

# PROJET DE NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE EUROAIRPORT

SYNTHESE DES RESULTATS DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE



# SOMMAIRE

## L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE 3

+ POURQUOI UNE EVALUATION SOCIOECONOMIQUE ?	3
+ LE PRINCIPE DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE	3
+ LE PROJET	4
+ LES ACTEURS IMPACTES PAR LE PROJET	7

## LE BILAN SOCIO-ECONOMIQUE : AVANTAGES ET COUTS DES ACTEURS 9

+ BILAN DES INVESTISSEMENTS	9
+ BILAN DES EXPLOITANTS ET DES AUTORITES ORGANISATRICES DES TRANSPORTS FERROVIAIRES	9
+ BILAN DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	10
+ BILAN DES OPERATEURS DES TRANSPORTS EN COMMUN ROUTIERS	10
+ BILAN DES USAGERS	11
+ BILAN DES RIVERAINS	12
+ BILAN DE LA PUISSANCE PUBLIQUE	12
+ SYNTHESE	13

## POUR EN SAVOIR PLUS 14

+ UNE METHODE ETROITEMENT ENCADREE	14
+ SCENARIO DE REFERENCE, OPTION DE REFERENCE, OPTION DE PROJET	14
+ DES AVANTAGES ET COUTS MONETARISES	16
+ DES AVANTAGES ET COUTS S'ETALANT DANS LE TEMPS	16

# L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

## POURQUOI UNE EVALUATION SOCIOECONOMIQUE ?

« LES PROJETS DE TRANSPORT DOIVENT REpondre AU MIEUX AUX BESOINS DE DEPLACEMENT, EN TENANT COMPTE DES ENJEUX DE DEVELOPPEMENT DURABLE, DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET ENERGETIQUE ET DES CONTRAINTES BUDGETAIRES. L'EVALUATION DOIT AINSI COUVRIR LES EFFETS SOCIAUX, ENVIRONNEMENTAUX ET ECONOMIQUES. »

(MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE)

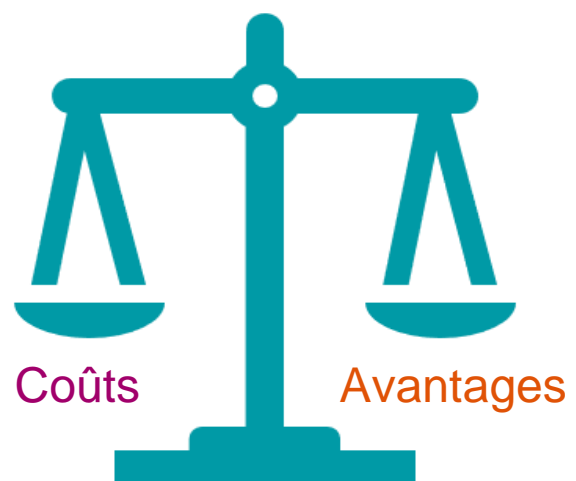
## LE PRINCIPE DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

UN BILAN SOCIO-ECONOMIQUE A POUR OBJECTIF DE **METTRE EN LUMIERE LES AVANTAGES ET LES COUTS INDUITS PAR UN PROJET.**

LE BILAN SOCIOECONOMIQUE CORRESPOND A LA DIFFERENCE ENTRE LES AVANTAGES ET LES COUTS DU PROJET.

$$\text{BILAN} = \text{AVANTAGES} - \text{COUTS}$$

SI LE RESULTAT DU BILAN EST POSITIF, LE PROJET EST CREATEUR DE VALEUR POUR LA COLLECTIVITE.

