

Evaluation socioéconomique du projet A31bis



Référence de la commande

Maître d'ouvrage	Dreal Lorraine	
Coordonnées du correspondant	Nom	Yann LETROUBLON
		2 rue Augustin Fresnel CS 95038 57071 METZ CEDEX 03
		03 87 62 83 60
		
	@	yann.letroublon@developpement-durable.gouv.fr
N° Réf. de la commande		

Référence de l'affaire (à rappeler dans toute correspondance) : **N°**

Chargé d'affaire	Nom	Jérôme PFAFF
		03 87 46 20 03
		03 87 20 46 49
	@	jerome.pfaff@cerema.fr
Référence Intranet	http://intra.cete-est.i2	

Version	Date	Auteur	Commentaires
1	31/03/2015	J PFAFF	
2	01/04/2015	J PFAFF	Avec les contributions de C PIERINI, F LECH, M JACQUOT, L CHRETIEN et R BOUR
3			

1. PREAMBULE	4
2. ANALYSE STRATEGIQUE.....	6
2.1. SITUATION INITIALE	6
2.1.1. <i>Les dynamiques du territoire lorrain.....</i>	6
2.1.2. <i>Le contexte environnemental.....</i>	6
2.1.3. <i>Les mobilités.....</i>	6
2.2. SCENARIO DE REFERENCE.....	7
2.2.1. <i>Contexte économique et social.....</i>	7
2.2.2. <i>Contexte environnemental.....</i>	7
2.2.3. <i>Les projets de transport qui verront le jour à l'échéance du projet.....</i>	8
2.2.4. <i>L'évolution des conditions de circulation sur l'A31.....</i>	8
2.3. LES OBJECTIFS DU PROJET	9
2.3.1. <i>Les objectifs principaux.....</i>	9
2.3.2. <i>Les objectifs secondaires.....</i>	9
2.4. OPTION DE REFERENCE*, OPTIONS DE PROJET*	9
2.4.1. <i>Option de référence (sans le projet, avec les investissements nécessaires si le projet n'est pas réalisé)</i>	9
2.4.2. <i>Options de projet.....</i>	11
3. LES EFFETS DU PROJET	13
3.1. L'ANALYSE QUALITATIVE ET QUANTITATIVE	13
3.1.1. <i>Les effets sur la fluidité de la circulation</i>	13
3.1.2. <i>Les effets sur la sécurité routière.....</i>	14
3.1.3. <i>Les effets sur le rayonnement économique régional et l'accessibilité à l'emploi.....</i>	14
3.1.4. <i>Les effets sur l'environnement.....</i>	14
3.2. L'ANALYSE FINANCIERE.....	15
3.3. L'ANALYSE MONETARISEE	16
Pour les usagers	16
Pour la puissance publique	16
Bilan global	16
GLOSSAIRE.....	18

1. PREAMBULE

Les grands projets d'infrastructure de transport font l'objet d'une évaluation socio-économique préalable qui a pour objectif de déterminer les coûts et bénéfices attendus, pour la collectivité, du projet d'investissement envisagé.

La présente évaluation est menée en application de l'Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 et de la note technique de la Direction Générale des Infrastructures de Transport et de la Mer en date du 27 juin 2014 relatives à l'évaluation des projets de transport.¹

