

Volume 6 Pièce K.

Mémoire complémentaire du Maître d'Ouvrage.

Ce document est notablement moins étoffé que le document précédent.

Le Maître d'Ouvrage, dans son introduction, déclare qu'il fait suite à la mission de contre-expertise de l'évaluation économique, ce qui semble aller de soi.

Un premier chapitre présente les modifications apportées au scénario de base entre janvier et juin 2015. Ces modifications sont les suivantes:

Suppression de l'Eco-Taxe.

Augmentation des coûts de pré et de post acheminement.

Longueur des trains de fret limitée à 750 mètres, prise en compte de l'aide du « coup à la pince ».

Correction du nombre de sillons disponibles.

Nouveau mode d'investissement pour le projet sans électrification (196,2 millions d'euros au lieu de 215,7 millions, valeur 2012).

Un court chapitre est constitué des réponses au Commissaire Général à l'Investissement: contexte socio-économique, calcul de la pollution sonore.

Le Maître d'Ouvrage expose les hypothèses qui suivent les recommandations du CGI, hypothèses qu'il prend en compte dans un scénario complémentaire.

Dans le détail: L'élasticité du PIB, l'évolution du PIB (croissance de 1,6 % par an durant tout l'horizon d'étude), Le taux de remplissage des Poids Lourds à 1,8 Equivalent Vingt Pieds (EVP), le nombre d'EVP par train (jusqu'à 80 par train en 2046, la prise en compte d'un périmètre européen et la montée en charge du trafic.

Ces données sont traduites dans deux tableaux:

Impact sur les prévisions en matière de trafic de référence.

Impact sur les prévisions en matière de projet (hausse du trafic ferroviaire).

Les résultats de l'analyse économique avec une forte importance des effets du passage à 2 EVP pour le routier (gains environnementaux) et surtout **le périmètre européen qui permet d'augmenter les bénéfices** de façon importante complètent la réponse du Maître d'Ouvrage.