

Le calcul socio-économique dans les transports.

De Jules Dupuit à la Commission Mobilité 21.

Jean-Paul OURLIAC, CGEDD



Crédit photo : Claire REMY / CGEDD - BC

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr>

de Jules Dupuit à la Commission Mobilité 21.

- Le choix des grands investissements est déterminant pour le bon usage des deniers publics.
- La décision doit être éclairée par des procédures et des méthodes de choix raisonnées, qui permettent de comparer des projets concurrents, et d'évaluer au mieux leur incidence en matière économique, financière, mais aussi environnementale, sociale, ou sanitaire.
- Cela est encore plus vrai dans le contexte actuel de rétablissement des équilibres budgétaires et des finances publiques.

L'évaluation socio-économique doit répondre à deux questions essentielles :

* le projet a-t-il un intérêt pour la collectivité :

les bénéfices – cad. les effets positifs qu'il entraînera - seront-ils supérieurs aux coûts supportés collectivement ?

* comment choisir entre plusieurs projets ceux qui apporteront le plus de bénéfices à enveloppe financière, ou budgétaire, déterminée ?

Les étapes de l'évaluation économique

- **monétariser**, c'est-à-dire chiffrer en monnaie courante, les effets principaux du projet ou du programme envisagé,
- établir la valeur de certains indicateurs socio-économiques habituels, parmi lesquels la **valeur actuelle nette (VAN)** - différence entre les bénéfices actualisés et les coûts actualisés.
- Au préalable, caractériser les objectifs poursuivis, le dimensionnement du projet et ses effets .

De Jules Dupuit à Mobilité 21.

1. Une réflexion continue depuis 150 ans.

Jules Dupuit, le père fondateur de l'ACB :

* la mesure de l'utilité...d'un travail public n'est pas une mesure absolue, c'est la mesure d'un progrès ; c'est la distance entre le point dont on est parti, et le point où on est arrivé.

* L'utilité relative ou définitive d'un produit a pour expression la différence entre le sacrifice que l'acquéreur consentirait à faire pour se le procurer, et le prix d'acquisition qu'il est obligé de donner en échange.

L'ACB, un concept développé aux USA

- 1936 – New Deal
- ACB défini comme critère de décision fédérale
- Développé pour les choix relatifs à l'environnement
- Egalement pour les politiques de régulation



L'introduction de l'ACB en France : *Claude Abraham et André Laure.*

« Les calculs économiques ne doivent pas avoir pour objet de se substituer aux décisions à prendre : ils constituent une donnée parmi bien d'autres du choix des investissements, choix qui ne saurait s'abstraire de considérations plus générales de caractère politique et social notamment. »

La LOTI et la théorie du bilan.

- **utilité publique** « si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social ...ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente » (*C.E. Ville nouvelle Est, 28.05.1971*)
- **LOTI** : évaluation obligatoire des choix des projets d'infrastructure, des équipements et matériels de transport ; bilan ex post du maître d'ouvrage obligatoire.

Les rapports Boiteux et Lebègue.

- Boiteux 1 : privilégier le calcul économique comme outil d'aide à la décision publique, en unifiant les pratiques et en l'élargissant aux effets environnementaux.
- Boiteux 2 (2001): réaffirme l'intérêt de l'analyse coût-avantages, en réévaluant les effets sur l'environnement ou la sécurité (coût de la vie humaine)
- 2005 : groupe de travail Lebègue (sur le taux d'actualisation).

L'instruction-cadre

- Instruction cadre 1995 : décline pour les services l'utilisation de l'ACB dans les infrastructures de transport.
- revue en 2004 et 2005 suite aux rapports Boiteux 2 et Lebègue.

De Jules Dupuit à Mobilité 21.

2. Une démarche qui doit répondre à des critiques.

1. La valeur du temps et la monétarisation

- certains critères sont monétarisables sur une base comptable (coût de l'investissement, recettes du péage)
- d'autres font appel à des valeurs tutélaires
- d'autres enfin ne peuvent être monétarisés parce qu'il n'existe pas de méthode reconnue pour le faire, ou parce qu'ils renvoient à des questions éthiques.

2. La prise en compte du long terme

- Taux d'actualisation ramené de 8 % incluant inflation et risques à 4 % hors inflation et hors risques,
- utilisation d'un coefficient de rareté des fonds publics,
- les effets structurants sur le développement territorial ,
- inadaptation en face d'irréversibilité, ou de phénomènes cumulatifs.

3. La définition du projet

- Quelle situation de référence ?
- L'ensemble des grandes infrastructures de transport s'insérant dans des réseaux, où commence et où s'arrête un projet ?
- Comment évaluer un premier tronçon du métro du Grand Paris sans s'interroger sur l'ensemble ?
- Quelle conséquence d'un retard ou d'un abandon d'autres opérations, sur les prévisions de trafic ou de recettes ?

4. *La localisation de l'habitat et des emplois.*

- L'amélioration de l'accessibilité a des conséquences sur la localisation de l'habitat et des emplois.
- Quelles données entrer dans les modèles de trafic ?
- Un recours aux modèles LUTI ?

5. *Le risque*

- Tous les projets connaissent de multiples aléas : financement, coût, construction, délais, trafics, contexte économique...
- Le rapport Gollier propose une méthode de prise en compte

6. L'état des études

Ne pas faire dire à une évaluation ce qu'elle ne peut pas dire :

- à quel stade du projet réalise-t-on l'évaluation ?
- sur la base de quelles études ?

Afficher un TRI à 2 décimales au niveau d'un débat public ?

7. La prise en compte dans la décision

- Les analyses économiques ne peuvent prétendre à déterminer à elles seules la décision d'engager la réalisation d'investissements publics.
- Mais s'il est légitime que le décideur politique ait le dernier mot, la place du calcul économique dans la décision n'apparaît pas toujours satisfaisante.
- Articulation avec le débat public ?

De Jules Dupuit à Mobilité 21.

3. La démarche de la Commission Mobilité 21

Une tentation : l'analyse multicritères ?

- L'analyse multicritères est utilisée en Grande Bretagne
- Règles fixées dans le Green Book
- Pondération par le ministre

La Commission Mobilité 21 a retenu 4 thématiques

- contribution aux grands objectifs des transports (compétitivité économique, lutte contre la fracture territoriale, soutien à la mobilité du quotidien) ;
- performance écologique ;
- performance sociétale ;
- bilan de l'analyse socio-économique.

Elle a posé 6 questions :

- Le projet contribue-t-il à la compétitivité économique, dans un cadre national et international ?
- Permet-il de lutter contre la fracture territoriale = inégalité d'accès aux services de base (santé, emplois, commerces) et aux nœuds d'échanges?
- D' améliorer la mobilité du quotidien ?
- Contribue-t-il à la transition écologique et énergétique
- à améliorer la sécurité des usagers des transports ?
- À l'amélioration du cadre de vie/réduction des nuisances ?

La Commission Mobilité 21

- Une démarche innovante
- Une détermination d'objectifs politiques clairs
- Un dialogue ouvert avec les experts
- La recherche d'un consensus au sein de la représentation nationale

Conclusion

- Objectiver les débats pour éviter qu'ils s'enlissent dans des batailles médiatiques
- Apporter des éléments d'appréciation aux décideurs
- Pour cela, disposer d'une expertise scientifique et constituer des réseaux



Merci de votre attention



Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr>