

SERVICE DES GRANDS PROJETS ROUTIERS CENTRE
DIRECTION DE LA MOBILITÉ ET DU RÉSEAU ROUTIER

**Bureau
des
Etudes
Centre**

Volume 3

-

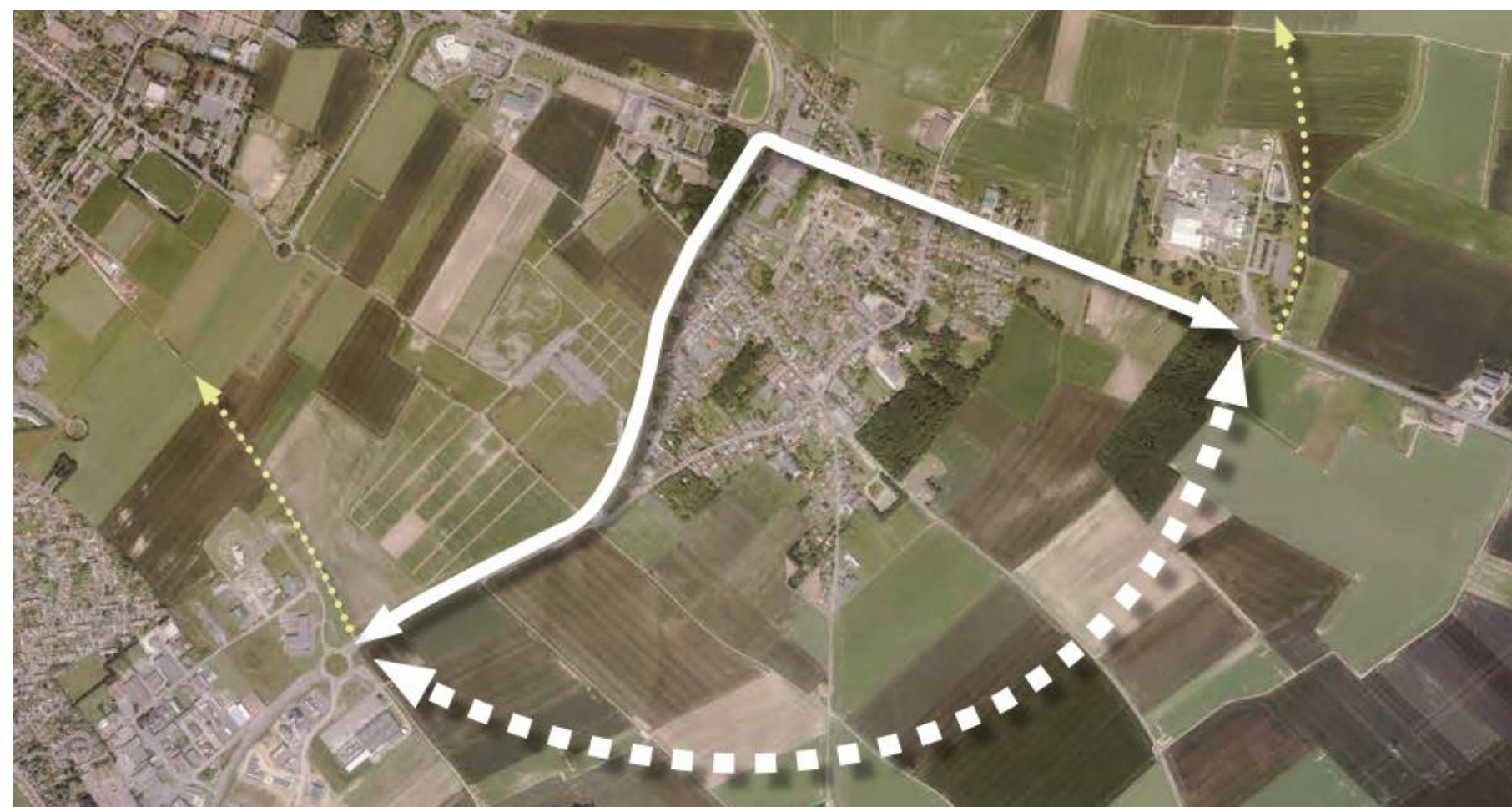
ETUDE D'IMPACT

Chapitre 8

-

**Evaluation socio-
économique**

Novembre 2025



REVISION DU DOCUMENT

INDICE	DATE	PARTIE	MODIFICATIONS	ETABLI PAR	VERIFIE PAR	APPROBATION
A	Juin 2022	Evaluation socio-économique du projet	Création du document	Axelle OTNU	Aurélie PINTE	Florence BORDAS
B	Juillet 2022	-	Intégration des remarques du MOA	Axelle OTNU	Aurélie PINTE	Florence BORDAS
C	Octobre 2022	-	Modification suite résultats nouvelle étude de trafic à intégrer	Axelle OTNU	Aurélie PINTE	Florence BORDAS
D	Décembre 2023	2.2.8 (ajout) 2.3.1 / 2.3.2 / 2.3.5 / 2.8 (modifications et compléments) 3 (ajout)	Prise en compte évolution du parc auto Ajout synthèse	Florence BORDAS	Cathy NIVELLE DUFOSSÉ	Florence BORDAS
E	Novembre 2025	Ensemble du document pour tenir compte de la mise à jour de l'étude trafic en septembre 2025		Florence BORDAS	Cathy NIVELLE DUFOSSÉ	Florence BORDAS

