peut-être depuis la...

#### **Michel MASSONI**

Il est possible que les vocables aient évolué, mais nous, nous avons travaillé sur des dossiers de cet été.

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

D'accord, mais est-ce que vous pouvez expliciter liaison directe par exemple ?

**Michel MASSONI**

Il aurait fallu pouvoir projeter les cartes, ce que je n'ai pas mis dans mes *slides*.

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Peut-être que RFF peut le préciser.

**Benoit FORMTESCHER, RFF**

Je n'ai pas l'illustration sous les yeux, mais en fait le A1, le Nord Vilaine est donc l'option que nous présenterions habituellement dans les réunions publiques avec une ligne nouvelle entre Rennes et Lamballe et une ligne nouvelle entre Rennes – Redon, vers Nantes, qui passe donc plutôt à l'ouest et au nord de Redon. Et le 46, c'est exactement le même scénario avec une section de ligne nouvelle ajoutée qui est une liaison entre la branche Rennes – Lamballe et la branche Rennes – Redon, si je ne dis pas de bêtises. C'est le contournement de Rennes pour quelques relations ponctuelles, en fait.

**Michel MASSONI**

C'est vraiment l'approche que nous avons travaillée indépendamment de RFF, parce que nous ne nous sommes pas coordonnés. Je pensais qu'ils avaient affiché les différentes variantes sous forme de carte et que personne n'ignorait les variantes en débat.

Sur quoi avons-nous fait porter les tests de sensibilité ? Sur les paramètres qui sont les plus influents sur la valeur actualisée nette du projet. C'est d'ailleurs le critère qui nous a amenés à retenir les trois variantes que nous avons retenues. C'est que nous les avons prises un peu dans l'ordre des valeurs actualisées nettes qu'elles révélaient, en nous disant que les variantes de projet qui avaient de mauvaises valeurs actualisées nettes pouvaient ne pas s'améliorer au regard des tests que nous avons faits. Et par conséquent, il nous paraissait intéressant de regarder les projets qui se présentaient le mieux dans le dossier du maître d'ouvrage et soumettre ces variantes à nos tests de sensibilité. Sensibilité au trafic, sensibilité aux coûts d'investissement – ce n'est pas un scoop important, ces projets de ligne à grande vitesse sont des projets extrêmement capitalistiques. Ils ont donc normalement une sensibilité importante aux coûts d'investissement. Et nous allons voir que cela se confirmera. Et la sensibilité à la date de réalisation. C'est-à-dire compte tenu des hypothèses d'environnement macroéconomique, les trafics croissent d'une certaine manière, mais ce n'est pas identique dans tous les segments de marché. Les coûts d'investissement croissent aussi d'une autre manière. Ce n'est pas une translation uniforme, si vous voulez. Et il est toujours intéressant de regarder comment les paramètres socioéconomiques d'un projet évoluent lorsque nous faisons varier la date de réalisation.

Les résultats que vous trouverez dans le rapport montrent que les vannes des différents scénarios de tracés que nous allons examiner, donc les trois vannes, diminuent assez fortement dans un certain nombre de situations qui ne sont pas absolument improbables aujourd'hui. En particulier, nous verrons qu'il y a une quatrième sensibilité qui était plus compliquée à tester, une sensibilité à des *scenarii* de croissance économique différents de celui qui avait été retenu. Cela donne des pertes de valeurs actualisées de plusieurs centaines de millions d'euros. Ce qui est intéressant, c'est qu'au regard des stress tests, il y a un scénario qui passe à peu près ces tests, c'est le scénario A1, donc le bleu Nord Vilaine, décrit précédemment. Les autres passent dans le territoire des vannes négatives.

Dans tous les cas que nous avons testés, la vanne du projet augmente avec un décalage de la date au-delà de 2030. Cela dit, la sensibilité des différentes variantes qui ont été testées à la date de réalisation est différente. Encore une fois, le scénario dit A1 a une meilleure stabilité que les autres. Nous avons essayé trois points : 2030, 2035, 2040. Cela doit vouloir dire que la courbe de la valeur actualisée nette en fonction de la date de réalisation est assez plate pour le A1, et plus courbée pour les deux autres. Le problème est que l'éloignement dans le temps – je répète, pour mise en service en 2035 – fait que nous avons une assez large incertitude sur ces paramètres, comme le coût de construction et surtout la force de la concurrence, qu'il s'agisse de la concurrence routière (covoiturage, autocar) ou aérienne (réaction des *low-cost* en 2030, 2040, assez difficile à modéliser, d'où le test de trafic auquel nous avons fait procéder). Le point que nous

mettons en avant est que, autant nous avons une assez bonne stabilité de l'interclassement des variantes au regard de leurs vanes en fonction des tests auxquels nous les avons soumises, autant la valeur absolue de la vane est aujourd'hui entachée d'une assez large incertitude et donc, cela appelle des études complémentaires, ce qui est tout à fait normal au stade du débat public pour être sûr que la variante vers laquelle nous allons nous orienter sortira avec une vane largement positive ou une vane positive. Nous ne pouvons pas demander aux calculs socioéconomiques, au stade du débat public, de donner une valeur absolue de valeur actualisée nette avec une bonne certitude. En revanche, nous pouvons en effet espérer avoir un interclassement assez robuste, c'est-à-dire qu'en fait la vane est une sorte d'échelle de température et cette échelle de température va être précisée dans le temps.

J'indique plus précisément le test de sensibilité à la croissance économique. Autant les calculs précédents pouvaient garder le fonctionnement des modèles auxquels RFF avait eu recours sans changement et faire des variations qui s'apparentent à des règles de trois – c'est un peu plus compliqué, mais la philosophie est celle-là –, autant il a fallu, et c'est pour cela que nous ne l'avons fait qu'une fois, refaire tourner le modèle de trafic parce que les trafics sont très influencés par l'évolution du PIB que nous avons demandé de tester. Je disais tout à l'heure que les hypothèses qui ont été prises par RFF et qui étaient des hypothèses standardisées que le ministère retenait lui-même il y a quelques années nous paraissent aujourd'hui des hypothèses qui sont plutôt des hypothèses hautes et pas des hypothèses médianes. Donc, nous avons fait une hypothèse qui en apparence est simple, mais qui impose quand même de refaire un calcul poussé, qui a été de réduire uniformément le taux de croissance de 0,3 point par an. Ce qui veut dire qu'en 2030, nous avons perdu en niveau 6 points de PIB, en 2040, nous avons perdu 8 points de PIB et en 2055 nous avons perdu 12 points de PIB par rapport à la prévision de base sur laquelle RFF a travaillé.

