

L'ESE des politiques d'aménagement

*Une approche globale des
enjeux territoriaux, de
transport et d'environnement*

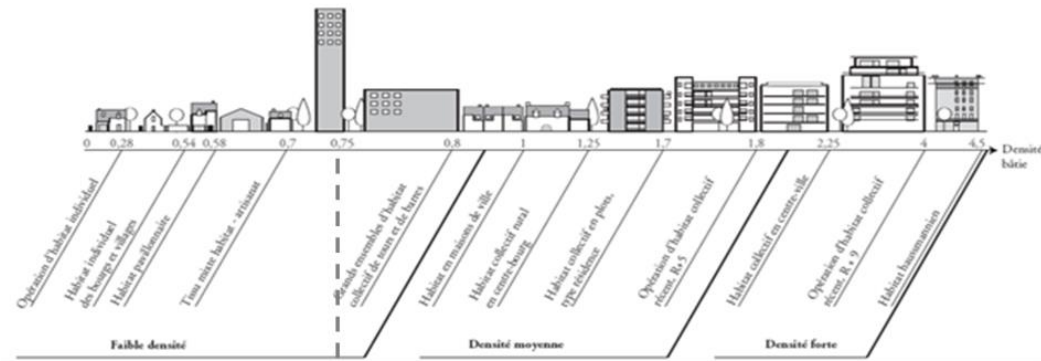
D.Bureau

Pour créer de la richesse « sociale »

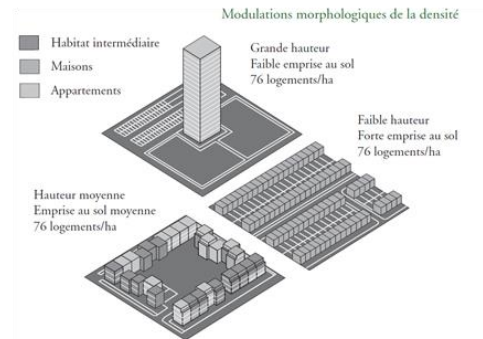
- **ACB classique:** « pour un petit projet, la variation du produit national net évaluée aux prix initiaux fournit un critère d'évaluation du surplus social potentiel, si l'équilibre est concurrentiel et que les transferts compensateurs sont réalisés »; et que sont pris en compte les coûts de *toutes* les nuisances à l'environnement et les impacts sur les actifs naturels dont dépend la richesse des générations futures.
- Application à l'aménagement, en supposant donc que les prix fonciers sont représentatifs (ou corrigés pour l'être)
- Critère d'efficacité (« transferts potentiels », à calibrer en tenant compte des effets d'équilibre général)

Nécessité de progresser sur les coûts de l'artificialisation des sols et des atteintes au patrimoine naturel

