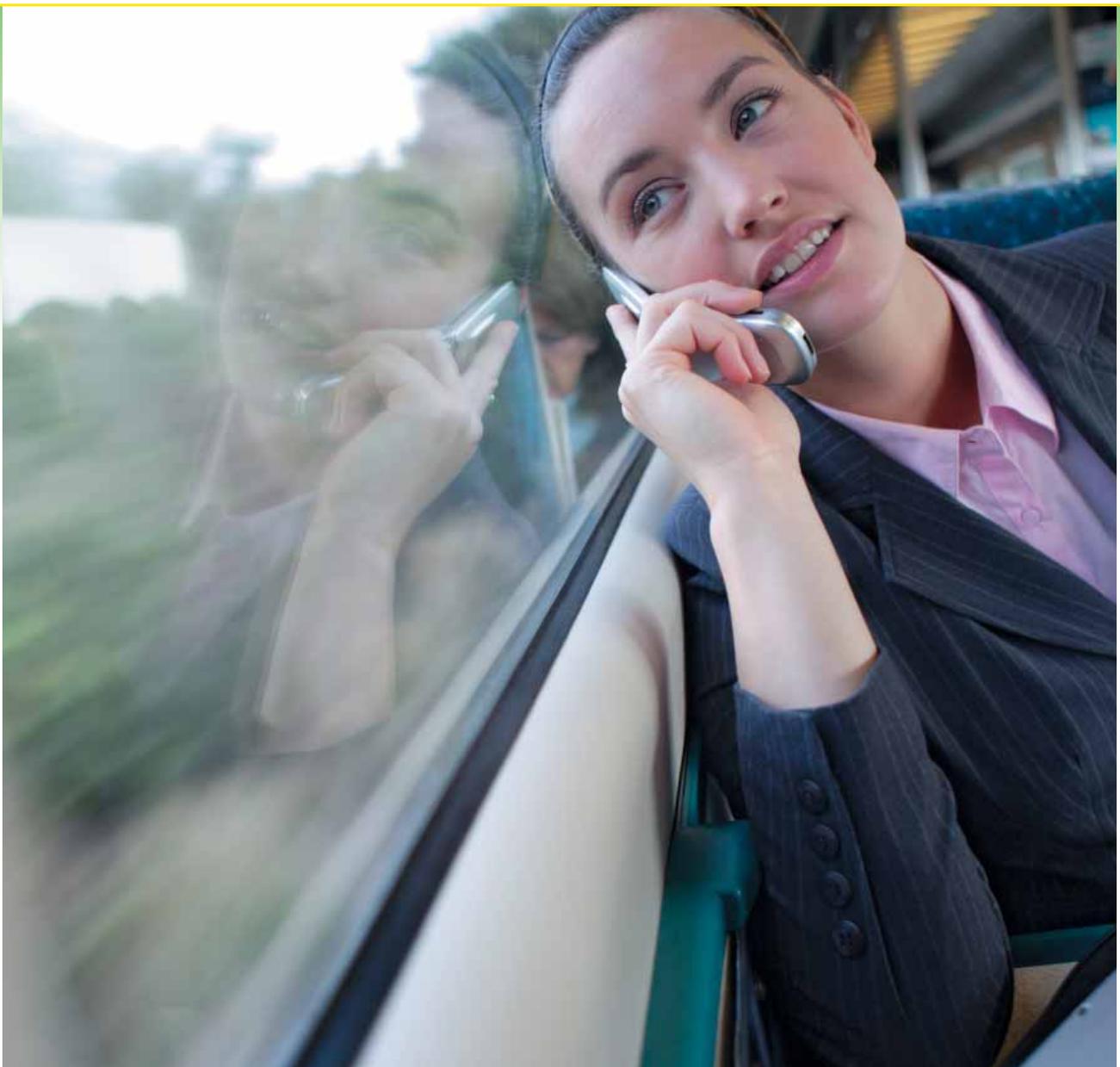


4 • Évaluation socio-économique et financement du projet



4.1 P. 72

ÉVALUATION
SOCIO-ÉCONOMIQUE
DU PROJET

4.2 P. 77

LES MOYENS
DE FINANCEMENT
ENVISAGEABLES



La réalisation de la LGV Poitiers-Limoges permettrait chaque année à plus de deux millions de voyageurs, soit environ 500 000 voyageurs supplémentaires, de prendre le train pour leurs déplacements. La nouvelle offre représenterait une contribution importante à l'aménagement d'un territoire marqué par de multiples enjeux : démographie, tourisme, valorisation du patrimoine et dynamisme économique. Avec un temps de parcours de l'ordre de 2 heures entre Paris et Limoges, le Centre-Ouest bénéficierait d'une amélioration de son accessibilité, critère déterminant dans le contexte européen et pour l'avenir du Centre-Ouest. L'évaluation socio-économique du projet permet d'apprécier son intérêt pour la collectivité et sa rentabilité.

Gare de Limoges.
La LGV Poitiers-Limoges permettrait à plus de 500 000 voyageurs supplémentaires de choisir le train chaque année.



4.1 ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET

L'évaluation socio-économique du projet est fondée sur un bilan socio-économique, qui mesure les effets du projet en termes de coûts et d'avantages monétarisés pour la collectivité, et sur une analyse des effets du projet en termes d'aménagement et d'accessibilité du territoire.

Le bilan socio-économique est établi selon une méthodologie rigoureuse et normalisée, commune à l'ensemble des projets d'infrastructures de transport, que l'on appelle l'analyse socio-économique. Cette analyse permet de juger du bénéfice du projet pour la collectivité et de comparer les différentes options étudiées. Elle constitue un élément d'aide à la décision.

Si le calcul socio-économique est nécessaire, il n'est pas pour autant suffisant dans l'évaluation d'un projet. Celle-ci doit également s'appuyer sur des éléments complémentaires, portant notamment sur l'équité territoriale, les effets du projet en matière d'aménagement du territoire et de développement

économique local, et la contribution du projet au rééquilibrage modal au bénéfice de moyens de transport moins polluants.

L'instruction-cadre du ministère chargé des transports du 27 mai 2005, relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport (cf. encadré p.73), insiste sur l'importance de ces éléments d'appréciation, qui sont apportés aux différentes étapes de la concertation et du débat public sur un projet. En effet, en permettant l'expression des réactions du public, le processus de concertation peut révéler des aspects qualitatifs que l'évaluation n'aura pas pu chiffrer (ou pas suffisamment).

// LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

L'analyse socio-économique est fondée sur une méthodologie encadrée par l'État. Pour appliquer les dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, une instruction cadre définissant la démarche générale et les modalités d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport, commune à l'ensemble des modes de transport, a été établie le 25 mars 2004¹. Cette instruction, qui fixe notamment les hypothèses de croissance macroéconomique et les tendances d'évolution de la mobilité à long terme, a été mise à jour le 27 mai 2005², pour intégrer à la méthodologie les nouvelles valeurs du taux d'actualisation, mais aussi pour mieux prendre en compte le long terme, le développement durable, le risque et la contrainte des finances publiques.

En outre, cette instruction introduit la notion de coût d'opportunité des fonds publics, qui traduit le coût de prélèvement des ressources publiques par l'impôt. Ce coût est pris en compte sous la forme d'un coefficient multiplicateur qui s'applique à tout euro public dépensé dans le projet. //

4.1.1 Calculer le bilan socio-économique d'un projet

Le **bilan socio-économique** d'un projet permet de déterminer sa rentabilité et la valeur ajoutée créée, en tenant compte des coûts d'investissement des infrastructures et du matériel, et en évaluant les avantages et les inconvénients qu'il engendre, pour chaque type d'acteur de la collectivité intéressé par le projet.

Il consiste à :

- quantifier et monétariser les impacts du projet (avantages et inconvénients) recensés pour chacun des membres de la collectivité intéressés par le projet : État, usagers, entreprises et autres membres de la collectivité,
- calculer les indicateurs-clés de rentabilité, notamment le **bénéfice actualisé (ou valeur nette actualisée)** et le **taux de rentabilité économique**.

// INDICATEURS DE RENTABILITÉ ET ACTUALISATION

Le **bénéfice actualisé** ou **VAN** (valeur actuelle nette) du projet est la somme actualisée des coûts et avantages monétarisés du projet, sur une période de 50 ans. Il constitue un indicateur clé de l'évaluation du projet qui permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard du calcul économique et de comparer des variantes de projet entre elles.

