



La démarche des Victoires de l'Investissement Local

Pour leur première édition, les Victoires de l'Investissement Local mettent le projecteur sur la **création de valeur économique, sociale et environnementale générée par les réalisations impliquant des travaux publics.**

Ce travail permet de porter un regard neuf sur la façon dont les ouvrages et infrastructures peuvent contribuer à créer un avenir prospère, viable et vivable. En contexte de finances publiques contraintes, Il met également à l'honneur l'existence d'outils d'aide à la décision publique robustes pour évaluer l'utilité des projets.

À cette fin, la FNTF a sollicité CITIZING, cabinet indépendant spécialisé en évaluation et sécurisation de projets et de politiques publiques.

Après une première présélection d'une cinquantaine de projets par les Fédérations Régionales des Travaux Publics, CITIZING a réalisé une évaluation qualitative de ces projets et en a retenu neuf. Ces derniers ont fait l'objet d'une **évaluation socio-économique quantitative, méthode académiquement reconnue** permettant d'**identifier les projets les plus fortement créateurs de valeur et de quantifier cette valeur.**

Les neuf évaluations socio-économiques ainsi menées ont permis de distinguer **5 lauréats** :

- **Victoire Développement économique**
- **Victoire Cohésion territoriale**
- **Victoire Transition écologique**
- **Grand Prix du Jury**
- **Prix Spécial du Jury**

La méthodologie de l'évaluation socio-économique

Le principe

L'évaluation socio-économique permet de répondre à deux questions :

- À quoi sert le projet ?
- Le projet vaut-il le coût, compte tenu de la valeur collective qu'il génère ?

Les projets publics touchent de nombreux acteurs (résidents, usagers, services publics, opérateurs, etc.), et leurs coûts et bénéfices ne sont pas uniquement financiers : ils peuvent également être de nature économique, sociale, sociétale et environnementale. Il convient dès lors de quantifier l'ensemble de ces coûts et bénéfices.

Afin de pouvoir être comparés les uns aux autres, les différents impacts (coûts et bénéfices) sont traduits dans une unité commune : l'unité monétaire.

La monétarisation

La monétarisation des impacts peut s'effectuer de plusieurs façons :

- Lorsque l'impact constitue un **impact économique direct**, il s'exprime directement en unité monétaire. Par exemple, les coûts évités liés à la diminution de la consommation d'énergie.

- Pour d'autres impacts, des **valeurs de référence** (dites **valeurs tutélaires**) peuvent être utilisées. Le **Rapport Quinet** (voir encadré ci-après) définit un certain nombre de valeurs tutélaires. Par exemple, la valeur du temps, de la tonne de CO₂ ou encore de la pollution sonore.
- Lorsque de telles valeurs de référence n'existent pas, les impacts sont monétarisés en **extrapolant des articles académiques au contexte étudié**. Ces articles mobilisent la plupart du temps une de deux techniques suivantes: la **technique de l'évaluation contingent** et la **technique de prix hédoniques**. Ces deux techniques permettent, respectivement par le biais d'enquêtes et de modèles économétriques, de faire révéler aux acteurs la valeur que revêt pour eux la réalisation du projet.

Le Rapport Quinet, une référence pour l'évaluation socio-économique

Confié par le Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective (actuel France Stratégie) à l'économiste Emile Quinet, ce rapport publié en 2013 actualise et précise la méthode du calcul socio-économique. Il présente de nombreuses valeurs tutélaires, principalement liées au secteur des transports, domaine historique de l'évaluation socio-économique (valeur des polluants atmosphériques ou du temps de transport par exemple). Plusieurs recommandations sur l'extension de la méthodologie de l'évaluation socio-économique et des valeurs tutélaires à de nouveaux domaines (valeur économique de la biodiversité, par exemple) y sont également adressées.

Les indicateurs calculés

Une fois l'ensemble des coûts et bénéfices traduits dans l'unité monétaire, des indicateurs socio-économiques sont calculés, en particulier:

- **la Valeur Actualisée Nette socio-économique** (VAN socio-économique): ce sont les gains socio-économiques créés par le projet, nets des coûts socio-économiques, sur l'ensemble de la durée de vie du projet, et ramenés en une valeur actuelle. Un taux d'actualisation socio-économique de 4,5% est utilisé, conformément aux recommandations du Rapport Quinet.
- **la Valeur collective créée par euro investi** (ROI socio-économique): ce sont l'ensemble des bénéfices socio-économico-environnementaux du projet, sur toute sa durée de vie, rapportés au coût socio-économique du projet.

