

CHAPITRE 6 : BILANS ECONOMIQUES ET SOCIO-ECONOMIQUES

Présentation générale
du projet

SOMMAIRE DU CHAPITRE 6

6.1 Méthode de calcul

6.1.1 Bilans différentiels

6.1.2 Principe de l'actualisation

6.1.3 Hypothèses générales

6.2 Bilans économiques pour les acteurs ferroviaires

6.2.1 Dessertes TGV : Bilan du projet hors desserte régionale

6.2.2 Bilan de la desserte TERGV

6.3 Bilans socio-économiques pour la collectivité

6.3.1 Avantages pour les voyageurs

6.3.2 Résultats nets pour les opérateurs de transport autres que ferroviaires

6.3.3 Résultat net pour l'État et pour la collectivité en général

6.3.4 Total des avantages nets du projet

6.3.5 Résultats pour la collectivité française

6.3.6 Résultats pour la collectivité internationale dans son ensemble

La composante fret du projet, destinée à l'acheminement du trafic transalpin, est indissociable du tunnel international. Son évaluation économique et socio-économique relève d'une approche globale reposant notamment sur des études de trafic en cours d'achèvement. C'est pourquoi le présent chapitre ne porte que sur la composante voyageurs de la partie française du projet, de Lyon au Sillon alpin.

Les bilans économiques et socio-économiques ont pour objet de déterminer, pour chaque scénario voyageurs, à partir des besoins d'investissements d'infrastructure, de matériel roulant et d'ateliers de maintenance, la rentabilité pour les acteurs ferroviaires et pour la collectivité.

6.1 Méthode de calcul

Les bilans économiques et socio-économiques sont des bilans différentiels par rapport à une situation de référence sans réalisation du projet et se fondent sur le concept d'actualisation.

Cette évaluation s'appuie sur un calcul de nature économique effectué hors taxes en monnaie constante, c'est à dire sans dérive générale des prix. Les montants des investissements sont exprimés en milliards de francs, hors taxes, aux conditions économiques de 1999.

6.1.1 Bilans différentiels

Mesurer l'opportunité d'un projet de TGV revient à comparer deux situations possibles:

- soit réaliser le projet,
- soit ne pas le réaliser.

Il est, en effet, probable qu'en cas de non réalisation du projet, d'autres investissements de moindre importance auraient été réalisés. Il est donc plus réaliste d'établir une comparaison entre deux situations fictives, l'une avec l'investissement réalisé, l'autre sans cet investissement mais avec toutes les actions techniques ou commerciales économiquement justifiées qui auraient été entreprises pour améliorer la situation actuelle ou pour faire face à l'évolution prévisible des trafics.

La première situation est dite «situation avec projet», la seconde «situation de référence».

6.1.2 Principe de l'actualisation

Pour tenir compte du fait que les flux monétaires des années futures n'ont pas la même valeur économique que les flux actuels, en raison de leur éloignement dans le temps, le mécanisme de l'actualisation est utilisé. Il consiste à transformer l'ensemble des flux étalés de l'année 0 à l'année n en flux équivalents d'une année donnée.

La période d'actualisation retenue pour le calcul des bilans s'étend sur une durée d'exploitation de 20 ans à partir de la mise en service du projet.

6.1.3 Hypothèses générales

La mise en service des relations TGV et TERGV est envisagée à l'horizon 2010 et les bilans sont calculés sur une période allant jusqu'en 2029.

Concernant les hypothèses d'évolution de l'environnement économique, les taux de croissance annuels à partir de 2000 retenus pour l'établissement des bilans sont les suivants :

- Produit Intérieur Brut 2,3%
- Consommation Finale des Ménages en volume 2,2%
- population 0,3%
- Consommation Finale des Ménages par habitant 1,9%

Ces hypothèses sont cohérentes avec le scénario médian retenu par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement pour les perspectives d'évolution de la demande de transport à l'horizon 2020, établies dans le cadre de l'élaboration des schémas de service.