SOMMAIRE

1 PREAMBULE.....5

1.1 Présentation du contexte réglementaire5

1.2 Présentation de l'étude5

1.2.1 Présentation et objectifs du projet.....5

1.2.2 Territoire d'étude5

2 ANALYSE MONETARISEE DES EFFETS DU PROJET.....7

2.1 Préambule.....7

2.1.1 Principes généraux.....7

2.1.2 Effets pris en compte.....7

2.1.3 Documents de référence7

2.2 Hypothèses considérées et données d'entrées7

2.2.1 Horizon d'évaluation et année de valeur des euros.....7

2.2.2 Trafics retenus7

2.2.3 Linéaires de voie et vitesses considérés8

2.2.4 Types de zones considérées8

2.2.5 Coût de construction8

2.2.6 Coût de l'entretien.....8

2.3 Estimation du coût des nuisances.....9

2.3.1 Estimation du coût de la pollution9

2.3.2 Estimation du coût des gaz à effet de serre (CO2)9

2.3.3 Estimation du coût des nuisances sonores10

2.3.4 Synthèse du coût des nuisances10

2.4 Estimation du gain de temps11

2.4.1 Hypothèses11

2.4.2 Calcul du gain financier associé au gain de temps – PL11

2.4.3 Calcul du gain financier associé au gain de temps – VL.....11

2.5 Estimation du gain de confort12

2.5.1 Hypothèses12

2.5.2 Calcul du gain financier associé au confort - VL.....12

2.7 Synthèse de l'analyse monétarisée.....13

3 SYNTHÈSE GLOBALE SUR 20 ANS13

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Contexte du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines (Source : Conseil Départemental du Pas-de-Calais).....5

Figure 2 : Présentation des emprises travaux du projet (Source : Ingerop)6

Figure 3 : Périmètres et voies considérées.....7

LISTE DES ACRONYMES

PL : Poids Lourds

VL : Véhicule Léger

GLOSSAIRE

Externalité : Une externalité correspond à la valeur de certains biens (marchands ou non marchand). Il existe des externalités positives et négatives.

Externalité environnementale : il s'agit de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores, et des émissions de gaz à effet de serre.

Valeur tutélaire : Il s'agit des valeurs de références prescrites pour les calculs socio-économique.

1 PREAMBULE

1.1 Présentation du contexte réglementaire

Selon les dispositions de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, les études d'impacts pour les infrastructures de transports terrestres comportent une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour les collectivités ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.

Comme l'indiquent les textes réglementaires, certaines incidences sont difficilement monétisables. A minima une analyse qualitative doit être réalisée.

En 1994, le Commissariat Général au Plan rendait public un rapport sur la prise en compte de l'environnement et de la sécurité dans les choix d'investissement de transports. Le "rapport Boiteux" devait rapidement devenir une référence dans ce domaine en proposant un consensus sur les valeurs monétaires à attribuer à des phénomènes tels que :

- Impact du bruit des trafics sur la santé,
- Effets nocifs de la pollution atmosphérique,
- Vies humaines épargnées (sécurité),
- Temps gagné...

En 2001, le "rapport Boiteux n°2" intègre l'ensemble des avancées réalisées dans l'analyse des nuisances et de leurs conséquences et recommande des valeurs qui collent plus près de la réalité des phénomènes et des comportements.

En 2004 l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport, met à jour plusieurs valeurs monétaires. Cette instruction a été mise à jour le 27 mai 2005.

L'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport présente le cadre général d'évaluation des projets de transport en application des articles L.1511-1 à L.1511-6 et R1511-1 à R1511-6 du code des transports et du décret n°84-617 du 17 juillet 1984. Elle annule et remplace l'instruction-cadre du 24 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005, relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport.

C'est le cadre de cette instruction qui a été appliqué ici.

1.2 Présentation de l'étude

1.2.1 Présentation et objectifs du projet

Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines est porté par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais.

Tilloy-lès-Mofflaines, porte d'entrée du sud-est de l'agglomération arrageoise, est traversée par deux voies routières majeures : la RD939 et la RD60.

Située sur l'axe Côte d'Opale-Cambrai qualifié d'intérêt régional au vu des projets économiques en cours de développement (Canal Seine-Nord Europe, Plateforme EValley, zones industrielles de l'agglomération), en proximité d'activités commerciales et de l'accès à l'autoroute A1, elle

supporte un trafic routier élevé, comportant une part importante de poids lourds. L'ouverture récente de la rocade sud d'Arras a par ailleurs contribué à augmenter le trafic.

Cette situation a des conséquences sur les conditions de circulation, la sécurité routière, et entraîne des nuisances importantes, en particulier sonores, pour les riverains. Le conseil départemental du Pas-de-Calais a donc initié des études visant à élaborer une solution permettant.

- De fluidifier la circulation routière,
- D'améliorer la sécurité routière,
- D'améliorer la qualité de vie des habitants.

