



Référentiel d'évaluation des transports

La prise en compte des risques

Valérie Buttignol

Cerema Méditerranée

20 novembre 2018 – Journée Technique COTITA – Appliquer la gestion des risques à la conduite de projets d'infrastructures

Les enjeux de l'évaluation socio économique (ESE)

- L'évaluation socio économique répond à une exigence démocratique : effets prévisibles d'un projet et son utilité pour la société
- Un enjeu plus trivial : le respect de la réglementation (sécurité juridique des projets)
- Pour piloter des projets et arbitrer, aborder des questions plus larges : l'ESE est au cœur des sujets récurrents d'intervention du public en concertation

Renforcement de la contrainte budgétaire et incertitudes croissantes

Un contexte d'incertitudes croissantes sur la pertinence des projets et de contrôle de la dépense publique renforcée (optimisation des fonds publics) par le Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI).

Enjeu majeur : sensibiliser à la maîtrise des risques

Renforcement des obligations préalables d'évaluation des projets de l'Etat et de ses établ.publics.

- Depuis 2012, **loi de programmation des finances publiques** pour renforcer la qualité des évaluations socio-économiques :
 - Un contenu minimal d'évaluation dès 20M€HT de part Etat et/ou EP dont la *cartographie des risques*
 - Des contre expertises pour les projets de plus de 100M€ HT en part Etat et/ou Etablissements Publics de l'Etat

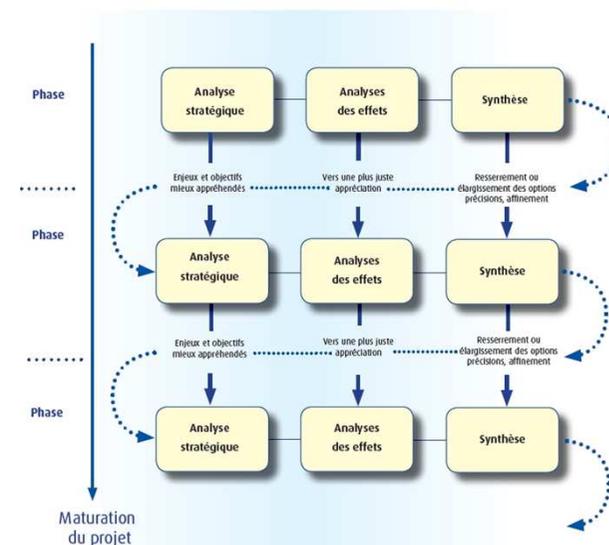
L' application du référentiel d'Evaluation permet de répondre à ces exigences.

Référentiel d'évaluation des transports

Cadre réglementaire ESE : Dispositions issues du **code des Transports** (seuils, principe, contenu) : loi LOTI (30/12/1982) et décret d'application de la LOTI de juillet 1984, codifié aux articles R1511-1 à 10 du code des transports.

Encadrement méthodologique (référentiel):

- Instruction gouvernementale du 16 juin 2014
- Note technique de la DGITM du 27 juin 2014 et ses annexes
- Cahier fiche Outils du 01 octobre 2014 (33 fiches)



Destinataires : MOA Etat, opérateurs de l'Etat. **L'Etat peut demander l'application à d'autres maitres d'ouvrages en cas de co-financement.**