L'**actualisation** consiste à déterminer la valeur qu'aurait, aujourd'hui, un montant dont on disposera dans le futur.

Le **taux d'actualisation** est utilisé pour apprécier la rentabilité des investissements publics, c'est-à-dire l'intérêt qu'ils représentent pour la collectivité au regard des bénéfices futurs que l'on peut en attendre. Ce taux présente des analogies avec le taux d'intérêt pour un emprunt : le taux d'intérêt détermine le montant des remboursements futurs pour profiter immédiatement d'un bien.

Le **niveau du taux d'actualisation** dépend du poids que l'on souhaite donner au futur : plus le taux d'actualisation est faible, plus le poids des bénéfices futurs est élevé. On donne donc davantage de valeur au futur, favorisant ainsi les investissements à long terme. En mai 2005, le taux a été fixé, pour les projets et politiques publics, à 4 % les trente premières années et 3,5 % au-delà. Ce taux, qui ne s'applique qu'à l'évaluation socio-économique, et non aux calculs de rentabilité financière, rapproche la pratique française de celle des pays européens.

Le **taux de rentabilité économique (TRE)** d'un projet public indique le niveau de rentabilité d'un projet, considéré comme un placement qui lui procurerait annuellement une rémunération nette. **En revanche, il ne sert pas à comparer deux projets mutuellement exclusifs : c'est le critère du bénéfice actualisé qui le permet.** //

1. Harmonisation des méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructure de transport révisant l'instruction cadre du 3 mars 1995.

2. Instruction du 27 mai 2005 mettant à jour l'instruction du 25 mars 2004.

Le bilan socio-économique intègre, d'une part, l'ensemble des investissements, des dépenses d'exploitation et des recettes imputables au projet pour les acteurs du monde ferroviaire, et, d'autre part, tous les impacts marchands ou non marchands pour la collectivité que l'on peut traduire en une évaluation monétaire, à savoir :

- les variations de temps de trajet et de coût de transport pour les voyageurs utilisant le mode

// LES MODALITÉS DE VALORISATION DES EFFETS EXTERNES*

La création d'une LGV entraîne des effets globaux positifs sur l'environnement.

Contrairement à la voiture ou à l'avion, le TGV utilise la traction électrique, dont le mode de production est très fortement indépendant des hydrocarbures. Ainsi le TGV contribue-t-il à réduire la consommation d'énergie fossile par rapport aux trafics routier et aérien et à diminuer les émissions de gaz à effet de serre (CO₂) dans l'atmosphère. Sur 28 % des émissions brutes françaises de gaz à effet de serre liées aux transports, seuls 0,5 % sont dus au train. À même quantité d'énergie (en « kilo équivalent pétrole »), le TGV permet, en moyenne, de parcourir 172 km contre 39 km en voiture et 18 km en avion .

Par ailleurs, tout en consommant environ 20% d'espace la moins qu'une autoroute 2x2 voies, une LGV permet de transporter environ 3,5 fois plus de voyageurs⁴.

Enfin, le train reste le moyen de transport le plus sûr : en France, sur un même trajet, le risque d'accident mortel est 35 fois supérieur en voiture⁵. //



*Pour plus d'informations : Rapport du Commissariat Général du Plan, Transports : choix des investissements et coût des nuisances, Marcel Boiteux (président), juin 2001.

ferroviaire (existants, reportés et induits) ;

- les gains de temps des usagers des autres modes liés au report vers le fer (diminution de la congestion routière) ;
- les pertes nettes des autres opérateurs de transport engendrées par les reports de trafics de voyageurs ou de marchandises vers le rail ;
- les coûts et les avantages pour les pouvoirs publics : subvention à l'investissement, subvention à l'activité TER du Conseil régional, variation de taxes (TVA, TIPP³) ;
- certains effets « externes » : pollution atmosphérique, émissions de gaz à effet de serre, variation de la consommation d'énergie.

// LE BILAN PAR ACTEUR

Les acteurs recensés forment deux groupes :

1) Les acteurs économiques ferroviaires directement concernés par le projet : il s'agit du maître d'ouvrage des infrastructures et des opérateurs ferroviaires, dont la SNCF.