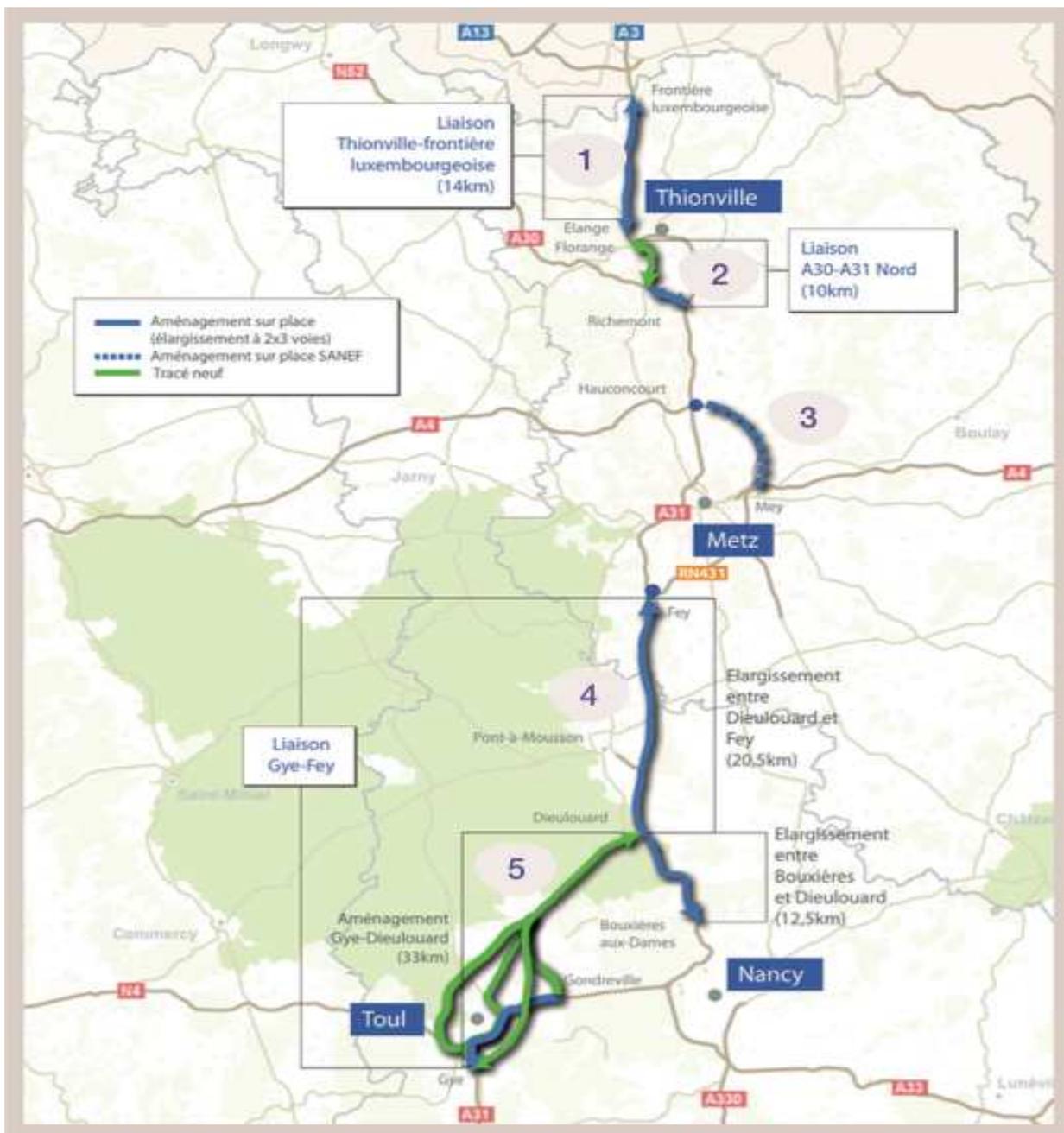
L'instruction évoquée présente le cadre général d'évaluation des projets de transport en application des articles L. 1511-1 à L. 1511-6 du code des transports et du décret n°84-617 du 17 juillet 1984.

La présente évaluation constitue une aide à la décision pour la maîtrise d'ouvrage publique et a vocation à éclairer les participants au débat A31bis sur les enjeux du projet.

Les termes suivis par le symbole (*) sont définis dans le glossaire situé à la fin du document.

1

Le projet A31bis



1

Aménagement de l'A31 entre Thionville et le Luxembourg. Étude sur la possibilité d'une exploitation multimodale (dispositif favorisant les bus et le covoiturage).

2

Réalisation de la liaison A30 A31 Nord qui soulagera la traversée de Thionville, notamment du trafic de transit.

3

Mise à 2x3 voies de l'autoroute A4 au nord-est de Metz (hors projet A31bis, réalisation par la SANEF), avec orientation du trafic de transit vers la rocade.

4

Élargissement à 2x3 voies de l'A31 entre Bouxières et Fey.

5

Création du Barreau Gye-Dieulouard, qui permettra de limiter la congestion dont souffre l'agglomération nancéienne.

Au niveau de Toul, plusieurs options de passage sont étudiées en tracés neufs ou avec réutilisation partielle de l'A31; cette orientation étant privilégiée par le maître d'ouvrage.

2. ANALYSE STRATEGIQUE

2.1. Situation initiale

2.1.1. Les dynamiques du territoire lorrain

Seule région française à partager une frontière avec trois pays (Allemagne, Belgique, Luxembourg), la région Lorraine est marquée par des dynamiques transfrontalières et une position stratégique au sein du cœur économique de l'Europe. Dans cet espace européen, la Lorraine fait partie de la Grande Région(*), qui se caractérise par des flux journaliers importants de travailleurs et de consommateurs transfrontaliers.

Dans un contexte économique dégradé, le travail frontalier reste l'un des moteurs de la croissance de l'emploi en Lorraine. La Lorraine tire parti du dynamisme économique du Grand-Duché de Luxembourg, mais a également ses propres atouts : colonne vertébrale de la région Lorraine, organisé de part et d'autre de l'autoroute A31, de la Moselle navigable et de la voie ferrée, le sillon lorrain regroupe en effet un peu plus de la moitié de la population régionale et environ 60% des emplois.

2.1.2. Le contexte environnemental

Le territoire est très marqué par l'urbanisation, notamment dans la vallée de la Moselle. Celle-ci est dominée à l'ouest par les côtes de Moselle, et donne vers l'est sur le plateau lorrain entaillé par un réseau hydrographique dense. La diversité des milieux naturels induit une grande valeur écologique, notamment la présence d'espèces remarquables comme la Violette élevée. Le territoire comporte de vastes forêts sur les côtes et sur le plateau, et une activité agricole dynamique.