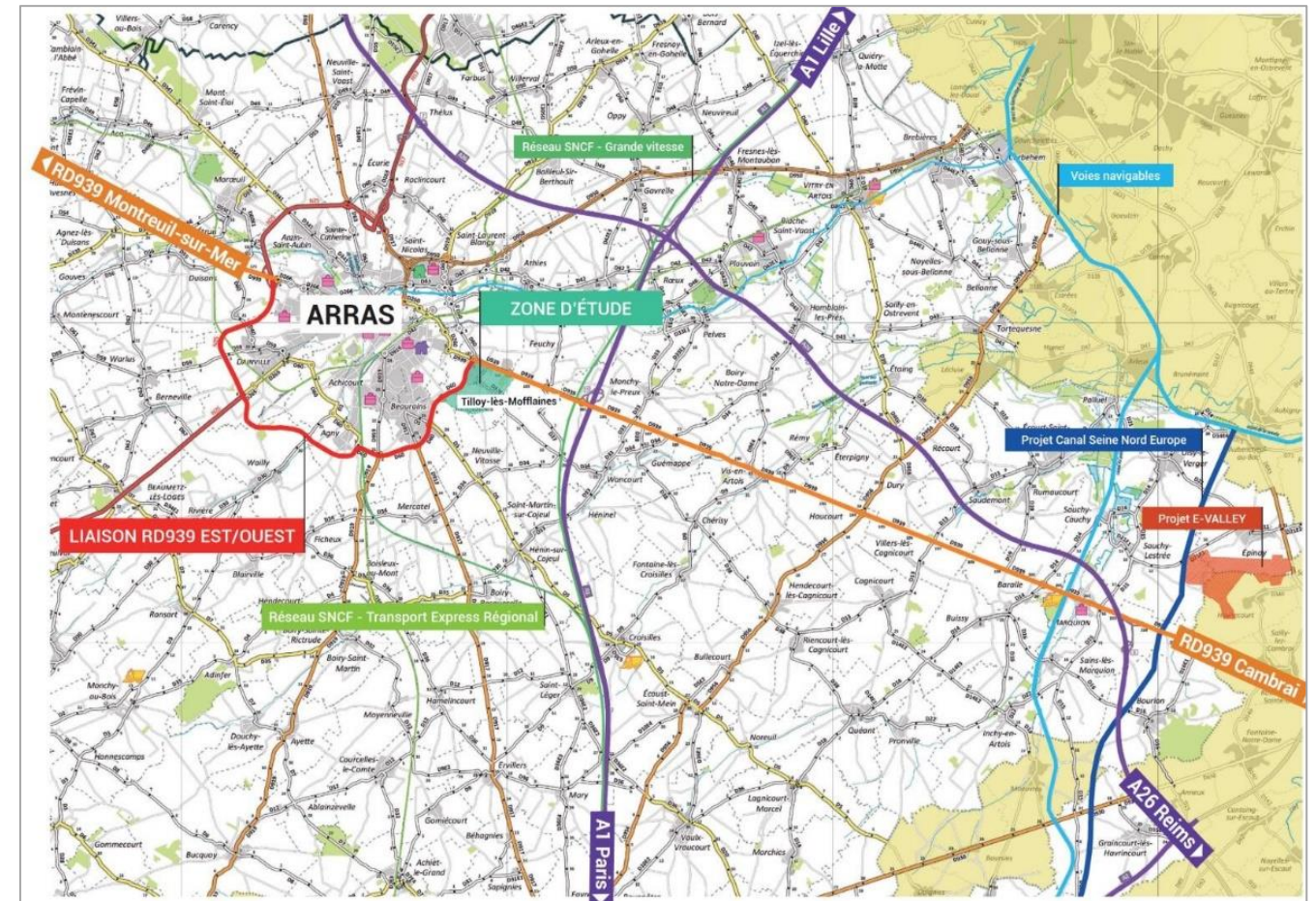


Figure 1 : Contexte du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines (Source : Conseil Départemental du Pas-de-Calais)

1.2.2 Territoire d'étude

Le projet consiste en la création d'une voie nouvelle à 2x1 voie permettant de contourner la commune de Tilloy-lès-Mofflaines.

Le projet se situe sur la partie sud du territoire de Tilloy-lès-Mofflaines, et en limites communales est de Beaurains et nord de Neuville-Vitasse. La zone d'étude est bordée au nord/nord-est par la route départementale n°939 (RD939), au nord/nord-ouest par la RD60 et traversée du nord au sud-est par la RD37E1 et du nord au sud/sud-ouest par la rue de Neuville.

