

Notre Dame des Landes : l'Etat a manipulé les chiffres. Voici comment

5 décembre 2012 / [Hervé Kempf \(Reporterre\)](#)

466	
n 2025	Somme actualisée des avantages (2012-2042)
5 M€	
2 M€	
5 M€	
9 M€	+ 911,2 M€

Comment faire passer un schéma boiteux pour un projet avantageux ? En manipulant les chiffres. Reporterre révèle le tour de passe-passe qui a permis à l'Etat de faire croire que le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes serait rentable.

Un mot interpelle : celui de « manipulation », employé par le sénateur EELV Ronan Dantec le 17 novembre :

« Lors de l'enquête coût-bénéfice sur le projet, l'Etat a manipulé les chiffres. Au moment de calculer la valorisation en euros des gains de temps permis par le nouvel aéroport, les sommes ont été au moins doublées. Sans cela, l'enquête coût-bénéfice aurait été négative. Cela a été fait sous la responsabilité du préfet de l'époque, *Bernard Hagelsteen, aujourd'hui conseiller chez Vinci...* Cela contribue à l'extrême fragilité de la légitimité démocratique de ce projet. »

Le propos est grave. Pour comprendre son origine, il faut aller consulter l'« *Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport* », publié en 2005 par le *Ministère des Transports*.



Ce document précise notamment comment valoriser monétairement les gains de temps de transport permis par les nouvelles infrastructures. Il est le document de référence auquel doivent se référer les agents de l'Etat qui ont charge d'opérer ces valorisations monétaires.

Il explique ainsi, page 34, la « *valeur du temps* » à prendre en compte pour les « *voyageurs interurbains* ». Pour les distances inférieures à 50 km, c'est ainsi 8,94 € de l'heure (valeur 2000).

I Valeur du temps

Les calculs seront effectués avec des valeurs du temps normalisées, représentant une synthèse des valeurs de comportement résultant des meilleures études de trafic disponibles. Cette normalisation a pour but d'assurer une comparabilité des études de rentabilité des différents projets.

Ces valeurs peuvent différer des valeurs du temps utilisées dans les modèles de trafic pour établir les prévisions des déplacements du projet évalué. On pourra, en variante, effectuer des calculs de rentabilité avec les valeurs du temps utilisées dans l'étude de trafic.

Pour les parcours terminaux d'un trafic intermodal, lorsqu'ils sont identifiables, la valeur du temps à retenir est celle du mode principal.

Valeur du temps pour les voyageurs interurbains (hors voyages intercontinentaux)

Valeur par voyageur et par heure en Euros 2000

Mode	pour des distances inférieures à		Pour les distances d comprises entre 50 km ou 150 km et 400 km	Stabilisation pour les distances supérieures à 400 km
	50 km	150 km		
Route	8,94 €	-	50 km < d VdT = 0,016xd + 8,1 €	14,5 €
Fer 2 ^e Cl.	-	11,3 €	150 km < d VdT = 0,0067xd + 10,3 €	13 €
Fer 1 ^e Cl.	-	28,9 €	150 km < dVdT = 0,021xd + 25,7 €	34,1 €
Aérien	-	-	48,2 €	48,2 €

Si l'on applique cette valeur au projet d'aéroport de Notre Dame des Landes, en la projetant en 2025 et en appliquant le taux d'inflation, on arrive à des valeurs s'échelonnant entre 18,6 € et 20 €, selon les différents scénarios de trafic.

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 €

C'est ce qu'observe le rapport du cabinet néerlandais CE Delft, qui a mené une **contre-expertise du dossier d'enquête d'utilité publique** en 2011, page 20.

L'enquête publique a-t-elle pris ces valeurs, qui découlent de l'Instruction cadre qu'elle devait appliquer ?

Non. Elle a utilisé des chiffres bien supérieurs. On arrive même à 98,10 € pour le scénario 2, qui est considéré comme le plus probable.

