



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Concertation Autoroute Poitiers-Limoges

**Pour la
Sécurité**

Atelier Economie



Objectifs

- Débattre autour d'avis argumentés
- Soumettre à l'Etat des interrogations importantes
- Expliquer des aspects thématiques précis du projet

Le déroulement

- 1 heure de travail en groupe réduit, autour de questions clés
- 10 minutes d'élaboration d'une synthèse dans chaque groupe
- 20 minutes de partage des synthèses en assemblée
- 30 minutes de débat de clôture en assemblée

A chacun son rôle

Les garants	Les animateurs	L'Etat et les bureaux d'étude	Les participants	Les rapporteurs
Ils observent les échanges et veillent à ce qu'ils soient argumentés.	Ils distribuent la parole dans chaque groupe et veillent au traitement des points clés.	Ils présentent des éléments de contexte et prennent note des propositions.	Ils débattent à partir de leur expérience et de leurs connaissances.	Un participant volontaire fera la synthèse des travaux de son groupe.

Sommaire

○ Estimation financière

- Recherche d'optimisation
- Coût d'investissement

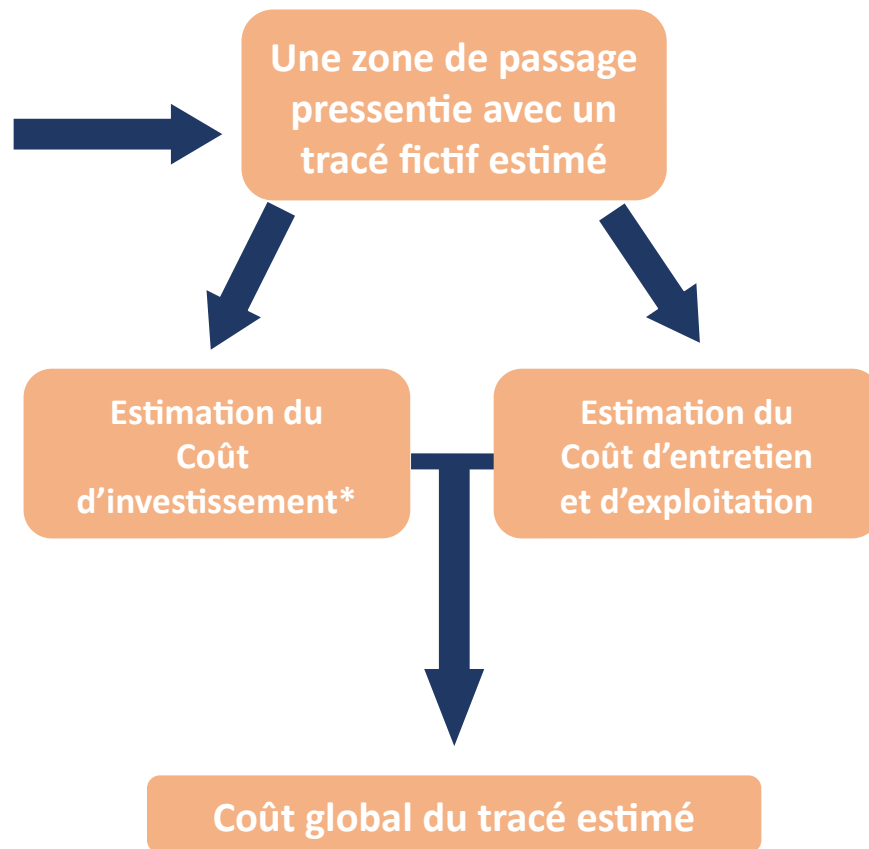
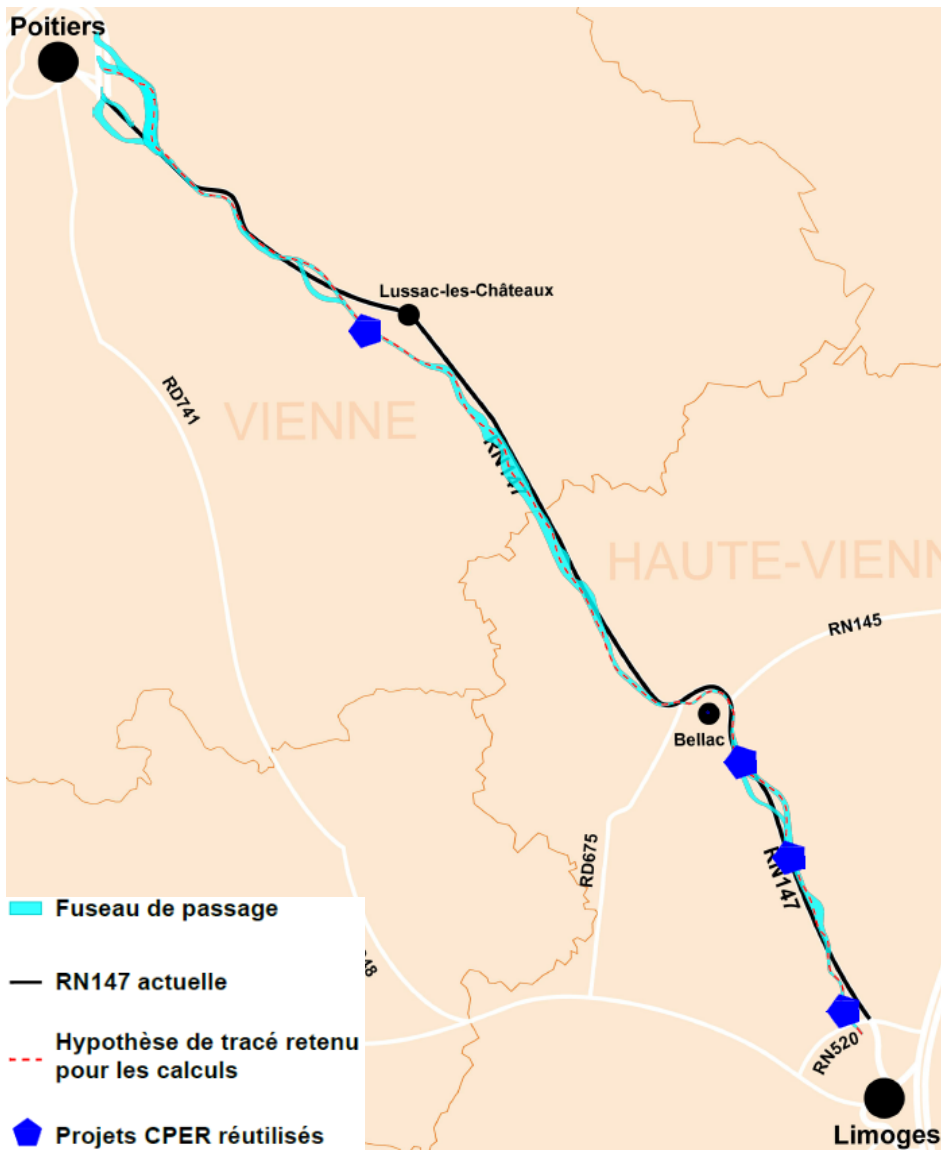
○ Evaluation socio-économique