2) Les acteurs d'autres domaines économiques impliqués par le projet (système socio-économique) :

- les usagers du fer (actuels, reportés des autres modes ou induits) ;
- les usagers de la route, qui peuvent bénéficier de l'amélioration des conditions de circulation sur la route du fait des reports de trafics vers le fer ;
- les pouvoirs publics (Union européenne, État, régions, autres collectivités) à travers les flux des finances publiques correspondant aux impôts et taxes, et leurs contributions au financement de l'investissement ;
- les opérateurs des autres modes dont l'activité est modifiée du fait des reports de trafics vers le fer ;
- les « tiers » qui regroupent en fait l'ensemble des acteurs de la collectivité concernés par les effets dits « externes » : riverains confrontés aux nuisances des infrastructures de transport, usagers des transports subissant les risques d'accidents, la société dans son ensemble qui supporte des coûts potentiels en termes d'effet de serre. //

3. TIPP : taxe intérieure sur les produits pétroliers.

4. Source : ADEME.

5. Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

4.1.2 Les premiers résultats de l'évaluation socio-économique du projet de LGV Poitiers-Limoges

Les calculs menés sur les trois options de passage tendent à souligner que, compte tenu des hypothèses retenues par RFF, l'option centrale est celle qui offre la meilleure performance économique. Avec un bilan quasi équilibré pour la collectivité (la somme des avantages futurs équilibre le coût d'investissement actualisé), elle offre plus d'avantages aux usagers et aux acteurs du ferroviaire et procure la plus forte réduction de coûts externes. Ceci est dû au gain de temps plus important que dans les autres options et au niveau de trafic qu'il entraîne malgré un investissement plus important.

Il convient de rappeler que ces bilans sont établis sur la base d'une hypothèse établie par RFF, de 11 TGV aller-retour par jour, dont un TGV Paris-Limoges sans arrêt et un TGV reliant Limoges-Brive-Cahors à Lille en passant par Paris-Charles de Gaulle. L'hypothèse de tarification pour les voyageurs envisagée par RFF est cohérente avec les hypothèses retenues dans le projet de la LGV Sud Europe Atlantique. Par ailleurs, ces bilans intègrent la variation du nombre de voyageurs sur les lignes existantes concernées par le projet.

4.1.3 Un projet améliorant significativement l'équité territoriale

L'appréciation socio-économique d'un projet ferroviaire s'appuie également sur des éléments non monétarisés. Parce qu'il améliore l'accessibilité d'un territoire relativement enclavé, le projet de LGV Poitiers-Limoges contribue à l'équité territoriale. Ce projet devrait entraîner une augmentation de la mobilité pour les déplacements professionnels et les déplacements à caractères de loisirs et touristiques. Dans le cas de l'option centrale par exemple, les études du maître d'ouvrage prévoient un gain de mobilité d'environ 30 % (22 % pour les autres options).

En intégrant le Centre-Ouest dans le réseau ferroviaire à grande vitesse et en mettant Limoges à 2 heures et Brive à 3 heures de Paris, la LGV Poitiers-Limoges renforcerait de manière significative l'accessibilité de ces territoires. Cette amélioration pourrait, si des mesures d'accompagnement sont mises en place, se traduire par une augmentation de la population, des emplois et de l'activité économique.



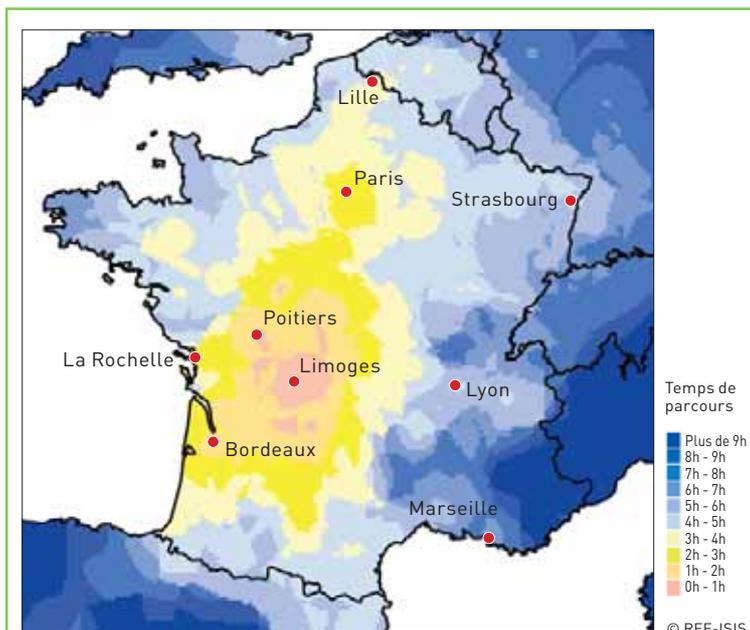
Gare de Brive-la-Gaillarde.
La LGV Poitiers-Limoges permettrait de mettre Brive à 3 heures de Paris en TGV.