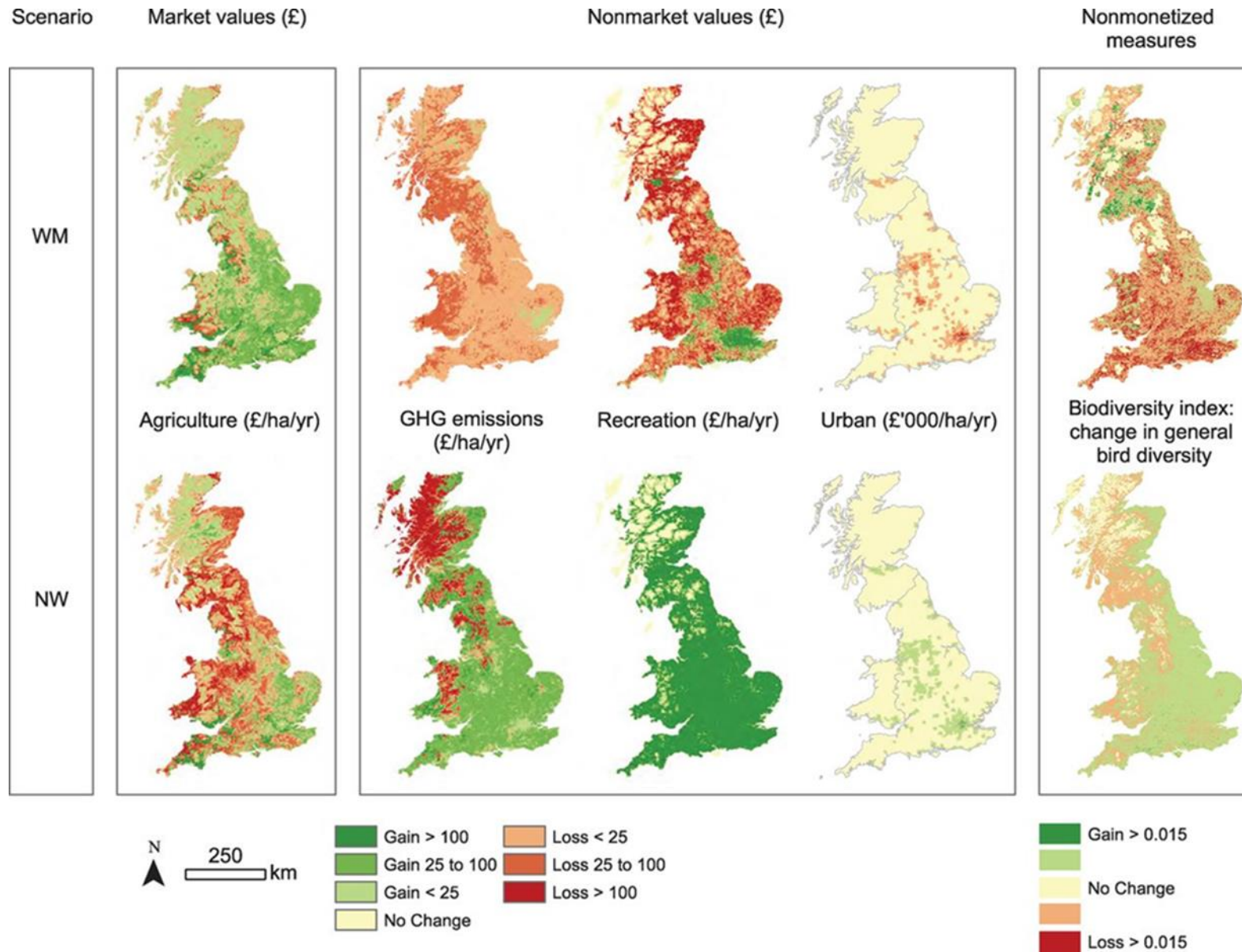
	Individuel	Collectif
Espace consommé par logement (m²/logement)		
Artificialisation de masse	840	288
En continuité de bâti	1 089	435
Mitage	1 370	650
Ensemble	1 142	437



Pour une même densité bâtie, différentes formes de bâti possibles



Enjeux de décroisonner l'analyse de l'usage des sols



De l'usage de l'ESE pour évaluer aussi les politiques publiques

Besoin d'instruments incitatifs pour « aligner » les choix des acteurs économiques avec les objectifs collectifs en matière d'aménagement

Principes: responsabiliser, car les choix résultent d'arbitrages entre les différents coûts que supportent les aménageurs; proposer des outils pour orienter les choix, adaptés aux différents enjeux et échelles (PLUI, SradDET); complémentarité avec les autres instruments (réglementation, zonages); mise en cohérence; vision partagée préalable.