- Objectifs et principe d'une évaluation socio-économique
- Les acteurs concernés et effets pris en compte
- Bilan socio-économique des scénarios
- Autres effets non monétarisables pris en compte qualitativement
- Impact du projet sur l'économie locale
- Qu'est-ce qu'une concession ?
- Processus de détermination du niveau de péage
- Evolution du tarif au cours de la concession
- Equilibre économique d'une concession

○ Modèle économique de l'autoroute

Quelle valeur et apport socio-économique des scénarios d'aménagement ?

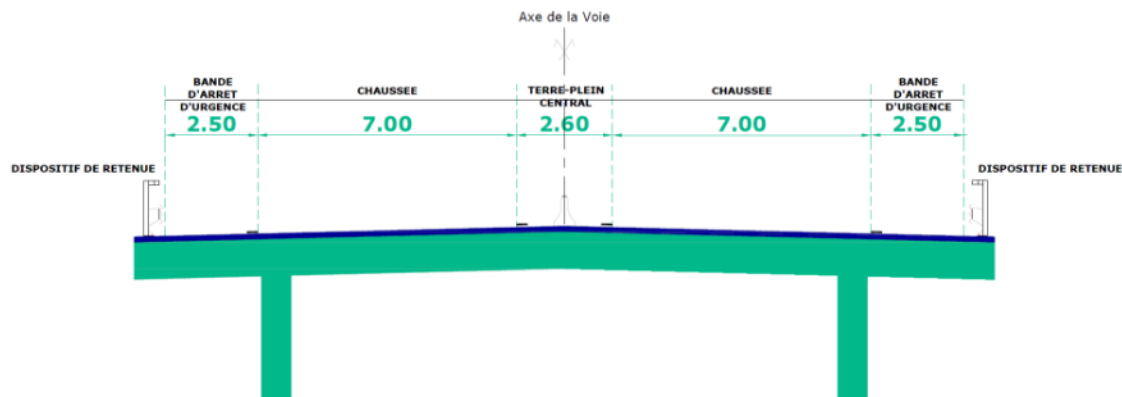
Estimation financière



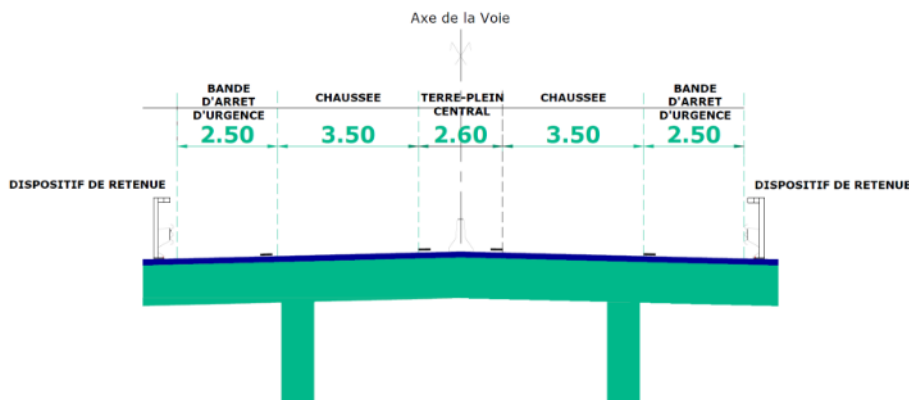
**comprenant la mise à niveau des 4 opérations financées dans le CPER et intégrées à la concession autoroutière*

Recherche d'optimisation

Ouvrage à 2x2 voies



Ouvrage à 2x1 voies



Recherche de scénarios supplémentaires



Scénario estimé avec 11 ouvrages d'art à 2x1 voies



Economie de près de 50 M€ HT



Perte de temps de parcours : 1min

Coût d'investissement Scénario de base

Ouvrages d'art
non courants :
52 M€ HT

Etudes et direction
de travaux :
66 M€ HT

Acquisitions
foncières et frais
annexes :
45 M€ HT

**Estimation totale de
853 M€ HT
(1014 M€ TTC)**

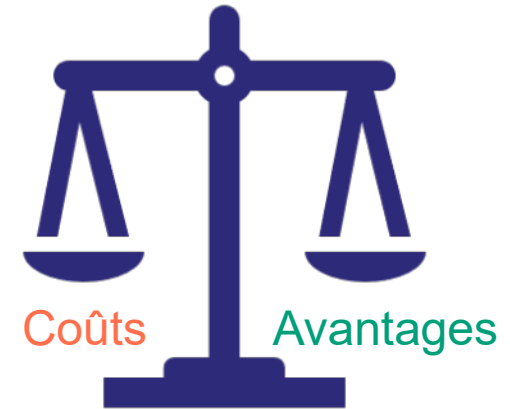
Section courante
et échangeurs:
625 M€ HT

Aires annexes,
péages et centres
d'entretien :
35 M€ HT

Mesures
environnementales
et acoustiques:
30 M€ HT

Evaluation socio-économique

- « Apprécier le bénéfice d'un investissement pour la collectivité, en analysant les gains de bien-être et les coûts que celui-ci induit pour la collectivité »
- Un exercice
 - Encadré : Instruction Ministérielle de 2014 et ses fiches outils
 - Différentiel : on compare le projet à une situation de référence sans le projet
 - Couvrant tous les acteurs de la collectivité concernés (et pas uniquement les gestionnaires et investisseurs)
 - Prenant en compte des effets au-delà des seuls flux financiers (valorisation des gains de temps, accidentologie, etc.)
 - Temporel: l'exercice est réalisé sur le temps long, pour caractériser les effets d'un investissement d'avenir.
- Le bilan se traduit par un indicateur synthétique : la VAN – SE*
 - qui somme coûts et avantages sur la période de calcul ; s'exprime en €
 - Cet indicateur est utilisé (parmi d'autres) pour juger de l'intérêt de réaliser le projet ou non.
 - La VAN-SE demeure partielle car tous les effets ne peuvent être monétarisés.