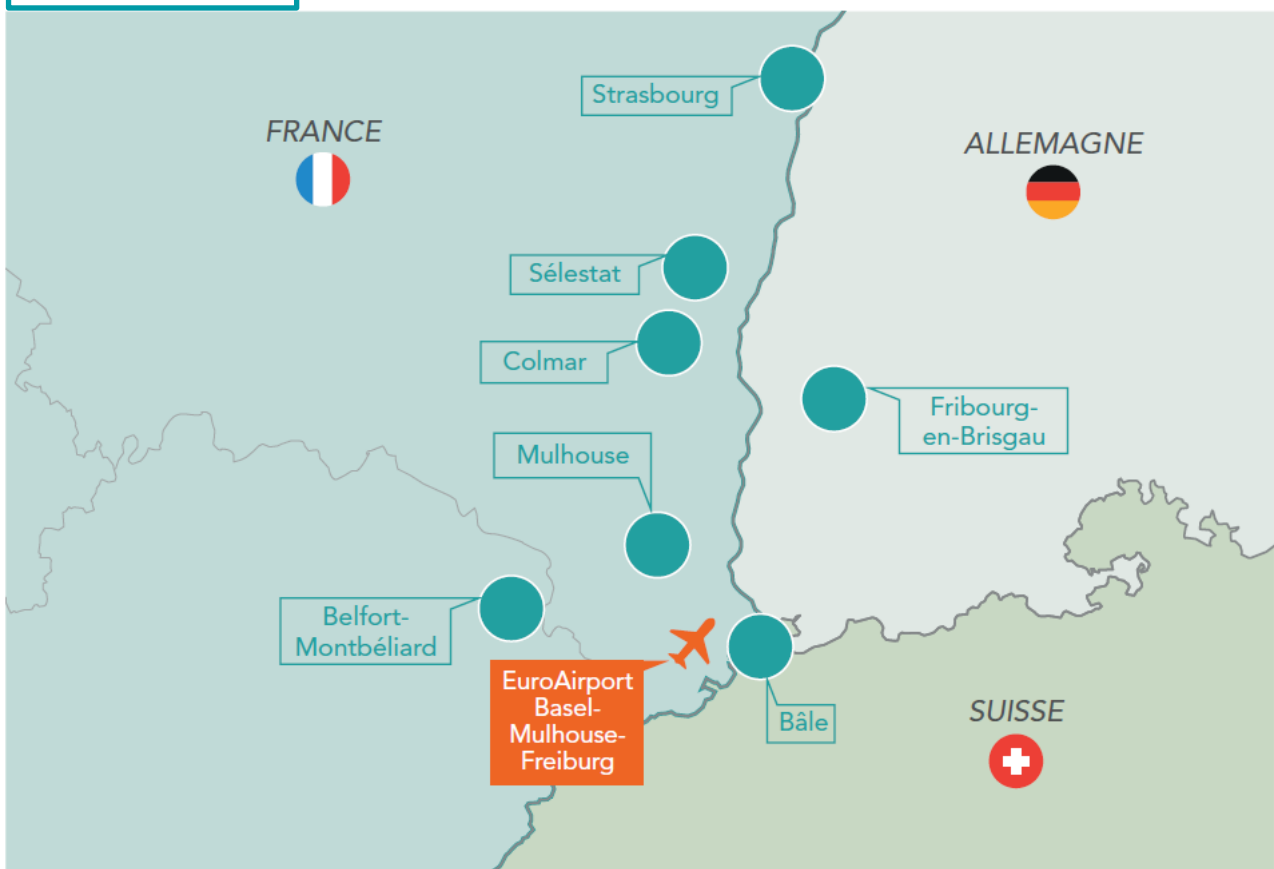


## LE PROJET

La nouvelle liaison ferroviaire envisagée vise à améliorer la desserte en transport en commun de l'EuroAirport.

Elle permet la desserte directe de l'EuroAirport depuis Mulhouse et Bâle par des trains régionaux français et suisses via l'implantation d'une nouvelle gare au contact immédiat de l'aérogare et la construction d'une section de voie ferrée d'environ 6 km, en dérivation de la ligne Mulhouse-Bâle existante.

### Situation du projet



© SNCF Réseau

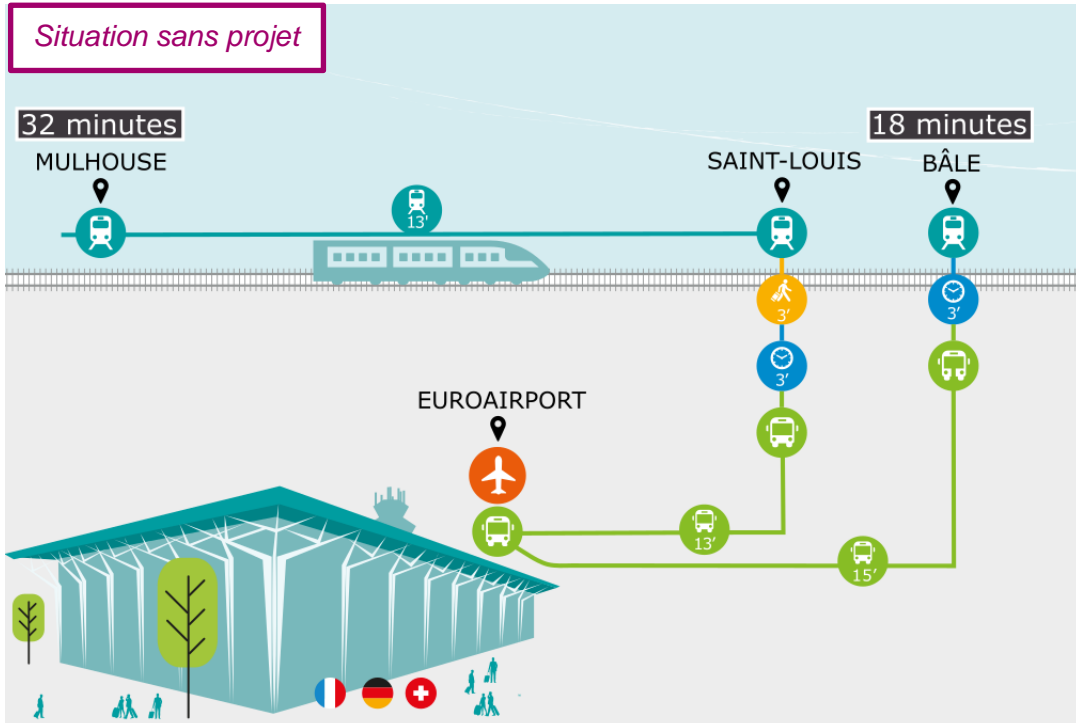
Carte du projet



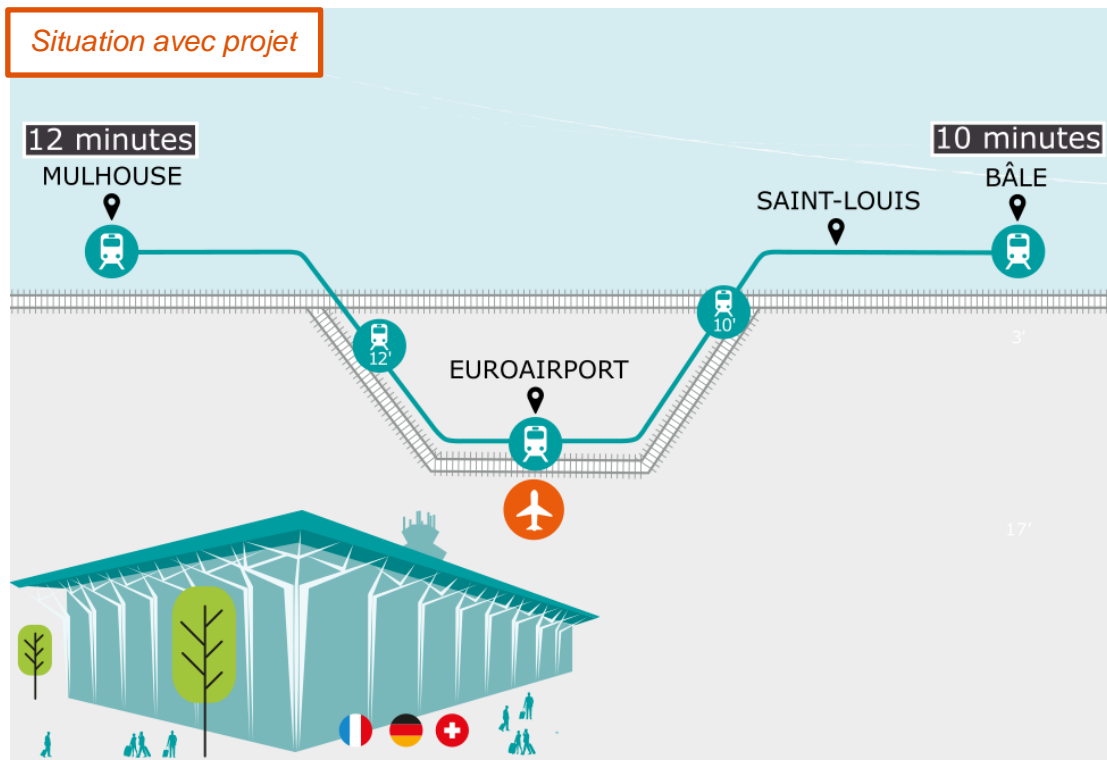
© SNCF Réseau

Le bilan socio-économique s'attache à comparer deux situations :

- + Une situation où le projet de desserte ferroviaire de l'EuroAirport n'est pas réalisé ;



- + Une situation où le projet de desserte ferroviaire de l'EuroAirport est mis en place.