Pour être complets, nous avons voulu tester des hypothèses de report modal et un des paramètres directeurs pour le report modal est évidemment le prix du pétrole qui se traduit en coût des carburants. Donc, nous avons essayé de simuler un « choc pétrolier », mais ce choc pétrolier est évidemment arbitraire. Je suis incapable de vous dire si en 2030 le baril de pétrole sera à 100 euros, 125, 130 dollars si je me réfère à la parité, au dollar d'aujourd'hui. Il faut espérer que nous ne remonterons pas à des parités de 1,50 dollar pour l'euro, parce que ce serait assez préjudiciable à l'économie européenne, comme nous l'avons constaté ces dernières années. Mais 100 euros est l'hypothèse prise par RFF, qui était une hypothèse tout à fait acceptée par le ministère il y a un petit nombre d'années. Donc aux environs de 130 dollars le baril. À titre indicatif, vous savez qu'aujourd'hui il est en dessous de 80. Il est peut-être même plutôt à 70. Enfin, c'est probablement totalement conjoncturel et je ne parierais pas que cela durera plusieurs années. Donc, nous avons doublé, nous sommes passés à 200 euros, donc quelque chose qui m'amène à 250 dollars le baril en 2030 évidemment. Et c'est des euros de 2009. Un choc de cette nature est en principe favorable au chemin de fer, parce qu'il accroît les cours routiers et il accroît les coûts aériens. Le résultat est le suivant : je le résume de façon la plus imagée possible. L'avantage de coût qu'un choc pétrolier donne au chemin de fer dans le cas d'espèce est à peine suffisant pour compenser la réduction de la croissance des trafics induite par l'environnement économique. Donc, ce projet a une résilience faible à son environnement économique. Il y a sûrement d'autres projets qui, parce qu'ils génèrent plus de report modal, présentent un meilleur bilan, c'est-à-dire que dans le cas où vous avez un fort report modal, le choc pétrolier est largement favorable au chemin de fer, même si ce choc pétrolier intervient dans un contexte dans lequel l'ensemble des trafics baisse. Mais là, nous sommes vraiment juste à la limite, et par conséquent c'est un projet – nous l'avons fait sur l'A1 – de faible résilience. Donc, il va falloir l'optimiser fortement.

Un dernier point. On nous avait demandé d'étudier un dernier point qui était l'impact sur le fret. Il est couramment admis que construire des capacités nouvelles, notamment à grande vitesse, mais pas uniquement – dans le cas d'espèce à grande vitesse – accroît la capacité d'ensemble du réseau ferroviaire et, donc, libère des sillons pour le fret. C'est globalement vrai, mais il faut regarder dans le détail parce que les rails de circulation du fret sont tels en France que le fret est rarement prioritaire. Et par conséquent, il ne suffit pas qu'il y ait des capacités à un endroit donné pour que nous puissions tracer des itinéraires fret utilisables par les chargeurs. Quand nous avons regardé ces choses et quand nous avons demandé à RFF de préciser un peu les conséquences de la réalisation du projet, nous avons constaté qu'en effet la capacité en ligne était accrue, puisque nous construisions de nouveaux itinéraires sur lesquels des trains de voyageurs allaient passer et qui, par conséquent, étaient libérés pour des trains de fret. Mais LNOBPL ne traite pas les goulots d'étranglement du fret tels qu'ils sont connus actuellement, c'est-à-dire essentiellement les environs de Nantes et de Rennes. Les gens du ferroviaire aiment bien parler d'étoile. Il y a l'étoile de Nantes et l'étoile de Rennes. Quand je parle de ferroviaire, j'essaie d'utiliser leur langage. Et donc, ne sont pas compris dans le projet LNOBPL, parce que ce n'est



## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

pas la même finalité, des travaux à faire pour résorber des goulots d'étranglement sur les étoiles de Rennes et de Nantes. Par conséquent, nous pouvons avoir une tentation qui est de dire : au moment où je ferai le projet LNOBPL, je vais utiliser les surplus de LNOBPL pour financer des travaux qui n'ont pas grand-chose à voir avec le projet lui-même et ses finalités, mais qui ont à voir avec l'amélioration du réseau ferré national. Ce sont des choses qui se sont faites dans le passé, soyons clairs. La difficulté que nous voyons est que les marges de ce projet, telles qu'elles sont perceptibles aujourd'hui, sont tellement faibles qu'il faudra trouver d'autres sources de financement. Ce qui ne veut pas dire que nous ne puissions rien faire pour le fret. RFF a des réponses que nous n'avons pas expertisées dans le détail, parce que ce n'était pas notre mission, mais il va falloir trouver des sources de financement et ce ne sera pas la réalisation de ce projet, selon nous, parce que tel que nous le voyons aujourd'hui – s'il est optimisé dans le futur, il dégagera peut-être des marges – les marges ne permettent pas de financer autre chose ces finalités principales. Voilà les constatations que l'inspection a pu faire sur la base de l'étude qui lui a été demandée et que je livre à la réflexion de votre Commission, Monsieur le Président.

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Merci beaucoup Monsieur MASSONI. J'ouvre le débat. Ceux qui souhaitent des précisions, des observations sur ce qui vient d'être dit. Qui souhaite prendre la parole ? Sur le dernier point, peut-être que RFF pourrait préciser pour le fret ce qui devrait être envisagé, puisque nous en parlons dans les différents débats. Vous parlez d'ajouts et de compléments ou d'aménagements sur Rennes et sur Nantes. Vous en parlez surtout pour le périurbain, mais vous pouvez indiquer si cela a des conséquences aussi pour le fret. Puis, rappeler des éléments de coûts d'investissement, même s'ils sont beaucoup moins importants que ceux du projet lui-même.