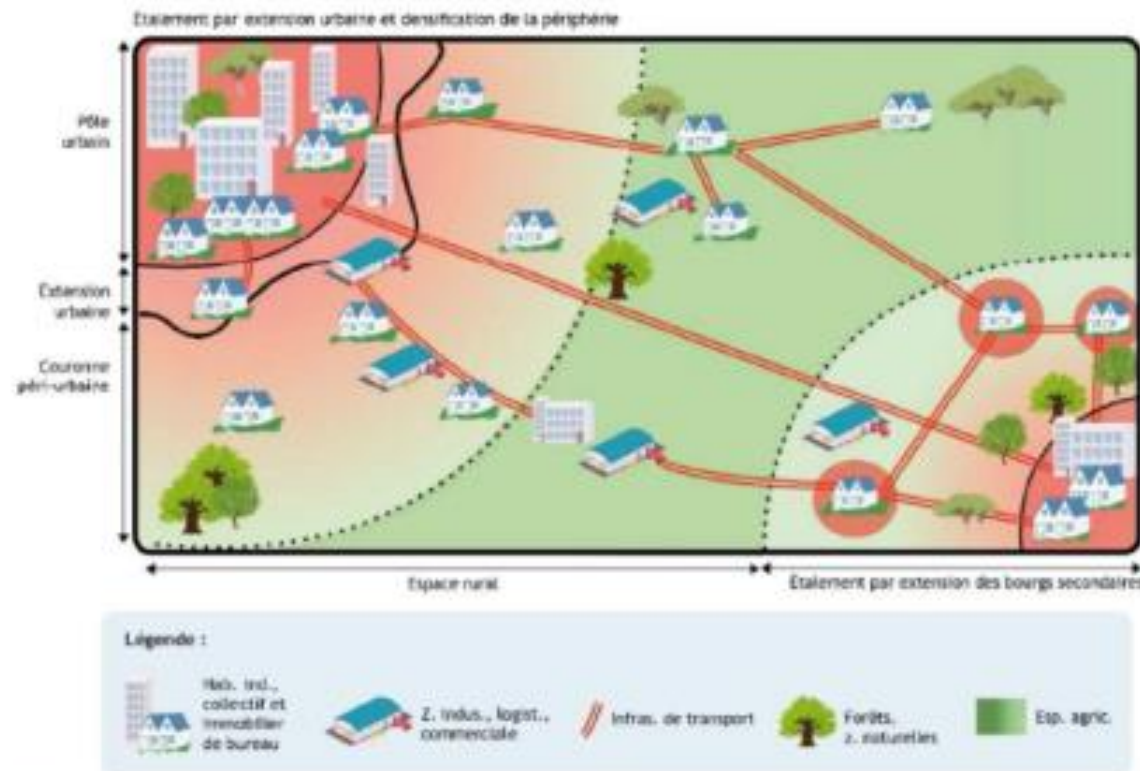
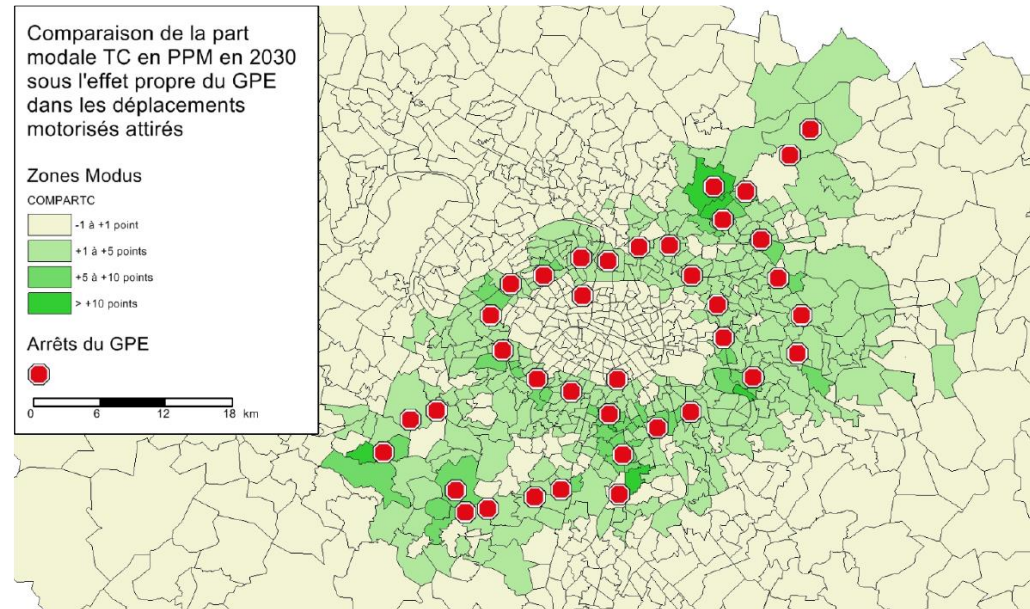
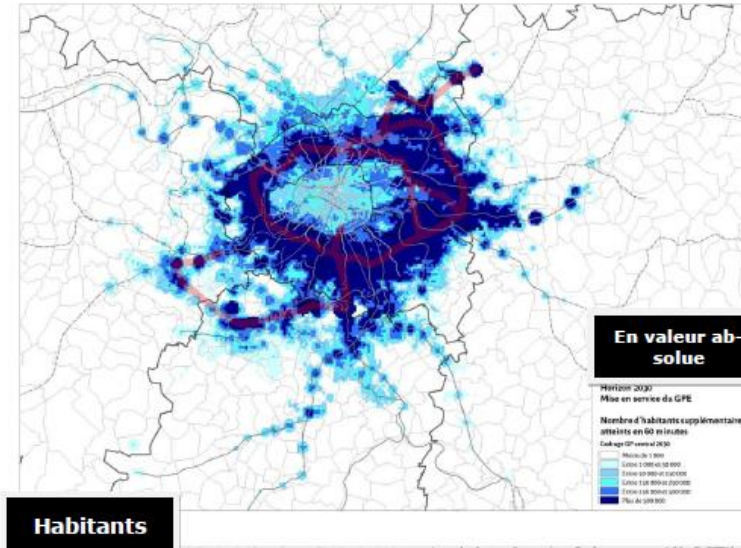
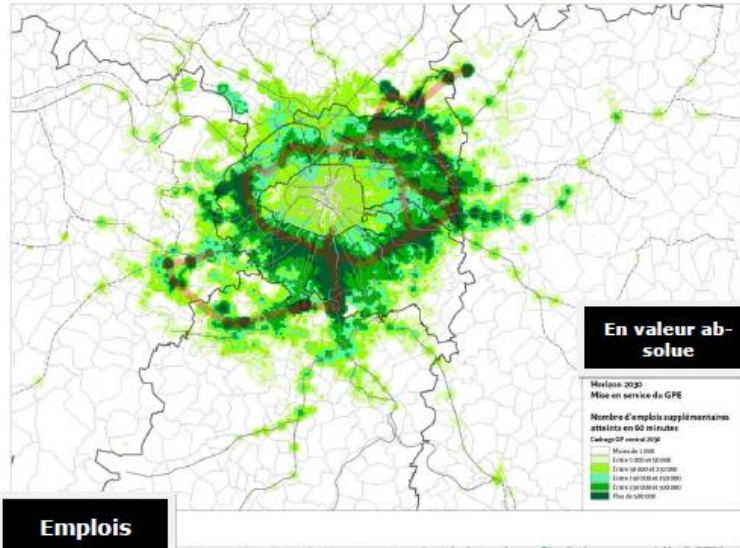


