

# Évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport Application au contournement de Nice



# Évaluation des projets d'infrastructure :

## Quelques points de repère

- Objectifs : pourquoi ?
- Démarche : comment ?
  - Types d'effets étudiés
  - Bilan coûts – avantages/inconvénients
  - Quelques indicateurs
- Évaluer quand ?
  - Un processus « continu » selon les étapes successives d'un projet
  - Débat public : évaluation sommaire
  - Enquête publique : évaluation approfondie

# Évaluation des projets d'infrastructure : Pourquoi ?

- Comprendre les effets du projet :
  - quantitatifs, chaque fois que possible
  - qualitatifs
- Avec les incertitudes :
  - sur l'avenir (croissance économique, coûts énergétiques)
  - sur les modèles (comportements, concurrence intermodale)
  - sur les coûts (investissement, exploitation, entretien)
- Donner une vision de l'utilité économique et sociale du projet
- Comparer les différentes solutions dans le but d'éclairer la décision du maître d'ouvrage

# Évaluation des projets d'infrastructure : Comment ?

- Une méthodologie applicable à tous les modes de transport :
  - définie sous l'égide du Commissariat Général du Plan
    - Transports, choix des investissements et coût des nuisances (rapport du groupe présidé par Marcel Boiteux, juin 2001)
  - instruction-cadre du Ministre des transports relative à l'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport (25 mars 2004 et 27 mai 2005)

# Évaluation des projets d'infrastructure : Comment ?

- Comparer une situation avec projet et une situation sans projet (situation dite « de référence »)
- Quels types d'effets sont évalués ?
  - Les effets sur les flux de transport (trafic, partage modal)
  - les gains (ou pertes) des usagers
    - temps, frais de fonctionnement des véhicules, confort, sécurité
  - les variations de recettes (pour l'opérateur, pour la puissance publique)
  - l'environnement (pollution, effet de serre, bruit...)

# Évaluation des projets d'infrastructure : Comment ?

- Monétariser les effets (quand c'est possible)
- Effets marchands :
  - coûts d'utilisation des véhicules : carburant, frais de fonctionnement, péages, coût du temps des PL, ...
  - recettes de taxes et impôts pour l'Etat et les collectivités
  - recettes pour les gestionnaires d'infrastructure
- Effets non marchands :
  - sécurité, coût du temps des VL, pollution de l'air, effet de serre,...

# Évaluation des projets d'infrastructure : Comment ?

- Établir un bilan socio-économique pour la collectivité :
  - Bilan des coûts et des avantages/inconvénients, le bilan est appelé « Bénéfice actualisé »
  - Bénéfice actualisé : somme des avantages – somme des inconvénients – somme des coûts d'investissement, d'entretien et d'exploitation
  - Bilan calculé sur la durée de vie de l'investissement (en général 30 à 50 ans)
- Si le bénéfice actualisé est positif :
  - alors le projet est intéressant pour la collectivité

# Évaluation des projets d'infrastructure : Quand ?

- Un processus « continu » selon les étapes successives d'un projet :
  - Lors du débat public : opportunité du projet
  - Pour l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique : choix de variantes
  - Pour le montage financier de l'opération
  - Après mise en service : comparaison des résultats observés (bilans LOTI) et de prévisions initiales