**Benoit FORMTESCHER, RFF**

Quelques précisions sur les possibilités dégagées pour le fret. Effectivement, le projet libère de la capacité, comme nous avons l'habitude de dire, en ligne, c'est-à-dire physiquement là où le réseau est doublé, donc entre Rennes et Saint-Brieuc par exemple, pour Rennes – Lamballe et entre Rennes et Redon ou Redon – Nantes. L'autre problématique du fret – cela a été souligné dans le rapport d'expertise –, c'est que nous avons des points de passage obligatoires si nous voulons aller vers les débouchés à l'est, donc les passages dans les gares de Nantes et de Rennes qui sont assez contraintes. Si nous prenons l'itinéraire Sud, nous avons le passage de la gare de Nantes qui est complexe, mais aussi la ligne Nantes – Angers par exemple qui, elle-même, est en limite de capacité en heure de pointe. Au nord, par contre, le passage du nœud de Rennes est aussi complexe, avec libération de capacités envisageable du fait de la construction de la LGV BPL sur la ligne classique entre Rennes et Le Mans. C'est un peu le tableau. Mais effectivement, cette libération de capacités est seulement possible si nous faisons le projet plus des aménagements de capacités dans les nœuds de Nantes et de Rennes ou aux abords de ce que nous avons appelé les aménagements complémentaires. Au niveau de Rennes, c'est traiter la bifurcation commune sortie, ce que nous appelons la bifurcation de Port-Cahours, donc une mise à 4 voies sur un tronçon commun assez limité. Quelques aménagements aussi en gare. Et du côté de Nantes, c'est des mises à 4 voies partielles entre Nantes et Savenay. Ce sont les prérequis nécessaires qui se chiffrent à plusieurs centaines de millions d'euros (150 millions d'euros sur le périmètre de Rennes et entre 200 et 300 millions sur le périmètre de Nantes) et qui sont des aménagements nécessaires pour offrir un sillon fret en heure de pointe. C'est vraiment si nous considérons que nous avons besoin d'un sillon fret en heure de pointe. En fait, c'est équivalent à un sillon que nous appelons les sillons périurbains. C'est à peu près le même type de vitesse. Donc, ces aménagements capacitaires peuvent bénéficier au périurbain avec des fréquences supplémentaires ou au fret si nous décidons de l'affecter pour de la circulation fret.

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Merci. Des questions ? Oui, Monsieur ? C'est enregistré, donc je reprends. Vous rappelez votre nom, l'association que vous représentez.

**Daniel GESTRIN, Fédération départementale Nature et Environnement**

Daniel GESTRIN, Fédération départementale Ille-et-Vilaine Nature et Environnement. Je voulais vous demander si, dans ce travail qui a été fait, nous prenons en compte d'une certaine manière le covoiturage. Nous avons fait le constat, en fait, au niveau régional qu'entre Rennes et Nantes, nous nous approchons probablement en trafic d'à peu près

350 000 voyageurs annuellement entre Rennes et Nantes, peut-être un peu moins d'ailleurs. Et il est probable qu'aujourd'hui le covoiturage a un trafic qui s'approche de ce qui se fait par le train. C'est très impressionnant en termes de chiffres. Nous avons été surpris par cela. Est-ce que cela est pris en compte dans le travail que vous avez fait ?

**Michel MASSONI**

Le covoiturage ou les nouveaux modes qui sont en train d'émerger font partie de ce que nous considérons être des sujets émergents qui vont nécessiter de recalculer les modèles. Car dans les données recueillies en 2005 et 2008 – il y a des travaux en cours, je crois – je ne crois pas que ces éléments aient été suffisamment significatifs. Peut-être que nous avons maintenant réussi à améliorer les matrices qu'utilisent les modèles, mais il serait prudent, dans le futur, de faire des enquêtes qui intègrent ces nouveaux... C'est toujours du mode routier, mais c'est un mode un peu particulier. En tout cas, les lois de comportement des voyageurs sont en train de changer, les alternatives se multiplient. Alors, quand même, même quand vous êtes passagers d'une voiture en covoiturage, je pense que pour un voyage d'affaires vous travaillez moins facilement que quand vous êtes dans le train. Donc, il faut rentrer dans des détails de comportement un peu fins. Les matrices d'aujourd'hui, à ma connaissance, ne permettent pas de discriminer ces comportements-là, pour rentrer dans la technique des modèles. Mais il sera sûrement nécessaire de regarder ces phénomènes qui sont relativement nouveaux, qui en tout cas n'étaient pas significatifs les années précédentes, mais qui, d'ici 2030, peuvent le devenir. Donc, cela fait partie des points d'attention que nous avons voulu soulever. Mais personne ne peut en faire grief à RFF parce qu'au moment où les matrices ont été constituées ils ont fait avec le mieux dont nous disposions. Les services d'études du ministère ne diraient pas mieux aujourd'hui. Je pense qu'il y a dans la salle des gens capables d'en dire un peu plus. Mais je sais que nous ne sommes pas des chercheurs, nous, à l'inspection, mais nous sommes obligés d'essayer de tenir compte des résultats des recherches les plus récentes, parce que sinon nous n'apporterions pas beaucoup de valeur ajoutée quand nous prenons en transverse un dossier réalisé. La seule chose que je sache aujourd'hui, c'est que c'est un des domaines de recherche les plus actifs, y compris chez les opérateurs de service ferroviaire parce que le covoiturage est devenu sur certains itinéraires et dans certaines conditions une alternative pas totalement négligeable au train à grande vitesse. C'est un fait. Mais nos modèles et nos prévisions devront intégrer ces nouveaux phénomènes. Et aujourd'hui, c'est vrai, il ne les intègre pas.

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Monsieur KLEIN, vous souhaitez intervenir ?

