

Projet de LGV Poitiers Limoges

Evaluation socio-économique

Bilan socio-économique pour la collectivité

Prise en compte de certains effets non monétarisés d'aménagement du territoire

Comparer les coûts d'investissement d'infrastructure à la somme des coûts et des avantages pendant la durée d'exploitation du projet

Faire le bilan pour la collectivité

Calculer des indicateurs de rentabilité pour juger de l'opportunité et de la date de réalisation du projet

Cadre réglementaire des études

Loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 et décret d'application de son article 14 de 1984

Instruction cadre 25 mars 2004 sur l'harmonisation des méthodes d'évaluation des grands projets de transport

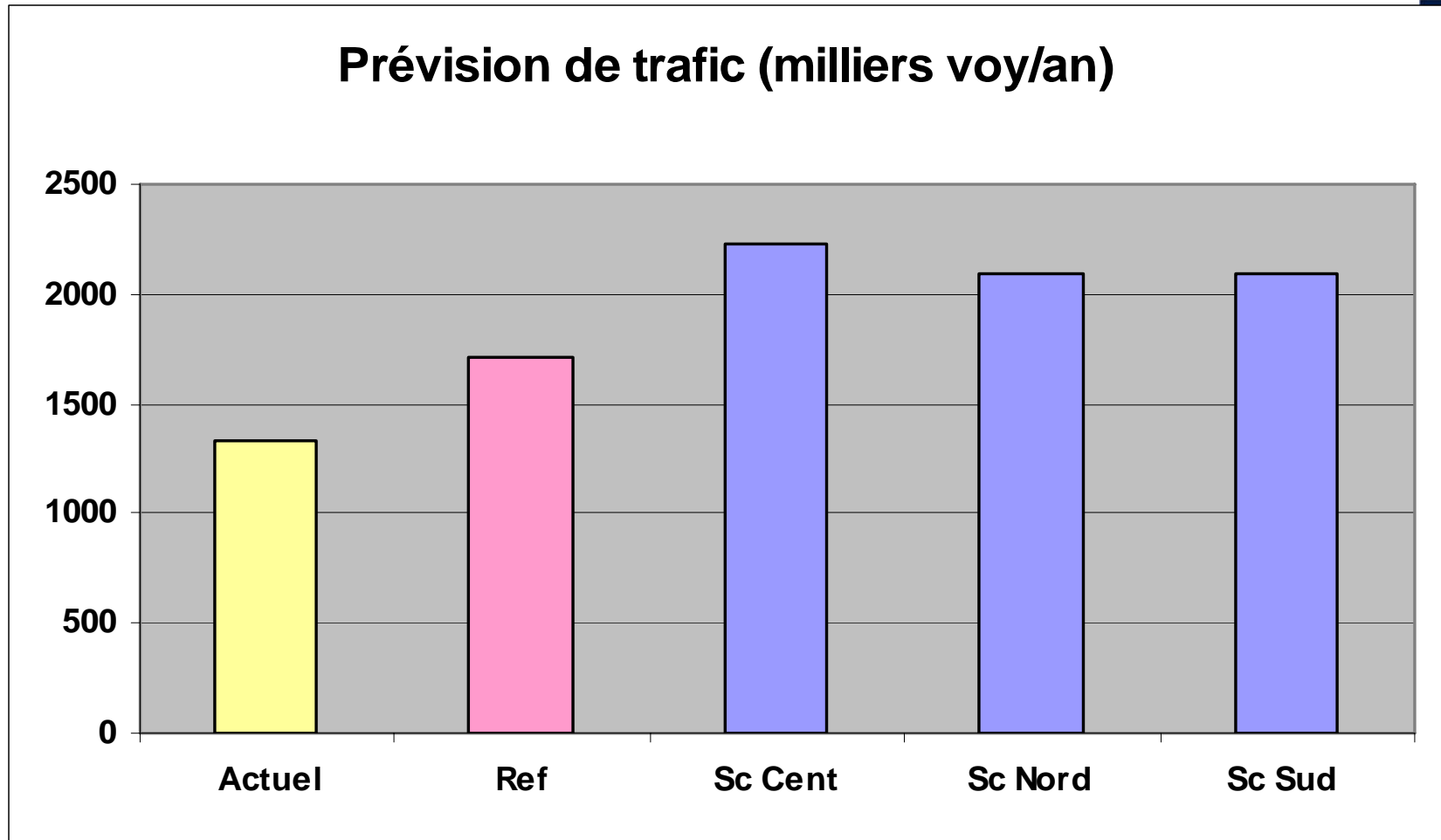
Mise à jour 27 mai 2005

Référence bibliographique (indicatif):

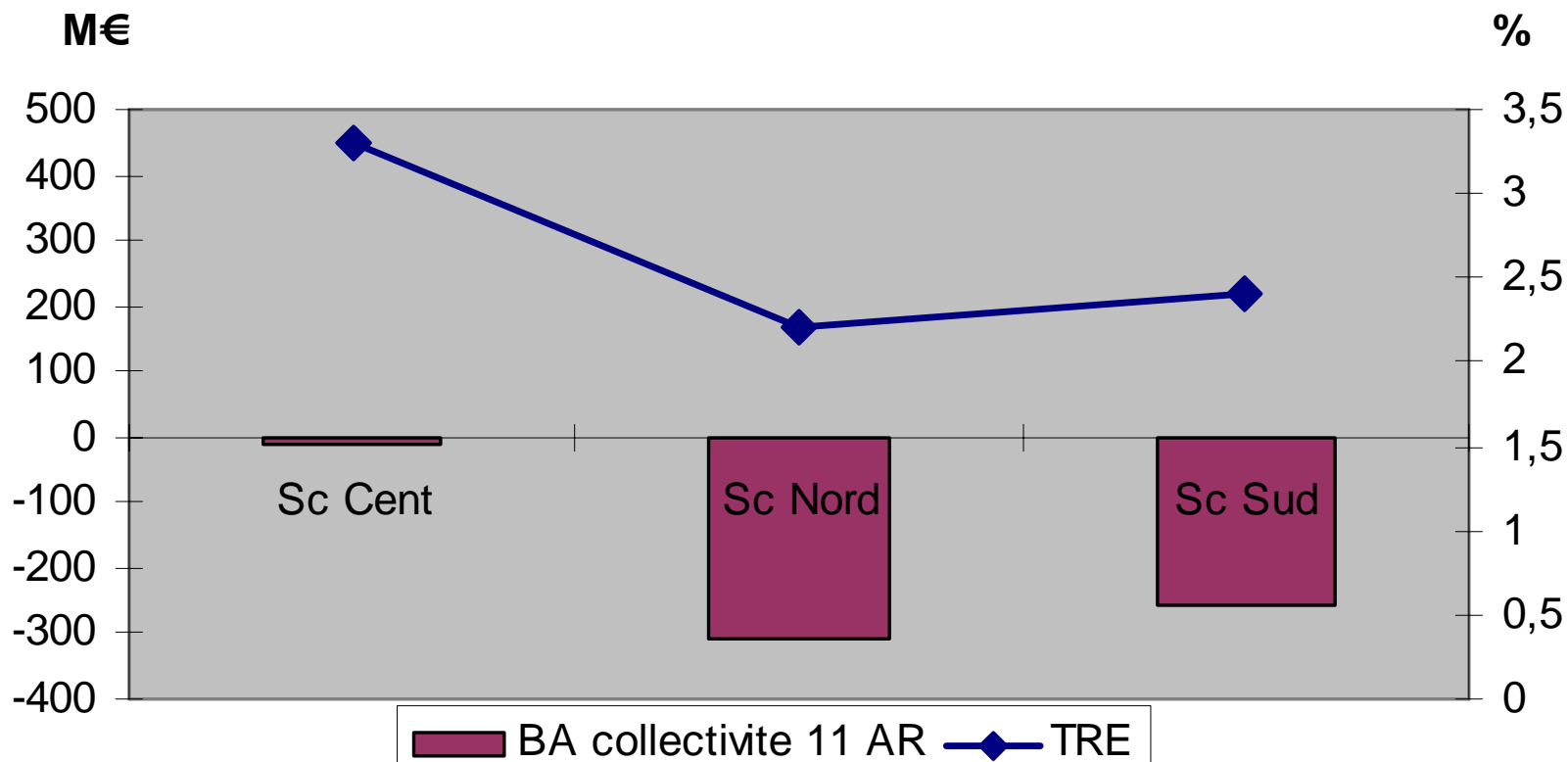
- **Révision du taux d'actualisation des investissements publics CGP Janvier 2005**
- **Transports: choix des investissements et coûts des nuisances . CGP. Juin 2001 (rapport Boiteux)**