Extension de la 3^e ligne de tramway à Saint-Étienne



À retenir

68 M € investis

4,3 KM de ligne de tramway supplémentaires

1 900 tonnes d'émissions équivalent CO₂ évitées

218 700 heures gagnées chaque année

35 M €

valeur socio-économique créée
nette des coûts

En reliant le quartier de La Terrasse (au Nord) à la Gare de Châteaucreux (au Sud), l'extension de la ligne 3 du tramway à Saint-Étienne vise à améliorer l'accessibilité et la compétitivité du quartier Nord-Est.

Ce projet rallonge, sur 4,3 kilomètres, la 3^e ligne de tramway de Saint-Étienne et desservira 6 nouvelles stations. Le secteur compte plusieurs équipements sportifs, espaces culturels et établissements éducatifs. La mise en service est prévue pour la fin de l'année 2019.

Il ressort de l'évaluation que le projet d'extension de la ligne de tramway permet une création de valeur collective positive, nette des coûts : grâce aux gains de temps et de sécurité, ainsi qu'à la réduction de la pollution sonore et atmosphérique, celle-ci atteint **plus de 35 millions d'euros**.

Question étudiée

Quels sont les impacts, positifs et négatifs, de l'extension de la 3^e ligne de tramway à Saint-Étienne Métropole ? Quelle est la valeur de ces impacts ?
Ces impacts sont estimés sur une durée de 126 ans.

Impacts monétarisés

Coûts

Les coûts d'investissement et de gros entretien renouvellement, actualisés sur la durée de l'étude et réhaussés du coût d'opportunité des fonds publics (COFP), atteignent **près de 14 millions d'euros**. Par ailleurs, les coûts d'exploitation (nets de la réduction des coûts d'exploitation du bus, permise par le report modal vers le tramway) sont estimés à **12 millions d'euros**, actualisés et réhaussés du COFP.

Gains de temps de parcours

L'extension de la ligne de tramway permettra des gains de temps pour les anciens usagers des transports en commun (gain moyen de 5 minutes par trajet), ainsi que pour les automobilistes qui se reporteront vers le tramway en raison du projet d'extension. Au global, **le gain de temps, nouveaux et anciens usagers compris, est estimé à 218 700 heures chaque année**, qui sont autant de temps gagné en productivité ou en temps de loisir supplémentaire, **vecteurs de croissance économique**. En mobilisant la valeur tutélaire du temps, cela correspond sur la durée de l'étude, à un **gain socio-économique de près de 71 millions d'euros**.

Moindre usage de la voiture

Les usagers se reportant du véhicule privé vers le tramway bénéficieront également d'un coût évité d'usage de leur véhicule (essence, usure) de **33,53 millions d'euros** (actualisés sur la durée de l'étude).

Émissions de CO₂, pollution atmosphérique et nuisance sonore

En favorisant le report modal de la voiture et du bus vers le tramway, le projet permettra **d'éviter l'émission d'environ 1 900 tonnes de CO₂ par an**. Par ailleurs, ce report modal permettra **d'éviter des émissions de polluants atmosphériques**, causés par la combustion de moteur et l'usure de matériaux. Sur la durée de l'étude, l'impact du projet sur la réduction d'émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques représente un gain socio-économique de **plus de 32 millions d'euros**.

Le gain permis par la réduction des nuisances sonores (le tramway génère moins de pollution sonore) est estimé à **110 000 euros**, grâce aux valeurs tutélaire.

Sécurité

Le report modal entrainera également une réduction de l'accidentologie : les transports publics sont moins accidentogènes que les véhicules particuliers. Le tramway, circulant en voie propre, présente un risque d'accidentologie encore amoindri. Actualisé sur la durée de l'étude, ce **gain de sécurité représente un gain socio-économique estimé à 12,5 millions d'euros**.

Pour aller plus loin

Le prolongement de la ligne 3 s'inscrit dans le cadre d'une stratégie de développement économique urbain. En améliorant la desserte du secteur, le projet d'extension de la ligne pourra jouer un rôle de levier dans le développement économique du quadrant Nord-Est de la métropole de Saint-Étienne et ainsi inciter à l'installation de nouvelles activités économiques.

Victoire Développement Économique

