

Ligne à Grande Vitesse PARIS - ORLEANS - CLERMONT-FERRAND - LYON

Séminaire « Evaluation socio-économique du projet LGV POCL » - Paris, 17 mars 2011

L'évaluation socio-économique appliquée aux scénarios



Sommaire

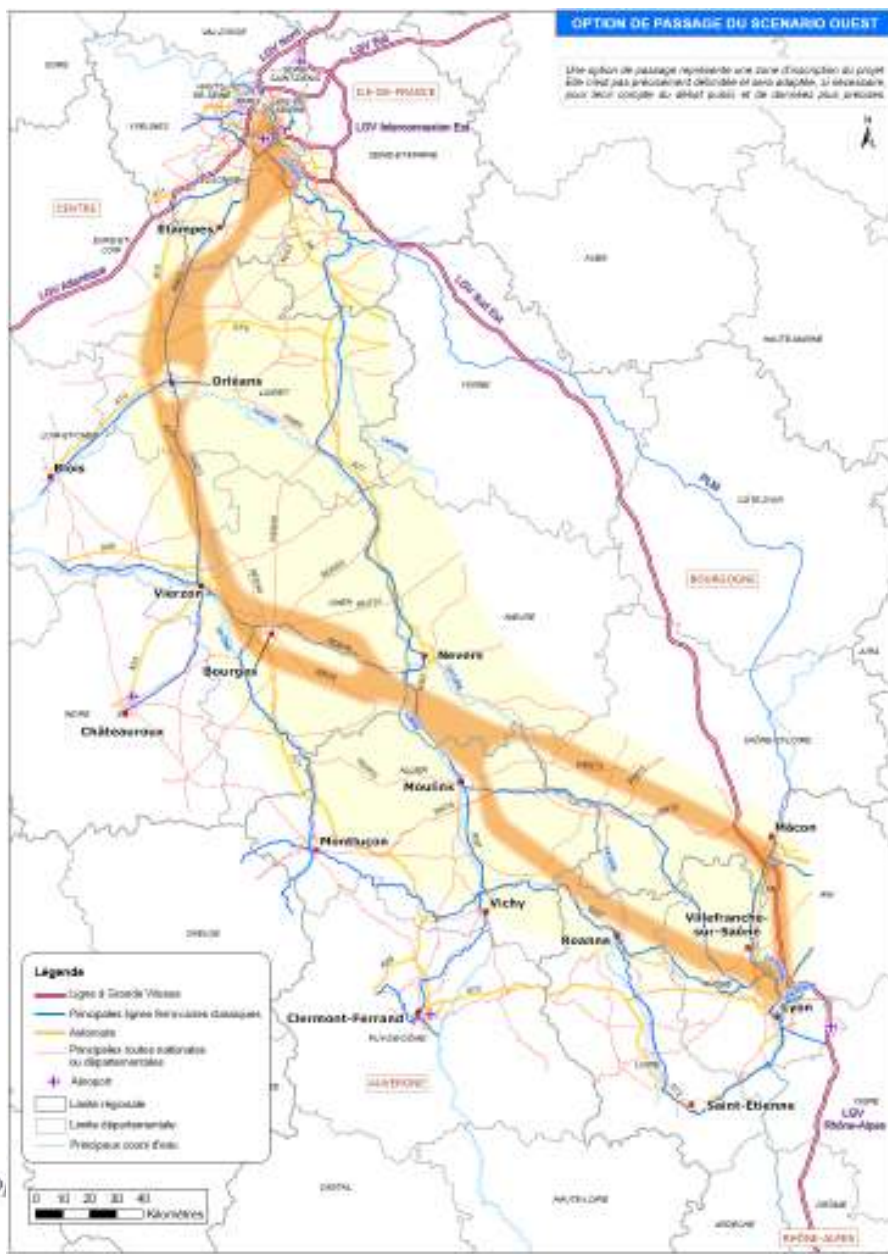
- **Présentation des résultats de l'évaluation socio-économique par scénario**
- **Analyse de la valorisation socio-économique du projet**
 - Par grands postes de coûts et de bénéfices
 - Par acteurs
 - Par grands types de trafic et par scénario