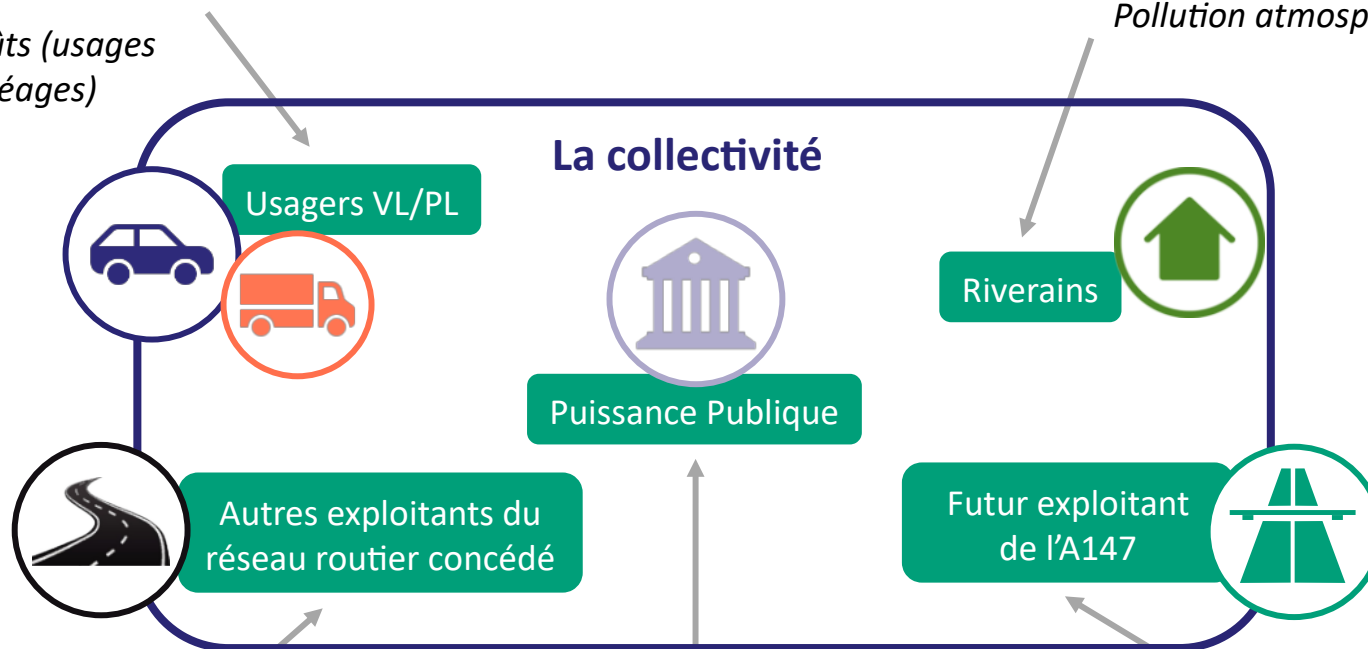


$$\text{Bilan} = \text{Avantages} - \text{Coûts}$$

Les acteurs concernés et effets pris en compte

Gains de temps
variations des coûts (usages
des véhicules et péages)

Nuisances sonores
Pollution atmosphérique



Variation des recettes de
péages hors projet
Coût d'entretien

Coûts d'investissement initial*
Entretien annuel de l'infrastructure*
Subvention d'équilibre versée par la
Puissance Publique*
Recettes de péages perçues*

Taxes, sécurité routière, effet de serre (phase exploitation)
Subvention d'équilibre financière versée au concessionnaire*