Parmi les principaux enjeux figurent les nuisances liées à la proximité de secteurs habités (bruit et qualité de l'air). La ressource en eau représente également un enjeu majeur, avec de nombreux captages d'eau potable. Les nappes concernées, la nappe alluviale de la Moselle et la nappe du Dogger, sont toutes deux très vulnérables aux pollutions. La continuité écologique représente un autre enjeu majeur, ainsi que le paysage au droit des côtes.

2.1.3. Les mobilités

Le réseau de transport lorrain

La Lorraine se caractérise par un réseau de transport tous modes très développé. Le réseau fluvial comporte 700 km de voies d'eau et joue un rôle important pour le transport de fret international. Le réseau ferroviaire est, en linéaire, le deuxième réseau régional français. L'offre TER est conséquente avec une fréquentation importante, particulièrement sur l'axe nord-sud (Luxembourg-Nancy), et le ferré joue un rôle majeur dans le transport de marchandises. Le réseau routier est dense, principalement structuré autour de l'A31 (axe nord-sud) et l'A4 (axe est-ouest).

L'autoroute A31

L'A31, construite dans les années 1960, supporte un trafic dense très varié, mêlant trafic local, d'échange et de transit. En moyenne journalière annuelle, l'A31 supporte jusqu'à 96 000 véhicules, avec un nombre moyen de poids lourds sur l'itinéraire variant entre 8 000 et 12 000. De par le volume et les différents types de trafic qu'elle supporte, l'A31 se caractérise par un niveau de congestion important et une grande instabilité : la moindre perturbation (accident, panne, obstacle sur chaussée...) génère des ralentissements ou des bouchons très pénalisants pour les usagers.

Du fait de son âge, du niveau de trafic en constante évolution et des conditions climatiques parfois sévères en Lorraine, l'autoroute A31 montre de multiples signes de faiblesse.

En ce qui concerne la sécurité routière, globalement, le nombre d'accidents corporels a diminué depuis 10 ans, pour se rapprocher de la moyenne nationale sur les «autoroutes non concédées

interurbaines». Toutefois, la gravité des accidents sur l'A31 est supérieure à celle observée en moyenne sur le même type d'autoroutes en France (6 accidents corporels sur 10 sont graves alors qu'ils sont de 4 sur 10 en moyenne sur les autoroutes).

2.2. Scénario de référence

Le scénario de référence(*), bâti à l'horizon 2030, est constitué des hypothèses d'évolution les plus plausibles, dans les domaines économique, social et environnemental, hypothèses ne prenant pas en compte la mise en œuvre du projet A31Bis.

Ce scénario intègre néanmoins les aménagements prévus à cet horizon, notamment les évolutions et améliorations des réseaux de transport qu'ils soient routiers, ferrés ou fluviaux.

2.2.1. Contexte économique et social

Deux hypothèses de croissance ont été retenues : une hypothèse haute basée sur une conjoncture économique favorable (croissance du PIB à +1,9%/an) et une hypothèse basse reposant sur une conjoncture économique moins favorable (croissance du PIB à +1,5%/an).

Les différents projets du territoire identifiés se concentrent principalement autour du sillon lorrain.

Du fait du vieillissement de la population, une baisse sensible du nombre d'actifs et une stabilisation de la population sont à prévoir pour la Lorraine et la Grande Région. Toutefois, la tendance diffère pour ce qui concerne la population le long du sillon lorrain qui devrait augmenter de +3% d'ici 2030.

Des dynamiques croisées de concentration des activités dans les grands pôles urbains avec la périurbanisation existante de l'habitat sont à prévoir. Ce modèle de développement conduit mécaniquement à une augmentation des déplacements domicile-travail, tant en nombre qu'en distance, principalement sur l'axe nord-sud.

L'augmentation prévisible du nombre d'emplois au Luxembourg (+45 000 en 2030, d'après les projections du gouvernement luxembourgeois) générera un accroissement du nombre de travailleurs frontaliers français de l'ordre de 20 000 à 30 000 d'ici 15 ans sur l'ensemble de la région.

2.2.2. Contexte environnemental

Indépendamment du contexte économique, le scénario de référence retient un maintien, voire une augmentation, des exigences et attentes environnementales à l'horizon 2030. Plusieurs documents de cadrage nationaux ou régionaux affichent ainsi des ambitions importantes du point de vue environnemental. Il en est ainsi notamment de la stratégie nationale pour la biodiversité, du schéma régional climat-air-énergie et du schéma régional de cohérence écologique. La Directive Cadre sur l'Eau fixe pour sa part un objectif d'atteinte d'un bon état des eaux en 2027 et vise à réduire progressivement les rejets, voire les supprimer d'ici à 2021 pour les substances les plus dangereuses.

Par ailleurs, le scénario de référence envisage à l'horizon 2030 des exigences réglementaires au moins égales au niveau actuel en ce qui concerne la bruit et la qualité de l'air.

2.2.3. Les projets de transport qui verront le jour à l'échéance du projet

Trente-deux projets routiers d'envergure ont été identifiés comme pouvant influencer sur les conditions de circulation de l'A31, parmi lesquels treize sont portés par l'Etat français, quatorze par les départements et cinq par l'Etat luxembourgeois.