**Olivier KLEIN, Laboratoire d'économie des transports**

Merci. Olivier KLEIN. Je suis chercheur au laboratoire d'économie des transports. Néanmoins, c'est en mon nom propre que je m'exprime ici. Je voulais revenir effectivement sur cette question des modèles et de la prise en compte du covoiturage ou d'autres solutions dont nous parlons un peu plus aujourd'hui qu'hier, par exemple les autocars sur autoroute. Je confirme tout à fait la difficulté, voire l'absence aujourd'hui de données qui permettraient de caler des modèles. Nous sommes sur des phénomènes émergents. Vous connaissez tous le covoiturage aujourd'hui. Je ne suis pas sûre qu'il y a 5 ans, vous saviez – et moi non plus – ce que c'était. Effectivement, aujourd'hui, nous ne sommes pas capables de l'intégrer dans des modèles de comportement. Effectivement, par contre, les indications que nous percevons les uns les autres semblent nous indiquer que c'est des phénomènes massifs, au moins pour certains segments de clientèle. Aujourd'hui, les étudiants se déplacent comme cela. Pas seulement, mais voilà.

Ce que je veux dire, d'une part je confirme tout à fait ce qui vient d'être dit sur la nécessité, si le projet devait se poursuivre, de refaire des calculs avec des modèles affinés, mais qui restent encore à inventer. Mais ce que je voulais dire, c'est que ce n'est pas qu'un problème de prévision de la demande de calcul de trafic. Aujourd'hui, l'éventail des possibles est en train de s'ouvrir. Il y a 5 ans ou 10 ans, nous raisonnions le transport, dès que les distances s'allongeaient, autour de deux modes : les transports en commun, que ce soit du train, et la voiture. Aujourd'hui, nous voyons apparaître tout un tas d'autres possibilités, de l'autocar sur autoroute, du covoiturage, des choses qui finalement ne sont pas des innovations technologiques, parce que l'auto-stop existait avant et les autocars pouvaient déjà rouler sur autoroute il y a 10 ans. Simplement, pour des raisons réglementaires, pour des raisons d'habitude, peut-être aussi y a-t-il un effet d'internet, l'éventail des possibles s'ouvre. Il s'ouvre pour les politiques de transport qui sont sous-jacentes à ces projets, c'est-à-dire que nous faisons du ferroviaire pour permettre de relier des métropoles ou donner accès à des territoires en se passant de la voiture particulière. Aujourd'hui, il y a d'autres solutions. Je ne dis pas que c'est

parfaitement équivalent. Je ne dis pas que cela va complètement se substituer au train, mais aujourd'hui il y a d'autres solutions. Et sans doute, les questions de désenclavement, les questions d'accès à la mobilité pour les personnes qui ne disposent pas d'une voiture particulière, se posent de manière différente aujourd'hui et pas forcément avec du chemin de fer, alors qu'il y a 10 ans nous n'avions que cela à soumettre. Donc, voilà, ce n'est pas qu'un problème de prévision de trafic, c'est, je pense, bien en amont un problème de conception des politiques et finalement des projets.

#### **Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Est-ce que les collectivités ont analysé un peu ce phénomène, souhaitent intervenir à ce sujet ? Non, pas particulièrement. C'est en réflexion, en étude.

Le covoiturage. Il y a d'autres sujets ? M. PERRIER ? Vous attendez le micro, s'il vous plaît.

#### **Michel PERRIER, Conseiller régional des Pays de la Loire**

Michel PERRIER. Je suis conseiller régional des Pays de la Loire. Tout à l'heure, sur les évaluations socioéconomiques, vous avez pris deux hypothèses fortes par rapport au PIB, une baisse de 0,3 et aussi un choc pétrolier en même temps. Est-ce que vous avez étudié les deux hypothèses séparées, c'est-à-dire qui prend en compte la situation économique d'aujourd'hui, mais sans forcément un choc pétrolier énorme, ce qui nous permettrait peut-être de mieux comprendre collectivement les scénarios sur lesquels vous êtes arrivés ?

#### **Michel MASSONI**

Nous ne les avons pas séparés parce qu'elles sont probablement corrélées. Les macroéconomistes, notamment les gens du GIEC pour ne pas les nommer, qui regardent, mais pas que... vous avez aussi l'agence internationale de l'énergie qui a sorti le *world energy outlook* récemment. Alors, ce sont d'énormes volumes, donc c'est vraiment de lecture assez ardue. Mais inévitablement, vous avez une corrélation entre choc pétrolier et dépression économique, compte tenu de ce qu'est l'énergie. Et notamment, l'énergie fossile reste un des moteurs importants de l'économie telle qu'elle est en tout cas dans la zone OCDE.

Je ne vous garantis pas que le -0,3 uniforme de croissance annuelle du PIB est parfaitement cohérent avec le passage de 100 euros à 200 euros le baril en 2030. C'est effectivement là aussi entaché d'incertitudes. Ne m'en veuillez pas si c'est plutôt cohérent avec 180 ou 200. Je ne le sais pas. La précision des gros modèles macroéconomiques, que nous n'avons pas fait tourner – je vous le dis tout de suite – ne permet pas de le dire avec une pareille précision. Tout ce que nous pouvons dire, c'est que c'est cohérent. Nous aurions pu séparer. D'ailleurs, si les études doivent être poursuivies, pourquoi pas. J'insiste sur le fait que, comme nous avons deux mois pour faire cela, quand nous nous sommes retournés, quand nous avons regardé les moyens que RFF pouvait faire mobiliser par ses sous-traitants, nous nous sommes aperçus que nous pouvions faire un cas de recalcul global. Autant les trois premières sensibilités pouvaient se faire avec des tableurs. Autant l'impact macroéconomique a dû être fait par un repassage complet des chaînes de calcul.

Donc, nous avons pris un cas et avons essayé de le faire cohérent. Mais si nous voulons approfondir, oui, nous pouvons en effet séparer le choc pétrolier de la dépression économique. Simplement, les deux ne sont pas indépendants. Et je crois honnête de dire que je ne peux pas assurer la parfaite cohérence entre -0,3 point de PIB par an et le passage de 100 à 200 euros le baril en 2030, mais les experts que nous avons consultés nous disent que ce n'est pas incohérent. Nous avons le sens du phénomène. Et cela appelle à la prudence.