6.2 Bilans économiques pour les acteurs ferroviaires

Les bilans économiques pour les acteurs ferroviaires distinguent :

- le bilan de la réalisation de la LGV Lyon - Sillon alpin et de la mise en œuvre des nouvelles dessertes en TGV pour le gestionnaire d'infrastructure RFF et pour le transporteur SNCF,
- le bilan régional pour l'ensemble des acteurs ferroviaires.

6.2.1 Dessertes TGV : Bilan du projet hors desserte régionale

6.2.1.1 Résultat pour RFF

Dépenses d'investissement

Il s'agit des investissements en infrastructure décrits dans le paragraphe 3.3 pour chacune des variantes de la LGV Lyon - Sillon alpin, en ce qui concerne tant la ligne nouvelle que les aménagements du réseau existant qui lui sont associés. Ils comprennent :

- les infrastructures : terrains, ouvrages d'art, travaux de terrassement, assainissements, pose de voies...
- la superstructure : alimentation en énergie électrique, signalisation, télécommunications...

Les dépenses d'investissement étant réalisées durant les cinq années précédant la mise en service, leur valeur actualisée à l'année de mise en service est supérieure aux coûts de construction hors actualisation.

Recettes

Les recettes correspondent à la perception par RFF des redevances d'infrastructures (péages). Elles sont calculées par différence entre les recettes totales de la situation avec projet et celles de la situation de référence.

Ces recettes ont été calculées à partir d'un barème pour la tarification d'infrastructure établi par RFF pour la présente évaluation. Ce barème a la même structure que la tarification actuelle, mais prend en compte certaines

évolutions envisagées pour l'avenir. La tarification supposée appliquée à la LGV Lyon - Sillon alpin correspond au plus faible des deux niveaux de tarification sur ligne à grande vitesse ; la tarification est en outre relevée sur certaines sections du réseau existant aménagées dans le cadre du projet.

Les montants de recettes différentielles indiqués dépendent également beaucoup du nombre de trains circulant sur la ligne nouvelle. Le nombre total de circulations TGV pris en compte pour l'année de plein effet sur le tronçon le plus chargé est de 66 pour les deux sens.

Dépenses d'exploitation

Les charges d'exploitation pour RFF sont calculées par différence entre les charges totales de la situation avec projet et les charges de la situation de référence.

Elles correspondent essentiellement à l'entretien et à la maintenance de l'infrastructure.

Résultats

Le bilan actualisé pour RFF de chaque variante est indiqué dans le tableau ci-après. Les variations de redevances d'infrastructure et de coûts d'exploitation sont actualisées et cumulées sur les 20 premières années d'exploitation. La valeur résiduelle économique au-delà de 20 ans des investissements réalisés par RFF a été évaluée sur la base de la somme actualisée à l'année de mise en service des excédents bruts d'exploitation (EBE) différentiels estimés pour la période 2020 - 2050.

BILAN POUR RFF HORS DESERTES REGIONALES						
Variantes	Chambéry Nord (La Motte)	Lépin-le-Lac	Chambéry Sud	Apremont normal	Apremont réduit	Chapareillan
Résultats en milliards de francs 1999						
Investissements d'infrastructure	10,46	8,28	9,81	13,18	12,12	12,99
Résultats						
- Investissements actualisés à 8 %	-14,34	-10,46	-12,42	-16,66	-15,37	-16,38
- Variation des redevances d'infrastructure actualisée à 8 % sur 20 ans*	2,64	2,54	2,53	2,88	2,68	2,85
- Variation des coûts d'exploitation à la charge de RFF actualisée à 8 % sur 20 ans	-0,30	-0,31	-0,34	-0,31	-0,31	-0,31
- Valeur résiduelle économique pour RFF (EBE actualisé à 8% au-delà de 20 ans)	0,87	0,84	0,82	0,95	0,87	0,94
Résultat actualisé à 8%	-11,13	-7,39	-9,41	-13,14	-12,13	-12,80

*selon le barème pour la tarification d'infrastructure retenu par RFF pour l'étude et les hypothèses de trafic établies par la SNCF

Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 précise que RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national, demandé par l'Etat, une collectivité locale ou un organisme public local ou national, que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement.

