

C5. Résumé de l'étude de rentabilité socio-économique

Le bilan coûts-avantages correspond à la balance monétarisée des avantages et des inconvénients du projet. Il sert à déterminer l'intérêt public du projet.

C5.1 rentabilité de l'opération

Le **bénéfice actualisé** mesure la variation d'utilité collective liée au scénario d'aménagement. Il est égal dans le cadre du GCO à **11 Milliard d'euro**.

Le **taux de rentabilité interne** est la valeur du taux d'actualisation qui annule le bénéfice actualisé, pour le GCO, **il est de 34%** donc bien supérieur au taux d'actualisation, l'opération est jugée intéressante pour la collectivité.

Le **bénéfice actualisé par euro dépensé** est de 33 euro. Le calcul du bénéfice actualisé par euro **public** dépensé nécessite de connaître le taux de subvention qui sera accordé au projet : le projet étant à péage nécessite une mise en concession, le concessionnaire finance la construction du projet avec l'aide d'une subvention ou non de l'Etat. Cette subvention est accordée au vue d'une analyse permettant de déterminer la rentabilité financière du projet pour un concessionnaire.

L'hypothèse de précaution liée à la concession en ce qui concerne le besoin en fonds publics a été prise à un taux maximal de subvention de 20%, même si le projet ne devrait pas nécessiter de subvention pour être rentable financièrement pour le concessionnaire. Dans ce cadre, **le bénéfice actualisé par euro public dépensé** serait de 163 euro, ce ratio mesure le coût d'opportunité des fonds publics. Plus il est élevé, plus on peut considérer que les fonds publics sont bien utilisés.

A l'année de mise en service, soit 2012, le gain de temps est de 41% au profit des transits et de l'échange, soit un gain de temps de près de 5 millions d'heures dans l'année. De façon globale, l'aménagement procure 55% des avantages de temps pour le transit et l'échange. En négligeant les gains pour les déplacements internes qui représentent le plus gros volume de déplacements, on obtient un taux de rentabilité de 26% avec un bénéfice actualisé de 6 milliards d'euros. Plus que le temps en tant que tel, ces résultats doivent être interprétés en gain d'accessibilité : la réduction de certains temps de parcours augmente les possibilités de déplacements, tant pour les entreprises que pour les particuliers. Le fait que dans ce cas, le projet reste rentable (26%) avec un bénéfice actualisé important confirme **l'opportunité générale du projet** mais aussi sa **vocation première d'axe nord-sud** avant toute vocation urbaine.

Indicateurs économiques A355 (Millions d'Euros)	
Avantage net annuel	164
Somme actualisée en 2004 des avantages nets	11 385
Coût d'investissement hors taxes actualisé en 2004	303
Coût global actualisé en 2004	340
Bénéfice actualisé en 2004	11 082
Taux de rentabilité interne	34%
Bénéfice actualisé par euro dépensé	33
Bénéfice actualisé par euro public dépensé	163

C5.2 rentabilité du programme

Le **coût** des aménagements du programme complétant le projet d'A355 Grand Contournement Ouest de Strasbourg est estimé grossièrement aujourd'hui à environ **125** Meuros HT (environ 150 Meuros TTC). La mise en service de ces aménagements ne peut intervenir avant celle du projet. La date de 2014 a été prise comme date de mise en service du programme pour les calculs socio-économiques.

Les principaux **effets** de la réalisation du programme sont les suivants:

- les **gains de temps** sont un peu **moins importants** dans les premières années après 2014 du fait de la **réduction des performances d'A35** dans le centre de Strasbourg. Il n'y a toutefois pas de différence en 2012 puisque le programme n'est pas réalisé à cette date. Après 2014, les effets de la requalification se font sentir avec une légère réduction des gains de temps.

- les **gains** liés à la **pollution de l'air**, aux carburants, **au bruit**, à la sécurité sont **plus importants** dans le cadre du programme

Le **bilan par catégories d'usagers** fait clairement apparaître que l'intérêt du programme concerne avant tout **les riverains** au sens large, en premier les actuels riverains **de l'A35**.

En ce qui concerne **la sécurité**, un **double effet** joue en faveur de l'utilisateur : le report sur l'autoroute, d'une part et la requalification elle-même qui permet de réduire l'accidentologie de l'A35.

Le **bilan global** du programme est donc **très légèrement inférieur** au seul bilan du projet de GCO, principalement du fait des gains de temps légèrement inférieurs. Pour autant, **le bilan pour les riverains** est bien **amélioré**. Le programme est donc bien un avantage en terme d'accompagnement et de complément au seul projet d'A355.

Indicateurs économiques du programme (Millions d'Euros)	
Avantage net annuel	175
Somme actualisée en 2004 des avantages nets	10 892
Coût d'investissement hors taxes actualisé en 2004	391
Coût global actualisé en 2004	427
Bénéfice actualisé en 2004	10 502
Taux de rentabilité interne	32%
Bénéfice actualisé par euro dépensé	25
Bénéfice actualisé par euro public dépensé	123