Dans la poursuite des études – je ne sais pas qui fera le programme de travail pour la poursuite des études –, c'est des sujets qu'il serait prudent de regarder. Si le Président me donne encore 30 secondes la parole, je vais vous dire pourquoi nous considérons que ces stress tests sont importants. Dans d'autres projets, en particulier ceux qui ont déjà été réalisés, lorsque nous faisons les calculs socioéconomiques, nous avons des marges importantes, nous avons des vanes largement positives. Alors c'est vrai qu'entre le moment où nous faisons les premières études puis les études dites ex-post, dites bilan LOTI, nous avons systématiquement trouvé ex-post des valeurs inférieures à la prévision exemptée. Il y a des tas de raisons pour cela. En particulier, le fait que la croissance économique n'est peut-être pas seule que nous avons extrapolée des 30 glorieuses. Mais il n'y a pas que cela. En tout cas, ce phénomène de réduction de la croissance tendancielle impacte tous les secteurs de l'économie et les transports aussi. Mais là où nous voulons appeler l'attention, c'est quand nous entrons dans le territoire de projet, dans lesquels la vanne prévue de façon très



## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

anticipée paraît assez tangente, alors cela appelle le besoin d'analyse de sensibilité et surtout d'une optimisation très poussée des projets au cours de leur mise au point. C'est le message essentiel que contient notre rapport, me semble-t-il.

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Je me permets juste de préciser. Monsieur MASSONI, vous savez bien que la Commission particulière insiste sur le fait qu'aucune décision n'a été prise, et donc, les études éventuelles de poursuite. Des questions ? Madame SIMON qui est membre de la Commission et très pointue sur ces sujets.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Je vais m'exprimer en tant que citoyenne. Je profite de ce format un peu particulier. J'aurais deux questions en réalité. La première, c'est que dans l'ensemble des bilans socioéconomiques qui sont conduits, nous voyons bien que pèse très lourd un élément qui est celui de la valeur du temps, c'est-à-dire que la façon de calculer les différences de coût entre le scénario où nous faisons LNOBPL et le scénario de référence s'appuie sur la valeur du temps. Je comprends que cette valeur du temps est fixée dans le cadre des procédures et textes dits ROBIEN. Mais de la même manière que nous nous questionnions tout à l'heure sur les évolutions et la question de repenser un peu les différents modes de déplacement, est-ce qu'il ne faudrait pas aussi repenser la valeur du temps ? En tout cas, c'est une question qui est souvent posée. Qu'est-ce que cela vaut, 10 minutes ? Repenser la valeur du temps qui n'est pas la même. Alors, les différences, si j'ai bien compris, sont des différences entre les différents modes, mais est-ce bien pertinent ? Je voulais savoir si vous vous étiez posé cette question et s'il n'y aurait pas lieu non plus de faire un travail là-dessus. C'est ma première question qui me paraît assez fondamentale.

Et la seconde, c'est que parmi les objectifs de LNOBPL, figure l'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne et la performance du réseau inter villes. Souvent autour de ces objectifs, ici et là, sont mentionnés des besoins d'aménagement du territoire et des impacts en termes de développement économique. Alors si c'est vrai, pourquoi ne nous interrogeons-nous pas sur l'impact du projet, sur le développement économique et ne le prenons-nous pas en compte dans un bilan ?

**Michel MASSONI**

Il y a presque trois questions dans votre intervention, Madame. La première question, c'est la valeur du temps. En effet, RFF a utilisé essentiellement des valeurs qui découlent de la circulaire ROBIEN, donc 2004 – 2005, valeurs qui résultaient de travaux menés par un groupe dit « BOITEUX 2 ». Marcel BOITEUX, ancien Président d'EDF et économiste de renom, a successivement animé à la demande de ce qui s'appelait encore à l'époque le commissariat général du plan deux groupes de travail à 10 ans d'intervalle ou 12 ans d'intervalle, visant à déterminer justement ce que l'on appelle dans le jargon de la socioéconomie les valeurs tutélaires. Je ne suis pas sûre que ce soit un vocable très heureux, enfin bon. Disons, des valeurs normatives, pour des phénomènes qui ne sont pas dans le marché. C'est très simple. Quand vous pouvez échanger sur un marché un bien ou un service, vous avez un prix qui apparaît. Vous savez que c'est le prix. En tout cas, c'est le prix de marché. C'est un élément objectif pour autant que le marché fonctionne. La valeur du temps de l'étudiant qui est dans le train, de l'homme d'affaires qui est derrière son petit ordinateur ou de personnes du 3<sup>e</sup> âge qui vont voir leurs petits-enfants, ou de petits-enfants qui vont voir leurs grands-parents n'est pas échangeable sur un marché. Donc, nous avons des valeurs normatives. RFF a utilisé dans ses études ces valeurs normatives. Il se trouve que l'année dernière, après deux ans de travaux, le rapport BOITEUX a eu un successeur. C'est le rapport dit QUINET. Pardonnez-moi, on personnalise. Donc, une commission large, une quarantaine ou une cinquantaine de personnes en permanence et des experts appelés ponctuellement, a abouti à un nouveau catalogue de valeurs. Et il est sûr que si les études, comme le disait le Président GUÉRIN, se poursuivent – ce qui n'est pas décidé... enfin, moi, je ne sais pas si c'est décidé ou pas.

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Ce n'est pas encore décidé.

**Michel MASSONI**

Voilà. Pour moi, je l'ignore. Mais si ces études se poursuivent, elles devront être poursuivies sous le régime des nouvelles valeurs que les experts réunis sous la houlette d'Émile QUINET ont déterminées. Cela ne révolutionne probablement pas les choses, mais c'est vrai que la segmentation par exemple est plus fine dans le rapport QUINET. Nous avons détecté de nouveaux phénomènes. C'est de l'interprétation de données statistiques qui est derrière ces valeurs. Donc cela a la valeur que nous pouvons attacher à des statistiques. Mais parfois, les statisticiens arrivent à trouver de bonnes valeurs.