# Résultats pour le contournement de Nice :

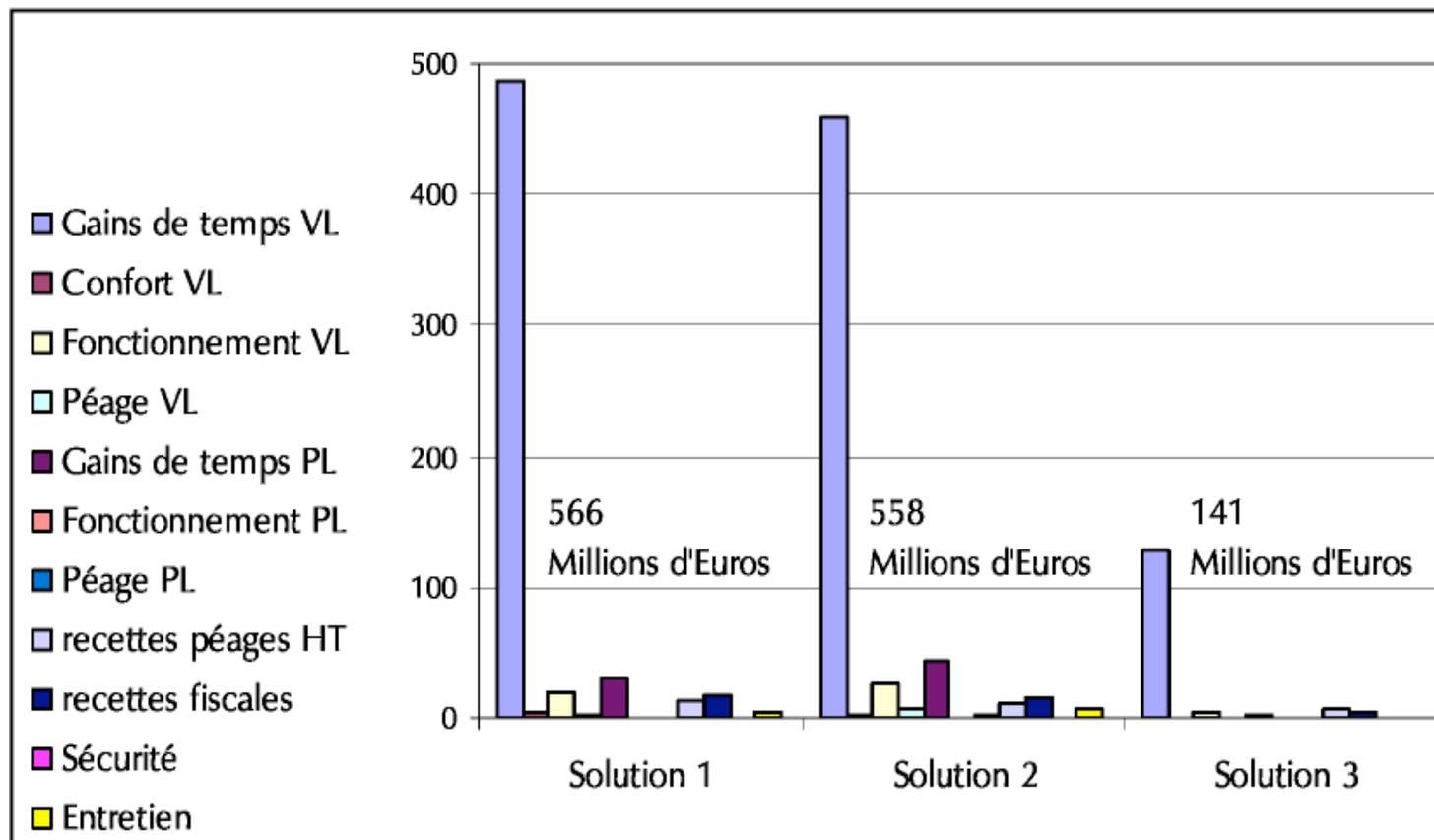
## Répartition des avantages (en millions d'euros 2004)

**Gains de temps VL**  
**Amélioration du confort VL**  
**Frais de fonctionnement VL**  
**Péages VL**  
**Gains de temps PL**  
**Frais de fonctionnement PL**  
**Péages PL**  
**Recettes péages HT**  
**Recettes fiscales**  
**Somme actualisée des avantages nets**  
**Bénéfice actualisé**

Solution 1	Solution 2	Solution 3
488	459	128
4	3	1
20	25	5
3	7	-2
31	43	3
-1	0	-1
1	2	0
14	10	6
17	16	4
566	558	141
305	252	105