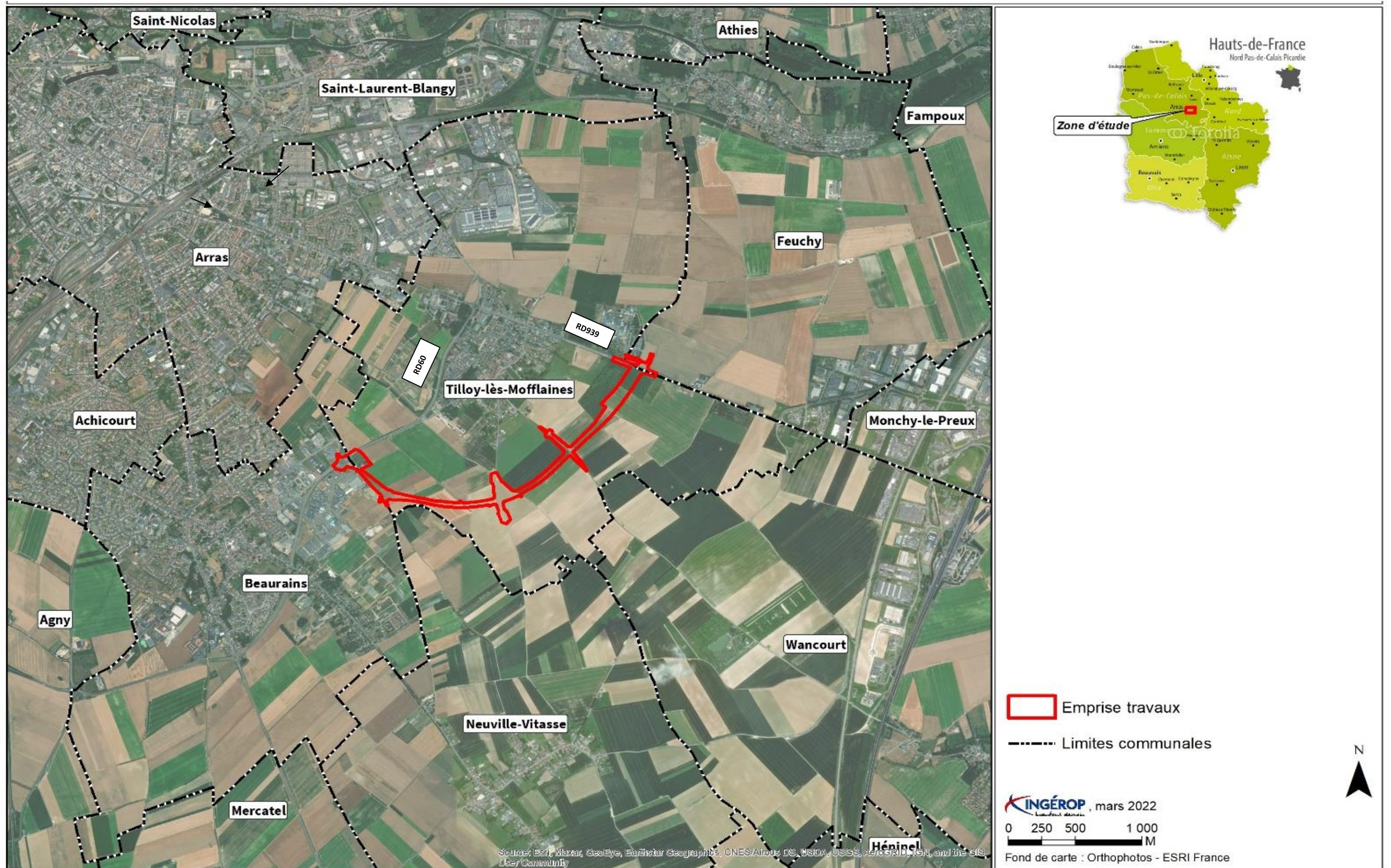


Figure 2 : Présentation des emprises travaux du projet (Source : Ingerop)

2 ANALYSE MONETARISEE DES EFFETS DU PROJET

2.1 Préambule

2.1.1 Principes généraux

L'analyse monétarisée d'un projet consiste à établir un bilan des coûts et des avantages directs ou indirects suscités par le projet pour la collectivité. Il s'agit de mettre en balance les dépenses monétaires de construction, d'exploitation et de maintenance du projet avec les externalités positives ou négatives qu'il suscitera pour les utilisateurs, les riverains ou d'autres tiers pendant l'ensemble de la durée d'évaluation.

Les externalités prises en compte dans le calcul (minutes gagnées, accidents évités, exposition réduite à la pollution, etc...) qui sont par nature non marchandes, se voient attribuer une valeur monétaire, dite « valeur de référence », pour permettre un calcul agrégé sous forme d'indicateurs monétaires de l'intérêt d'un projet pour la collectivité.

L'analyse est conduite par rapport à la situation de référence dans laquelle le projet n'est pas réalisé.

2.1.2 Effets pris en compte

Le calcul économique réalisé dans le cadre de ce bilan socio-économique intègre la prise en compte des effets du projet sur les paramètres suivants :

- Temps de trajet et confort des usagers,
- Coût de l'exposition des riverains à la pollution atmosphérique,
- Coût des émissions de gaz à effet de serre,
- Coût de l'exposition des riverains aux nuisances sonores.

2.1.3 Documents de référence

Les documents suivants ont servi de référence pour bâtir la présente analyse monétarisée :

- Le cahier outil du référentiel d'évaluation des projets de transports dans sa version du 1er octobre 2014,
- La note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport.

2.2 Hypothèses considérées et données d'entrées

2.2.1 Horizon d'évaluation et année de valeur des euros

Les horizons d'évaluation considérés sont :

- à la mise en service, envisagée en 2030,
- à + 20 ans, soit 2050.

Les calculs présentés dans cette note sont menés avec les « valeurs de références prescrites pour le calcul socio-économique » reprises dans les fiches outils (version du 1^{er} octobre 2014) mises à disposition par le gouvernement (valeur €₂₀₁₅). Il s'agit de valeurs tutélaires.

2.2.2 Trafics retenus

L'analyse monétarisée s'appuie sur les résultats des modélisations de trafic conduites à l'horizon d'étude 2030 (cf. étude Egis de septembre 2025) projetées en 2050 sur le périmètre présenté ci-après.

