

# SYNTHESE

## ANALYSE COUTS – BENEFICES LIAISON LYON-TURIN

*7 JUIN 2012*

## L'Analyse Coûts – Bénéfices de la liaison ferroviaire Lyon Turin

### Décryptage

A la demande de l'Observatoire Technique pour le Lyon – Turin, présidé par Mario Virano, une Analyse Coûts – Bénéfices de la liaison Lyon – Turin a été réalisée. Elle a nécessité 15 mois de travail d'une équipe internationale sélectionnée par LTF à l'issue d'un appel d'offres européen. Ces résultats ont été présentés à Rome, le 26 avril dernier, lors d'une conférence de presse en présence notamment de M. Corrado Passera, ministre italien du développement économique et des infrastructures et de M. Louis Besson, Président de la Commission Intergouvernementale pour le Lyon – Turin.

Le Comité pour la Transalpine en résume ici ses contenus-clés et livre son avis.

#### 1. Qu'est ce qu'une Analyse Coûts-Bénéfices (ACB)?

Une analyse coûts – bénéfices a pour objet de prendre en compte l'ensemble des effets positifs et négatifs d'un projet d'investissement, de les traduire en termes financiers et d'en faire le bilan. C'est une méthode d'évaluation très élaborée qui vise à fournir une aide à la prise de la décision publique. Elle ne peut cependant pas remplacer la vision politique qui doit être le principal moteur des choix en matière d'infrastructures.

Une analyse coûts – bénéfices permet de calculer la Valeur Actuelle Nette (VAN) d'un projet d'investissement, c'est-à-dire les gains d'un projet par rapport à son investissement initial après une durée donnée, et d'en déduire son taux de rentabilité interne.

Dans le cas d'un projet public d'infrastructure, les effets potentiels sont de 2 ordres :

- les effets économiques : il s'agit des gains ou pertes des différents acteurs économiques concernés par le projet, chargeurs, entreprises de transport, voyageurs, entreprises ferroviaires, société d'autoroutes, mais aussi les Etats ;
- les effets externes : il s'agit de la pollution, des rejets de gaz à effet de serre, des accidents liés au transport, du bruit, de la congestion ...pour lesquels des valeurs économiques de référence ont été déterminées.

#### 2. Les bases de l'analyse Coûts-Bénéfices du Lyon-Turin :

L'analyse Coûts-Bénéfices du Lyon Turin prend en compte l'ensemble de la liaison depuis Grenay à l'est de Lyon jusqu'à Orbassano au sud ouest de Turin, soit 270 km de tracé. Elle considère réalisés le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) et son équivalent à Turin, la « Gronda ».

Elle est établie sur une durée de 50 ans d'exploitation soit fin 2072 après une mise en service en 2023.

Elle prend particulièrement en compte les échanges entre l'Italie, la France, le Royaume-Uni, l'Espagne et le Portugal, soit 148 milliards € d'échanges en 2011 (en hausse de 5% par rapport à 2010). De plus ces échanges concernent 33% du tourisme italien, et 10% du tourisme français.

Elle s'inscrit dans le cadre de l'Eurorégion AlpMed (Rhône-Alpes + Paca + Val d'Aoste + Piémont + Ligurie) qui regroupe 19 millions d'habitants, 1,8 millions d'entreprises pour un PIB de 106 milliards €, soit le poids économique de la Suisse et la population des Pays-Bas.

Elle s'intègre dans le cadre plus large des trafics alpins de marchandises, de Vintimille à la frontière franco-italienne au Tarvisio, à la frontière Italie-Slovénie-Autriche. Ces trafics ont atteint 157 millions de tonnes en 2011, dont 43,7 millions de tonnes aux passages franco-italiens. La part modale de la route sur ces passages est de 89% alors qu'elle est de 69% aux passages italo-autrichiens, et de 35% seulement en Suisse.