# Résultats pour le contournement de Nice : Répartition des avantages

Figure 3 : Somme actualisée des avantages nets des solutions (en millions d'euros 2004)



# Résultats pour le contournement de Nice : Indicateurs économiques

**Somme actualisée des  
avantages nets (M€ 2004)**

**Coût d'investissement  
actualisé (M€ 2004)**

**Bénéfice actualisé (M€ 2004)**

**Taux de rentabilité interne**

**Bénéfice actualisé par euro  
investi**

**Date optimale de mise en  
service**

<b>Solution 1</b>	<b>Solution 2</b>	<b>Solution 3</b>
<b>566</b>	<b>558</b>	<b>141</b>
<b>- 261</b>	<b>- 306</b>	<b>- 36</b>
<b>305</b>	<b>252</b>	<b>105</b>
<b>15,4 %</b>	<b>13,3 %</b>	<b>22,4 %</b>
<b>1,2</b>	<b>0,8</b>	<b>2,9</b>
<b>2015</b>	<b>2017</b>	<b>2010</b>

# Résultats pour le contournement de Nice : Temps de parcours

- Temps de parcours en **minutes** entre les échangeurs de Mandelieu et Menton

Scénario	Sens Est-Ouest à l'heure de pointe du soir
Référence 2020	56,4
Solution 1	48,6 (-14 %)
Solution 2	47,0 (-17 %)
Solution 3	52,0 (-8 %)

# Résultats pour le contournement de Nice : quelques compléments

- L'évaluation économique ne permet pas une estimation des gains de sécurité dans les tunnels
- Décongestion de l'autoroute A 8 :
  - Les solutions 1 et 2 captent plus de trafic local : meilleures conditions de circulation sur la section Biot – Nice
- Accessibilité des principaux pôles :
  - Les solutions 1 et 2 améliorent l'accessibilité aux principaux pôles (emplois, tourisme aéroport, etc) et contribuent au développement du territoire
- La solution 3 est une solution « minimaliste » :
  - Les effets sur le niveau de service, l'accessibilité et le potentiel de développement sont plus limités

# Évaluation des projets d'infrastructure : Limites

- Le bilan socio-économique pour la collectivité ne prend en compte que les effets monétarisés
- D'autres effets parfois importants doivent être évalués :
  - Impact sur les paysages
  - Impact sur les milieux naturels
  - Impact sur les ressources en eau
  - Impact sur l'urbanisme des territoires desservis
  - Impact sur l'activité économique et l'emploi
  - Etc..

# Résultats pour le contournement de Nice : Effets sur l'emploi

- Impacts sur l'emploi de la construction

évalués en emplois x ans

Indicateurs	Solution 1	Solution 2	Solution 3
Emplois directs liés au chantier	11 000	12 500	1 900
Emplois directs liés aux fournitures	6 000	6 800	1 000
Emplois indirects liés aux fournitures	5 200	5 900	900
Emplois indirects liés aux salaires dépensés	7 300	8 300	1 300
Emplois liés à la taxe professionnelle	160	180	30
<b>Total</b>	<b>29 660</b>	<b>33 680</b>	<b>5 130</b>

# Évaluation des projets d'infrastructure : Quelques éléments qualitatifs

- Les effets sur l'activité économique des territoires et sur l'urbanisme :
  - les travaux d'études ou de recherches universitaires montrent que ces effets existent, mais qu'ils ne sont pas « automatiques »
  - Ils dépendent :
    - des potentialités locales de développement
    - et surtout des mesures d'accompagnement prises par les acteurs publics locaux
- Les acteurs publics disposent des instruments de maîtrise de l'urbanisme : DTA, SCOT, PLU,...

# Merci de votre attention

**[patrice.danzanvilliers@equipement.gouv.fr](mailto:patrice.danzanvilliers@equipement.gouv.fr)**

**téléphone : 01 46 11 31 29**

**Sétra - CSTR**