Scénario Ouest Sud



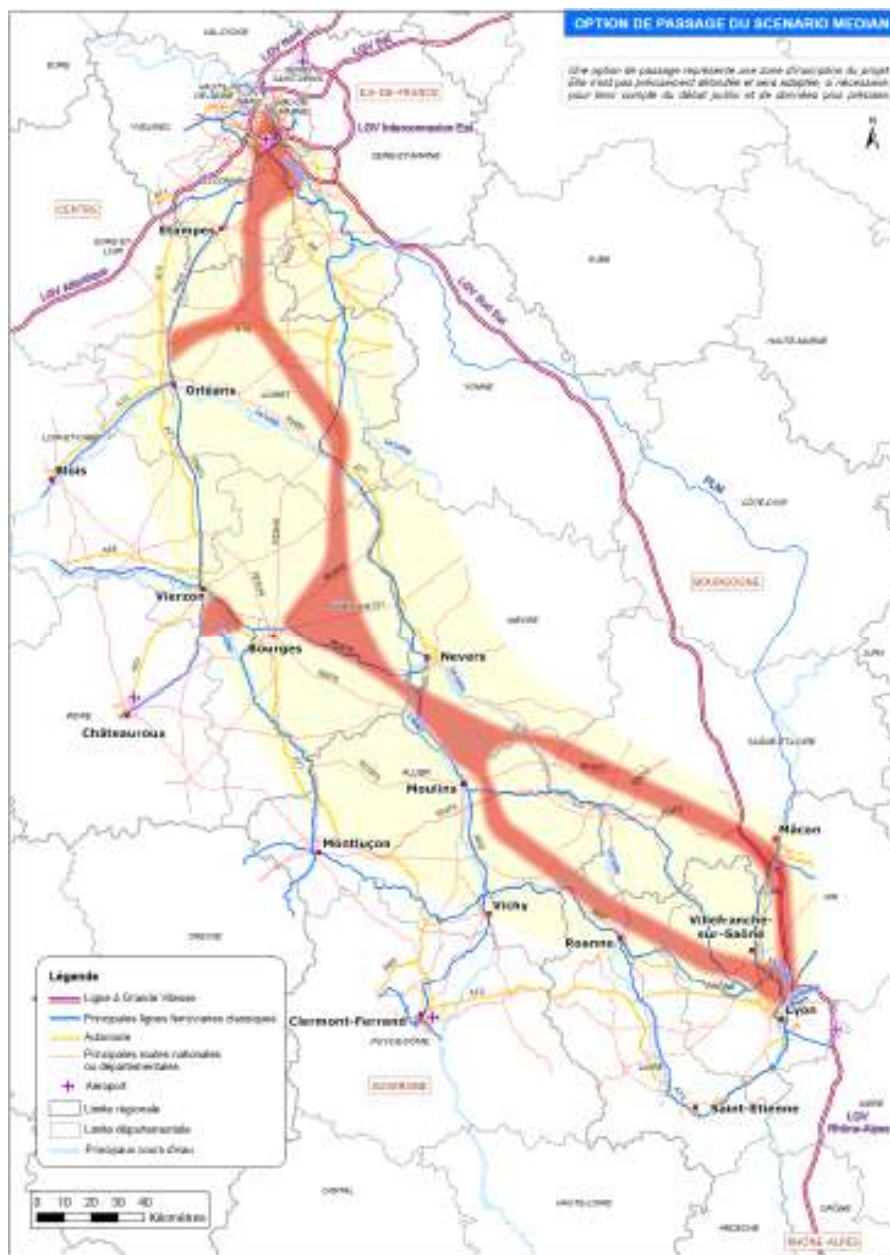
	Ouest Sud
Gain de voyageurs (en voyageurs)	≈ 5,1 millions
VAN (Mds€ 2008 actualisés en 2024)	1,1 Mds €
TRI socio-économique (avec COFP)	≈ 3,8%

Scénario Ouest



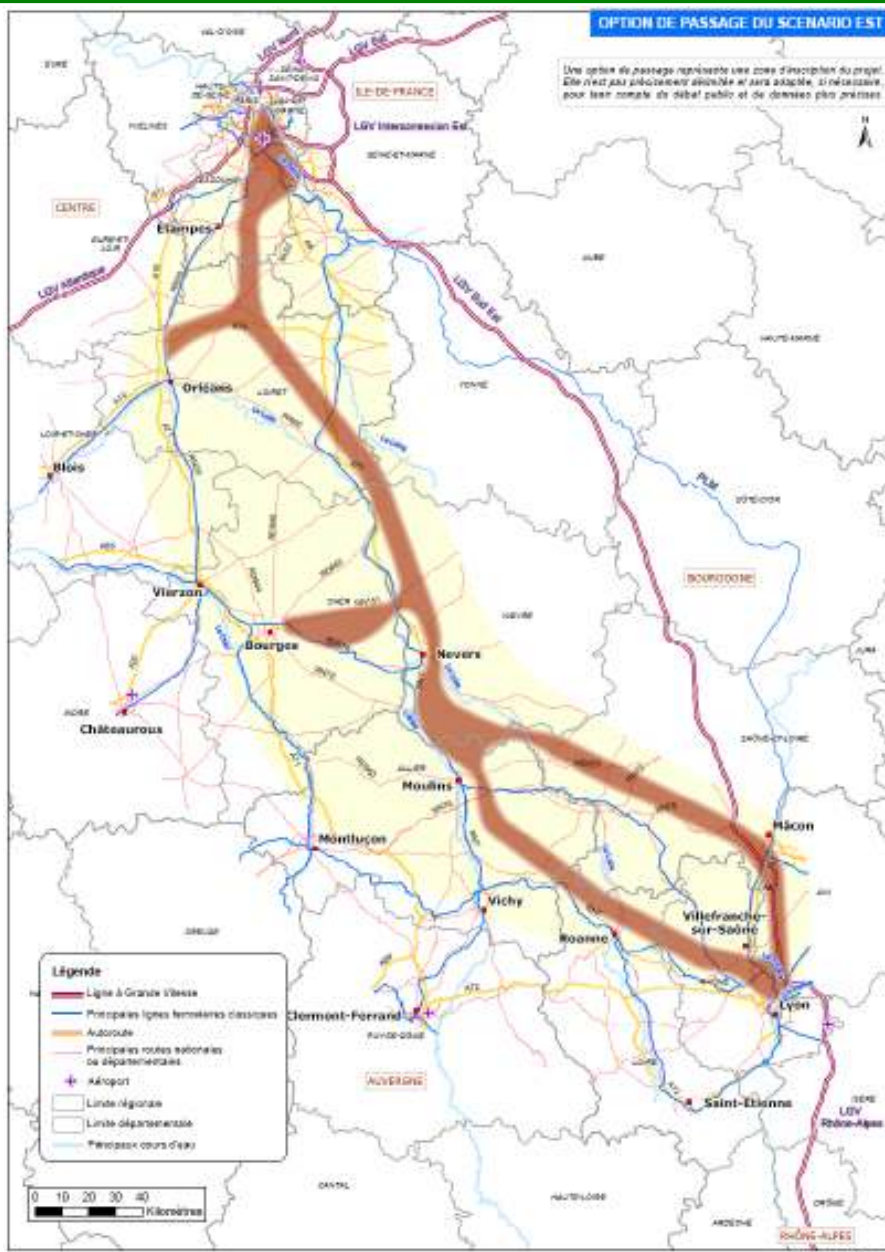
	Ouest	
	Variante Sud	Variante Nord
Gain de voyageurs (en voyageurs)	≈ 5,7 millions	≈ 5,3 millions
VAN (Mds € 2008 actualisés en 2024)	≈ 5,2 Mds	≈ 4,7Mds
TRI socio-économique (avec COFP)	≈ 4,3%	