## LES ACTEURS IMPACTES PAR LE PROJET

Un bilan socio-économique considère l'ensemble des acteurs susceptibles d'intervenir dans la réalisation du projet ou d'en ressentir les effets :



Les **investisseurs** regroupent l'ensemble des partenaires suisses, français ou européens participant au financement du projet.



Les **exploitants ferroviaires** regroupent l'ensemble des établissements assurant le transport de personnes sur un réseau ferroviaire (par exemple CFF Voyageurs, SNCF Mobilité).

Les **autorités organisatrices des transports** regroupent les collectivités publiques qui ont pour mission de définir la politique de desserte des transports en commun (par exemple la Région Grand Est)



Les **gestionnaires d'infrastructures ferroviaires** regroupent l'ensemble des établissements assurant l'entretien de l'infrastructure ferroviaire (par exemple CFF Infrastructure, SNCF Réseau)



Les **opérateurs des transports en commun routier** regroupent les exploitants et les autorités organisatrices des transports urbains pour la ligne de bus 11 du réseau Distribus et la ligne de bus 50 du réseau Bâlois, mais aussi l'exploitant des autocars Flixbus



Les **usagers** représentent les voyageurs, qu'ils soient utilisateurs du train, des bus ou de la voiture.

Les **usagers se rendant à l'EuroAirport** incluent les passagers aériens et leurs accompagnants, mais aussi les employés ou les professionnels se rendant dans les entreprises présentes sur la plateforme.

La démarche du bilan socio-économique amène à distinguer :

- Les « **anciens usagers des transports en commun** », utilisant les transports en commun dans une situation sans projet (desserte bus) ou avec projet (desserte bus ou ferroviaire) ;
- Les « **usagers reportés de la route** », utilisateurs de la voiture dans une situation sans projet, mais utilisateurs du train dans le cas où le projet de desserte ferroviaire est réalisé ;
- Les « **usagers reportés d'autres aéroports** », voyageurs qui se rendent à l'EuroAirport si le projet ferroviaire est réalisé alors qu'ils utilisent d'autres aéroports dans une situation sans projet. Ce changement de choix d'aéroport n'est pas lié à l'évolution des liaisons aériennes mais à l'amélioration de la desserte de l'aéroport.

Les **usagers de la ligne ferroviaire Bâle-Mulhouse, ne se rendant pas à l'EuroAirport**, utilisent le train dans le cas où le projet n'est pas réalisé. Avec le projet, ils seront impactés par les ajustements de l'offre ferroviaire en termes de temps de parcours notamment.



Les **riverains** correspondent aux habitants de l'aire d'influence environnementale du projet mais qui n'en sont pas nécessairement les usagers



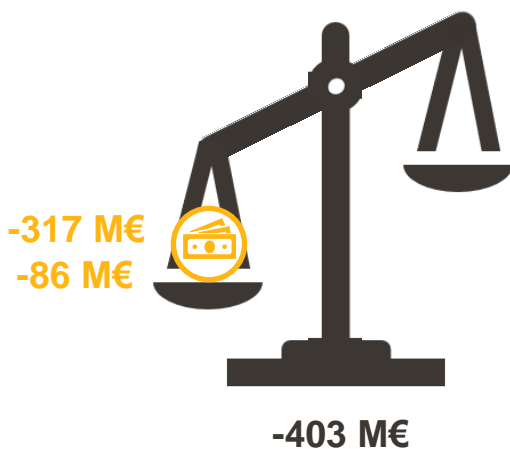
La **puissance publique** regroupe tous les acteurs dont les revenus proviennent de la perception d'impôts, de taxes et assimilés



# LE BILAN SOCIO-ECONOMIQUE : AVANTAGES ET COUTS DES ACTEURS



## BILAN DES INVESTISSEMENTS



Les investissements en infrastructures sont évalués à **253 millions d'euros** hors taxes avec un échéancier s'établissant entre 2020 et 2030 aux conditions économiques de juin 2017. Cet investissement est nécessairement un coût à imputer au bilan du projet.

Les principes du bilan amènent à prendre en compte une revalorisation du montant de l'investissement dans le temps de l'ordre de +64 M€, ce qui porte le montant de l'investissement à **317 M€** (cf. : [Pour en savoir plus](#) sur les principes des bilans socio-économiques).