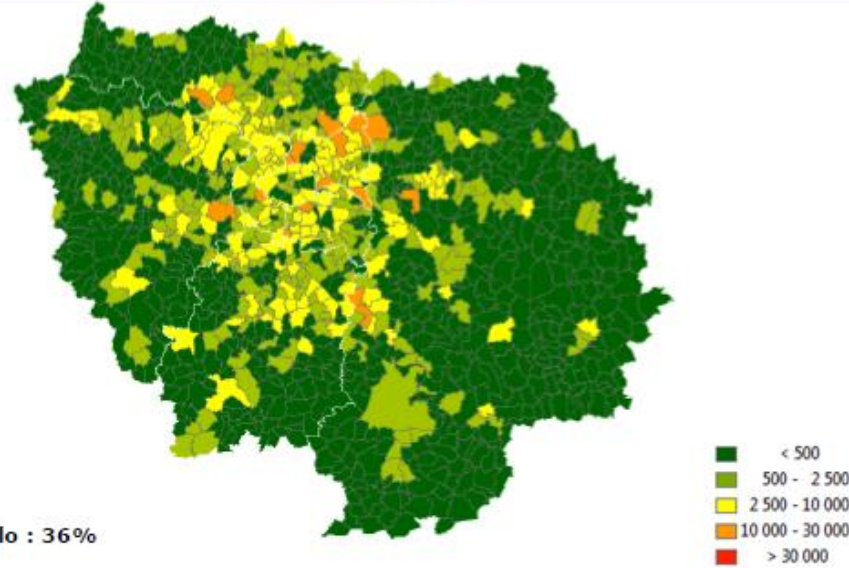
Figure 1 - Organisation spatiale des activités humaines et interactions entre artificialisation, urbanisation et imperméabilisation des sols (Graphisme : Elodie Cart)

Vers un décloisonnement de l'évaluation des projets de transport et d'aménagement