*Uniquement pour le scénario
autoroutier

Indicateurs financiers et socio-économique	Scénario autoroutier	Scénario alternatif
Investissement total	1 014 M€ TTC	450 M€ TTC
Dont financements publics	450 M€ TTC	450 M€ TTC
Valeur actualisée nette socio-économique VAN-SE (M€ ₂₀₁₇)	+ 172 M€	- 175,5 M€

Autres effets non monétarisables pris en compte qualitativement

- Les effets de l'**amélioration de l'accessibilité des territoires** en considérant les gains de temps permis par le projet (-50 min pour les VL entre Poitiers et Limoges)
- La **cohérence avec les projets environnants ou les documents de planification en vigueur** ;
- Les effets sur l'**emploi** et les activités directes liées au chantier ;
- Les effets sur l'**environnement** (paysage, flore, faune, eau, exposition aux risques naturels, etc.) ;
- Les effets sur la **santé** (pollution des eaux, des sols, etc.).

Leur prise en compte a fait l'objet de nombreuses analyses qui ont par exemple permis de déterminer un fuseau de passage potentiel le moins impactant pour l'environnement et pour la santé.

Impact du projet sur l'économie locale

Le retour d'expérience ne permet pas de montrer une tendance uniforme sur les effets d'un projet routier sur le territoire et son économie. Que peut-on attendre sur le territoire entre Limoges et Poitiers ?

Thème	Possible effet positif	Possible effet négatif	Retour d'expérience constaté (analyse des bilans LOTI des infrastructures routières, CEREMA 2018)
Population / habitat	Fixation des populations sur les communes rurales	Périurbanisation près des échangeurs	Accentuation des tendances démographiques propres au territoire par effet catalyseur. Pas d'inversion constatée
Effet sur l'emploi (phase chantier)	Création d'emplois nécessaires à la construction	-	Surestimation souvent constatée des prévisions de création d'emploi : environ 10 emplois directs / km d'infrastructure
effet sur l'emploi long terme	Création d'emplois liés à l'amélioration de l'accessibilité. Création d'emplois principalement imputable à l'arrivée de nouvelles entreprises	Fuite des emplois vers les centres urbains	Effet difficile à isoler. Les infrastructures ont plutôt un rôle de catalyseur des tendances en cours. A priori un effet plus fort sur les secteurs ruraux qu'en milieu urbain.

Impact du projet sur l'économie locale

Le retour d'expérience ne permet pas de montrer une tendance uniforme sur les effets d'un projet routier sur le territoire et son économie. Que peut-on attendre sur le territoire entre Limoges et Poitiers ?

Thème	Possible effet positif	Possible effet négatif	Retour d'expérience constaté (analyse des bilans LOTI des infrastructures routières, CEREMA 2018)
Création de zones d'activités / industrielles / Plateformes logistiques	Relocalisation des zones d'activité. Attractivité économique créant de nouvelles implantations.	Fuite des emplois vers les centres urbains	Effet positif au droit des échangeurs mais en deçà des attentes : un effet de relocalisation plutôt que de création de nouvelles activités. Un forte dépendance aux autres politiques d'aménagement locales.
Commerces et services	Développement à long terme des commerces en liens avec l'infrastructure	Chute d'activité sur l'ancien itinéraire	Effet négatif constaté sur le court terme, puis maintien de la tendance à moyen terme. Effet limité du concept de "village étape"
Tourisme	Nouvelle dynamique impulsée par une meilleure accessibilité	Dégradation de la qualité paysagère liée à l'infrastructure	Effet globalement positif, quoique difficilement mesurable et dépendant des caractéristiques des territoires
Agriculture / forêt / agroalimentaire	Meilleure accessibilité des exploitations depuis l'extérieur	Réduction de la surface agricole utile. Effet coupure. Réaffectation des sols au-delà de l'infra elle-même.	Des effets de coupures et de réduction de la SAU souvent sous estimés. Les effets d'amélioration de l'accessibilité ne sont pas démontrés.

Quel modèle économique pour une autoroute concédée ?

Qu'est-ce qu'une concession ?