Référentiel d'évaluation des transports

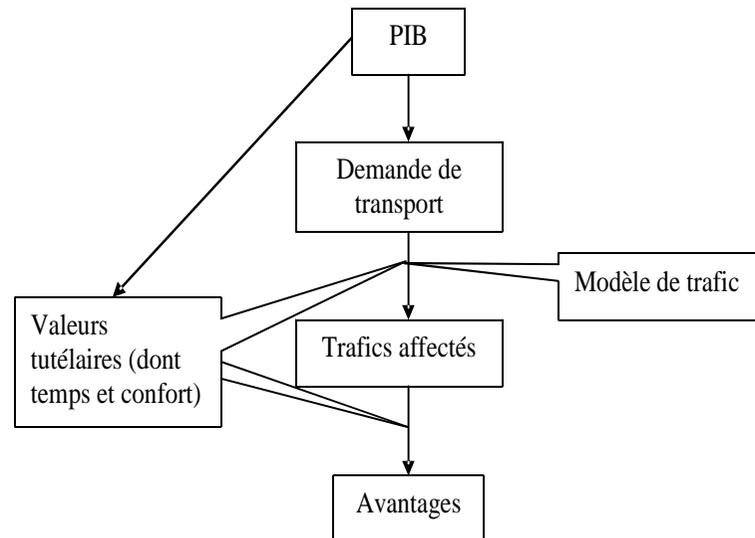
La décision de faire un projet est prise dans un environnement « risqué ». Il s'agit d'apprécier le degré d'exposition au risque du projet évalué.

- **Analyse stratégique**
- L'analyse **multidimensionnelle des effets** : sociaux, environnementaux et économiques des différentes options de projet.
 - La présentation des principaux résultats de l'étude de trafic
 - Une analyse qualitative et chaque fois que possible quantitative des effets du projet, une analyse coût avantage des effets monétarisés.
 - Une **analyse des sensibilités et risques liés aux données, au projet, et aux éléments de contexte local.**
- La **synthèse de l'évaluation** : un porter à connaissance **avec la synthèse des risques et des incertitudes.**

Les risques systémiques

Fiche outil « Prise en compte des risques dans l'analyse monétarisée »

- **Les risques systémiques affectent conjointement la richesse de la collectivité (le PIB) et la valeur du projet.** Corrélation PIB / Avantages du projet. Exemple :
 - risques sur la croissance,
 - risques sur le prix de l'énergie (corrélé au PIB et composantes du projet).



L'évaluation SE à l'appui de la décision doit expliciter et refléter ces risques liés au PIB.

Les aléas physiques

Fiche outil « Prise en compte des risques dans l'analyse monétarisée »

- **Aléas « physiques » qui peuvent affecter le niveau de service du projet ou la demande**

Exemple : les risques naturels, les risques technologiques, crises sanitaire, risques démographiques ...

Les aléas physiques peuvent donner lieu à des risques systémiques

Les risques non systémiques

Fiche outil « Prise en compte des risques dans l'analyse monétarisée »

- **Risques non systémiques ne dépendent pas de la croissance économique**
 - les risques liés à la mise en œuvre de l'évaluation

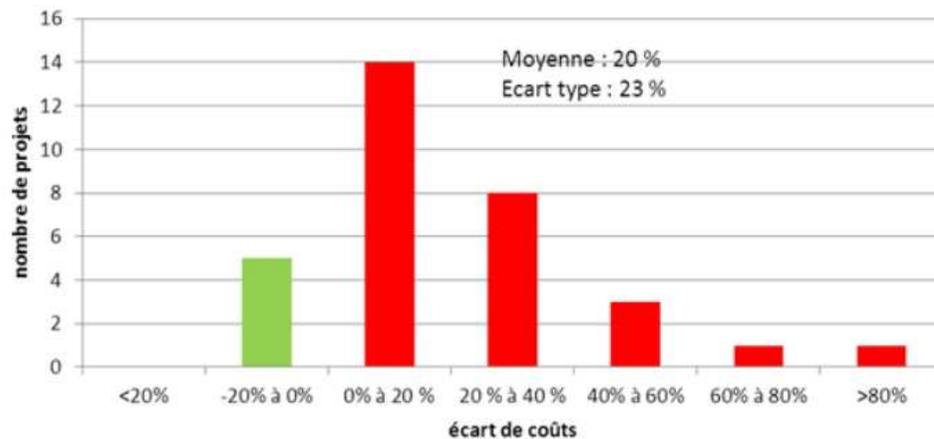
Exemple : estimation des coûts des options projet, le modèle de trafic, la fiabilité des données d'enquêtes Origines Destinations,

Ils sont pris en compte sous forme de test de sensibilités.