Sur la question accessibilité de la pointe bretonne et les effets d'entraînement économique, c'est un sujet très débattu parmi les économistes : l'effet d'entraînement des infrastructures sur l'économie environnante. Aujourd'hui, le calcul socioéconomique normalisé ne le prend pas en compte. Le rapport QUINET suggère, mais avec beaucoup de prudence, d'aller dans un sens que les Anglo-saxons appellent la prise en compte des *Wider Economic Benefits* – je vous prie de m'excuser d'utiliser un anglicisme – c'est-à-dire les bénéfices économiques élargis. Force est de constater que la pointe de la recherche n'est pas chez nous. Je le regrette personnellement. Elle est plutôt anglo-saxonne, elle est plutôt même britannique, dans les fameux WEB, à ne pas confondre avec internet. Les *Wider Economic Benefits* sont l'objet d'un champ très actif de recherche. Le problème, c'est que c'est très controversé. Et il y a pas mal de publications dans le sens, il y a peu d'effets où nous avons déplacé des activités qui sont venues s'agréger autour de nouvelles infrastructures, mais elles se seraient créées ailleurs. Elles ont simplement été déplacées.

Pour ne pas allonger le délai, comme nous ne sommes pas dans une conférence économique, je vous renvoie, parce que cela me paraît assez clair, au dernier rapport de la Cour des comptes sur les TGV. Il y a un échange. La Cour des comptes est une institution remarquable qui a une méthode de travail extrêmement rigoureuse, consistant à faire une procédure contradictoire. C'est une juridiction. Et donc, dans ce rapport, vous trouvez un échange entre les rapporteurs de la Cour des comptes et l'association des régions de France. Sur ce point, justement... Et donc, ils s'envoient des références d'études que nous connaissons bien à l'inspection parce que nous les avons déjà regardées. Et en effet, la Cour des comptes liste un ensemble de publications qui montrent que l'impact global est faible. Il y a des impacts locaux, mais je répète, ce qui a été montré, c'est qu'il y avait beaucoup de déplacements de choses qui auraient pu se passer ailleurs. Puis, l'ARF cite un cas, tout à fait intéressant qui est connu de tous les spécialistes, qui est l'agglomération de Reims avec l'impact du TGV Est, mais qui ressort d'un autre phénomène. C'est que Reims est devenue une ville à 1 heure de Paris, comme d'autres. Et par conséquent, les phénomènes mis en jeu sur Reims ne sont probablement pas ceux qui seraient mis en jeu ici, car nous nous retrouvons avec des durées de parcours de 2 h 30 – 3 h. Et donc, nous ne mettons pas en jeu le même type de phénomènes que nous mettons en jeu pour notamment les déplacements travail, quand vous êtes à 1 heure de Paris en train confortable, rapide, avec une gare très bien équipée et très bien desservie. Donc, la question paraît ouverte. Et en tout cas, le calcul socioéconomique standard tel qu'il est pratiqué, conformément aux règles normales, ne prend pas en compte ces effets. Il faut essayer de les appréhender autrement. C'est un peu difficile de les appréhender à 20 ans de la mise en service. Donc, si les études du projet doivent être poursuivies, cela fait également partie du programme d'étude, me semble-t-il.

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Merci. Monsieur KLEIN ?

**Olivier KLEIN, Laboratoire d'économie des transports**

Sauf si quelqu'un d'autre veut s'exprimer. Mais pour prolonger éventuellement la réponse sur les valeurs du temps, une première chose, c'est qu'effectivement nous nous retrouvons avec des surplus des usagers, donc des gains de temps qui sont extrêmement valorisés dans les bilans. Nous en parlerons peut-être ce soir, mais cela pose un problème : si ces gens-là gagnent du temps et accordent une valeur importante à leur temps, pourquoi ne sont-ils pas prêts à payer plus cher leur billet ? Il y a un problème de cet ordre-là.

La deuxième chose, c'est que ces valeurs du temps sont effectivement le résultat, en tout cas c'est comme cela qu'elles sont approchées par les commissions BOITEUX, QUINET, de traitement statistique d'observations. Ce qui veut peut-être dire – et cela relie les deux questions que vous posez – qu'en tout cas pour tout ce qui est ressorti des déplacements d'affaires ou en lien directement avec l'activité économique, il y a une part des effets économiques de ces infrastructures

qui est prise en compte dans le bilan à travers les gains de temps. Puisque si le TGV ou une amélioration de l'offre de transport génèrent des effets économiques, c'est uniquement parce qu'il y a des gens qui vont utiliser ce mode de transport et qui vont l'utiliser parce qu'il sera rapide, pas cher, confortable, que sais-je encore. Et donc, à travers la valorisation du surplus des usagers et le gain de temps ou les économies qu'il réalise, nous avons une part en toute rigueur de ces effets économiques qui, ensuite, peuvent être transformés par les entreprises par exemple qui pourraient effectivement capter une part de ces gains de temps ou une part de ces économies en création d'emploi. Il faut faire attention aussi, si nous commençons à compter dans le bilan économique d'éventuelles créations d'emplois ou de richesses, à ne pas faire de doubles comptes, parce qu'une part est déjà comptée dans les gains de temps. Mais au-delà de cela, ces valeurs tutélaires dont nous parlait Monsieur MASSONI sont effectivement des valeurs qui traduisent nos préférences. Quand c'est les gains de temps, elles sont calculées à partir d'observations, de situations d'arbitrage. J'ai le choix entre payer cher pour aller un peu plus vite, ou payer moins cher pour aller un peu moins vite. Donc, nous multiplions les observations et en tirons, à partir de statistique, des valeurs : combien sommes-nous prêts à payer pour gagner du temps ou pas ?

Mais au-delà de ces choix habituels, nous avons dans ces valeurs tutélaires qui concernent les valeurs du temps, qui concernent les valeurs environnementales, qui concernent les valeurs liées à la sécurité routière, nous avons aussi des arbitrages qui sont de nature plus directement politique. Est-ce que ce qui est important aujourd'hui, c'est de sauver la planète du réchauffement climatique et lutter contre le CO<sup>2</sup> ? Ou est-ce que ce qui est important aujourd'hui, c'est d'autres priorités, par exemple améliorer le cadre de vie en faisant gagner du temps aux usagers ? Il faut faire attention parce que les préférences individuelles et l'agrégation statistique des préférences individuelles, c'est finalement aussi une manière de faire de la politique. Si les choses sont bien faites, les choix politiques sont quand même le résultat de nos préférences individuelles – je ne voudrais pas être trop naïf non plus. Mais il faut bien prendre cela en compte pour dire qu'au-delà de ces mesures statistiques, nous avons effectivement, y compris à travers les instructions-cadres ministérielles des orientations idéologiques, c'est-à-dire que nous pouvons imaginer que d'autres choix politiques conduisent à des valeurs du temps plus faibles et à des valeurs environnementales plus fortes pour dire les choses clairement, ou des valeurs du mort peut-être plus faibles quand on meurt sur la route et plus forte quand on meurt à cause d'un problème respiratoire dû à la pollution. Parce qu'aujourd'hui nous sommes plutôt dans l'autre sens. C'est dans le calcul économique moins grave de mourir de la pollution atmosphérique que d'un accident de la route.

