

Bilan désagrégé par catégories d'acteurs

Version du 1^{er} octobre 2014

1. Définition et enjeux

La valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) est la somme, sans doubles comptes, des variations des effets monétarisés actualisés de toute nature induits par le projet (effets marchands et non marchands). Elle reflète le bilan global, pour la collectivité, de l'option de projet évaluée.

Quand les effets de l'option de projet touchent de manière très contrastée différentes catégories de personnes, il peut être utile de réaliser un bilan désagrégé en décomposant, par catégories d'acteurs, les différentes variations des effets.

Ce bilan désagrégé porte notamment sur :

- l'acteur représentatif des usagers directs des services de transport offerts par le projet,
- l'acteur représentatif des finances publiques (cf. fiche « *effets pour les finances publiques et impacts fiscaux* »).

Au-delà, les catégories d'acteurs peuvent être définies en fonction des spécificités du projet. Elles peuvent recouvrir des catégories d'opérateurs économiques spécifiques au sein du secteur des transports (gestionnaires d'infrastructures, opérateurs de transport), des usagers particuliers, des agents économiques spécifiquement concernés, notamment par les impacts environnementaux (riverains) ou la puissance publique.

Dans certains cas, il peut être justifié de mener une analyse isolant respectivement les acteurs nationaux et les acteurs européens « non-nationaux », en prenant soin, toutefois, de préciser les principes de cette distinction.

La VAN-SE peut schématiquement se décomposer en :

$$VAN - SE = \Delta U *^T + \Delta R *^T + \Delta PP *^T + \Delta GI *^T + \Delta OT *^T$$

Avec :

- T : année d'actualisation ;
- $\Delta U *^T$: variation, entre l'option de projet et l'option de référence, du surplus des usagers, sur l'horizon d'évaluation et actualisé à l'année T ;
- $\Delta R *^T$: variation, entre l'option de projet et l'option de référence, du surplus des riverains, sur l'horizon d'évaluation et actualisé à l'année T ;
- $\Delta PP *^T$: variation, entre l'option de projet et l'option de référence, du surplus de la puissance publique, sur l'horizon d'évaluation et actualisé à l'année T ;
- $\Delta GI *^T$: variation, entre l'option de projet et l'option de référence, du surplus des gestionnaires d'infrastructures, sur l'horizon d'évaluation et actualisé à l'année T ;
- $\Delta OT *^T$: variation, entre l'option de projet et l'option de référence, du surplus des opérateurs de transport, sur l'horizon d'évaluation et actualisé à l'année T ;

A noter que :

- la valeur résiduelle actualisée doit en théorie, être elle-même décomposée par catégorie d'acteurs,
- les avantages en termes de décongestion routière relèvent du surplus des usagers soit, suivant le type de projet évalué, du mode principal (celui de l'option de projet, dans le cas par exemple d'un projet routier), soit d'un mode impacté (dans le cas par exemple d'un projet ferroviaire)

2. Surplus des usagers

Les usagers regroupent, pour tous les modes impactés par les options de projet et de référence évaluées, les anciens usagers, les usagers reportés des autres modes, les usagers induits.

Le calcul de la variation du surplus des usagers est indiqué dans la fiche « *monétarisation des effets et indicateurs socio-économiques* ».

Dans le bilan désagrégé, la variation du surplus des usagers est présentée « toutes taxes comprises » (TVA pour l'achat d'un billet de transport, TICPE dans le cas d'un transport par la route pour les VL), « hors taxes » pour les PL¹; et tient compte des dépenses liées à la tarification².

3. Surplus des riverains

La variation de surplus des riverains (entendus comme les habitants des aires d'étude du projet) regroupe, en première approche, la variation des externalités environnementales de pollution atmosphérique locale et des nuisances sonores.

4. Surplus pour la puissance publique

En première approche, la variation de surplus pour la puissance publique, entre les options de projet et de référence, regroupe :

- la variation des coûts (d'investissements, d'entretien, d'exploitation) actualisés pris en charge par la puissance publique, ou la variation totale des coûts (d'investissements, d'entretien, d'exploitation) multipliée par un taux de subvention (cf. la fiche « *effets pour les finances publiques et impacts fiscaux* ») ;
- la variation des effets monétarisables en termes de sécurité et d'émissions de gaz à effets de serre (et, le cas échéant, des autres externalités non prises en compte par ailleurs) ;
- la variation des taxes correspondant aux diminutions et augmentations des taxes payées par les autres acteurs (usagers, gestionnaires d'infrastructure et opérateurs de transport, cf. la fiche « *effets pour les finances publiques et impacts fiscaux* »)³.

Cette variation de surplus pour la puissance publique, actualisée à l'année T d'actualisation, peut alors s'écrire :

$$\Delta PP *^T = -\sigma \times \Delta C *^T + \Delta Sc *^T + \Delta GES *^T + \Delta X *^T$$

¹ Les PL récupèrent la TVA et une partie de la TICPE.

² Pour le bilan agrégé, le surplus des usagers est présenté hors taxe et hors coût de tarification, ces dépenses étant des recettes respectivement de la puissance publique et des gestionnaires d'infrastructure.

³ Le contenu des taxes varie en fonction du type de projet.