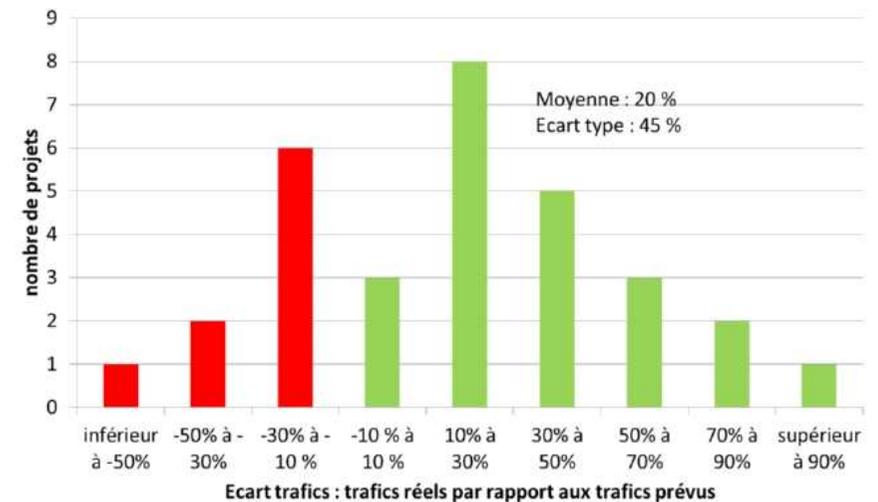
Distribution des écarts de coûts et trafics entre observés et prévus

source : bilans ex-post routiers France

Coût réel > Coût prévu
Coût réel < Coût prévu



Trafic réel < Trafic prévu
Trafic réel > Trafic prévu



Prise en compte du risque lié à l'environnement macro-économique : les modalités pratiques

Analyse sommaire avec **un test de « stress » (obligatoire)** : On considère les avantages dans **un scénario macro-économique stressé** : la croissance du PIB est à 0% sur la durée de prévision.

=> Si la **VAN-SE stressée est inférieure à 80% de la VAN-SE** (ou que la VAN-SE est négative), **le projet est présumé vulnérable aux risques systémiques**

Si le projet apparaît exposé au risque systémique :

a/ **méthode élémentaire (obligatoire)** : On recalcule la VAN-SE avec un taux d'actualisation de 4.5%. Le résultat figure dans la présentation du projet .

b/ *calcul de VAN-SE risquée sur la base de scénarios macro-économiques contrastés (recommandé)*

c/ *calcul paramétré (pour illustrer un risque systémique extrême)*

Les écarts entre les VAN illustrent l'exposition au risque systémique.

REX contre expertise SGPI : le cas de la Liaison A28-A13 (1/2)

<https://www.gouvernement.fr/ESE>

- **Des questions relatives :**

- aux hypothèses de l'étude de trafic et à l'ESE, aux choix méthodologiques
- avec un zoom sur les résultats du « stress test », et la justification des hypothèses pour certains tests de sensibilité.

Enjeu : la résistance aux tests de sensibilité (PIB, population, emplois régionaux) de la VAN Socio Economique.

- **Points soulignés par les experts :**

- assurer la cohérence entre toutes les démarches (hypothèses et choix méthodologiques) : Etude d'impact, Etude de trafic, les phases de concertations précédentes

REX contre expertise SGPI : le cas de la Liaison A28-A13 (2/2)

<https://www.gouvernement.fr/ESE>

- **Points soulignés par les experts :**

- Importance de la transparence méthodologique et de l'identification des limites : Indication des limites de la modélisation en toute transparence.
- Identifier (cartographier les risques) en lien avec l'analyse stratégique : tests de sensibilités spécifiques et justification des hypothèses retenues notamment (exemple sur la dérive des coûts : questions sur les coûts et ratios utilisés).
- Rester honnête et objectif sur les effets du projet sans sous estimer les effets bénéfiques, ni en omettre certains moins avantageux.

Merci pour votre attention

Valérie Buttignol / Cerema Méditerranée

Valerie.buttignol@cerema.fr