Le niveau de participation de RFF au financement du projet découle donc du bilan présenté ci-dessus. Il correspond au montant d'investissement pour lequel le résultat actualisé à 8 % de RFF s'annule, les autres termes du bilan restant inchangés. Ce montant est calculé en considérant que les subventions nécessaires pour compléter le financement du projet sont versées durant la période des travaux au fur et à mesure des dépenses de construction.

Le tableau ci-après présente pour chaque variante, au fil des travaux, le montant de la participation de RFF envisageable sur la base des hypothèses retenues pour la présente évaluation, le montant de subventions nécessaires et le taux de subvention.

BESOINS DE FINANCEMENT DU PROJET HORS DESSERTES REGIONALES						
Variante	Chambéry Nord (La Motte)	Lépin-le-Lac	Chambéry Sud	Apremont normal	Apremont réduit	Chapareillan
En milliards de francs 1999						
Investissements d'infrastructure	10,46	8,28	9,81	13,18	12,12	12,99
Participation de RFF au financement	2,34	2,43	2,37	2,78	2,56	2,76
Subventions nécessaires	8,12	5,85	7,44	10,40	9,56	10,23
Taux de subvention	78 %	71 %	76 %	79 %	79 %	79 %

6.2.1.2 Résultat pour l'entreprise ferroviaire SNCF

La prévision de trafic et la mise en cohérence de l'offre et de la demande permettent de déterminer le parc de matériel à grande vitesse, les recettes et les coûts d'exploitation.

Dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement pour le transporteur sont les suivantes :

- acquisition de matériel roulant TGV supplémentaire,
- dépenses d'investissement en ateliers d'entretien résultant de l'acquisition des matériels roulants supplémentaires,
- et, dans le cas de la réalisation d'une gare nouvelle, installations à la charge du transporteur dans cette gare.

Pour établir le résultat de l'entreprise ferroviaire SNCF, il a été tenu compte, à la dernière année de la période couverte par le bilan, d'une valeur résiduelle de ses investissements. Cette valeur résiduelle est fonction de la durée de vie économique de chaque investissement et de la période pendant laquelle il a été utilisé.

Recettes

Les recettes marginales à prendre en compte sont calculées par différence

entre les recettes totales de la situation avec projet et celles de la situation de référence. Ces recettes sont établies à partir des prévisions de trafic et des recettes moyennes servant par ailleurs de base à ces mêmes prévisions de trafic.

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation sont très directement liées à l'activité étudiée. Les principales charges sont :

- le personnel de conduite,
- le personnel d'accompagnement,
- l'entretien du matériel roulant,
- l'énergie,
- les mouvements des circulations,
- les dépenses commerciales liées à la vente, à la publicité, à la restauration, et la taxe professionnelle sur le matériel roulant,
- la variation des redevances d'infrastructure versées à RFF pour l'usage du réseau ferré national. Ce coût a été pris en compte pour les différentes variantes d'itinéraires étudiées selon le barème établi par RFF (voir paragraphe 6.2.1.1). Dans le cadre de la présente évaluation, la SNCF n'a pas procédé à une éventuelle adaptation de ses dessertes en fonction de cette hypothèse de tarification.

Résultats

Les résultats présentés ici prennent en compte uniquement la partie française des recettes et des coûts d'exploitation pour le transporteur et la partie

française des achats de matériel roulant TGV supplémentaires nécessités par la mise en service des nouvelles dessertes TGV.

