

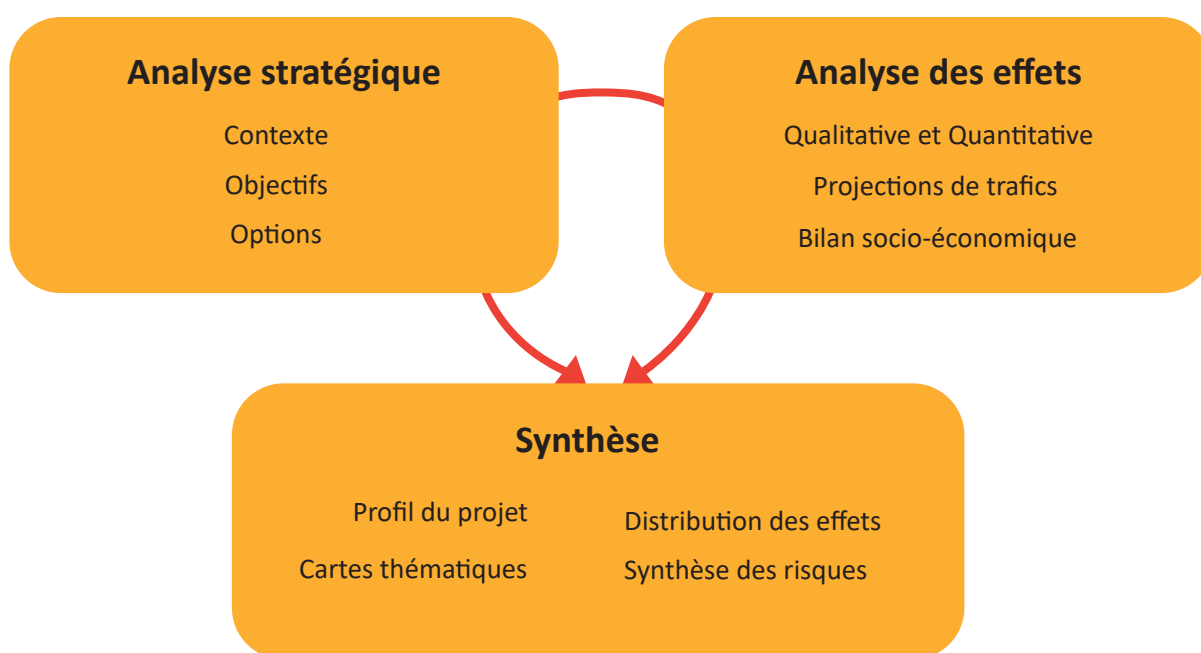
Fiche thématique

Évaluation socio-économique

Qu'est-ce que l'évaluation socio-économique ?

L'évaluation socio-économique (ESE) vise à mesurer l'utilité collective d'un projet en comparant ses bénéfices et ses coûts pour l'ensemble de la société, et pour chaque groupe d'acteurs concernés par un projet. Elle repose sur un triptyque :