- **Hypothèse de croissance du PIB : Sc central
SESP : + 1,9% par an jusqu'en 2025**
- **Elasticité de la mobilité au PIB : + 1**
- **Prise en compte des prévisions d'évolution
démographique de chaque zone**
- **Croissance globale des trafics tout mode
comprise entre = 20 % et + 30 %**

Résultats prévisions de trafic



Bilan socio économique 11 AR



Bilan socio économique: tests de sensibilité

- **Variation du coût du projet:**
moins 10 % = + 190 M€ de bénéfice actualisé;
TRE = 3,7 %
- **Variation du temps de parcours :**
plus 10 mn = - 470 M€ de bénéfice actualisé;
TRE = 1,8 %

Prise en compte des effets d'aménagement du territoire

- ❑ **Gains de temps ⇒ gains d'accessibilité territoriale**

- ❑ **Plus d'accessibilité territoriale c'est:**
 - **Un facteur supplémentaire de compétitivité**
 - **Un facteur supplémentaire d'attractivité (localisation des activités)**
 - **Des possibilités d'élargissement des aires de marché**
 - **Une plus grande visibilité touristique (courts séjours et résidences secondaires)**

Prise en compte des effets d'aménagement du territoire

- **la grande vitesse comme catalyseur des projets de développement économique et de développement urbain**
 - Développement des réseaux complémentaires à la grande vitesse :
 - Opérations d'aménagement et de requalification autour des gares
 - Mise en place de politique de promotion touristique et immobilière avec comme argument la connexion au réseau à grande vitesse et la bonne accessibilité

- **Le succès dépend de la capacité des élus à s'organiser, à anticiper l'arrivée de la grande vitesse et à définir les mesures d'accompagnement à mettre en oeuvre**

Annexes

Bilan des usagers

Bilan de l'Etat

Bilan du gestionnaire d'infrastructure

Bilan des opérateurs de transport (entreprises ferroviaires, sociétés d'autoroutes, Cies aériennes)

Bilan pour les tiers

Prise en compte de certains effets sur l'environnement

Effets sur la pollution de l'air

Effet de serre

Effet sur le bruit

Bilan socio économique comparé

	Sc Central	Sc Nord	Sc Sud
BA 10 AR M€	- 14	- 454	- 380
BA 8 AR M€	-151	- 462	-380

Le bénéfice actualisé

Cet indicateur permet d'évaluer l'utilité collective du projet. Permet aussi de comparer des variantes alternatives. Le critère de choix d'un scénario consiste à retenir parmi celles qui ont un bénéfice actualisé positif, celle dont le bénéfice actualisé est maximal.

$$B_{t_0} = -kC_{HT} + \sum_{t=1}^T \frac{A_{(t_0+t)}}{(1+a)^t} + \frac{VR}{(1+a)^T}$$

K : coefficient de restriction des fonds publics

B_{t_0} : bénéfice actualisé à l'année précédant la mise en service t_0

C_{HT} : coût d'investissement, en Euros 2000, exprimé hors taxes

A_{t_0+t} : avantage net de l'année $t_0 + t$

a : taux d'actualisation

VR: valeur résiduelle du projet

Bilan socio économique (III)