L'argent public dépensé est majoré afin de considérer la rareté des fonds publics. Pour ce projet, la majoration s'établit à **86 M€**.



## BILAN DES EXPLOITANTS ET DES AUTORITES ORGANISATRICES DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Pour l'exploitant ferroviaire, les recettes supplémentaires de la vente de billets sont supérieures à la croissance des charges d'exploitation.

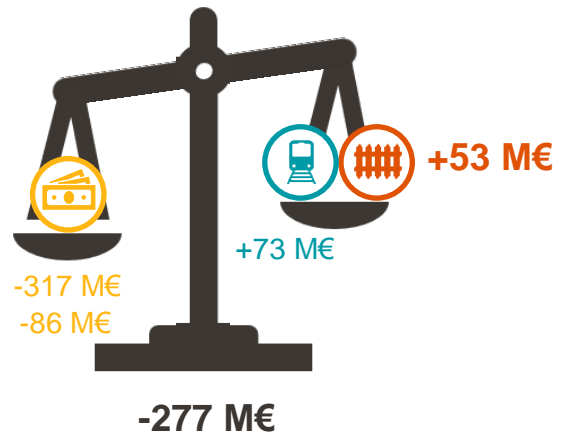
Les Autorités Organisatrices des Transports, subventionnant l'exploitant ferroviaire présentent donc un bilan positif de **+73 M€**.



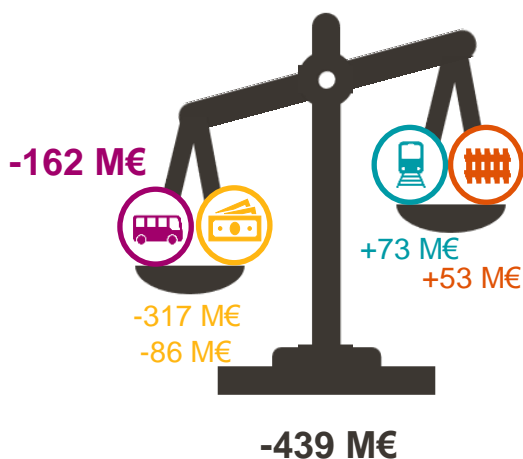
## BILAN DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires présentent un bilan positif de **+53 M€**.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation du réseau sont couvertes par les redevances perçues, versées par les exploitants ferroviaires pour les circulations supplémentaires de train.



## BILAN DES OPERATEURS DES TRANSPORTS EN COMMUN ROUTIERS



Les opérateurs des transports en commun routiers sont les exploitants et les autorités organisatrices des transports urbains des lignes de bus 11 du réseau Distribus et 50 du réseau bâlois, mais aussi l'exploitant des autocars Flixbus.

Une partie de leur clientèle se reporte sur le train, plus attractif.

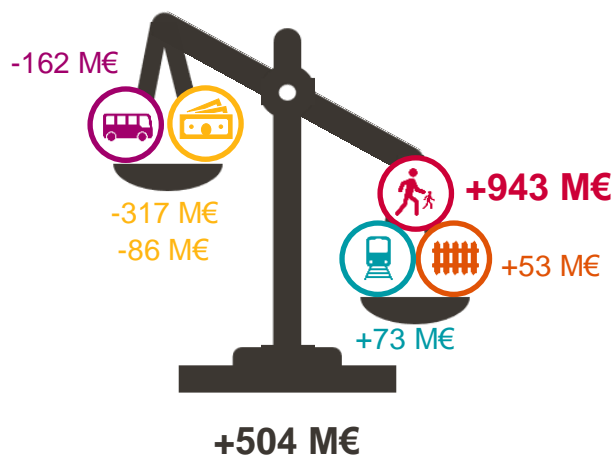
La baisse des charges d'exploitation (suppression de la ligne 11, restructuration de la ligne 50) ne compense pas la baisse des recettes de vente de titres. Le bilan des acteurs des transports en commun routiers est donc négatif, de **-162 M€**.

## BILAN DES USAGERS

Le bilan de l'ensemble des usagers est positif avec un gain de quelques **943 M€**.

Les gains des anciens usagers, sont liés :

- + A des gains financiers : baisse du coût d'un trajet vers l'EuroAirport grâce au non cumul de différents billets, par exemple train + bus lorsque la desserte ferroviaire n'existe pas,
- + A des gains de temps de parcours liés à la desserte ferroviaire mise en place, plus rapide que le bus existant,
- + A des gains de qualité de service grâce à la suppression de correspondance.