Scénario Médian



	Médian	
	Variante Sud	Variante Nord
Gain de voyageurs (en voyageurs)	≈ 6,5 millions	≈ 6,1 millions
VAN (Mds € 2008 actualisés en 2024)	≈ 10,0 Mds	
TRI socio-économique (avec COFP)	≈ 5,0%	≈ 5,1%

Scénario Est



	Est	
	Variante Sud	Variante Nord
Gain de voyageurs (en voyageurs)	≈ 6,5 millions	≈ 6,2 millions
VAN (Mds € 2008 actualisés en 2024)	≈ 10,6 Mds	≈ 10,3 Mds
TRI socio-économique (avec COFP)	≈ 5,0%	≈ 5,1%

Analyse par grands postes de coûts et de bénéfiques

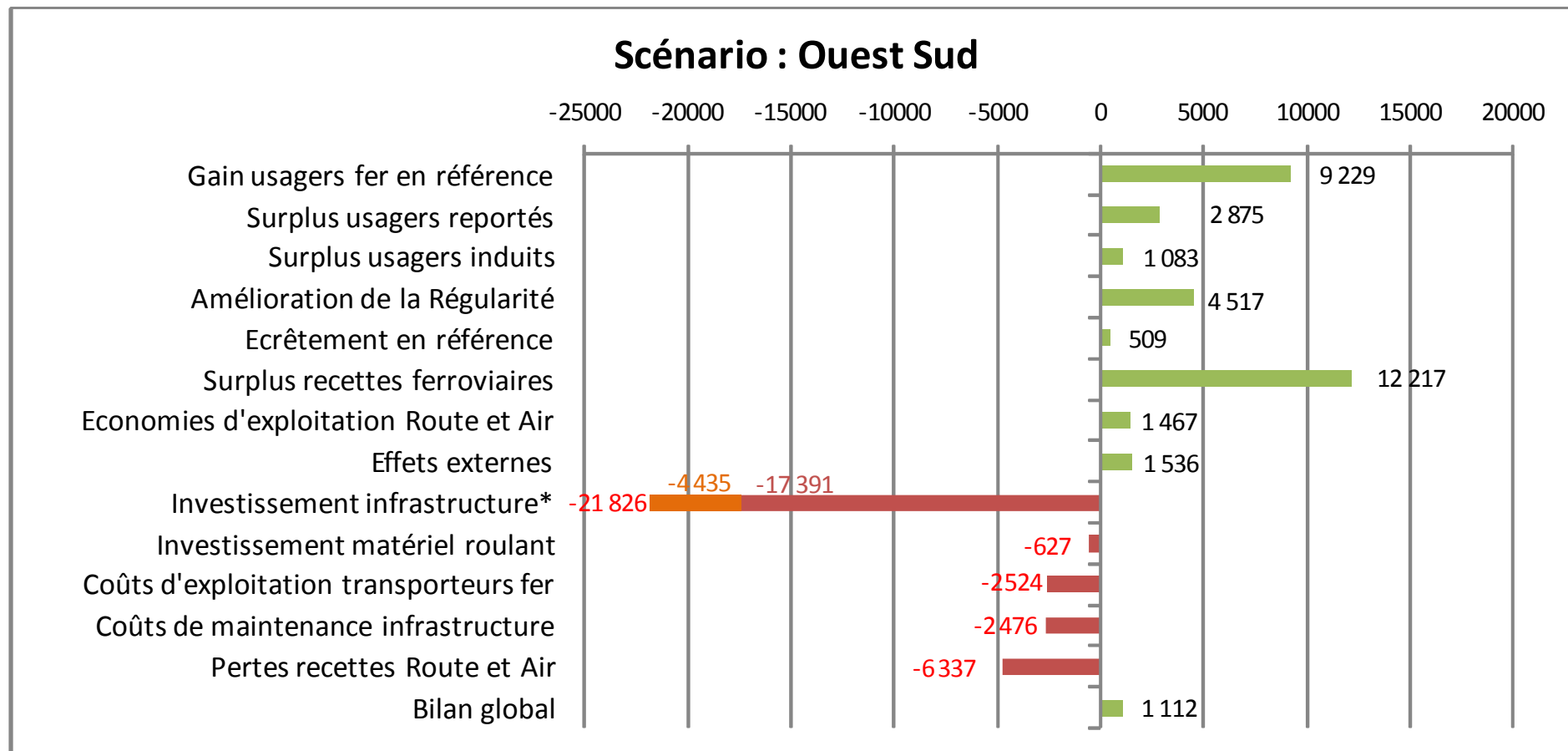
- **Une VAN globale qui varie de 1,1 à 10,5 Mds € actualisés (avec COFP)**
 - Positive dans tous les scénarios
 - Médian et Est très proches
 - Ouest Sud : investissement plus élevé et avantages moindres
- **Principaux postes de gains: les usagers et les recettes ferroviaires**