RESULTATS ECONOMIQUES POUR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE SNCF HORS DESSERTES REG ONALES						
Variantes	Chambéry Nord (La Motte)	Lépin-le-Lac	Chambéry Sud	Apremont normal	Apremont réduit	Chapareillan
Résultats en milliards de francs 1999						
Parc TGV supplémentaire à la charge de l'entreprise ferroviaire en 2010						
- Rames TGV supplémentaires à acheter pour les relations nationales	0	1	1	0	1	1
- Rames TGV supplémentaires à acheter pour les relations internationales	8	8	8	7	7	7
- Résultat pour la SNCF actualisé à 8 % sur 20 ans intégrant la Valeur Résiduelle des investissements et avant prise en compte des redevances d'infrastructures	3,78	2,92	3,24	4,20	4,20**	4,20**
- Variation des redevances actualisée à 8 % sur 20 ans*	-2,65	-2,55	-2,53	-2,92	-2,70	-2,90
Résultat net actualisé à 6% sur 20 ans	1,13	0,37	0,71	1,28	1,50	1,30

*selon le barème pour la tarification d'infrastructure retenu par RFF pour l'étude et les hypothèses de trafic établies par la SNCF

** Approximation à partir du bilan Apremont normal

6.2.2 Bilan de la desserte TERGV

L'objectif est d'évaluer la rentabilité de la seule fonctionnalité TERGV. Afin d'isoler les effets de cette fonctionnalité, il a été considéré une situation de référence en 2010 dans laquelle la ligne nouvelle à grande vitesse est réalisée.

Les principes de tarification d'infrastructure qui seront applicables à des dessertes de type TERGV ne sont aujourd'hui pas arrêtés. Afin de neutraliser l'effet de cette tarification qui se traduit par un échange entre les acteurs ferroviaires, le bilan économique de la desserte TERGV a été calculé pour l'ensemble des acteurs concernés (RFF et Région Rhône-Alpes, autorité organisatrice des transports collectifs régionaux) pris globalement.

Par ailleurs, le bilan a été établi en considérant que la mise en place des dessertes TERGV devrait conduire à supprimer certaines relations assurées actuellement par TER classiques.

Dépenses d'investissement

- les infrastructures : A défaut de pouvoir identifier, à ce stade, les investissements d'infrastructure imputables uniquement à la nouvelle fonctionnalité TERGV, aucun investissement d'infrastructure n'a été pris en compte dans le calcul du bilan économique.
- le matériel roulant :
 - acquisition de rames spécifiques TERGV,
 - dépenses de révision du matériel à prévoir à mi-vie.

Pour établir le bilan de la desserte TERGV il a été tenu compte, à la dernière année de la période couverte par le bilan, d'une valeur résiduelle des investissements en matériels roulants. Cette valeur résiduelle est fonction de la durée de vie économique de ces investissements et de leur durée d'utilisation.

Recettes

L'accroissement de trafic entre situation de référence et situation de projet qui résulte de la mise en œuvre de la desserte TERGV se traduit par un accroissement des recettes ferroviaires régionales. Ces variations de recettes sont établies à partir des prévisions de trafic TER et TERGV et de leur évolution.

Dépenses d'exploitation

- les charges techniques : personnel de conduite, personnel d'accompagnement, entretien du matériel, dépenses d'énergie,
- les charges commerciales,
- l'entretien de l'infrastructure.

Résultats

Les résultats pour l'ensemble des acteurs ferroviaires, actualisés à 8 % sur 20 ans, sont présentés ci après pour les cinq variantes étudiées :

BILAN POUR LES ACTEURS FERROVIAIRES DE LA DESSERTE TERGV					
	Chambéry Nord (La Motte)	Lépin-le-Lac	Chambéry Sud	Apremont complet	Chapareillan
Investissements en rames TERGV (y.c. révision à 15 ans)	-0,58	-0,58	-0,48	-0,48	-0,48
Economie en matériel classique TER	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23
Excédent Brut d'Exploitation pour l'ensemble des acteurs ferroviaires	-0,70	-0,75	-0,60	-0,66	-0,72
Résultat actualisé à 8% sur 20 ans	-1,05	-1,10	-0,85	-0,91	-0,97

En milliards de francs aux conditions économiques de 1999

Les résultats plus favorables des variantes d'arrivée par le Sud de Chambéry s'expliquent principalement par le plus faible nombre de rames utilisées .

