

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

CE Delft : le maître d'ouvrage ne semble pas avoir utilisé les valeurs du temps conformes aux méthodes en vigueur

CE Delft s'est appuyé pour sa critique sur une reconstitution des valeurs du temps à partir des tableaux présentés dans la pièce F de la DUP p. 97. Ce faisant, il commet une erreur d'interprétation considérable. Les gains de temps (H) et leur valorisation (€) présentés dans ces tableaux agrègent l'ensemble des modes. Sans la pondération par mode, il est impossible d'en déduire les valeurs du temps utilisées.

La méthodologie que suit le dossier de DUP est la suivante :

La valeur du temps

Les gains de temps présentés dans la pièce F cumulent les gains ou pertes pour les usagers à l'occasion de leurs déplacements vers ou depuis l'aéroport. Les temps gagnés ou perdus par mode, dépendent de l'évolution de la zone de chalandise de l'aéroport et de la croissance des trafics en comparaison à la situation de référence. A chaque mode de déplacement – véhicule particulier, train, avion – est associée une valeur du temps spécifique. L'instruction cadre¹ relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport donne ces valeurs du temps pour l'année 2000. Cette même instruction stipule de faire évoluer ces valeurs du temps sur la base des hypothèses du taux de croissance du PIB affecté d'un coefficient d'élasticité de 0.6, soit un taux de croissance annuel moyen de la valeur du temps de 1.1 à 1.2%. Ce sont ces hypothèses qui ont été reprises dans le dossier de DUP, le tableau ci-dessous indiquant les valeurs obtenues pour quelques années de référence.

Valeur du temps (€/h)	2000	2012	2015	2025
ROUTE entre 50 et 400 km	13,41 €	15,33 €	15,85 €	17,72 €
FER 2eme classe	12,85 €	14,84 €	15,19 €	17,15 €
AVION	48,20 €	55,09 €	56,96 €	63,68 €

Source : Etude JLR Conseil

L'effet de la contrainte au développement de l'activité de l'aéroport Nantes Atlantique en situation de référence

En situation de référence, le PEB contraint Nantes Atlantique en nombre de mouvements. Un nombre croissant d'usagers doit se reporter sur d'autres aéroports régionaux et surtout parisiens, tandis que l'hypothèse est faite que certains renoncent à voyager.

¹ Instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 Mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005, Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer

En situation projet où l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est mis en service, cette clientèle, dont la demande ne pouvait être satisfaite par Nantes-Atlantique, fréquente à nouveau la plate-forme aéroportuaire nantaise. Pour la comparaison en terme de gains de temps des situations de projet à la situation de référence, il y a donc lieu de considérer les phénomènes de report d'aéroport, d'induction de trafic et de choix modal, en distinguant les clientèles des lignes régulières des liaisons charter.

Variation des temps d'accès à l'aéroport par mode et valorisation

En 2012, année de mise en service, la contrainte au développement de Nantes Atlantique ne s'exerce pas encore. Les seules variations de temps mises en exergue concernent les trajets automobiles, avec une situation contrastée puisque les usagers des lignes régulières aériennes y perdent tandis que les usagers des charters y gagnent. Le solde des avantages est cependant positif pour un montant de 0.6 M€.

En 2025, la situation est toute autre puisque une partie des usagers qui auraient dû se reporter vers d'autres aéroports du fait du PEB contraignant à Nantes Atlantique utilisent à nouveau la plate-forme nantaise. Ainsi, les usagers passent-ils globalement plus d'heures sur la route mais beaucoup moins en train ou en avion, qu'il s'agisse des lignes régulières ou du charter. L'avantage global pour les usagers en temps monétarisé atteint alors 30.6 M€.

Gains de temps pour les usagers (H) et valorisation (€)

Lignes régulières	2012			2025		
	Variation du nbre d'heures	valeur du temps	Avantage pour les usagers en €	Variation du nbre d'heures	valeur du temps	Avantage pour les usagers en €
Route	55 022	15,33 €	-843 353 €	619 732	17,72 €	-10 978 906 €
Fer		14,84 €	-	- 531 843	17,15 €	9 119 781 €
Air		55,09 €	-	- 405 002	63,68 €	25 788 780 €
Lignes Charters						
Route	- 97 468	15,33 €	1 493 956 €	311 135	17,72 €	-5 511 933 €
Fer		14,84 €	-	- 164 726	17,15 €	2 824 650 €
Air		55,09 €	-	- 141 062	63,68 €	8 982 215 €
Total	- 42 447		650 603 €	- 311 767		30 224 587 €
Gain temps trafic induit Régulier						336 717 €
Gain temps trafic induit Charters						65 647 €
Gain de temps total (en €)			650 603 €			30 626 951 €
<i>total en millions d'euros</i>			<i>0,7</i>			<i>30,6</i>

Les remarques de CE Delft (p. 20)

Estimation du temps de trajet

Selon Boiteux, la valeur des économies de temps de trajet pour le transport interurbain en voiture se situe entre 8,94 € (moins de 50 km) et 14,5 € («plus de 400 km») par heure (Comité directeur des transports, 2005). Ces valeurs sont exprimées en prix de l'année 2000. Pour une distance de 200 km, la valeur se situe à 11,30 € ce qui correspond à 12,69 € pour 2006 (corrigé de l'inflation). La valeur la plus haute (14,50 €) correspond à 16,28 € en 2006.

A partir des valeurs de temps de trajet en 2012, nous pouvons déduire qu'une valeur de 15,5 € l'heure a été utilisée dans les trois scénarios. Dans l'étude initiale, l'année de référence de ces valeurs n'est pas spécifiée mais nous supposons que c'est 2006. Si c'est le cas, c'est correct.

Pour 2025 par contre, les valeurs données au temps dans la 5CBA initiale sont beaucoup trop élevées. Selon Boiteux, les valeurs de temps de trajet changent d'année en année avec la consommation des ménages (en prix constants), avec une élasticité de 0,7. Si nous estimons l'évolution de la consommation des ménages par celle de la croissance du PIB régional, la valeur pour 2025 devrait alors être égale à :

- 1) scénario 1 (avec 2 % de croissance régionale) : 18,6 €
- 2) scénario 2 (avec 2,4 % de croissance régionale) : 19,25 €
- 3) scénario 3 (avec 2,8 % de croissance régionale) : 20,0 €

Au lieu de cela, la SCSA initiale a utilisé les valeurs suivantes pour 2025 :

- 1) 25,5 € dans le scénario 1
- 2) 98,1€ dans le scénario 2
- 3) 68,2 € dans le scénario 3