Les trois volets de l'évaluation

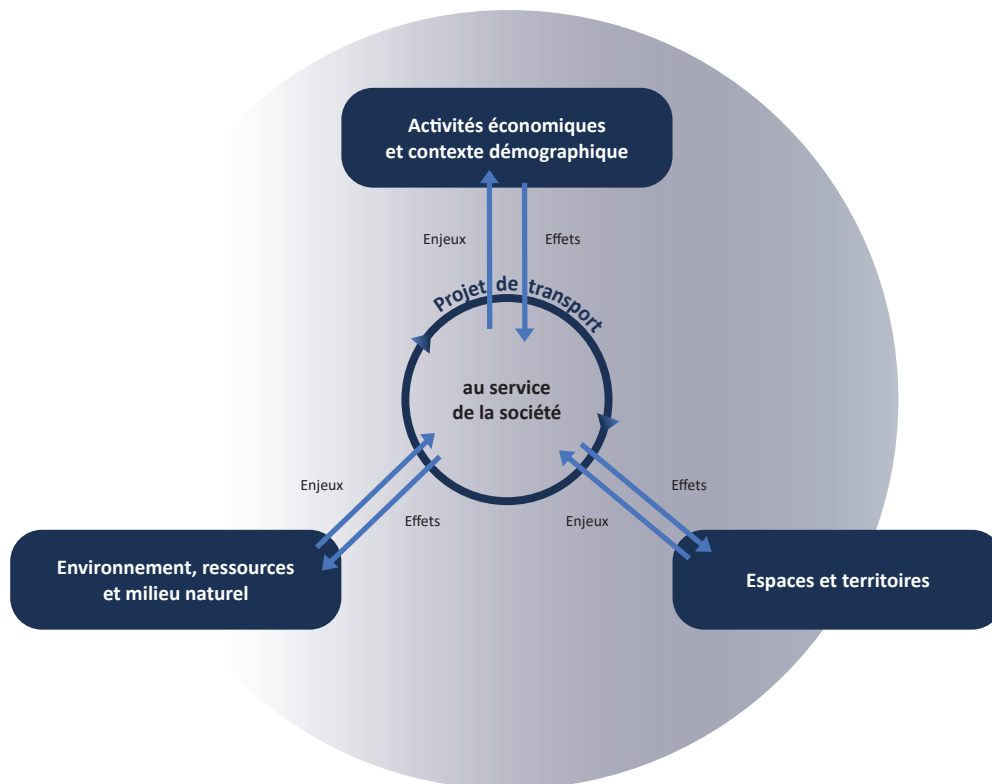


Elle permet d'éclairer les décisions publiques en appréciant la création de valeur socio-économique.

L'évaluation quantitative n'est qu'un des éléments de la décision. Elle s'accompagne d'une démarche qualitative : impacts sur les territoires, environnement, sécurité, emploi, attractivité...

Pour un projet de service de mobilité ferroviaire comme la réouverture aux trafics ferroviaires de bout en bout et transfrontaliers en vallée d'Aspe, l'évaluation socio-économique considère les effets pour les usagers des transports et les impacts sur les activités économiques et sociales, les dynamiques territoriales, le contexte environnemental.

Le projet de service de mobilité pour les territoires et la population



Elle répond à une obligation légale : rendue obligatoire par le Code des transports (Art. 1511-1 à 6 du code des transports).

L'évaluation socio-économique constitue une des pièces d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

À quoi sert l'évaluation socio-économique ?



Éclairer les décisions publiques : l'évaluation socio-économique contribue à justifier l'utilité publique d'une opération et à comparer les projets sur la base d'une méthode standardisée et normée. Elle n'a toutefois pas vocation à remplacer la décision politique ou stratégique.



Mesurer les écarts : entre une situation sans projet et une situation avec la réalisation du projet.



Répondre à une obligation légale : en France, l'obligation d'évaluation socio-économique couvre les investissements publics civils de l'État et de ses établissements publics, dont SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions.

Quelles sont les données d'entrée ?

L'évaluation socio-économique mobilise un large spectre de données :

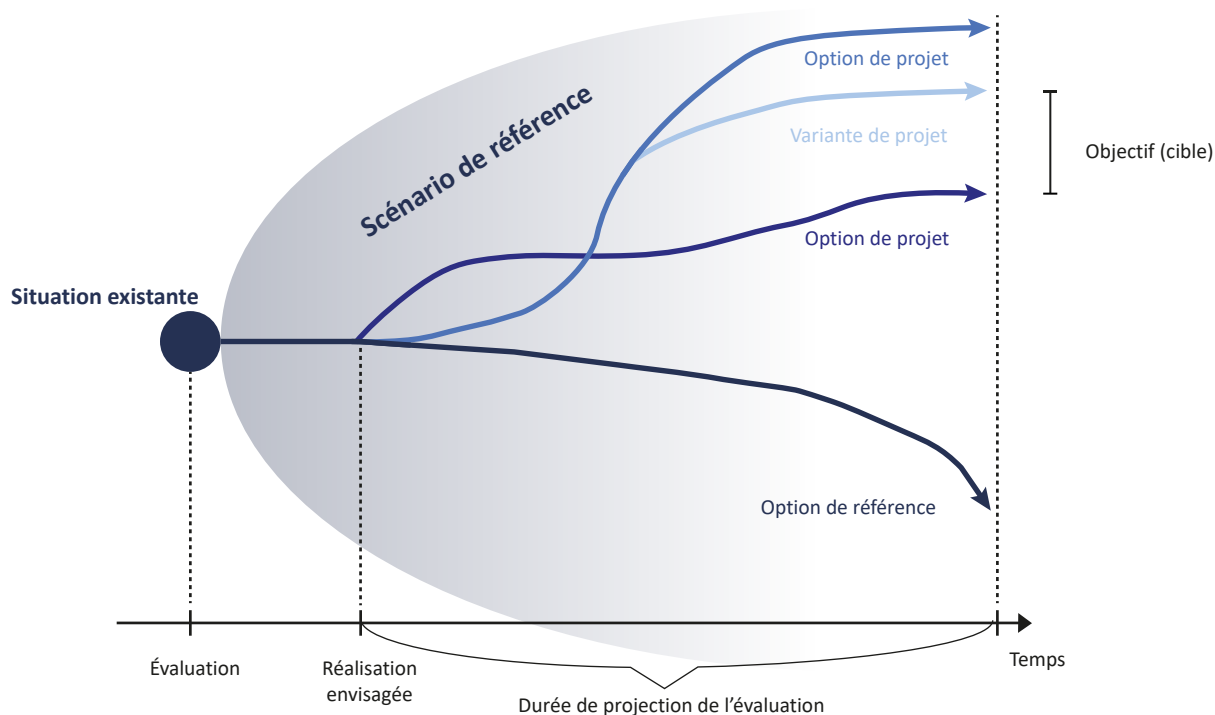
- **analyse territoriale** : géographie physique et du milieu naturel, géographie humaine (démographie, emplois, activités économiques et de loisirs, ...), hypothèses macro-économiques (taux de croissance), la temporalité des projets déjà actés, etc. ;
- **données de trafic / mobilité** : volumes de voyageurs/usagers, temps de parcours, fréquences, report modal, répartition des modes ; volumes de marchandises, par mode ;
- **données techniques du projet** : coûts d'investissement et d'exploitation (coûts d'investissement initiaux, coûts d'entretien, de fonctionnement, calendrier de dépenses) ; données temporelles (durée des travaux, durée de prise en considération des données quantitatives de référence, de 20 à 50 ans ou plus) ;
- **valeurs tutélaires fournies par la réglementation** : valeur du temps, pollution atmosphérique, sécurité, effet de serre (tonne d'équivalent carbone). La valeur du temps est aussi mobilisée pour valoriser des gains de qualité de service, la fréquence, la régularité, le confort.