Afin d'évaluer l'impact sur les bilans du seul gain de temps procuré par l'utilisation de la ligne à grande vitesse, une hypothèse a été testée dans laquelle le nombre de TER classiques supprimés est égal au nombre de fréquences TERGV ajoutées.

Les résultats de ce test de sensibilité sont présentés dans le tableau suivant. L'amélioration des résultats montre l'intérêt d'une utilisation plus systématique de la ligne à grande vitesse sur les relations régionales concernées.

BILAN POUR LES ACTEURS FERROVIAIRES DE LA DESSERTE TERGV Variante sans augmentation des fréquences)					
	Chambéry Nord (La Motte)	Lépin-le-Lac	Chambéry Sud	Apremont complet	Chapareillan
Résultat actualisé à 8% sur 20 ans	-0,26	-0,31	-0,06	-0,13	-0,19

En milliards de francs aux conditions économiques de 1999

6.3 Bilans socio-économiques pour la collectivité

L'analyse micro-économique précédente donne le bénéfice actualisé intrinsèque du projet pour les acteurs ferroviaires.

En matière d'investissements publics, il importe de prendre également en compte les conséquences du projet pour la collectivité en général.

Aux yeux de l'État et des autres collectivités territoriales, le projet doit être le plus avantageux possible pour l'ensemble de la collectivité. Les gains et les pertes ressentis par tous les agents économiques intéressés par le projet (État, consommateurs, entreprises,...) doivent être évalués. Ces gains et pertes actualisés sont ensuite additionnés pour former le bilan global du projet. Ainsi, tous les transferts entre agents économiques s'annulent et seuls subsistent les impacts nets pour la collectivité.

Cette analyse coûts-avantages prend en compte, outre les résultats pour les acteurs ferroviaires, les avantages pour la totalité des agents économiques concernés. On ajoute au résultat pour les acteurs ferroviaires les éléments suivants :

- la valeur monétaire des avantages pour les voyageurs,
- les pertes nettes pour les opérateurs de transport autres que ferroviaires (compagnies aériennes, aéroports, sociétés autoroutières)
- le résultat net pour l'État et pour la collectivité en général

Les avantages pour la collectivité française ne représentent qu'une partie des avantages pour les voyageurs et pour la collectivité en général apportés par le projet.

Les bilans pour la collectivité sont donc présentés de deux façons :

Pour la collectivité française

Ils intègrent les résultats pour les acteurs ferroviaires en France.

La valorisation du surplus des voyageurs est effectuée pour les dessertes

internationale en considérant que 50% de la clientèle est française, les autres effets sont valorisés en France uniquement.

Ces bilans pour la collectivité française sont déclinés dans deux cas :

- Bilans pour la collectivité française des dessertes TGV, sans prise en compte du bilan régional des TERGV,
- Bilans pour la collectivité française des dessertes TGV consolidés avec le bilan régional des TERGV.

Pour la collectivité internationale

Ils intègrent les recettes et les coûts d'exploitations pour l'ensemble des réseaux.

La valorisation du surplus des voyageurs est effectuée pour l'ensemble des voyageurs transportés par les TGV internationaux quelque soit leur nationalité, les autres effets sont calculés non seulement en France, mais sur les parcours étrangers également.

Ces bilans pour la collectivité internationale sont déclinés dans deux cas :

- Bilans socio-économiques globaux pour la collectivité internationale des dessertes TGV, sans prise en compte du bilan régional français des TERGV,
- Bilans socio-économiques globaux pour la collectivité internationale des dessertes TGV consolidés avec le bilan régional français des TERGV.

6.3.1 Avantages pour les voyageurs

Variation de surplus des voyageurs ferroviaires initiaux

Par voyageurs ferroviaires initiaux, on entend les clients qui utilisent le mode ferroviaire pour se déplacer, même en l'absence d'amélioration du service, et qui voient leur facilités de déplacement s'accroître du fait de la réalisation du projet. Ces voyageurs enregistrent la totalité du gain de coût généralisé entre situation de référence et situation de projet.