Avec :

- σ : taux de subvention du projet par la puissance publique ou part des coûts à la charge de la puissance publique ;
- ΔC^{*T} : variation, entre l'option de projet et l'option de référence, des coûts (d'investissements, d'entretien, d'exploitation) jusqu'à l'horizon d'évaluation et actualisés à l'année T ;
- ΔSc^{*T} : variation, entre l'option de projet et l'option de référence, des effets en termes de sécurité jusqu'à l'horizon d'évaluation et actualisés à l'année T ;
- ΔGES^{*T} : variation, entre l'option de projet et l'option de référence, des émissions de gaz à effets de serre, et, lorsqu'ils sont pris en compte, des coûts amont-aval, jusqu'à l'horizon d'évaluation et actualisés à l'année T ;
- ΔX^{*T} : variation, entre l'option de projet et l'option de référence, des taxes, jusqu'à l'horizon d'évaluation et actualisés à l'année T ;

En tenant compte du coût d'opportunité des fonds publics et d'un prix fictif de rareté des fonds publics (cf. la fiche portant sur le COFP et le PFRFP), alors la variation de surplus pour la puissance publique s'écrit, en reprenant partiellement les notations précédentes (les exposants indiquant l'actualisation sont omis pour faciliter la lecture) :

$$\Delta PP = -\sigma(1 + \mu + \varphi)\Delta C + \Delta Sc + \Delta GES + (1 + \mu + \varphi)(\Delta X)$$

Avec :

- $(1+\mu)$: coût d'opportunité des fonds publics ;
- φ : prix fictif de rareté des fonds publics, lorsqu'il s'applique ;
- ΔX : variation des taxes, y compris celles portant sur les dépenses de transport des ménages.

5. Surplus des gestionnaires d'infrastructure

La variation de surplus des gestionnaires d'infrastructure, entre les options de référence et de projet, actualisée à l'année T d'actualisation, peut s'écrire :

$$\Delta GI^{*T} = -(1 - \sigma) \times \Delta C^{*T} - \Delta C_{GI}^{*T} + (1 - \tau) \times \Delta R_{GI}^{*T}$$

Avec :

- σ : taux de subvention des coûts (d'investissements, d'entretien, d'exploitation) par la puissance publique ou part des coûts (d'investissements, d'entretien, d'exploitation) à la charge de la puissance publique ;
- ΔC^{*T} : variation, entre l'option de projet et l'option de référence, des coûts supportés par le gestionnaire d'infrastructure en lien avec le projet (d'investissements, d'entretien, d'exploitation) jusqu'à l'horizon d'évaluation et actualisés à l'année T ;
- ΔR_{GI}^{*T} : variation, entre l'option de projet et l'option de référence, des recettes perçues par les gestionnaires d'infrastructures, jusqu'à l'horizon d'évaluation et actualisés à l'année T ;
- ΔC_{GI}^{*T} : variation, entre l'option de projet et l'option de référence, des coûts supportés par les autres gestionnaires d'infrastructures, jusqu'à l'horizon d'évaluation et actualisés à l'année T ;
- τ : taux de taxes sur les recettes⁴.

⁴ On suppose ici pour simplifier que le taux est le même pour tous les gestionnaires d'infrastructures ; si ce n'est pas le cas, il faudra différencier les taux.

Cette variation de surplus des gestionnaires d'infrastructure peut, en attribuant les coûts et les recettes, se décomposer en la somme des variations de surplus :

- du principal gestionnaire d'infrastructure, celui de l'option de projet ;
- des autres gestionnaires d'infrastructure, ceux impactés par la réalisation de l'option de projet.

6. Surplus des opérateurs de transport

La variation de surplus des opérateurs de transport, entre les options de référence et de projet, actualisée à l'année T d'actualisation, peut s'écrire :

$$\Delta OT^{*T} = -\Delta C_{OT}^{*T} + (1 - \tau') \times \Delta R_{OT}^{*T}$$

Avec :

- ΔC_{OT}^{*T} : variation, entre l'option de projet et l'option de référence, des coûts supportés par les opérateurs de transport (hors taxes) jusqu'à l'horizon d'évaluation et actualisés à l'année T (y compris l'éventuelle redevance d'usage de l'infrastructure) ;
- ΔR_{OT}^{*T} : variation, entre l'option de projet et l'option de référence, des recettes perçues par les opérateurs de transport, jusqu'à l'horizon d'évaluation et actualisés à l'année T ;
- τ' : taux de taxes sur les recettes⁵.

Cette variation de surplus des opérateurs de transport peut se décomposer, en affectant les coûts et les recettes, en la somme des variations de surplus :

- du principal opérateur de transport, celui qui commercialise le service lié à l'option de projet ;
- des autres opérateurs de transport impactés par la réalisation de l'option de projet.

7. Tableau de synthèse

Un tableau de synthèse présentant les effets sur les différents acteurs cités ci-dessus pourra être réalisé pour faciliter la lecture du bilan par acteur. Ce tableau est à adapter au cas par cas, en fonction du type de projet (pour certains projets il est utile de tenir compte du péage, pas pour d'autres, etc.).

8. Références réglementaires et bibliographiques

Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective (CGSP), 2013, *Evaluation socio-économique des investissements publics*, Rapport de la mission présidée par Emile Quinet.

⁵ On suppose ici pour simplifier que le taux est le même pour tous les opérateurs de transport ; si ce n'est pas le cas, il faudra différencier les taux.