90% de l'ensemble des gains des usagers concernent les anciens usagers, c'est-à-dire un socle de clientèle déjà enclin à utiliser les transports en commun lorsque que le projet n'existe pas.

Les gains des usagers reportés de la route incluent :

- + Des variations de coûts entre un trajet effectué en voiture (coûts d'entretien, carburant, péage, dépréciation du véhicule...) et celui effectué en transports en commun (coût du trajet jusqu'à la gare en voiture, coût du billet),
- + Des variations du temps de parcours entre le trajet effectué en voiture et un trajet effectué en train.

Les usagers reportés d'autres aéroports bénéficient également de gains grâce à une variation de leur temps et coût de déplacement.

Les usagers de la ligne Bâle-Mulhouse sont en revanche impactés par une légère augmentation de leur temps de parcours avec la mise en place de la nouvelle liaison ferroviaire et de la desserte associée.

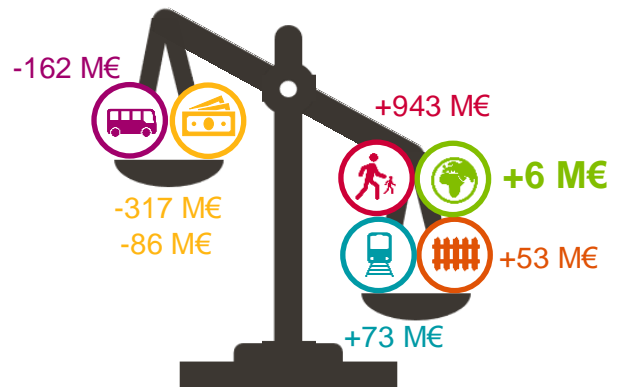


## BILAN DES RIVERAINS

Les riverains résidant dans l'aire d'influence environnementale sont impactés par les variations de pollution atmosphérique locale.

Les usagers utilisant la voiture dans une situation sans projet, se reportant sur le train avec le projet, permettent une réduction des émissions de polluants.

Le bilan des riverains est donc positif de **+6 M€**.



**+510 M€**

Les nuisances sonores ne sont pas prises en compte dans le calcul de base présenté ci-dessus.

En effet, pour une année donnée, il n'y a pas d'évolution de l'offre aérienne, et par conséquent du bruit aérien, entre la situation sans projet et la situation avec projet ferroviaire.

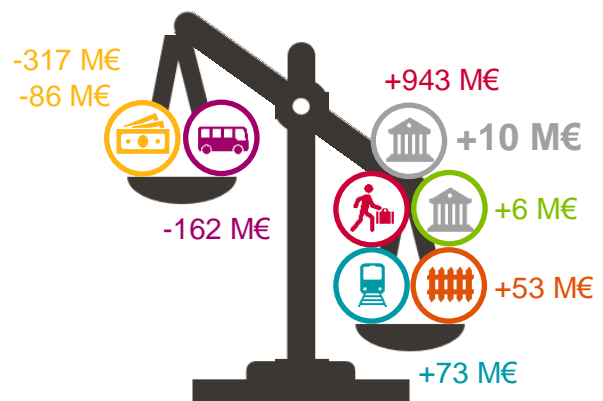
Concernant le bruit ferroviaire, il est possible de considérer un coût moyen des nuisances sonores. Dans ce cas, il en ressortirait un coût supplémentaire de -8 M€. Toutefois, ce coût ne tient pas compte des spécificités du présent projet : mesures compensatoires (par ailleurs déjà prises en compte comme coût à travers l'investissement) et évolutions technologiques d'ores et déjà envisagées sur le matériel roulant.



## BILAN DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

La Puissance Publique est impactée par les variations de taxes. Par convention, les gains et coûts liés à l'effet de serre et à l'accidentologie, qu'elle soit routière ou ferroviaire, sont également attribués à la Puissance Publique.

Le montant des taxes provenant de l'usage ou de l'exploitation de la nouvelle liaison ferroviaire ne permet pas de compenser la diminution des taxes due au moindre usage de la voiture particulière. La perception des taxes est donc négative.



**+520 M€**

L'effet de serre apportent des gains au bilan de la puissance publique grâce à la baisse du trafic routier : report de la voiture vers le train et réduction des circulations de bus remplacées par le train.

C'est également le cas de la diminution de l'accidentologie routière qui présente un gain supérieur à la dégradation de l'accidentologie ferroviaire.