Au lieu de cela, la SCBA 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

98 euros au lieu de 19,25 : c'est une multiplication par cinq !

Or, cette valeur joue un rôle très important, puisqu'elle détermine l'avantage économique du projet d'aéroport. Si elle était inférieure, il n'y aurait plus d'avantage économique, mais au contraire une perte.

Allons vérifier sur pièce, pour bien comprendre.

Il faut retrouver le **Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique**, du Projet d'aéroport du Grand Ouest Notre Dame des Landes, réalisé en 2006 et ayant conduit au Décret d'utilité publique pris en février 2008.



Dans ce volumineux dossier de plusieurs centaines de pages, on va trouver la clé dans la pièce F :

PIECE F

Evaluation socio-économique et financière

Les ingénieurs néerlandais de CE Delft ont-ils raison ? Où ont-ils trouvé le quintuplement de la valeur normale ?

Eh bien, dans le deuxième volume de la Pièce F, page 97 :

Variations	En 2012	En 2025	
Temps (heures)	- 42 000	- 312 000	
Véhicules Kilomètres (VKm) VP	+ 7 287 917	+ 8 130 560	
Véhicules Kilomètres (VKm) TC	+ 21 882	+ 84 466	
<i>en millions d'euros</i>	Avantages en 2012	Avantages en 2025	Somme actualisée des avantages (2012-2042)
Temps (valeur)	+ 0,7 M€	+ 30,6 M€	
Frais fonctionnement des véhicules	- 2,2 M€	- 3,2 M€	
Péages et coût autres modes	+ 1,1 M€	+ 11,5 M€	
Total	- 0,4 M€	+ 38,9 M€	+ 911,2 M€

Que veut dire ce tableau ? Qu'en 2025 (deuxième colonne), l'aéroport fait gagner 312 000 heures ce qui génère des « *avantages* » de 30,6 millions d'euros par an, soit plus de 900 millions sur trente ans.

On divise 30,6 millions par 312 000 et l'on voit que l'heure gagnée est valorisée à 98,10 €.

Au lieu de 19,25 €, si l'on suivait les instructions officielles du ministère des Transports.

Joli tour de passe-passe, non ?

Le quintuplement des chiffres, qui n'est pas justifié dans le texte, a une lourde

conséquence : il permet de présenter comme économiquement avantageux un projet d'aéroport qui, si l'on avait suivi la méthode recommandée, serait apparu comme déficitaire.

Cette manipulation pose de nombreuses questions :

- ▶ qui l'a opéré ?
- ▶ a-t-elle été couverte par les autorités préfectorales de l'époque, dont le préfet Bernard Hagelsteen, qui travaille maintenant chez Vinci ?
- ▶ pourquoi le Conseil d'Etat n'a-t-il pas vu ce manquement évident à la méthode officielle d'expertise ?

Et par ailleurs, et c'est essentiel : avant toute discussion, va-t-on reprendre l'expertise économique de ce projet, en écoutant tous les experts, et pas seulement ceux qui, pour des raisons qui restent à éclaircir, ont intérêt à présenter ce projet sous le jour le plus favorable ?

La suite : La DGAC a fini par répondre... en février 2013, à notre enquête. Elle s'enferme. Lire : *Le mystère des 911 millions*.

Source : Hervé Kempf pour *Reporterre*

Première mise en ligne sur *Reporterre* le 3 décembre 2012.

Cet article est repris sur le site ami *Rue89*, avec l'accord de *Reporterre*.

Il a aussi fait l'objet d'un reportage sur la chaîne de télévision *TF1 News* (intéressant, mais hélas, il y a 28 secondes de publicité avant le sujet).

Consulter par ailleurs : *Dossier Notre Dame des Landes*

- Emplacement : Accueil > Info >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Notre-Dame-des-Landes-l-Etat-a-manipule-les-chiffres-Voici-comment>