Usagers fer en référence	9 à 12 Mds € actualisés selon les scénarios
Usagers fer reportés et induits	4 à 5 Mds € actualisés
Régularité / écrêtement	5 Mds €, invariant selon les scénarios, usagers fer en référence
Recettes ferroviaires	12 à 16 Mds € actualisés
Effets externes	1,5 à 2 Mds € actualisés

- **Principaux postes de coûts: l'investissement**

Investissement infra	16 à 17,5 Md € actualisés selon les scénarios
Coûts d'exploitation fer (transporteurs + infra)	5 à 6 Md € actualisés

Analyse par grands postes de coûts et de bénéfiques

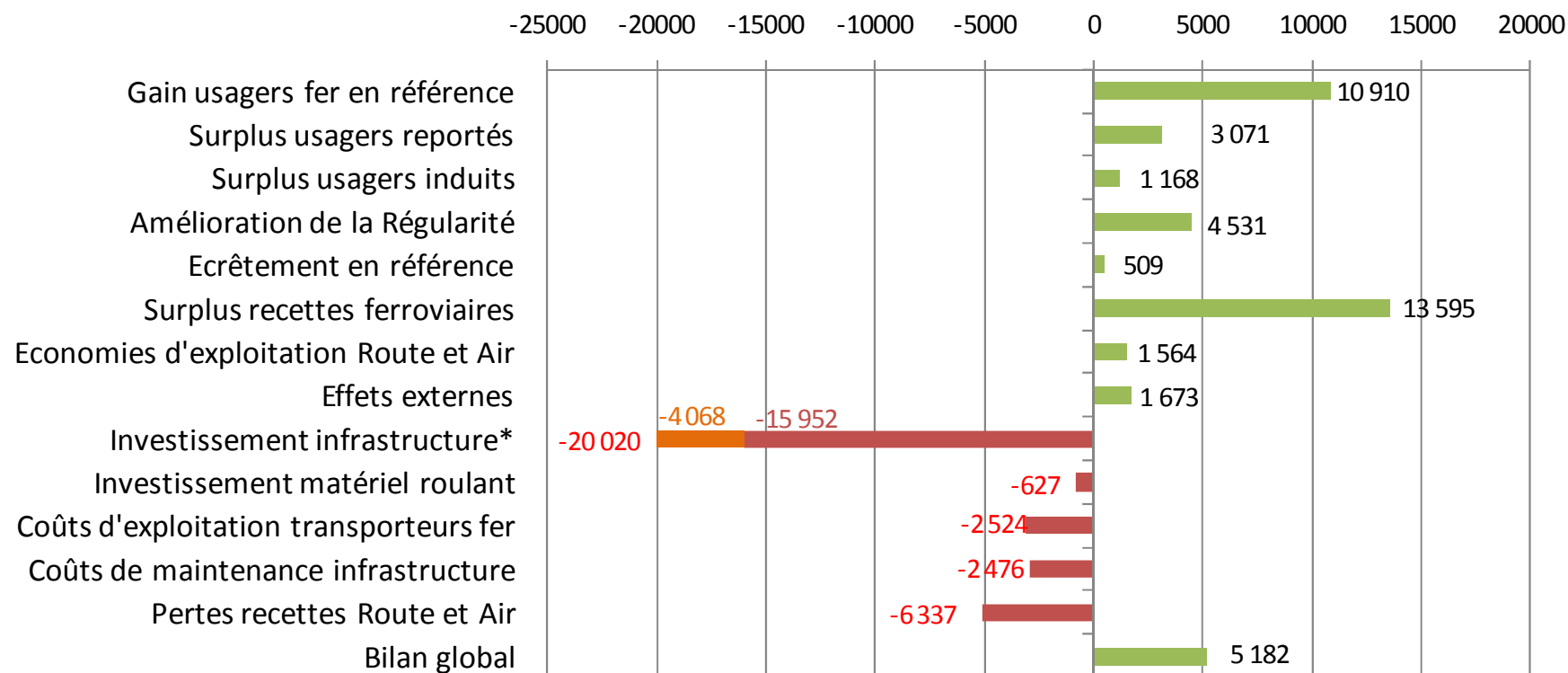


* Investissement et impact du COFP

Coûts et bénéfiques pour la collectivité (en millions d'euros actualisés)