Dans l'ensemble, le bilan de la puissance publique est positif, avec une valeur de **+10M €**.

## SYNTHESE

Le bilan monétarisé du projet présente une Valeur Actualisée Nette Socio-Economique\* (VAN-SE) très largement positive qui s'établit à **520 M€**.








La nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport apparaît rentable pour la collectivité, les avantages étant très supérieurs aux coûts.

Un euro investi permet de dégager 1.3 euros d'avantages.

### \*Valeur Actualisée Nette Socio-économique (VAN-SE) :

La VAN-SE traduit la valeur d'un projet pour l'ensemble de la collectivité. Elle correspond à la somme (exprimée en euros) des coûts et avantages apportés par le projet. Si la VAN-SE est positive, le projet est considéré comme rentable en termes socio-économiques. Le projet est d'autant plus créateur de valeur pour la collectivité que la VAN-SE est élevée.

### Synthèse des gains et des coûts socio-économiques par acteur

Acteur	⊖ Coût	⊕ Avantages
	Investissement initial de <b>253 M€</b>	
	Augmentation des dépenses en charges d'exploitation, redevances et taxes de <b>29 700 € / jour</b>	Gains en recettes de billetterie de <b>41 900 € / jour</b>
		Gains perçus par le gestionnaire d'infrastructure de <b>2 700 € / jour</b>
	Pertes pour les opérateurs des transports en commun routiers de <b>20 000 € / jour</b>	
		<b>17 700 usagers / jour :</b> - 13 500 anciens usagers des TC (gain de temps de 7.3 minutes par trajet) - 2 300 reportés de la route - 1 900 reportés d'autres aéroports
		La pollution évitée équivaut à <b>160 € « gagnés » par jour par les riverains</b>
		Gains pour la Puissance Publique équivalant à <b>230 € « gagnés » par jour</b>

# POUR EN SAVOIR PLUS

## UNE METHODE ETROITEMENT ENCADREE

Les bilans socio-économiques initiés par la Loi n°82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, dite LOTI s'appuie sur un cadre réglementaire strict, contribuant à l'unicité de la démarche et à la comparabilité entre projets.

- + Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014
- + Note technique du 27 juin 2014 de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) et les fiches-outils datées du 1<sup>er</sup> octobre 2014
- + Référentiel SNCF Réseau

## SCENARIO DE REFERENCE, OPTION DE REFERENCE, OPTION DE PROJET

### Scénario de référence

Le scénario de référence formule les hypothèses relatives au contexte d'évolution future, à l'exclusion de ce qui concerne la desserte ferroviaire de l'EuroAirport.

**En d'autres termes, avec ou sans desserte ferroviaire de l'EuroAirport, ces hypothèses restent identiques.** Elles intègrent :

- + **Les projets de développement du territoire** : projets de logements, de zones d'activités...
- + **Les évolutions prévisibles en matière de transports**, telles que la requalification de la RD105, le prolongement récent du tramway T3 jusqu'à la gare de Saint-Louis ou le renforcement de l'offre de services ferroviaires entre Mulhouse et Bâle (amplitude horaire élargie, augmentation du nombre de services, prolongement des services TER omnibus Mulhouse - Bâle jusqu'à Liestal).
- + **Les évolutions des programmes de vols proposés par les compagnies aériennes et la croissance de l'EuroAirport en termes de trafic aérien et d'activités de la plateforme, reflète des évolutions tendancielle.**