Des projets de transport alternatifs à la route ambitieux ont également été identifiés, que ce soit pour le transport de marchandises ou pour le transport de voyageurs.

Concernant les marchandises, les hypothèses les plus optimistes de report modal conduisent à envisager une diminution journalière moyenne de 1 000 poids lourds pour un trafic moyen 2030 estimé à 11 000 poids lourds.

Concernant les voyageurs, le développement très conséquent de l'offre ferroviaire entre Thionville et le Luxembourg conduira à un report maximal de 10 000 voyageurs par jour de la voiture particulière vers le train.

La place de la route dans les transports est prédominante et le restera malgré la perspective et la concrétisation de projets de report modal ambitieux.

2.2.4. L'évolution des conditions de circulation sur l'A31



D'ici à 2030, en fonction de l'hypothèse de croissance économique retenue, le trafic routier, par jour, devrait augmenter de 15 000 à 20 000 véhicules légers (VL) et de 1 000 à 2 500 poids lourds (PL) sur l'ensemble des sections de l'A31. Cette augmentation est similaire à celle constatée sur l'axe autoroutier A31 dans le passé sur une période équivalente, soit entre 1997 et 2013.

La carte ci-contre présente les conditions de circulation projetées en 2030, dans le cas le plus minorant, c'est-à-dire d'un report modal maximal pour l'hypothèse basse de croissance. Il va de soi que si l'hypothèse haute était retenue, les conditions de circulation seraient aggravées.

Donc, quel que soit le scénario, la situation sans projet aboutirait à une forte dégradation des conditions de circulation, conduisant à la saturation de l'A31.

2.3. Les objectifs du projet

En l'absence de tout projet, les difficultés de circulation actuelles iront nécessairement en s'aggravant, en particulier à proximité des agglomérations et sur la section Thionville-Luxembourg pour laquelle les fréquents dysfonctionnements sont déjà très contraignants pour les usagers. Les temps de parcours par l'autoroute augmenteront et seront très variables en fonction de la saison, de la période de la journée et de l'advenue ou non d'un incident ou d'un accident. L'absence d'une desserte de qualité sera pénalisante pour les acteurs économiques en place et représentera un frein pour l'installation de nouveaux sites. Le projet A31Bis vise à remédier à ces difficultés.

Dans ce contexte, le projet A31 Bis vise principalement à :

- . réduire la congestion sur l'A31,
- . améliorer la sécurité des usagers et des personnels d'exploitation,
- . Accompagner le développement économique et les échanges.

2.3.1. Les objectifs principaux

Le premier objectif du projet A31Bis est la **réduction de la congestion sur l'A31** en fiabilisant les temps de parcours. Le projet A31Bis vise à améliorer les conditions de circulation et à garantir des temps de parcours réduits et plus fiables pour les usagers quel que soit le type de trafic, du grand transit européen jusqu'aux trafics interurbains.

Le projet A31Bis vise également à **réduire le nombre d'accidents et surtout leur gravité**, notamment ceux impliquant des poids lourds. Il vise également à limiter le nombre d'incidents qui entraînent des perturbations de trafic ou des sur-accidents pour le reste des usagers.

En cherchant à améliorer la desserte du sillon lorrain et les conditions de circulation des usagers empruntant ce réseau routier, le projet A31Bis a pour objectif de **favoriser le développement économique** des grandes agglomérations du sillon lorrain, et de toute la région, **tout en pérennisant les échanges** frontaliers avec le Luxembourg.

2.3.2. Les objectifs secondaires

En outre, le projet vise à limiter les impacts environnementaux du projet, voire à améliorer la situation sur l'infrastructure existante (requalification environnementale : bruit, continuités écologiques, assainissement).

Enfin, ce projet devra être réalisé en **maîtrisant la dépense publique**.

2.4. Option de référence*, options de projet*

2.4.1. Option de référence (sans le projet, avec les investissements nécessaires si le projet n'est pas réalisé)

L'A31 est un réseau de transport vieillissant qui nécessite, outre les travaux d'entretien réalisés habituellement sur ce type d'infrastructures, d'importants travaux de régénération des chaussées et des ouvrages d'art, afin de maintenir ce réseau dans un état de viabilité correct. Ces travaux de régénération ont été estimés à 190 M€ (valeur HT 2010) sur la période 2013 – 2030.

L'option de référence(*), base de comparaison avec les options de projet décrites ci-après, correspond donc au scénario de référence, auquel s'ajoutent les travaux de régénération supplémentaires sur l'A31, évoqués ci-avant pour un montant estimé à 190 M€. Ces travaux lourds devront être menés sous circulation, c'est-à-dire sans interrompre totalement la circulation, avec une gêne importante à l'utilisateur.