Analyse par grands postes de coûts et de bénéfiques

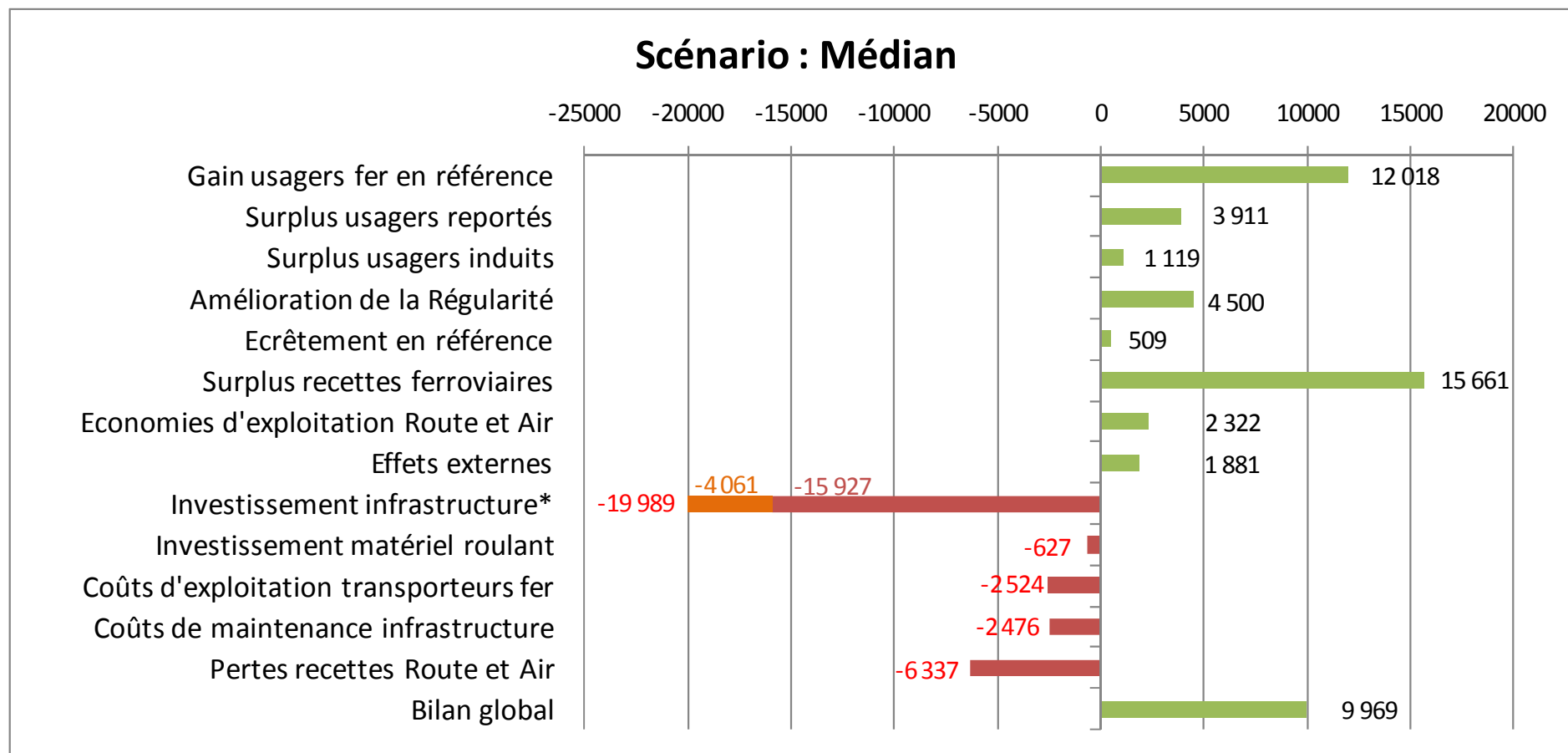
Scénario : Ouest



* Investissement et impact du COFP

Coûts et bénéfiques pour la collectivité (en millions d'euros actualisés)

Analyse par grands postes de coûts et de bénéfiques

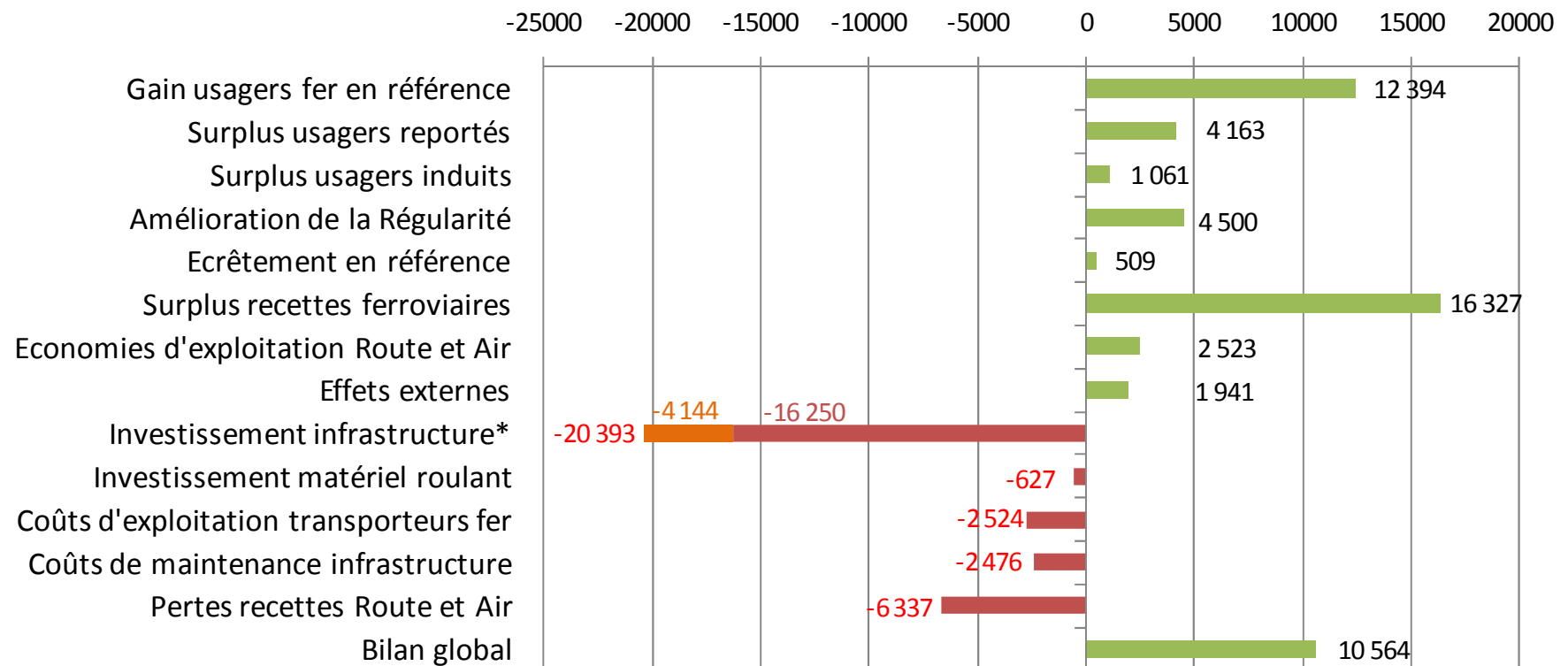


* Investissement et impact du COFP

Coûts et bénéfiques pour la collectivité (en millions d'euros actualisés)