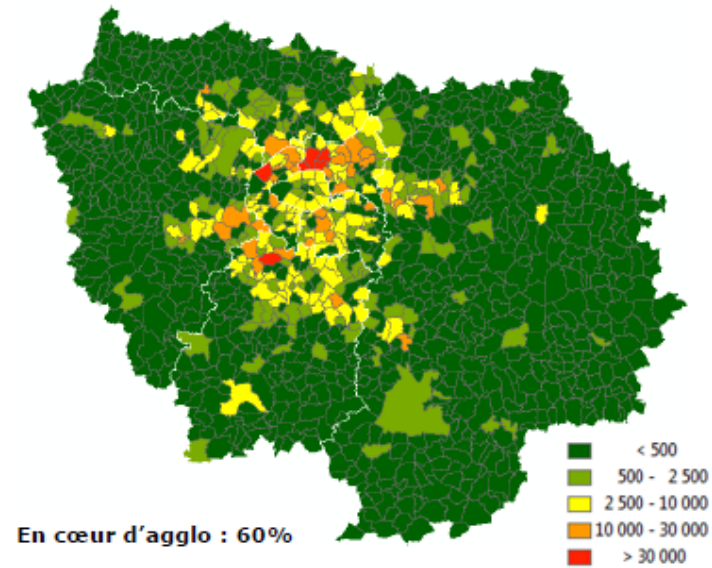


Des enjeux intégrés théoriquement par l'économie urbaine depuis les années 60 $\dot{r} = -c$

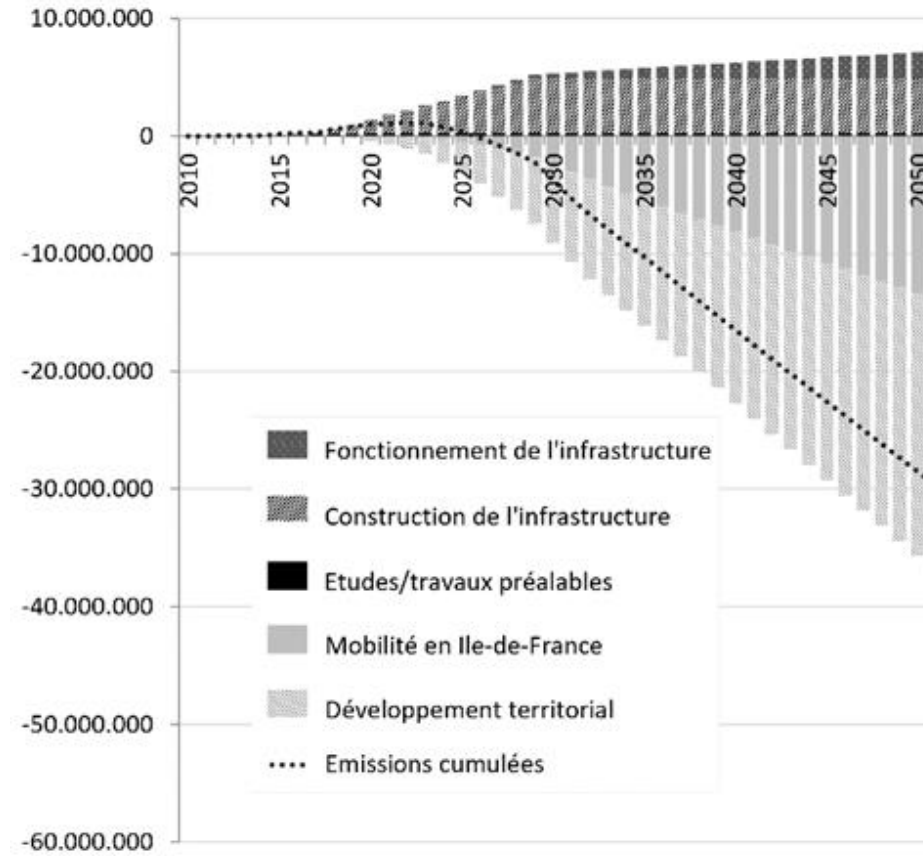
Evolution 2005-2030 du nombre d'habitants par commune
Référence tendancielle



Evolution 2005-2030 du nombre d'habitants par commune
Option centrale (S1) pour référence tendancielle