Variation de surplus des voyageurs reportés du trafic aérien vers le train

La variation de surplus des voyageurs détournés de l'avion vers le train s'ob-

tient par l'agrégation des gains de coût généralisé effectués par chacun de ces voyageurs entre la situation de référence et la situation de projet.

Variation de surplus des voyageurs induits

La variation de surplus des voyageurs induits se calcule selon le même principe que les autres variations de surplus. Le calcul économique montre qu'un voyageur induit gagne un peu moins de la moitié de la variation de coût généralisé engendrée par le projet TGV.

6.3.2 Résultats nets pour les opérateurs de transport autres que ferroviaires

Par opérateurs de transport autres que ferroviaires, on entend essentiellement:

- les compagnies aériennes;
- les aéroports;
- les sociétés autoroutières.

Pour chaque type d'opérateurs, sont estimées d'une part la perte de recettes et d'autre part, les économies de coûts d'exploitation que ces sociétés peuvent réaliser.

6.3.3 Résultat net pour l'État et pour la collectivité en général

Il s'agit de la variation des taxes perçues par l'État et des gains pour la collectivité en termes de sécurité, congestion et pollution atmosphérique du fait du report d'une partie du trafic routier vers le TGV, ainsi que des gains en terme d'effet de serre et de bruit.

Variation des taxes perçues

Parmi ces taxes, on peut distinguer:

- les taxes sur le carburant qui sont perçues sur les voyageurs utilisant l'automobile ou l'autocar en situation de référence et qui se reportent en situation de projet sur le TGV;
- le bilan des taxes sur la valeur ajoutée payées par les voyageurs qui chan-

gent de mode de transport.

Gains de sécurité, de congestion, de pollution atmosphérique, d'effet de serre et de bruit

Le développement d'une offre ferroviaire à grande vitesse permet de réduire l'insécurité, la congestion et la pollution atmosphérique occasionnées par le trafic routier ainsi que l'effet de serre et le bruit.

La valorisation de ces effets a été réalisée :

- d'une part avec un barème mis au point par la SNCF pour appliquer les préconisations de l'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport, jointe à la circulaire du 3 octobre 1995 du Secrétaire d'État aux Transports ;
- d'autre part avec valeurs unitaires issues des travaux de la SNCF et de l'étude d'INFRAS et d'IWW (External effects of transport, Zurich/Karlsruhe, novembre 1994) pour l'insécurité routière et la pollution atmosphérique, et du rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées (Nouvelle étude de l'imputation des coûts d'infrastructure de transport, Paris, 1991) pour la congestion routière ; ce barème est appelé plus loin barème UIC.

6.3.4 Avantages nets pour la collectivité régionale

Le total des avantages nets du projet est la somme des avantages énoncés précédemment. Il s'agit des avantages nets monétarisés pour la constitution du bilan pour la collectivité.

Certains avantages pour la collectivité sont difficilement monétarisables et ne sont pas intégrés dans le calcul. Il s'agit notamment, des effets externes en matière d'amélioration de l'attractivité de la région, d'activités économiques et de soutien à l'emploi.

Une décision ne peut être prise qu'à la suite d'une approche multicritères associant des critères quantitatifs et qualitatifs et accordant un poids significatif aux effets d'un projet en termes d'aménagement du territoire, d'économie d'énergie, d'activité économique et d'emploi, de modification de l'environnement.

6.3.5 Résultats pour la collectivité française

6.3.5.1 Bilans socio-économiques pour la collectivité française hors TERGV

BILAN SOCIO-ECONOMIQUES TGV POUR LA COLLECTIVITE FRANÇAISE							
Bilans	Variante	Chambéry nord (La Motte)	Lépin-le-Lac	Chambéry Sud	Apremont normal	Apremont réduit	Chapareillan
Bilan pour la collectivité française au barème UIC							
- Rentabilité socio-économique		10,4 %	11,3 %	10 %	8,6 %	9,3 %	8,7 %
- Résultat actualisé à 8 %		3,44	3,80	2,64	1,01	2,14	1,19
Bilan pour la collectivité française avec le barème d'application de l'instruction cadre							
- Rentabilité socio-économique		8,4 %	9 %	8 %	7 %	7,5 %	7 %
- Résultat actualisé à 8 %		0,56	1,22	-0,02	-1,99	-0,86	-1,81