Analyse par grands postes de coûts et de bénéfiques

Scénario : Est

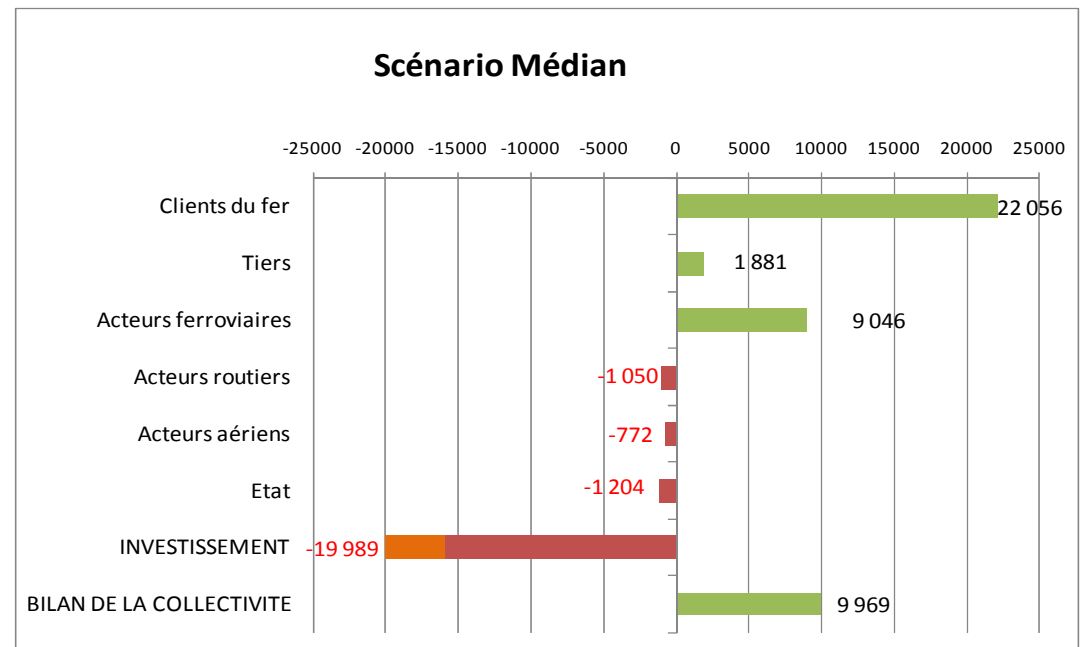
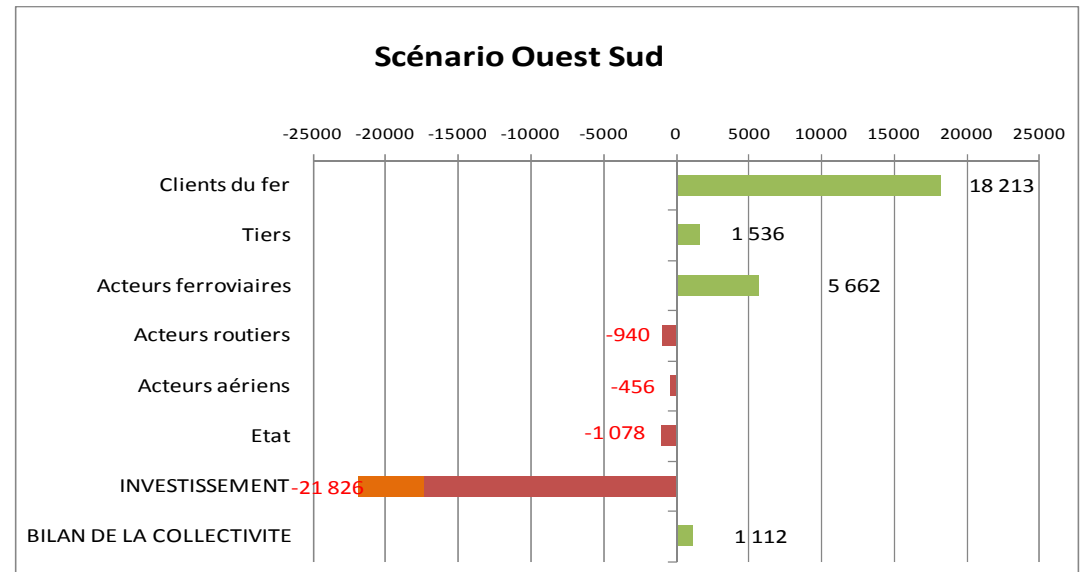