Les résultats de l'évaluation socio-économique du projet de LGV Poitiers-Limoges

	Option nord	Option centrale	Option sud
Bénéfice actualisé pour la collectivité (en millions d'euros, valeur 2004)	-310	-10	-260
Taux de rentabilité économique (TRE) (%)	2,2	3,3	2,4

// POUR EN SAVOIR PLUS

Étude socio-économique. //



Les temps d'accès ferroviaires depuis Limoges avec le projet
Avec la LGV Poitiers-Limoges, 30% de la population française deviendrait accessible depuis la zone de Limoges en moins de 3 heures, ce qui placerait ce territoire au même niveau d'accessibilité que les autres villes françaises. //

Cette situation permettrait d'offrir aux entreprises du Centre-Ouest de nouvelles possibilités de développement et procurerait à ces territoires un atout supplémentaire, les repositionnant au même niveau de compétitivité territoriale que d'autres villes et territoires du pays déjà desservis par la grande vitesse ferroviaire ou qui le seront dans la deuxième décennie du 21^e siècle.

Une bonne accessibilité peut représenter un facteur d'attractivité pour la localisation des activités tertiaires supérieures. Le rapprochement du Limousin avec la région Île-de-France et son immense marché constitue aussi un facteur de dynamisation de l'activité touristique.

Il n'y a toutefois pas de relation directe entre les gains d'accessibilité apportés par un projet de LGV et le développement territorial. Celui-ci dépend en grande partie des politiques d'accompagnement menées au niveau local. Pour valoriser au mieux ces opportunités de développement, il appartient aux acteurs locaux publics et privés de définir ensemble les stratégies de développement territorial permettant de maximiser les effets positifs permis par la grande vitesse.

// POUR EN SAVOIR PLUS

Étude prospective des effets d'aménagement et de développement des territoires. //



Futuroscope de Poitiers. Le projet de LGV Poitiers-Limoges devrait contribuer au développement des déplacements professionnels, touristiques et de loisirs.

// LES EFFETS ATTENDUS LIÉS À LA MISE EN SERVICE D'UNE LGV SONT DE TROIS NATURES

Ils sont **probables**, lorsqu'ils ont été observés ailleurs (la LGV en est la cause) :

- **l'effet mobilité**: la LGV accentue la mobilité des catégories de population déjà mobiles (des métropoles) ;
- **l'effet image**: la LGV participe de l'image de modernité, d'accessibilité et de dynamisme des territoires desservis.

Ils sont **conditionnels**, quand ils sont tributaires d'opérations d'accompagnement :

- **l'effet sur la structuration des métropoles**: cet effet dépend des orientations des politiques locales ;
- **l'effet sur le développement urbain**: dans les villes desservies, cet effet existe, en particulier, autour des gares existantes et nouvelles, sous réserve que ces villes mettent en œuvre une politique volontariste en la matière ;
- **l'effet sur le développement économique**: cet effet est observé uniquement dans les territoires qui présentent une bonne accessibilité aux gares TGV et qui font l'objet d'un véritable projet de développement.

Ils peuvent enfin être **indirects**, la LGV n'étant pas seule responsable de ces effets :

- **l'effet sur le foncier**: une LGV n'est qu'un des facteurs de pression foncière, même si l'effet d'annonce de la mise en service de la LGV a un impact limité dans le temps ;
- **l'effet sur le tourisme**: une LGV favorise le tourisme là où il est déjà fortement développé. Elle favorise notamment le développement des courts séjours ;
- **l'effet sur la protection de l'environnement** : il se traduit particulièrement par la décongestion routière, même si celle-ci dépend aussi d'autres facteurs. //