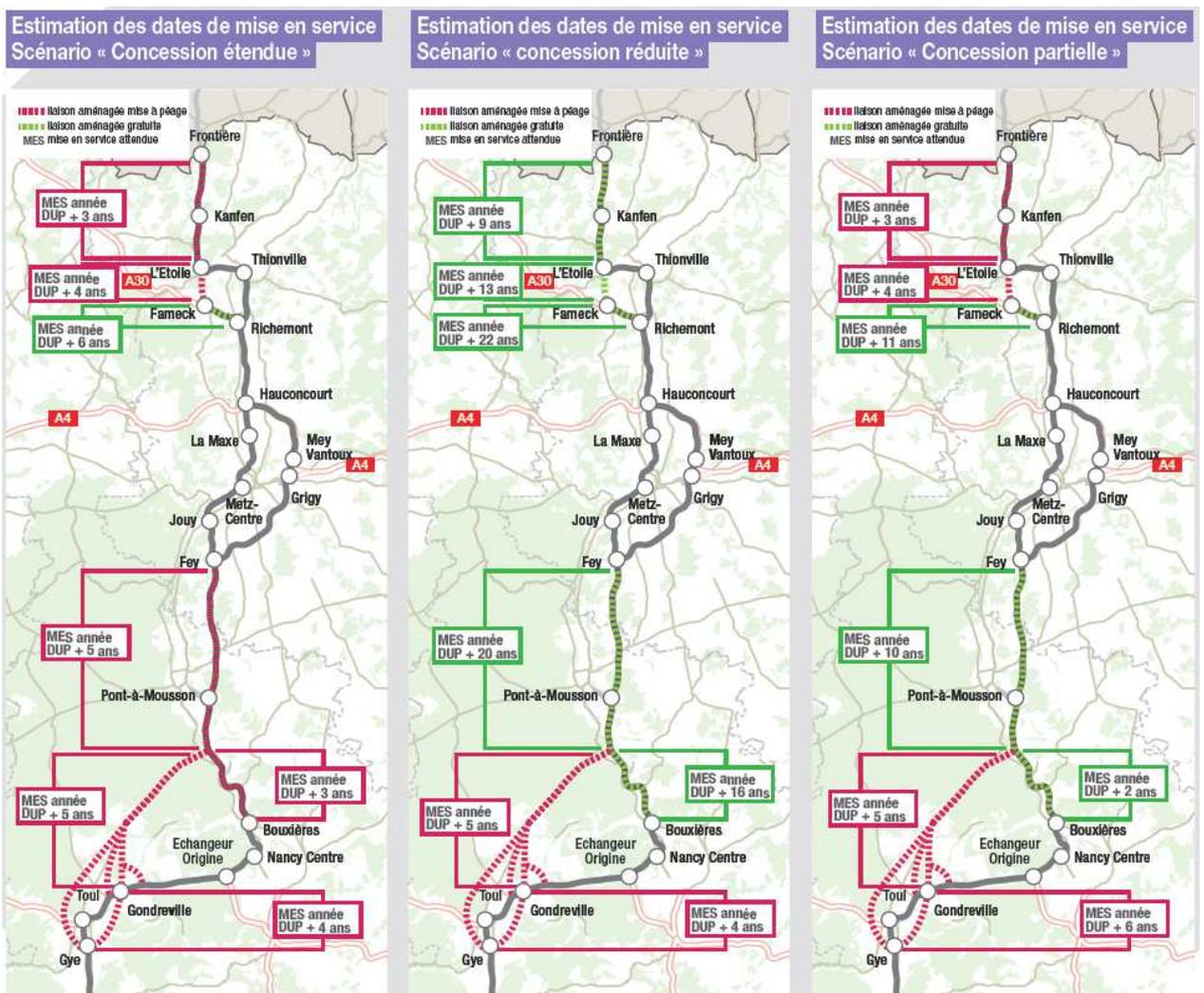
2.4.2. Options de projet

Traversant le sillon lorrain du sud vers le nord, le projet A31Bis, se caractérise par une succession d'aménagements complémentaires, adaptés aux contraintes du territoire et assurant une logique d'itinéraire sur les 115 km situés entre la ville de Gye, à proximité de Toul, et la frontière luxembourgeoise.

Le projet A31Bis, dont le coût est estimé entre 1,1 et 1,4 milliards d'euros, ne pourra pas être financé uniquement sur des crédits publics. Une contribution de l'utilisateur est donc envisagée.

Le maître d'ouvrage a défini trois scénarii de financement du projet A31bis auxquels correspondent trois calendriers de réalisation prévisionnels (établis sur la base d'une estimation des fonds publics mobilisables annuellement) : un scénario «concession étendue», un scénario «concession réduite» et un scénario «concession partielle» représentés ci-dessous.

Les dates d'aménagement des sections sont différentes selon les options de projet, ainsi qu'indiqué sur la carte. Dans le cas de la concession réduite, l'ensemble de l'aménagement est mis en service 22 ans après la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Ce délai passe à 11 ans dans le cas de la concession partielle et à 6 ans dans le cas de la concession étendue.



Ces trois scénarii correspondent aux trois options de projet(*) pour lesquelles il s'agit de comparer les effets dans le cadre de la présente évaluation.