Ce que je veux dire, c'est qu'il y a nos préférences individuelles, puis leur traduction en termes politiques. Et le débat sur ces valeurs, ce n'est pas simplement dire que nous allons passer à la nouvelle instruction. C'est au-delà. Il y a eu quelques expériences. Je me souviens que les Amis de la Terre, il y a quelques années en Italie, ont proposé une grille d'évaluation avec des valeurs différentes pour, j'imagine, lancer un débat dans leur champ de préoccupation.

### M. MASSONI

[Mots incompris, 1'01'23] essayer de faire un débat avec Monsieur KLEIN, ce qui n'est peut-être pas totalement la finalité de cette réunion. Enfin, ce n'est pas un débat, c'est un complément. La prudence qu'il faut... enfin je m'étais aperçu quand j'ai écouté Monsieur KLEIN que je n'avais pas prononcé le terme fatidique de « double compte ». Monsieur KLEIN l'a fait et a eu raison. Je vais aller dans son sens. La prudence qui s'impose pour la prise en compte des fameux WEB (*Wider Economic Benefits*), c'est que nous risquons les doubles comptes. Donc, il faut le faire avec beaucoup de précautions. Et je vais vous donner un exemple de ces doubles comptes potentiels, qui appellent à la prudence : c'est la valeur foncière autour des gares. C'est qu'une partie de la valorisation des gains de temps est captée par la valorisation foncière au voisinage des gares. Et cela, c'est un phénomène permanent, constaté sur tous nos grands projets de TGV. Je pense que nous avons – je n'ai pas regardé avant de venir – des bureaux autour de la gare de Rennes. En tout cas, à Reims – nous en parlions tout à l'heure – c'est un phénomène avéré. Cela peut être considéré comme un élément positif au moins localement. Là, tout est une question d'appréciation. Mais parmi les effets, nous pouvons obtenir celui-là. Et à ce moment-là, il ne faut pas compter deux fois. Il ne faut pas compter d'un côté un effet positif, parce que nous aurions amené de l'activité autour de la gare. Et j'ai le même problème avec des échangeurs d'autoroute et les zones industrielles qui s'installent autour. Cela vient de quoi ? Cela vient du fait que les temps de parcours ont été réduits et donc que les logisticiens trouvent avantageux de venir avoir des zones logistiques au voisinage de grands échangeurs ou de grandes sorties. La gare autour d'une ligne à grande vitesse a le même rôle *mutatis mutandis*. Donc, il ne faut pas compter deux fois les gains de temps pour l'ensemble des usagers et la valorisation liée en fait à ces gains de temps,

parce que les gens viennent là uniquement parce qu'ils mettaient moins de temps, et donc ils trouvent astucieux de venir travailler là autour, parce qu'ils ont une zone de chalandise élevée.

Cela appelle vraiment à manier ces concepts avec prudence. Je disais que c'est un champ de recherche très actif chez les Anglo-saxons. Ils ont obtenu des résultats, mais il n'y a pas une loi générale aussi précise que la loi de la gravitation universelle. C'est cela qui nous amène à être prudents dans l'utilisation systématique de ce genre d'effets.

#### **Olivier GUERIN**

Merci. D'autres questions, observations ?

#### **Intervenant non identifié**

Oui, une question. C'est certainement quelque chose de totalement marginal, mais est-ce qu'en ce qui concerne le trafic aérien, il est considéré donc dans cette évaluation des bénéfices du fait que nous captions sur Brest et Quimper une partie du trafic ? Mais, par ailleurs, ce projet qui est connecté à Notre-Dame-des-Landes développe le trafic aérien. Comment cela est-il traité dans votre évaluation ?

#### **M. MASSONI**

Je dirais que c'est traité de façon macroscopique. L'objet de la mission n'était pas de regarder le trafic de l'aéroport en tant que tel. Ce que nous avons vu, c'est, dans le test macroéconomique avec prix du carbone ou des hydrocarbures élevés, que l'effet de moindre entrainement économique était quand même important sur le projet ferroviaire – nous n'avons pas regardé le trafic aérien en tant que tel. Ces éléments me semblent avoir été regardés. Nous avons fait utiliser la même élasticité au prix du pétrole que ce qui a été utilisé pour les études de l'aéroport. Donc, c'est indirectement pris en compte. C'est tout ce que nous pouvons en dire à ce stade. Nous n'avons pas fait un « focus » là-dessus. Ce n'était pas la mission. D'ailleurs, nous avons l'effet global, tous modes confondus.

#### **Benoit FORMTESCHER, RFF**

Si je peux juste apporter une précision. Dans le cas des études LNOBPL, ce que nous avons démontré, c'est un modèle d'accès à l'aéroport du grand Ouest. Donc en fait, le volume voyageurs de l'aéroport du grand Ouest est une donnée d'entrée. Et nous avons des données d'accès à cet aéroport suivant différents modes : le taxi, les navettes autocars, le tram-train. Et nous, avec le projet, nous venons modifier l'offre modale pour accéder à l'aéroport du grand Ouest. En gros, nous n'intervenons aucunement sur l'effet du volume global traité à l'aéroport. Ce qu'il faut voir, c'est que nous pourrions imaginer... le projet LNOBPL n'est pas un projet qui viendrait, à mon sens, concurrencer le trafic aérien à l'aéroport, puisque c'est un projet d'accès à l'aéroport, de rabattement. Donc, j'aurais plutôt tendance à dire que nous n'avons pas d'idée de l'impact du projet LNOBPL sur l'aire de chalandise de l'aéroport. Cela n'a pas du tout été regardé. Mais ce qu'il faut bien voir, c'est qu'autant la composante bretonne vient en concurrence modale sur l'aéroport de Brest, parce que nous faisons du Paris – Brest. Autant la composante ferroviaire pour accéder à l'aéroport, c'est pour faire venir des gens de Vannes, de Rennes à l'aéroport. C'est des gens qui venaient en voiture. Cela ne joue pas sur le volume du trafic de l'aéroport.