* Investissement et impact du COFP

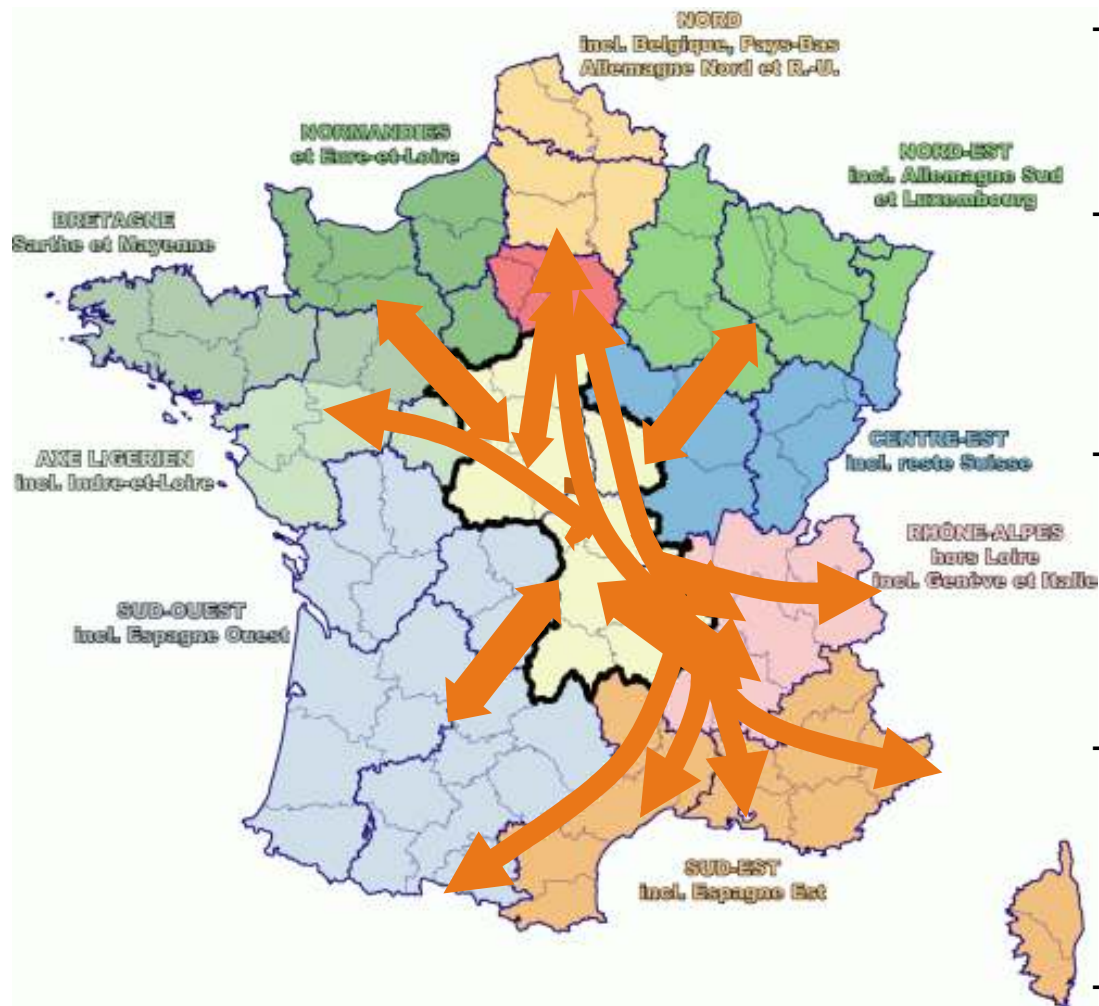
Coûts et bénéfiques pour la collectivité (en millions d'euros actualisés)

Analyse par acteur

- **Bilan positif :**
 - Usagers ferroviaires : plus de 70 % des avantages)
 - Acteurs ferroviaires
 - Tiers (effets externes)
- **Bilan négatif**
 - Acteurs routiers,
 - Aériens
 - Puissance publique