Le coût de référence des péages pris en compte pour les sections neuves, soit 12,7 c€/km pour les VL et 34,3 c€/km pour les PL, est proche de celui observé lors des dernières procédures de mise en concession. Appliqué sur le barreau Toul-Dieulouard, il a cependant été modulé sur les autres sections concédées, afin de limiter les reports excessifs d'usagers vers les réseaux secondaires adjacents sans péage.

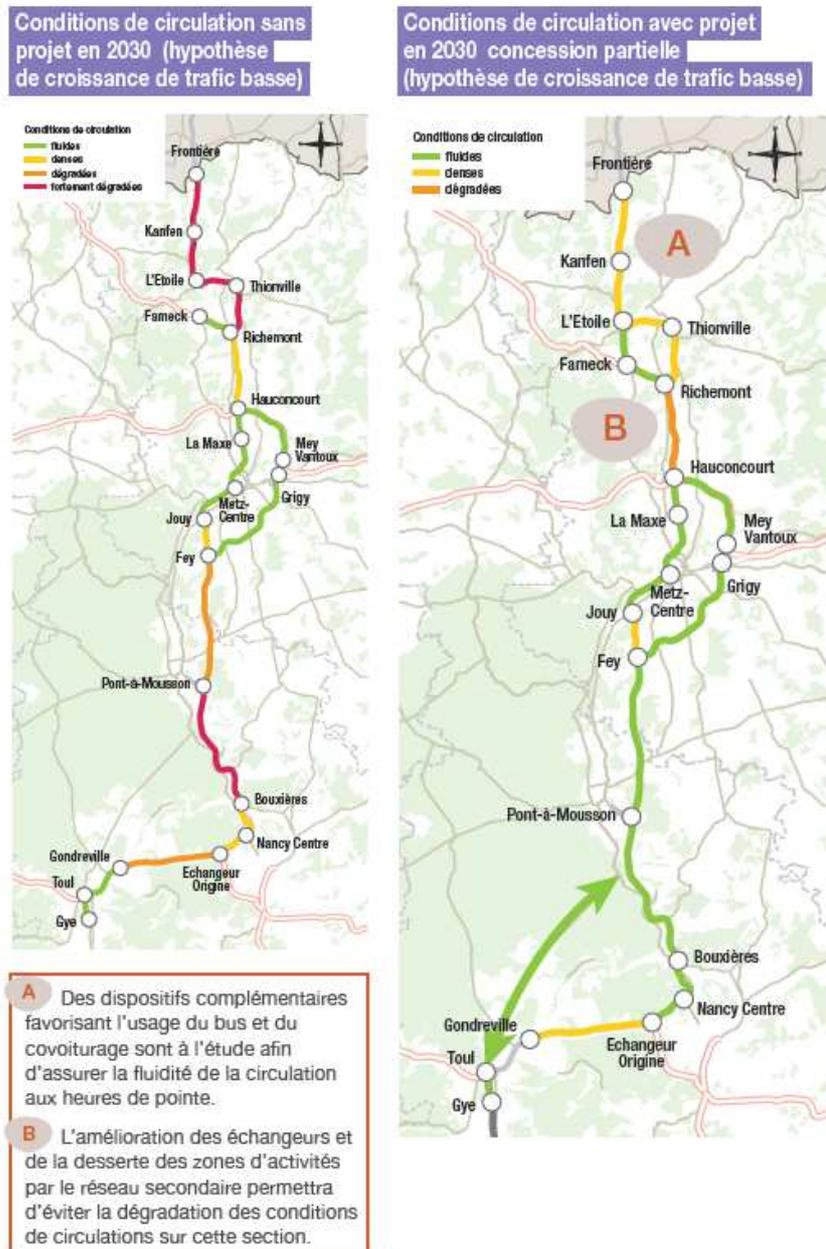
3. LES EFFETS DU PROJET

3.1. L'analyse qualitative et quantitative

3.1.1. Les effets sur la fluidité de la circulation

Avec le projet, les prévisions de trafic à l'horizon 2030 montrent des conditions de circulation largement fluidifiées, la capacité de l'infrastructure à absorber les pics de trafics aux heures de pointe et lors de bouchons saisonniers étant fortement améliorée. Les tendances relatives à l'évolution des conditions de circulation représentées ci-dessous se vérifient pour les hypothèses haute et basse de croissance économique. Ces tendances ont été évaluées selon les aménagements définis au stade actuel d'avancement des études.

Certains aménagements restent au niveau d'une définition de principe et n'ont pu être évalués : il s'agit des dispositifs complémentaires favorisant l'usage du bus et du covoiturage au nord de Thionville et de l'organisation des échanges entre Richemont et Hauconcourt.



Le projet apporte des gains significatifs en terme de fiabilisation des temps de parcours puisqu'il permet de réduire nettement l'impact des accidents et incidents sur le réseau.

Toutes les options de projet permettent d'améliorer la fluidité des déplacements de manière identique. Toutefois, les usagers bénéficieront de ces améliorations du temps de parcours plus ou moins tôt selon l'option de projet retenue. Dans le cas des concessions étendue et partielle, les sections seront aménagées avant que la saturation n'atteigne un niveau critique, ce qui n'est pas le cas de la concession réduite. Pour cette option, les usagers et l'économie régionale devront composer avec de graves difficultés de circulation pendant de nombreuses années.