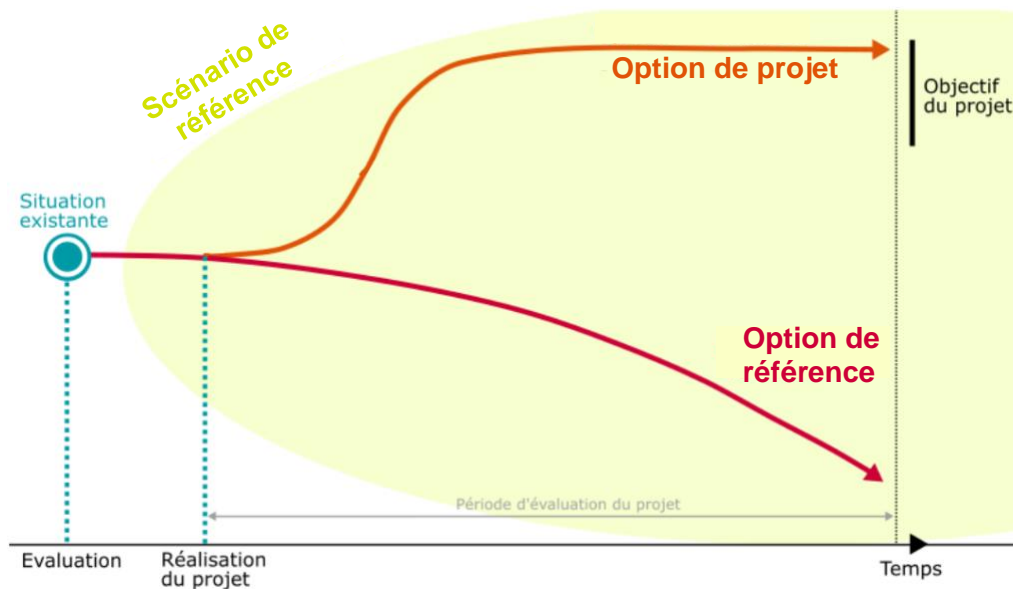
## Option de référence

L'option de référence est ce qui prévaut si le projet n'est pas réalisé, c'est-à-dire les investissements les plus probables en l'absence du projet étudié.

Dans le cas où la desserte ferroviaire de l'EuroAirport ne serait pas mise en place, Il est considéré que les lignes de bus urbaines 50 (réseau bâlois) et 11 (réseau Distribus) continuent de desservir l'aéroport depuis Bâle et Saint-Louis, ainsi que les différents services proposés par Flixbus.

## Option de projet

L'option de projet intègre la nouvelle liaison ferroviaire envisagée pour améliorer la desserte ferroviaire de l'EuroAirport.



## DES AVANTAGES ET COUTS MONETARISES

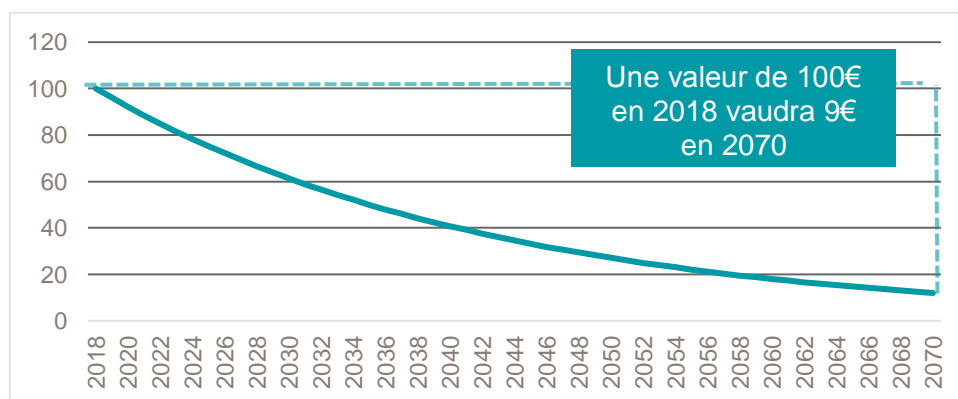
Les effets du projet peuvent être **monétaires** (par exemple des recettes nouvelles pour les exploitants ferroviaires) ou **non monétaires** (par exemple les impacts du projet sur la pollution atmosphérique).

Une valeur monétaire est attribuée aux effets non monétaires afin de pouvoir les sommer aux valeurs monétaires.

## DES AVANTAGES ET COUTS S'ETALANT DANS LE TEMPS

Le bilan calcule les avantages et coûts sur une période longue qui s'étend jusqu'en 2070, tout en tenant compte d'une préférence pour les avantages et coûts perçus à des horizons proches.

Ainsi, un poids plus important est attribué aux avantages et coûts perçus à un horizon proche par rapport à des avantages et coûts acquis à des horizons plus lointains, et donc par nature plus incertains : une valeur de 100 € en 2018 vaudra 12 € en 2070.



*Méthode de prise en compte des avantages et coûts sur la période d'évaluation*

Ces principes encadrés par l'Instruction gouvernementale permettent de calculer la **Valeur Actualisée Nette Socio-Economique (VAN-SE)**. Cet indicateur unique, additionnant tous les avantages et coûts, traduit la valeur d'un projet pour l'ensemble de la collectivité.

**Si la somme des avantages est supérieure à la somme des coûts, c'est-à-dire que la VAN-SE est positive, le projet est considéré comme rentable en termes socio-économique.**