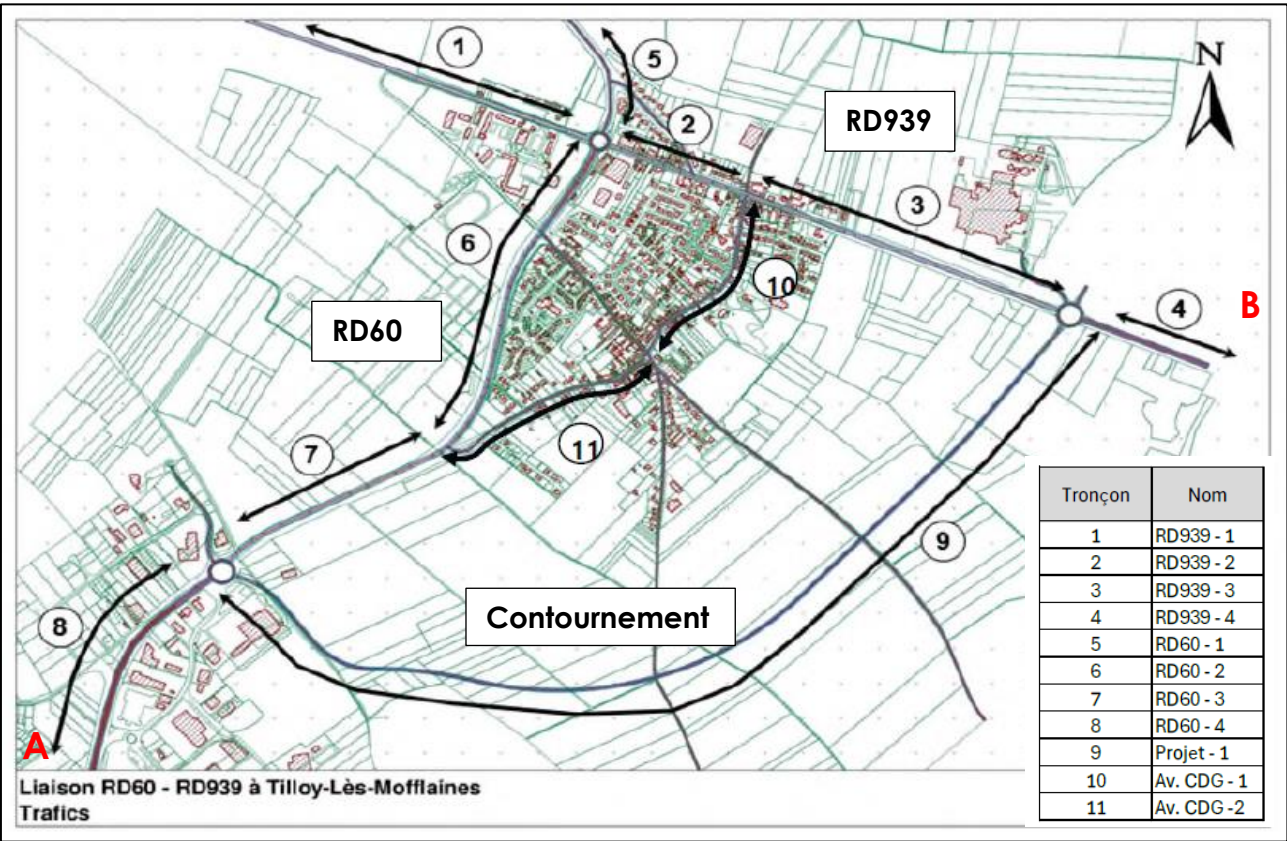


Figure 3 : Périmètres et voies considérées

Les trafics considérés dans le cadre de cette étude sont les suivants :

Scénario sans projet

Tableau 1 : Données d'entrée pour le trafic - TMJA – au fil de l'eau
(Source : Egis, septembre 2025)

Tronçons		Mise en service			Mise en service + 20 ans		
		Situation référence 2030			Situation référence 2050		
		TMJ TV	TMJ PL	TMJ VL	TMJ TV	TMJ PL	TMJ VL
1	RD939-1	17460	1872	15588	22164	2376	19788
2	RD939-2	16515	1899	14616	20965	2411	18554
3	RD939-3	19044	1935	17109	24175	2456	21719
4	RD939-4	14486	1980	12506	18388	2513	15875
5	RD60-1	11115	1251	9864	14110	1588	12522
6	RD60-2	18711	1539	17172	23752	1954	21799
7	RD60-3	19998	1593	18405	25386	2022	23364
8	RD60-4	17424	1422	16002	22119	1805	20313
9	Projet	0	0	0	0	0	0
10	av. CDG-1	2529	36	2493	3210	46	3165
11	av. CDG-2	1296	54	1242	1645	69	1577

Scénario avec projet

Tableau 2 : Données d'entrée pour le trafic- TMJA – situation avec projet
(Source : Egis, septembre 2025)

Tronçons		Mise en service			Mise en service + 20 ans		
		SC3 Situation projet 2030			SC3 Situation projet 2050		
		TMJ TV	TMJ PL	TMJ VL	TMJ TV	TMJ PL	TMJ VL
1	RD939-1	15705	1629	14076	19936	2068	17869
2	RD939-2	10287	1188	9099	13059	1508	11551
3	RD939-3	12816	1224	11592	16269	1554	14715
4	RD939-4	17438	2070	15368	22136	2628	19508
5	RD60-1	11115	1251	9864	14110	1588	12522
6	RD60-2	14238	1071	13167	18074	1360	16715
7	RD60-3	15525	1125	14400	19708	1428	18280
8	RD60-4	20376	1512	18864	25866	1919	23947
9	Projet	7938	801	7137	10077	1017	9060
10	av. CDG-1	2349	36	2313	2982	46	2936
11	av. CDG-2	1116	54	1062	1417	69	1348