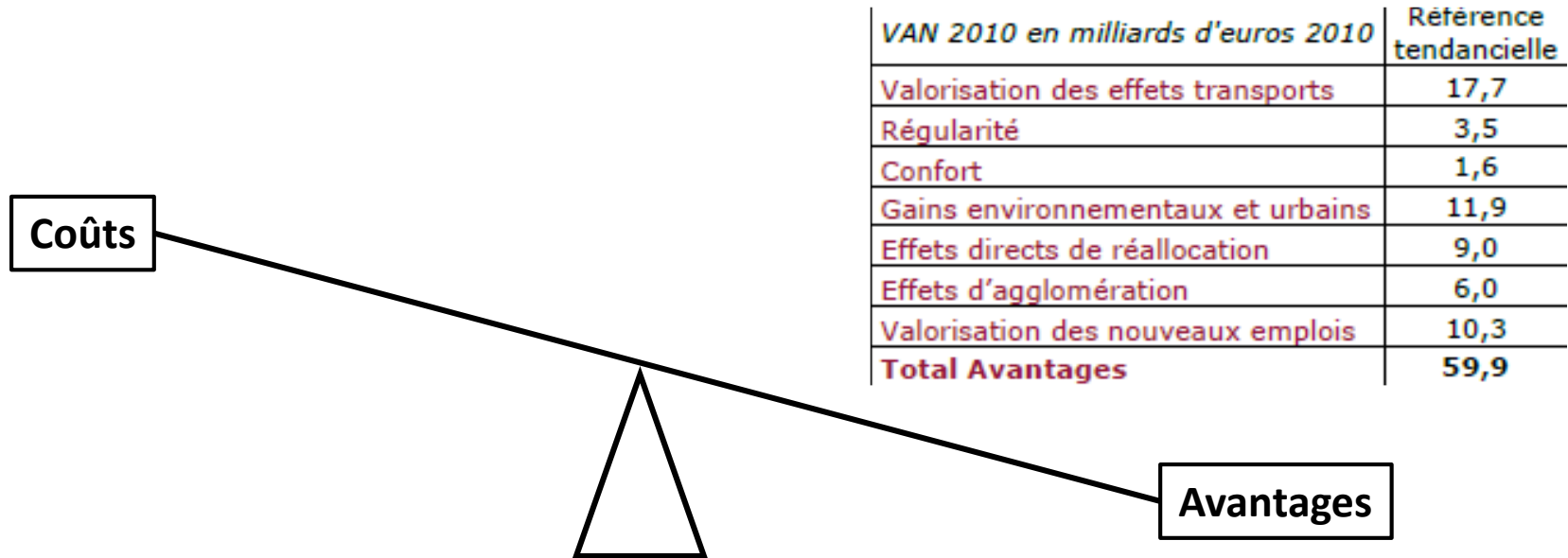


Bilans carbone et étalement urbain



Bilan des émissions de GES liées au projet du Grand Paris Express au cours du temps et selon le scénario B, en tCO₂e (source : CarbOptimum 2018)

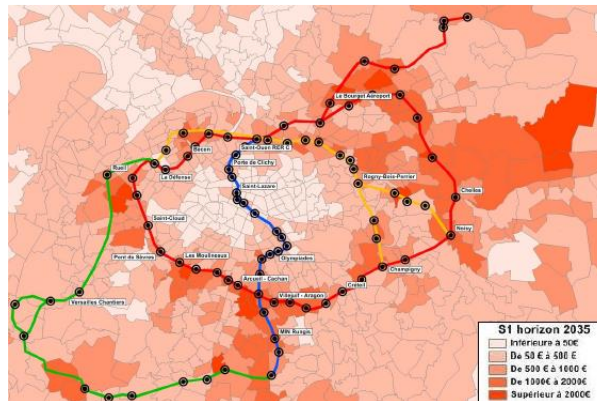
Enjeu d'une ESE intégrée: exemple du GPE (2016)



<i>Option centrale de projet</i>	<i>Sans COFP</i>	<i>Avec COFP</i>
Avantages actualisés	50,7	
Divers (voirie et taxes sur essence)	-0,8	-1,0
Coûts (investissement et exploitation)	-27,9	-35,4
VAN	22,0	14,3
VAN / euro investi	1,06	0,54
VAN/ euro dépensé	0,77	0,39

Conclusion: travaux complémentaires pour poursuivre

- Cas-types
- Valeurs pour l'artificialisation des sols
- ESE élargie pour intégrer les enjeux sociaux (2nd best pour intégrer les contraintes distributives par rapport au critère premier d'espérance d'utilité, sous le voile de l'ignorance?)



- Eclairage de la coordination des décisions (et de leur économie politique, problèmes de NIMBY mais pas seulement)