

L'estimation des gains de temps : la question de la valeur du temps

synthèse

Le raisonnement présenté par le cabinet CE Delft, mandaté par le CEDPA, très simplifié, conduit à une interprétation erronée des résultats présentés dans le dossier d'enquête publique. Comme indiqué dans la presse, l'étude socio-économique indique bien que l'aéroport fait gagner 312 000 heures, ce qui génère des « avantages » de 30,6 millions d'euros par an. Mais les modes routiers, ferré et aérien ont des valeurs du temps différentes. Le CE Delft, en divisant 30,6 millions par 312 000, pour en déduire la valeur du temps utilisée par l'État, a fait l'erreur de ne pas relever que les gains ou pertes de temps ne sont pas affectés à un mode de transport unique. C'est la raison pour laquelle son calcul conduit à une valeur du temps de 98,10 euros qui est un chiffre fictif ne correspondant à aucun mode de transport et à aucune réalité.

Le calcul complet repose sur la prise en compte de tous les modes de transport impactés par la création du nouvel aéroport : route, fer et aérien. En effet, la création d'un nouvel aéroport a des impacts sur les choix d'itinéraires plus complexes que ne le laisse croire l'étude Delft. Des personnes qui utilisaient le train ou la voiture ou des vols aériens en correspondance pour pallier la limitation d'offre aérienne au départ de Nantes-Atlantique vont changer leurs itinéraires, basculant d'un mode à l'autre.

A titre d'exemple, un voyageur nantais qui aurait effectué une correspondance aérienne par Paris depuis Nantes-Atlantique pourra, avec l'enrichissement de l'offre aérienne sur le nouvel aéroport, s'y rendre en voiture pour prendre directement l'avion vers sa destination finale, comptabilisant ainsi une économie de temps sur le mode aérien en évitant une correspondance, et une augmentation du temps passé en voiture compte tenu du fait que le nouvel aéroport n'est plus situé à proximité immédiate du centre de l'agglomération. Les « plus » et les « moins » sur chacun des modes de transport conduisent ainsi au résultat final présenté dans le dossier d'enquête publique, qui ne peut être repris directement par une simple division comme le fait le cabinet Delft."

Les articles parus récemment dans la presse, reprenant l'étude CE Delft, mentionnent que le dossier d'enquête d'utilité publique du projet d'aéroport du Grand Ouest surestimerait fortement (il est question de quintuplement), les gains de temps, qui sont à l'origine d'une partie notable de la rentabilité socio économique du projet. Or CE Delft - et ceux qui reprennent leur argumentation- font une interprétation erronée de l'étude économique.

En premier lieu il convient de noter qu'il n'y a eu ni manipulation ni opacité puisque les documents évoqués sont publics depuis plus de 6 ans, et ont notamment été confrontés à

l'enquête publique (et à la commission dirigée par le commissaire enquêteur).

Sur le fond, l'auteur de l'étude économique a suivi les préconisations de l'instruction cadre sur l'évaluation des grands projets d'infrastructure, en l'adaptant au contexte particulier d'un projet aéroportuaire.

Il s'agit, comme on doit le faire, de comparer une situation de référence, résultant d'une contrainte environnementale sur le site de Nantes Atlantique, (à savoir celle où une limite au développement de Nantes-Atlantique s'impose afin de limiter la gêne sonore. Dans ce cas, on imagine que la zone C du PEB en vigueur en 2006 pour l'aéroport Nantes-Atlantique représente la limite admissible de gêne sonore qu'il ne convient de ne pas dépasser, soit environ 56000 mouvements équivalant à 3.8 millions de passagers, niveau atteint selon le scénario projet considéré entre 2016 et 2025) à la situation de projet (NDDL réalisé).

Dans la mesure où la demande s'accroît les voyageurs peuvent ne pas se voir proposer d'offre aérienne en référence une fois ce seuil dépassé. Une partie d'entre eux renoncerait au voyage, la majorité se déplacerait dans d'autres aéroports (notamment Paris).

C'est ce mécanisme que décrit l'étude économique. Les voyageurs contraints à se déplacer ont des temps de parcours notamment en avion et en train plus longs que s'ils ont des vols directs à Nantes, et c'est la source du temps train et avion calculé dans l'étude économique.

L'étude économique a également pris en compte le fait que le temps d'accès à l'aéroport par route est plus long en projet qu'en référence pour une partie de la clientèle (Nantes ville est plus proche de NA que de NDDL) et c'est donc une perte de temps sur route (à noter que cette perte de temps sera réduite quand l'accès tram train sera mis en place).

Au total, le projet se traduit par des pertes de temps par route et des gains de temps avion et train.

Le consultant nous a fourni le détail de ces gains et pertes de temps qui ont servi aux tableaux figurant dans le dossier. On notera que les gains de temps sont beaucoup plus élevés en 2025 qu'en 2012 (date théorique de mise en service à l'époque de l'étude) parce que la contrainte de capacité n'existe pas en début de période. On les trouve dans le tableau figurant dans la note jointe.

Conformément à l'instruction cadre, les valeurs du temps diffèrent selon les modes:

Or les valeurs du temps mentionnées dans l'instruction cadre ne sont pas celles évoquées dans l'article, mais des valeurs différenciées entre avion, train et voiture: distances supérieures à 400 km (ce qui est le cas pour les trajets avions).

Route 14,5 €

Fer 2° Cl. - 13 €

Fer 1° Cl. - 34,1 €

Aérien - 48,2 €

A noter qu'il s'agit d'euros 2000, indexés selon l'évolution du PIB en volume (avec une élasticité de 0,7), ce qui donne pour 2025 des valeurs du temps respectivement de 17,7, 17,1 et 63,6 pour la route, le fer et l'air.

NDDL – CETE : synthèse commentaires DGAC/DTA

La valeur apparente du temps évoquée dans l'article (98 euros) provient d'une division de l'avantage net lié au temps (30,6 M euros en 2025) par le nombre d'heures gagnées (311 000 heures) sachant que ce nombre se décompose en 619 000 heures perdues sur la route du fait de trajets d'accès plus longs pour se rendre à NDDL (par rapport à NA) et à l'inverse des gains de temps fer et aériens. La disparition de la contrainte de capacité - environnementale- sur Nantes fait que les passagers contraints en référence à se reporter sur d'autres aéroports, y compris Paris, disposent en projet de vols directs à NDDL. On perd beaucoup d'heures "route" à faible valeur du temps mais on gagne du temps air (400 000 heures en 2025) à forte valeur du temps.

Nous nous sommes procurés auprès du consultant (JLR Conseil) le détail des calculs; ils sont exacts.

On peut donc indiquer avec certitude qu'il n'y a pas de manipulation. On peut simplement reconnaître que le sous dossier économique figurant dans le dossier DUP n'est pas suffisamment explicite sur la décomposition des gains de temps, alors qu'il s'agit effectivement de la source principale de rentabilité économique du projet (comme de la plupart des projets d'infrastructure de transports, comme les LGV, du reste).