3.1.2. Les effets sur la sécurité routière

Les retours d'expérience sur les sections autoroutières aménagées de 2x2 à 2x3 voies montrent une diminution du nombre d'accidents corporels sur les sections concernées. Cela laisse présager un impact positif du projet sur les sections portées à 2x3 voies.

En ce qui concerne la liaison Gye-Dieulouard, elle contribue à une diminution de la longueur de trajet pour les usagers qui l'empruntent tout en leur évitant de traverser l'agglomération nancéenne. La mise en service de cette liaison permet donc une diminution du risque d'accident.

Le réseau secondaire étant en règle général plus accidentogène que le réseau autoroutier, on peut considérer que, globalement, le niveau de sécurité (nombre et gravités des accidents) sera amélioré par le projet, quelle que soit l'option retenue, du fait du report de trafic des voies secondaires vers l'itinéraire principal constitué par l'A31Bis.

3.1.3. Les effets sur le rayonnement économique régional et l'accessibilité à l'emploi

Le projet A31Bis permettra de maintenir une desserte de qualité pour les acteurs économiques du sillon lorrain, en limitant les incertitudes sur les temps de parcours.

L'autoroute A31 étant fortement utilisée pour les trajets domicile-travail, l'aménagement proposé aura une influence favorable sur l'accessibilité aux zones d'emploi et sur la localisation résidentielle des actifs.

Le sillon lorrain pourra bénéficier grâce au projet A31Bis d'une meilleure capacité d'échange avec le Luxembourg, et ce, dans un contexte où le Grand-Duché projette un besoin accru de travailleurs transfrontaliers français à l'horizon 2030.

Ces différents bénéfices participeront à la reconquête de la compétitivité et de l'image du territoire.

3.1.4. Les effets sur l'environnement

Les sections en aménagement sur place auront des effets positifs sur l'environnement du fait de la requalification de l'A31 existante (restauration de continuités écologiques, réalisation d'un réseau d'assainissement aux normes actuelles).

Concernant le bilan carbone, le projet, travaux compris, ne génère pas d'émission supplémentaire de gaz à effet de serre par rapport à l'option de référence.

Les sections en tracés neufs sont susceptibles de générer des impacts sur les milieux naturels et continuités écologiques, les paysages, le cadre de vie (bruit, qualité de l'air), sur l'agriculture et la sylviculture. Pour chaque impact, la réglementation prévoit une réponse graduée :

- en premier lieu, **évitement** des impacts, par la recherche de l'option de moindre impact, puis un travail fin de conception du tracé susceptible d'éviter, autant que possible, ces incidences.
- par la suite, recherche de **réduction** des impacts non évités, en adaptant le calendrier du chantier et/ou les techniques employées, ou en créant des dispositifs de nature à réduire les impacts (murs anti-bruit, tranchées couvertes, passages à faune...),
- enfin, les impacts qui ne peuvent être réduits donneront lieu à des **compensations environnementales**.

3.2. L'analyse financière

La puissance publique finance les travaux réalisés sur les sections non concédées.

Lorsque l'État confie la maîtrise d'ouvrage d'une infrastructure à un concessionnaire, celui-ci la finance, la réalise, l'entretient et l'exploite.

Le niveau de recette issu du péage peut toutefois être insuffisant pour équilibrer les coûts d'investissement et de fonctionnement de l'exploitant. Dans ce cas, la puissance publique peut être amenée à verser une subvention dite d'équilibre au concessionnaire.

La contribution publique pour la réalisation du projet comprend donc le coût des travaux réalisés sur les sections non concédées ainsi qu'une éventuelle subvention d'équilibre.

Le coût d'investissement du projet A31Bis est estimé entre 1,1 et 1,4 Md€.

Le tableau ci-dessous présente, en fourchette, la valeur estimée de la contribution publique au projet A31bis (en M€ TTC, valeur 2010) selon l'option de projet et l'hypothèse de croissance du PIB retenue.

Hypothèse de croissance du PIB	Option de projet		
	Concession étendue	Concession partielle	Concession réduite
Haute	180 à 320	390 à 530	820 à 960
Basse	270 à 400	460 à 590	860 à 1 000
Croissance nulle	400 à 540	560 à 700	880 à 1 020

Le scénario concession réduite mobilise des financements publics importants. Compte-tenu des contraintes de maîtrise de la dépense publique, le projet ne pourra être mis en service dans son intégralité que très tardivement.

Le scénario concession partielle répond davantage aux objectifs de maîtrise des dépenses publiques, avec un calendrier qui reste compatible avec les horizons de saturation des différentes sections.

Le scénario de concession étendue est celui qui demande une moindre contribution de la puissance publique, tout en répondant aux objectifs du projet dans les délais les plus courts mais avec un recours plus important au péage.