Enfin, l'analyse Coûts-Bénéfices a été établie en fonction de 3 scénarios dits macroéconomiques :

- Le choc permanent : la perte de croissance durant les années de crise n'est jamais récupérée,
- La décennie perdue : les taux de croissance d'avant la crise ne sont retrouvés qu'après une période de 10 ans,
- Le rebond : l'économie de l'Union européenne retrouve la croissance dès la sortie de la crise, sans retard.

Ces 3 scénarios sont ceux définis au niveau européen pour l'analyse de l'ensemble des investissements.

### 3. Les résultats de l'analyse Coûts-Bénéfices du Lyon-Turin :

A l'horizon 2035, les prévisions de trafic établies dans cette analyse sont :

- 39,9 millions de tonnes de fret dont 25 millions de tonnes directement liées à la réalisation de la liaison Lyon – Turin, soit une part modale pour le rail de 44% contre 11% actuellement.
- 4,5 millions de voyageurs dont 1,8 million directement liés à la réalisation de la liaison Lyon – Turin parmi lesquels 1,2 million est issu d'un report modal de la route ou de l'aérien.

Par ailleurs, les principaux effets externes évalués sont

- Un gain annuel de 3 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> de gaz à effets de serre, soit les émissions d'une ville de 300 000 habitants,
- Des gains importants en termes de sécurité routière.

En termes d'emplois, la réalisation de la liaison Lyon – Turin générera plus de 17 000 emplois en moyenne sur 10 ans, dont plus de 6 000 pour le seul tunnel de base franco-italien. La répartition entre les emplois directs et les emplois induits est de l'ordre de 1/3 – 2/3.

En synthèse, l'analyse Coûts-Bénéfices fait ressortir :

- Une Valeur Actuelle Nette de 12 à 14 milliards € dans le scénario économique central (décennie perdue) dont 0,1 à 1 milliard € de gains économiques et 12 à 13 milliards € de gains liés aux effets externes.
- Un taux de rentabilité interne de l'ordre de 5%.

En termes économiques, les principaux bénéficiaires sont :

- Les entreprises et les opérateurs logistiques qui bénéficient des moindres coûts du rail par rapport à la route et de l'amélioration des temps de parcours et de la fiabilité des services ferroviaires,
- Les voyageurs qui bénéficient des gains de temps et de fiabilité des services ferroviaires.
- Les habitants des territoires concernés pour lesquels les effets externes positifs - gains sur la pollution, les gaz à effet de serre, la sécurité routière – l'emportent largement sur les effets négatifs.

Les principaux « perdants » seraient les sociétés autoroutières et les Etats (pour ces derniers, moindre rendement des taxes sur les produits pétroliers).

#### 4. L'avis du Comité pour la Transalpine :

La Comité pour la Transalpine salue la publication de l'analyse Coûts-Bénéfices (ACB) de la liaison Lyon – Turin qui a le mérite :

- d'actualiser les données socio-économiques du projet depuis la DUP du tunnel de base en 2007,
- de prendre en compte une vision résolument transfrontalière,
- d'intégrer le plus d'éléments possibles tant d'un point de vue économique qu'au niveau des effets externes.

Le Comité pour la Transalpine se réjouit que les bénéfices apportés par cette liaison et qu'il a depuis longtemps mis en avant, soient aujourd'hui reconnus et quantifiés :

- les gains de temps et de fiabilité pour l'ensemble des utilisateurs,
- l'amélioration de l'environnement et de la sécurité des transports pour les habitants des territoires,
- les réductions de coût de transport pour les entreprises.