Quelles sont les données de sortie ?

L'évaluation socio-économique est une approche comparative, déclinée sur une longue période, entre deux options : l'option de référence (situation où le projet ne se serait pas fait) et les différentes options de projets étudiés (pouvant contenir des variantes). Il convient donc de définir un contexte commun aux deux options.

Ce dernier constitue le scénario de référence qui caractérise le cadre dans lequel le projet va se réaliser (ex. : évolution économique ou projection de la population dans le territoire).

Une analyse comparative entre référence et projet



Les grands agrégats quantitatifs résultants de l'évaluation socio-économique sont :

- **la Valeur Actualisée Nette (VAN)** : correspondant à la somme actualisée des flux de recettes et de coûts sur la durée de l'évaluation du projet considéré ;
- **la VAN par € investi** : elle mesure l'effet de levier de l'investissement consenti sur le bien-être collectif ;
- **la VAN par € public dépensé** : elle permet de comparer, voire de hiérarchiser les projets vis-à-vis du contexte budgétaire ;
- **la date optimale de mise en service** : c'est la date qui maximise la VAN et permet d'ordonnancer la programmation des travaux ;
- **le Taux de Rentabilité Interne socio-économique (TRI-SE)** : c'est le taux d'actualisation¹ qui annule la VAN.

Ces indicateurs quantitatifs sont autant d'éléments d'aide à la décision. Ils ne se substituent pas à la décision quant à la poursuite d'un projet.

Grandes catégories d'acteurs

L'évaluation socio-économique est appliquée aux grandes catégories d'acteurs, permettant de dresser un bilan des effets positifs ou négatifs pour chacun d'entre-eux.



Gestionnaire d'infrastructure ferroviaire
(SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) : recettes de péages, coûts d'exploitation et de renouvellement...



Autorités organisatrices de mobilité (Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine) : coûts d'exploitation supportés par l'AOM, dont subventions d'équilibre versées à l'entreprise ferroviaire exploitant la ligne



Usagers ou chargeurs : nombre d'usagers ou tonnes impactés, report modal, induction², temps de parcours, régularité, fréquence, confort, coût du transport...



Entreprises ferroviaires : coûts d'exploitation & péages, effets des recettes usagers TER et autres services voyageurs, effets recettes fret.



Opérateurs des autres modes : impact du projet ferroviaire sur les autres modes, air et route.



Riverains et puissance publique : émissions de CO₂, pollution atmosphérique, effets sécurité, taxes perçues.



Investissements : infrastructures et matériel roulant.

¹ **Actualisation** = transformation d'un flux monétaire futur en une valeur présente équivalente : 1 € dans le futur a un pouvoir d'achat inférieur à celui d'1 € aujourd'hui ; indexation = révision des prix tenant compte de l'inflation sectorielle.

² **Induction** : nouveaux voyageurs induits par l'évolution de l'offre de service et/ou voyageurs utilisant plus souvent le train du fait de l'évolution de l'offre de service du mode ferroviaire.