3.3. L'analyse monétarisée

L'évaluation socioéconomique d'un projet vise à mesurer son utilité pour la collectivité en comparant ses effets positifs attendus et ses coûts ; elle permet aussi de comparer différents projets et, au sein d'un même projet, différents scénarios.

Outre les avantages marchands, il existe des avantages non marchands auxquels on peut attribuer une valeur monétaire : le temps gagné ou perdu, les coûts environnementaux, le coût d'un blessé évité, etc. Il existe en outre des avantages auxquels on ne sait attribuer une valeur monétaire faite de modèle établi ou partagé. Il faut donc introduire dans l'évaluation des critères qualitatifs.

Cette partie de l'évaluation du projet a donc pour objectif d'établir un bilan « monétarisé » des impacts quantifiables du projet, en rapportant les coûts et gains pour les usagers et la collectivité, à l'investissement nécessaire pour réaliser le projet.

Pour les usagers

La mise en oeuvre du projet permet aux usagers de bénéficier de **gains de temps de parcours**, par rapport à l'option de référence. Ces gains de temps de parcours sont convertis en valeur monétarisée en leur appliquant un coefficient prenant en compte le "coût" du temps selon des valeurs fixées par les pouvoirs publics (21,5€/heure pour les VL et 44€/heure pour les PL).

Les usagers bénéficieront d'une **augmentation du confort**, liée aux reports du réseau secondaire vers le réseau autoroutier, laquelle a également été monétarisée selon des valeurs, là-aussi fixées par les pouvoirs publics.

Le bilan des **consommations de carburant** ainsi que les variations de **coûts d'entretien et de dépréciation des véhicules** ont été évalués, mais sont sans impact significatif.

Les usagers devront s'acquitter de **peages**, variables selon les options de projet et l'hypothèse de croissance du PIB.

Pour la puissance publique

Les gains ou pertes pour la puissance publique sont également évalués. Ils sont de deux ordres.

D'une part, ils sont constitués par les éléments ayant un impact direct sur l'équilibre du budget de la puissance publique (les **coûts d'investissement**, les **variations de perception de taxes** et les **coûts d'entretien et d'exploitation**).

D'autre part, ils prennent en compte les gains ou pertes pour la collectivité en ce qui concerne les externalités liées au projet (gains ou pertes en termes de **sécurité routière**, d'exposition au **bruit** ou de **pollution de l'air**) qui sont monétarisés.

Bilan global

La **valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE)** (*) correspond au bénéfice que retire la collectivité du projet. La VAN-SE devra donc être au moins positive, et plus elle sera élevée, plus le projet sera utile (ou « rentable » d'un point de vue socioéconomique) pour la collectivité.

Elle se calcule par la somme des variations des effets monétarisés actualisés de toute nature induits par le projet.

Le tableau suivant précise la valeur, (en millions d'Euros, valeur 2010), de la VAN-SE, par option de projet et scénario de croissance du PIB. Un test de sensibilité a été réalisé en prenant comme hypothèse une croissance nulle du PIB, l'évolution des flux de déplacement est alors exclusivement liée à la l'évolution de la population.

Hypothèse de croissance du PIB	Option de projet		
	Concession étendue	Concession partielle	Concession réduite
Haute	4 340	4 548	4 368
Basse	2 565	2 553	2 511
Stress test (PIB 0)	635	547	656

Il ressort de l'analyse que le **projet est rentable d'un point de vue socioéconomique pour la collectivité**, quelle que soit l'option de projet et quel que soit le scénario de croissance du PIB pris en compte, y compris dans le cas d'une croissance nulle.

GLOSSAIRE

Grande Région

La Grande Région est un groupement européen de coopération territoriale qui comprend les territoires de la Wallonie, la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat en Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg et de la Lorraine.

Option de projet

Les options de projet correspondent aux solutions imaginées par le maître d'ouvrage afin de répondre aux objectifs fixés pour le projet (type d'investissement, mode de transport, dimensionnement, zone de passage, mode de financement...).

Option de référence

Elle correspond aux investissements les plus probables que réaliserait le maître d'ouvrage dans le cas où le projet ne serait pas réalisé. Ces investissements peuvent concerner les infrastructures ou les services de transport.

Scénario de référence

Il rassemble, sur la durée de projection de l'évaluation, les contextes d'évolution future et exogène au projet, sur les thèmes sociaux, spatiaux, environnementaux, énergétiques et économiques, ainsi que les différents projets d'aménagement. Les évolutions de l'offre de transport relevant d'autres maîtres d'ouvrage sont également considérées.

Valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE)

La VAN-SE est la somme, sans doubles comptes, des variations des effets monétarisés actualisés de toute nature induits par le projet (effets marchands et non marchands) relevant des sphères économiques, sociales et environnementales pour lesquels on dispose ou de prix résultant d'un équilibre de marché, ou d'une valeur monétaire de référence, comptés négativement (coûts) et positivement (avantages), incluant l'investissement initial, le fonctionnement, la maintenance et la valeur résiduelle.

Cet indicateur reflète le surplus global actualisé pour la collectivité généré par le projet.