#### **Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Vous prenez les passagers à Brest et vous en mettez d'autres à l'AGO. Une question au sujet du report modal ou plus exactement des parts modales actuellement à Brest. J'avais cru lire dans les études que la part modale du fer était très importante, de l'ordre de 80 % je crois, entre 70 et 80 % de Brest à Paris. J'ai lu dans la presse, que je ne retrouve pas immédiatement, un représentant d'Air France qui paraissait donner d'autres chiffres sur Brest – Paris.

#### **Benoit FORMTESCHER, RFF**

En fait, cela dépend toujours du zonage. Ce sont toujours les mêmes questions. C'est-à-dire que là, ce sont des échanges des parts de marché sur du Brest – Paris, effectivement. Si vous faites du Finistère Nord – Île-de-France, nous ne sommes plus du tout sur les mêmes parts de marché. Je vais prendre un exemple un peu personnel, mais moi j'habite Nantes. Si je vais à Saint-Quentin-en-Yvelines, où j'ai des attaches, de la famille, c'est 3 heures de voiture. Le TGV est performant pour aller à Paris. Et après, il faut que je reprenne un RER. Nous pouvons avoir à nous poser la question :

« Est-ce que je prends la voiture ou le train ? » Sur l'Île-de-France, forcément, le ferroviaire est un peu moins performant pour aller desservir... si j'habite Melun-Sénart, pour aller à Brest, j'ai peut-être plus intérêt à aller à l'aéroport.

#### **Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Je lis ce qui était donné par un homonyme, Lionel Guérin, avec qui je n'ai aucun rapport : « Sur un Paris – Brest, 44 % de voyageurs prennent le rail, 29 % la voiture. » Nous pouvons penser que les autres, c'est l'air. 44 %, c'est beaucoup moins important. Donc, ce n'est pas encore une fois la zone de la destination exacte.

D'autres questions, interventions ? Nous continuerons tout à l'heure, mais sur des sujets plus divers, puisque vous savez que nous étudions à nouveau la liaison Rennes – Nantes, vu de Rennes, avec l'expertise complémentaire qui a été faite. Puis, également les problèmes de financement. Et sur cette évaluation socioéconomique, il n'y a plus d'interrogations, de questions ? Oui, Monsieur FOURAGE ?

#### **Bernard FOURAGE, Association Nexus**

Bernard FOURAGE de l'association Nexus. C'est une question que je comptais poser. Nous soutenons le tracé Est par Châteaubriant, mais comme nous parlions du trafic sur Notre-Dame-des-Landes, nous avons observé que dans ces études de trafic ferroviaire pour la desserte Rennes – Notre-Dame-des-Landes – Nantes, en page 10 de l'annexe 3, nous observons que RFF, le maître d'ouvrage a repris les chiffres du trafic de la DUP, du projet Notre-Dame-des-Landes et du syndicat mixte aéroportuaire du projet Notre-Dame-des-Landes. Or, ces estimatifs établis initialement par la DGAC ne prennent en considération ni la quasi-totalité de l'impact de la concurrence d'une grande partie des LGV nouvelles, ni la desserte future de l'aéroport d'Orly par TGV depuis la Bretagne et les Pays de la Loire, dont entre autres les grandes agglomérations de Rennes, Nantes, Angers, Cholet, Laval et Le Mans. Nous avons signalé cette faille énorme par courrier à la majorité des porteurs politiques, clés du projet Notre-Dame-des-Landes. Et elle a été portée sur la place publique par deux journaux.

La question de Nexus est : compte tenu de ces éléments nouveaux, le maître d'ouvrage RFF entend-il faire ses propres estimations de report à venir de l'aérien vers le rail ou va-t-il continuer à se contenter des chiffres donnés par l'un de ses concurrents, la DGAC ? Nous, évidemment, nous souhaiterions que RFF fasse ses propres estimations de report de trafic, et non pas la DGAC. Je crois que RFF le fait pour le TGV Paris – Bordeaux, puisqu'elle a estimé que sa part de trafic allait passer de 60 à 90 %. Donc, nous souhaiterions que RFF fasse la même chose dans le cas de Notre-Dame-des-Landes, l'aéroport en région. Voilà. Mais la réponse peut être différée dans le temps. Je vous remercie.

#### **Benoit FORMTESCHER, RFF**

Juste une petite précision, en fait. Si vous lisez le rapport F1 sur les bilans socioéconomique, effectivement, nous avons calculé tous les bilans sur la base des chiffres de fréquentation de l'aéroport, issus du dossier d'enquête de 2006, qui font apparaître 3 scénarios : un scénario bas, médian et élevé, ce qui est assez classique dans ce genre d'études. Nous, nous sommes partis sur les 4 bases où nous sommes sur un scénario moyen haut intermédiaire. Par contre, nous présentons également les résultats avec les scénarios bas et haut, ce qui permet déjà d'avoir une petite sensibilité, parce que nous voyons qu'à l'horizon 2030, cela fait fluctuer quand même le volume de passagers de 1 million en plus ou en moins par rapport au scénario de base. Je n'ai pas les valeurs précises, mais le scénario bas étant, je crois, de l'ordre de 4,5 millions de passagers en 2030 ou 2025, alors que nous devons être à 4 millions de passagers à Nantes Atlantique sûrement cette année ou l'année prochaine. Donc, cela permet de voir la résilience du projet par rapport au volume de trafic aérien. Il y a déjà des éléments sur le sujet, je pense.

#### **Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Merci. S'il n'y a plus d'interventions, je vous remercie. Merci Monsieur MASSONI.

***Conformément à la loi, les personnes ayant donné leur identité et/ou leurs coordonnées ont le droit de demander une rectification.***