2.2.3 Linéaires de voie et vitesses considérés

Les linéaires de voie et vitesses considérés (vitesses moyennes) dans le cadre de la présente étude sont les suivants :

Tronçons		Linéaire de voie (km)	Vitesse moyenne considérée (km/h)	soit temps de parcours sur tronçon considéré
1	RD939-1	3,2	40	4 min 48 sec
2	RD939-2	0,4	40	0 min 36 sec
3	RD939-3	0,9	70	0 min 46 sec
4	RD939-4	2,4	80	1 min 48 sec
5	RD60-1	3,34	40	5 min 01 sec
6	RD60-2	1	40	1 min 30 sec
7	RD60-3	0,6	70	0 min 31 sec
8	RD60-4	1,8	70	1 min 33 sec
9	Projet	2,77	80	2 min 05 sec
10	av. CDG-1	0,54	40	1 min 05 sec
11	av. CDG-2	0,61	40	& min 13 sec

NB : le linéaire de voie considéré hors projet correspond au linéaire jusqu'au carrefour dimensionnant suivant à partir duquel les modifications de trafic ne sont plus sensibles.

Soit temps de parcours de A vers B (cf. figure 3) :

- Avec projet : 2 minutes 05 secondes,
- Sans projet : 3 minutes 23 secondes.

2.2.4 Types de zones considérées

Les types de zone rencontrés dans le cadre du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines sont présentés dans le tableau ci-après, par section :

Type de zone par tronçons		
RD939-1 et RD939-3 RD60-1 et RD60-4	RD939-4 RD60-3 Projet	RD939-2 RD60-2 av. CDG-1 et av. CDG-2
Urbain diffus (semi urbain)	Interurbain (rural)	urbain

2.2.5 Coût de construction

Le coût de l'opération, s'élève à environ 11 900 000 € HT (estimation CD62).

2.2.6 Coût de l'entretien

Le ratio du coût de fonctionnement (entretien et grosses réparations) par an et par km de route départementale considéré est de 9 000 €/Km/an (estimation CD62), soit pour les 2,77 km de voie nouvelle :

- 24 930 €/an,
- 498 600 € sur 20 ans.

2.3 Estimation du coût des nuisances

2.3.1 Estimation du coût de la pollution

2.3.1.1 Hypothèses

Les coûts considérés sont issus de l'étude Air et santé de niveau II réalisée par ailleurs.

2.3.1.2 Projet de déviation -résultats

Les résultats issus de l'étude Air et santé de niveau II sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3 : Coûts collectifs liés à la pollution de l'air selon le scénario considéré

Situation		Total		Delta avec/sans projet
2024	Sans projet	3 115 €/j	1 136 975 €/an	-
2030	Sans projet	2 611 €/j	953 015 €/an	35 770 €/an
	Avec projet	2 709 €/j	988 785 €/an	
2050	Sans projet	2 355 €/j	859 575 €/an	34 675 €/an
	Avec projet	2 450 €/j	894 250 €/an	

Après prise en compte de l'évolution du parc automobile selon les hypothèses présentées les pertes sont estimées à **35 770 €** en 2030 et **34 675** en 2050.

Ce coût est lié à l'augmentation des distances parcourues dans le secteur d'études (augmentation du trafic).

Il est toutefois à noter que, même si au global le coût de la pollution augmente avec le projet, **les effets du projet seront positifs dans les secteurs urbanisés où la problématique de la pollution de l'air est la plus sensible.**

Par ailleurs, l'amélioration du parc automobile étant plus rapide que l'augmentation des trafics dans la zone d'étude, le cout de la pollution atmosphérique sera moindre en 2050 avec le projet que celui observable aujourd'hui (en 2024).

2.3.2 Estimation du coût des gaz à effet de serre (CO2)

2.3.2.1 Hypothèses

Les coûts considérés sont issus de l'étude Air et santé de niveau II réalisée par ailleurs.

Nota : Les coûts estimés ici ne concernent que les coûts des gaz à effet de serre liés aux trafics.

2.3.2.1 Projet de déviation - résultats

Les résultats issus de l'étude Air et santé de niveau II sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4 : Coûts collectifs liés à l'effet de serre selon le scénario considéré

Situation		Total		Delta avec/sans projet
2024	Sans projet	3 839 €/j	1 401 235 €/an	-
2030	Sans projet	6 370 €/j	2 325 050 €/an	82 855 €/an
	Avec projet	6 597 €/j	2 407 905 €/an	
2050	Sans projet	14 329 €/j	5 230 085 €/an	212 065 €/an
	Avec projet	14 910 €/j	5 442 150 €/an	

Après prise en compte de l'évolution du parc automobile selon les hypothèses présentées dans l'étude air, les pertes sont estimées à **82 855 €** en 2030 et **212 065 €** en 2050.

Ce coût, comme celui de la pollution atmosphérique, est lié à l'augmentation des distances parcourues dans le secteur d'études (augmentation du trafic).

Les coûts collectifs liés à l'émission de gaz à effet de serre augmentent de 3,6% en 2030 et 4,1% en 2050 entre les scénarios avec et sans projet.