Le contenu et les résultats de l'ACB appellent de notre part les commentaires suivants :

1. La même Analyse Coûts-Bénéfices sur le seul tunnel de base aurait des résultats encore plus favorables

L'ACB présentée le 26 avril porte sur l'ensemble de la liaison depuis Lyon Saint Exupéry jusque Turin. Elle ne distingue pas à ce stade les coûts et bénéfices du seul tunnel de base franco-italien entre Saint Jean de Maurienne et Suse. Or cette première phase du projet comporte 2 des « sauts qualitatifs » de l'ensemble de la liaison : la ligne de plaine sous la montagne pour le fret ferroviaire et le gain de temps de 1 heure pour les trafics voyageurs. Avec un investissement ramené à 8,2 milliards € de travaux il représente environ 40% des coûts de la liaison et certainement plus de 50% de ses bénéfices

2. Une analyse Coûts-Bénéfices comporte intrinsèquement ses propres limites.

Ces limites sont d'abord temporelles puisque l'analyse porte sur 50 ans alors même que l'infrastructure aura une durée de vie bien supérieure, au-delà de 100 ans. Les bénéfices qu'elle apporte aussi.

Par ailleurs une analyse coûts bénéfices ne peut valoriser que des effets connus alors même qu'une infrastructure de ce type qui « change la géographie » entraînera des effets économiques positifs qu'il est simplement difficile d'appréhender aujourd'hui. A titre d'exemple, qui aurait songé en 1987 au lancement du Tunnel sous la Manche que le Nord Pas de Calais deviendrait durant près de 2 ans la base arrière des Jeux Olympiques de Londres en 2012 ?

3. Les trafics fret sont obtenus hors mise en œuvre de mesures fortes de report modal

Les trafics marchandises obtenus dans les prévisions sont naturellement les plus sensibles aux évolutions économiques. Ils sont aussi sensibles aux mesures de report modal qui devraient être prises en accompagnement de l'ouverture de la liaison Lyon – Turin et que la capacité du tunnel de base rendent crédibles.

L'accord intergouvernemental du 30 janvier 2012 les détaille pourtant explicitement : augmentation des péages de 3,5% en sus de l'inflation aux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus entre 2010 et 2015, régulation progressive du trafic poids lourds, sur la base des normes environnementales Euro, interdiction possible des poids lourds Euro 1 et 2 (les plus polluants) ainsi que des transports de matières dangereuses, régulation et réduction des flux routiers dans l'ensemble de l'espace alpin à l'horizon 2025 dans le cadre du groupe de Zürich (bourse de transit ou bourse des émissions de CO<sub>2</sub>).

Chacune de ces mesures à un effet positif sur le trafic ferroviaire de fret sur le Lyon – Turin qui n'a pas été prise en compte à ce stade.

4. Le trafic voyageurs prévu dans l'ACB semble sous-estimé.

Avec seulement 4,5 millions de voyageurs et 11% de part de marché, l'analyse coûts bénéfiques semble pessimiste en matière de trafic voyageur. Au regard du contexte, ces données semblent sous-évaluées.

En effet, les liaisons ferroviaires entre la France et l'Italie couvrent à la fois une demande d'affaires et une demande de loisirs. Ainsi plus de 7 millions de touristes italiens viennent en France chaque année et plus de 14 millions de touristes à destination de l'Italie sont susceptibles d'être concernés par l'axe Lyon-Turin. Par ailleurs, avec 4 millions de français d'origine italienne, la France est la seconde terre d'émigration en provenance de l'Italie dans le monde.

Elle semble ne pas prendre en compte les trafics induits par l'ouverture de services inexistantes ou faibles auparavant, comme les liaisons Lyon – Turin. Or l'expérience du TGV Méditerranée a montré que c'est justement ce type de liaison qui génère des nouveaux trafics (+210% pour les relations Lyon - Marseille avec le TGV).

Enfin, elle n'a pas tenu compte de l'effet réseau qui permet d'offrir des nouveaux services ferroviaires à grande vitesse comme Bruxelles/Londres - Milan, Barcelone – Milan dont les temps de parcours seront inférieurs aux actuels TGV Paris – Milan. Il faut noter à cet égard qu'en 2011 pour la SNCF, ce sont les services TGV européens longue distance qui ont connu la croissance la plus forte (supérieure à 10%).

\*\*\*\*\*