En milliards de francs aux conditions économiques de 1999

6.3.5.2 Bilans socio-économiques pour la collectivité française

BILAN SOCIO-ECONOMIQUES NATIONAUX (France uniquement) consolidés avec les bilans régionaux : TGV + TERGV							
Bilans	Variante	Chambéry nord (La Motte)	Lépin-le-Lac	Chambéry Sud	Apremont normal	Apremont réduit	Chapareillan
Bilan pour la collectivité française au barème UIC							
- Rentabilité socio-économique consolidé avec le régional		10,2 %	10,9 %	9,8 %	8,5 %	9,2 %	8,5 %
- Résultat actualisé à 8 % consolidé avec le régional en France		3,29	3,45	2,50	0,91	2,04	0,88
Bilan pour la collectivité française avec le barème d'application de l'instruction cadre							
- Rentabilité socio-économique avec le régional		8,2 %	8,6 %	7,8 %	6,9 %	7,4 %	6,9 %
- Résultat actualisé à 8 % consolidée avec le régional en France		0,31	0,79	-0,23	-2,17	-1,04	-2,19

En milliards de francs aux conditions économiques de 1999

6.3.6.1 Bilans socio-économiques pour la collectivité internationale hors TERGV

BILAN SOCIO-ECONOMIQUES TGV GLOBAUX TGV (collectivité internationale)							
Bilans	Variante	Chambéry nord (La Motte)	Lépin-le-Lac	Chambéry Sud	Apremont normal	Apremont réduit	Chapareillan
Bilan pour la collectivité internationale au barème UIC	- Rentabilité socio-économique	13,7 %	15,1 %	13,4 %	11,8 %	12,7 %	12 %
	- Résultat actualisé à 8 %	8,76	8,63	7,63	7	8,13	7,18
Bilan pour la collectivité internationale avec le barème d'application de l'instruction cadre	- Rentabilité socio-économique	10,9 %	11,9 %	10,7 %	9,5 %	10,2 %	9,6 %
	- Résultat actualisé à 8 %	5,02	5,29	4,18	3,04	4,17	3,22

En milliards de francs aux conditions économiques de 1999

6.3.6.2 Bilans socio-économiques pour la collectivité internationale consolidés avec les bilans régionaux en France : TGV+ TERGV

BILAN SOCIO-ECONOMIQUES TGV GLOBAUX TGV (collectivité internationale) consolidés avec les bilans régionaux français TGV+TERGV							
Bilans	Variante	Chambéry nord (La Motte)	Lépin-le-Lac	Chambéry Sud	Apremont normal	Apremont réduit	Chapareillan
Bilan pour la collectivité internationale au barème UIC	- Rentabilité socio-économique consolidé avec le régional	13,5 %	14,6 %	13,2 %	11,7 %	12,5 %	11,7 %
	- Résultat actualisé à 8 % consolidé avec le régional	8,60	8,28	7,49	6,90	8,03	6,87
Bilan pour la collectivité internationale avec le barème d'application de l'instruction cadre	- Rentabilité socio-économique consolidé avec le régional	10,7 %	11,4 %	10,5 %	9,4 %	10 %	9,4 %
	- Résultat actualisé à 8 % consolidé avec le régional	4,77	4,87	3,98	2,86	3,99	2,85

En milliards de francs aux conditions économiques de 1999

Les variantes aboutissant en Combe de Savoie (Apremont et Chapareillan) présentent un résultat moins favorable du point de vue des bilans socio-économiques TGV.

Avec la prise en compte de la fonctionnalité TERGV le bilan pour la collectivité est un peu dégradé. Cette dégradation est la plus forte avec la variante Lépin et la plus faible avec la variante Apremont. Toutefois, la hiérarchie entre les variantes ne s'en trouve pas modifiée.