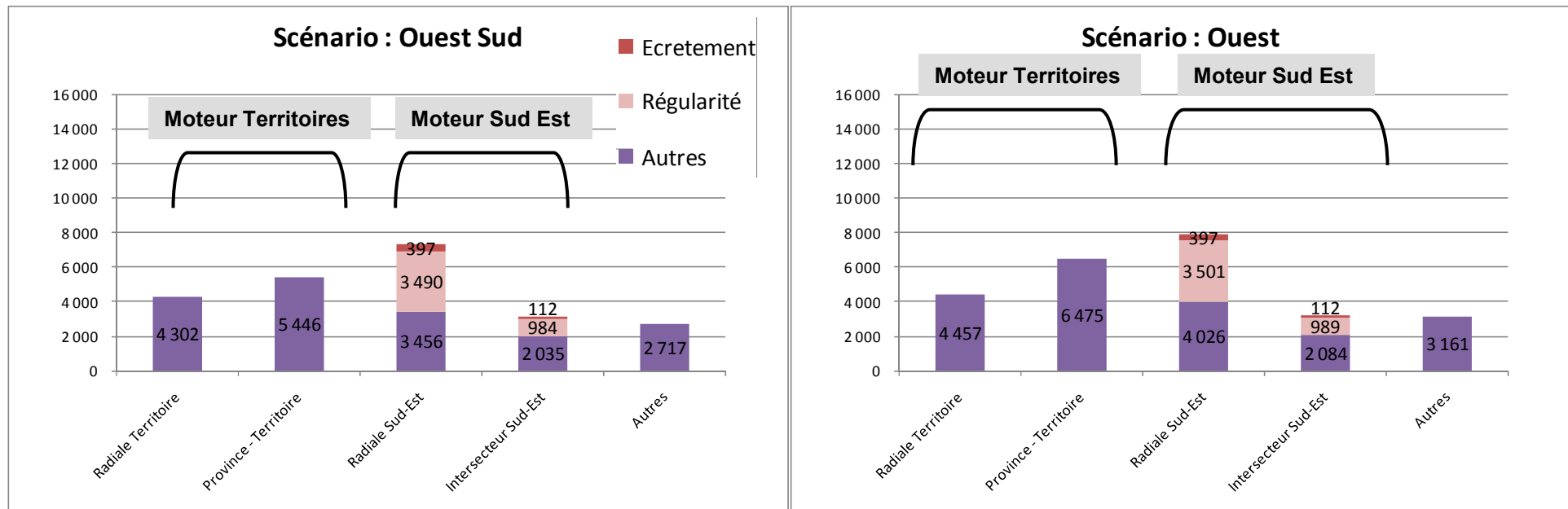
Analyse par grand type de trafic



- **Radial Territoire** : relations Territoire avec l’Ile-de-France
- **Province – Territoire** : relations Territoire avec autres régions (y compris flux internes au Territoire)
- **Radial Sud-Est** : Relations Ile-de-France avec Rhône-Alpes, Genève, Italie, PACA, Languedoc-Roussillon et Espagne Est
- **Intersecteurs Sud-Est** : Relations entre le Sud-Est et le Nord / Nord Ouest
- **Autres trafics** : trafics connexes impactés notamment par la création de nouvelles dessertes intersecteurs

Analyse par grand type de trafic et par scénario

Décomposition de la VAN du projet (hors investissement) par type de trafic (M€ actualisés)



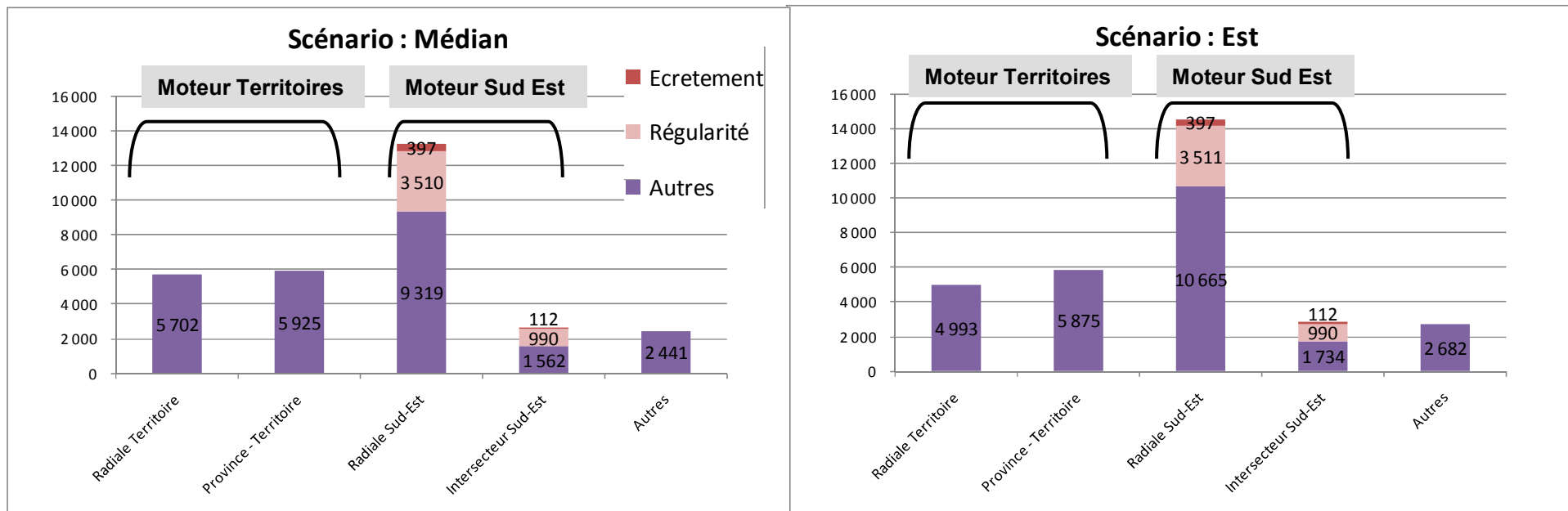
■ Scénarios Ouest et Ouest Sud

- Profils assez similaires, résultats légèrement meilleurs pour le scénario Ouest
- Gain significatif pour les relations Province – Territoire dans le scénario Ouest (intersecteurs desservant à la fois Bourges et Nevers)

■ *NB : Les gains de régularité sont inclus dans le moteur « Sud Est »*

Analyse par grand type de trafic et par scénario

Décomposition de la VAN du projet (hors investissement) par type de trafic (M€ actualisés)



■ Scénarios Médian et Est

- Profils assez similaires, meilleurs en Sud-Est pour l'Est et en Territoires pour le médian
- Niveaux équivalents à ceux des scénarios Ouest et Ouest Sud pour le moteur Territoires, apport des relations Sud-est

■ *NB : Les gains de régularité sont inclus dans le moteur « Sud Est »*

En résumé..

- Dans tous les scénarios, la VAN est positive et le TRI est supérieur à 3,6%
- La perte des recettes route/air témoigne d'un report modal significatif
- L'ensemble des deux piliers « Territoires » et « Trafic Sud Est » est nécessaire pour créer de la valeur dans tous les scénarios
- Le moteur « Territoires » est relativement constant selon les scénarios
- Le moteur « Sud Est » apporte un complément aux scénarios Médian et Est sans modérer le moteur « Territoires »

Merci de vote attention