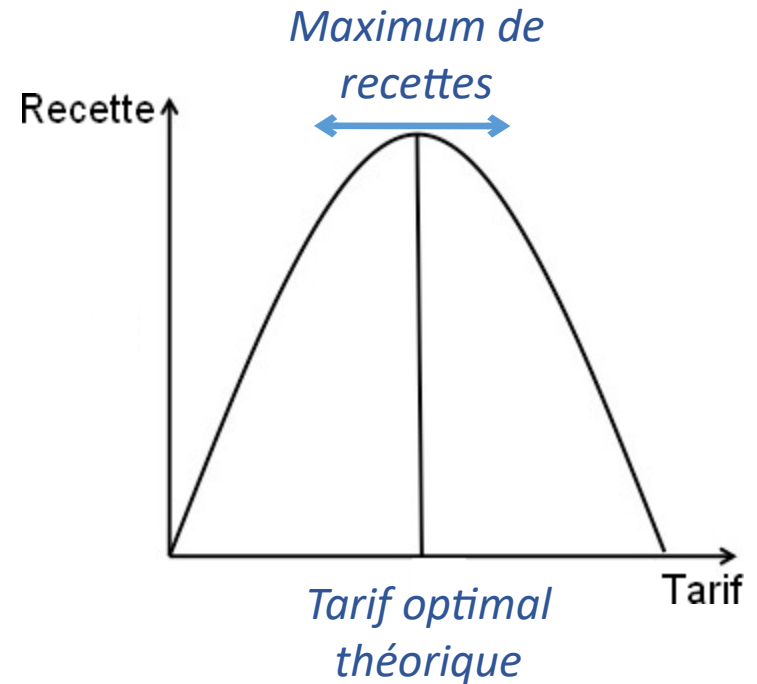
- Un mécanisme de délégation par l'Etat de la maîtrise d'ouvrage d'un projet à un concessionnaire:
 - Ce dernier devra financer, concevoir, construire, entretenir, exploiter et maintenir l'ouvrage concédé, **à ses frais, risques et périls** (en particulier le risque trafic) pendant la durée de la concession

En contrepartie de quoi:

- Le concessionnaire pourra percevoir auprès des usagers **un péage dont le tarif sera régulé** par le contrat de concession
- Une sélection par appel d'offres, au regard de critères environnementaux, financiers et techniques
 - Les candidats élaborent des offres qui déterminent les modalités techniques précises, le coût des travaux, le niveau des péages, le montant de subvention, etc...
- Un contrat de long terme (classiquement 55 ans)

Processus de détermination du niveau de péage

- Classiquement, le niveau de péage est déterminé par chaque candidat dans son offre, en général légèrement en dessous de l'optimum de tarif qu'il aura déterminé.
- Au-dessus d'un certain niveau de péage, le trafic, et donc le niveau de recette va diminuer.
- L'optimum de tarif dépend de nombreux facteurs socio-économiques



Évolution du tarif au cours de la concession

- Les tarifs sont proposés par les candidats pour toute la durée de la concession
 - Un plafond d'indexation annuelle du tarif est figé dans le contrat
 - L'indexation dépend en général d'un panier d'indices, dont l'IPC (indice des prix à la consommation)
- Les évolutions tarifaires sont soumises à un contrôle annuel de l'Etat
 - Validation par arrêté tarifaire conjoint DGCCRF-Transports
- Les concessionnaires proposent généralement des abonnements réduisant le coût du péage
 - Ces dispositifs ne peuvent discriminer selon le lieu d'habitation ni l'itinéraire
 - Le principal modèle est l'abonnement « fréquentiel »: plus l'utilisateur utilise l'autoroute plus le tarif unitaire baisse
- Les collectivités territoriales peuvent compléter ce dispositif par des abonnements « locaux » ciblant certains usagers

Equilibre économique d'une concession

L'équilibre économique dépend de nombreux paramètres qui rétroagissent entre eux

- Chaque soumissionnaire définit dans son offre :
 - Une **hypothèse de revenus** sur la base d'un couple « Tarif/Trafic » qui détermine le niveau de recettes collectées auprès des usagers
 - Une **hypothèse de coûts**: coûts de construction (phase d'investissements) et d'exploitation/maintenance (phase d'exploitation) sur la durée de la concession
 - Des **paramètres financiers spécifiques à son offre**: coûts de la dette, rémunération des fonds propres
- Le montant de la subvention d'équilibre proposée par chaque soumissionnaires résulte alors essentiellement de la combinaison de l'ensemble de ces paramètres, ces derniers définissant l'équilibre économique de la concession