2.3.3 Estimation du coût des nuisances sonores

2.3.3.1 Hypothèses

Il est considéré ici que le contournement étant réalisé en dehors des zones habitées et ayant fait l'objet d'une étude acoustique pour identifier et corriger les éventuelles nuisances, la voie nouvelle n'a pas de coût négatif associé sur cet item.

Les coûts considérés (valeurs tutélaires) pour l'analyse sur les voies existantes délestées par le contournement projeté sont présentés dans les tableaux ci-après :

Type de zone	Type d'infrastructure	Coût moyen VL	Coût moyen PL
Rural	Autoroute	0.50 €/1000 veh.km	2.00 €/1000 veh.km
Rural	Nationale ou départementale	2.00 €/1000 veh.km	14.60 €/1000 veh.km
Rural	Communale	11.20 €/1000 veh.km	123.40 €/1000 veh.km
Semi-Urbain	Autoroute	2.10 €/1000 veh.km	8.40 €/1000 veh.km
Semi-Urbain	Nationale ou départementale	3.50 €/1000 veh.km	25.10 €/1000 veh.km
Semi-Urbain	Communale	18.10 €/1000 veh.km	180.60 €/1000 veh.km
Urbain	Autoroute	6.00 €/1000 veh.km	24.10 €/1000 veh.km
Urbain	Nationale ou départementale	6.10 €/1000 veh.km	42.50 €/1000 veh.km
Urbain	Communale	33.70 €/1000 veh.km	337.00 €/1000 veh.km
Urbain dense	Autoroute	8.90 €/1000 veh.km	35.50 €/1000 veh.km
Urbain dense	Nationale ou départementale	9.70 €/1000 veh.km	68.60 €/1000 veh.km
Urbain dense	Communale	40.60 €/1000 veh.km	406.40 €/1000 veh.km
Urbain très dense	Autoroute	15.00 €/1000 veh.km	60.00 €/1000 veh.km
Urbain très dense	Nationale ou départementale	18.00 €/1000 veh.km	126.30 €/1000 veh.km
Urbain très dense	Communale	46.10 €/1000 veh.km	461.20 €/1000 veh.km

Valeur coût des nuisances sonore par type de zone *				
		rural	Semi urbain	urbain
2030	VL	2,39 €/1000 véh.km	4,19 €/1000 véh.km	7,30 €/1000 véh.km
	PL	17,46 €/1000 véh.km	30,02 €/1000 véh.km	50,83 €/1000 véh.km
2050	VL	3,04 €/1000 véh.km	5,31 €/1000 véh.km	9,26 €/1000 véh.km
	PL	22,17 €/1000 véh.km	38,11 €/1000 véh.km	64,52 €/1000 véh.km

* Rapporté au PIB

2.3.3.2 Estimation pour le projet de déviation

Les résultats obtenus pour le projet sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Années	VL	PL	Valorisation totale des gains acoustiques annuels
2030	-26 224 €	-22 759 €	- 48 983 €
2050	-42 260 €	-36 676 €	- 78 936 €

La première année, le gain lié à la diminution des nuisances acoustiques permise par le projet sur les RD existantes s'élève à **48 983 €**. Il est lié au report du trafic en dehors du secteur urbanisé du domaine d'étude. Ce gain sera encore plus sensible à terme si la mairie met en place l'interdiction de trafic PL dans la traversée de la commune.

En 2045, le gain lié à la diminution des nuisances acoustiques permise par le projet s'élève à **78 936 €**.

2.3.4 Synthèse du coût des nuisances

Le tableau ci-dessous présente la synthèse du coût de l'ensemble des nuisances générées par le projet (sonores, pollution...), considérant l'évolution du parc automobile :

Années	Synthèse du coût annuel des nuisances
2030	69 642 €
2050	167 804 €

Ainsi, la première année **69 642 €** de pertes liées au coût des nuisances sont générés par le projet.

En 2050, 20 ans plus tard, ce coût s'élève à **167 804 €**, en lien principalement avec les émissions de gaz à effet de serre.

2.4 Estimation du gain de temps

2.4.1 Hypothèses

2.4.1.1 Itinéraires et gains de temps considérés

Pour rappel, on considère que les usagers mettent 1 minute et 18 secondes de moins pour réaliser le parcours de A vers B en utilisant le futur contournement par rapport au trajet actuel.

2.4.1.2 Valeur du temps - PL

Les coûts considérés pour les PL (valeurs tutélaires) pour l'analyse sont présentés dans le tableau ci-après :

Valeur de temps de référence de PL	
Transporteur	39 €/PL/h
Chargeur	7.36 €/PL/h

Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique 2015, soit rapporté au PIB et projeté aux horizons considérés :

Années	Valeur de temps de référence de PL
2030	55,44 €/PL/h
2050	70,38 €/PL/h

2.4.1.3 Valeur du temps – VL

Les valeurs considérées pour les VL (valeurs tutélaires) pour l'analyse sont présentées dans les tableaux ci-après. Pour le projet et considérant le trafic VL, il a été considéré comme étant du trafic de proximité (<20km), « tous motifs ».

En milieu interurbain (en € ₂₀₁₅ /h par voyageur en 2015)												
Mode	Motif du déplacement	Pour les distances inférieures ou égales à 20 km	Pour les distances comprises entre 20 et 80 km		Valeurs à 80 km	Pour les distances comprises entre 80 km et 400 km		Pour les distances supérieures ou égales à 400 km				
Route – véhicule particulier	Tous motifs	8,4	0,096	x d +	6,5	14,1	0,006	x d +	13,6	16,2		
	Professionnel	18,6	0,215	x d +	14,4	31,5	0,017	x d +	30,2	37,0		
	Personnel-vacances	7,2	0,033	x d +	6,6	9,3	0,013	x d +	8,2	13,2		
	Personnel-autres	7,2	0,071	x d +	5,9	11,5	0,020	x d +	9,9	18,1		

Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique 2015, soit rapporté au PIB et projeté aux horizons considérés :

Années	Valeur de temps de référence VL
2030	10.05 €/VL/h
2050	12.75 €/VL/h

2.4.2 Calcul du gain financier associé au gain de temps – PL

Les résultats monétarisés pour le gain de temps obtenus pour le transport de marchandises généré avec le projet sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Années	Gain de temps annuel en heures pour les PL empruntant le projet	Valorisation des gains Temps PL*
2030	6 334,58 h	- 351 211 €
2050	8 042,78 h	- 566 066 €

Le gain de temps obtenu par la mise en place du projet permet d'économiser -351 211€ la première année (mise en service _ 2030) pour le transport de marchandises.

En 2050, ce gain de temps permet d'économiser - 566 066 € sur l'année.

Le gain de temps obtenu par la mise en place du projet est permis par une vitesse de conduite augmentée sur le tracé du projet (80 km/h) ce qui permet de fluidifier la circulation et de fiabiliser le temps de parcours. La longueur du projet qui est de 2,77 km contre les 2,9 km (RD60+RD939) actuellement empruntés par les usagers permet également d'améliorer les temps de parcours.

2.4.3 Calcul du gain financier associé au gain de temps – VL

Les résultats pour le gain de temps obtenus pour le transport de voyageurs généré avec le projet sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Années	Gain de temps annuel en heures pour les VL empruntant le projet	Valorisation des gains Temps VL*
2030	56 441,78 h	- 567 006 €
2050	71 649,50 h	- 913 714 €

Le gain de temps obtenu par la mise en place du projet permet d'économiser – 567 006 € la première année (mise en service _ 2030).

En 2050, ce gain de temps permet d'économise – 913 714 € sur l'année.

Le gain de temps obtenu par la mise en place du projet est permis par une vitesse de conduite augmentée sur le tracé du projet (80 km/h) ce qui permet de fluidifier la circulation. La longueur du projet qui est de 2,77 km contre les 2,9 km (RD60+RD939) actuellement empruntés par les usagers permet également d'améliorer les temps de parcours.

2.5 Estimation du gain de confort

2.5.1 Hypothèses

Les coûts considérés (valeurs tutélaires) pour l'analyse sont présentés dans le tableau ci-après :

Valeur de références/tutélaires	
Malus d'inconfort (VL uniquement)	€/veh.km
7 m ordinaire	0.073
7 m Express	0.044
Artère interurbaine	0.031
2x2 voies express	0.01
Autoroute	0
SO	0

De + en +
« confortable »

2.5.2 Calcul du gain financier associé au confort - VL

Les résultats obtenus concernant le gain de confort générés par la mise en place du projet sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Années	
2030	- 68 886 €
2050	-111 007 €

Ainsi la première année le projet permet un gain de -68 886 € grâce au confort qu'il apporte. En effet, le trafic est fluidifié, et la vitesse plus régulière sur le tracé du projet ce qui permet une meilleure conduite.
En 2050, ce gain s'élève à -111 007 €

2.7 Synthèse de l'analyse monétarisée

La synthèse de tous les types d'effets du projet calculés précédemment sont présentés dans le tableau ci-dessous :

	Confort	Gains de temps VL	Gains de temps PL	Nuisances
2030	-68 886 €	-567 006 €	-351 211 €	69 642 €
2050	-111 007 €	-913 714 €	-566 066 €	167 804 €

Gain sur l'année	
2030	-917 461 €
2050	-1 422 983 €

Ainsi le seul poste générateur de pertes financières correspond aux nuisances générées par le projet.

Ces nuisances sont liées à la circulation des véhicules qui constitue l'essence même d'un projet de voie nouvelle. Il est à souligner toutefois que les nuisances, si elles perdurent au global, sont éloignées des secteurs les plus habités de la zone d'étude grâce au projet qui éloigne ainsi les nuisances des populations riveraines par rapport à la situation actuelle.

Le poste permettant de faire le plus d'économie concerne le gain de temps et, dans une moindre mesure, les gains de confort et de sécurité.

La première année de mise en service (en 2030) la mise en place du projet permettra d'avoir un avantage financier estimé à -917 461€. En 2050, cet avantage est estimé à - 1 422 983€.

3 SYNTHÈSE GLOBALE SUR 20 ANS

Rapporté à l'investissement initial et aux couts d'entretien, l'évaluation socio-économique du projet sur 20 ans donne :

Construction :	11 900 000 €
Entretien :	498 600 €
Évaluation socio-économique :	- 24 207 000 €
TOTAL :	-11 808 400,00 €

L'estimation sur 20 ans donne ainsi un avantage économique à la réalisation du projet de 11,8 M€ environ par rapport à une situation sans projet.