



Journée technique

les nouvelles pratiques d'évaluation sur les projets de transport

S. Villette

directeur de la mission stratégies intégrées à la
direction territoriale ouest du Cerema

Le contexte

- Un pays équipé qui rend moins naturelles les décisions de réalisation sur les projets
- Une exigence plus forte des citoyens pour légitimer les projets et pour être correctement informés et associés aux décisions
- Une raréfaction des financements
- Un besoin d'optimiser les investissements
- Une contestation quasi-généralisée qui demande un renforcement de la sécurité juridique de la justification des décisions

La démarche de révision

- Une démarche initiée en 2012 dans la continuité du Grenelle avec la volonté de renforcer l'évaluation des projets et le dialogue avec les citoyens
- Une approche qui a mobilisé le monde académique et qui s'est appuyée sur la communauté des maîtres d'ouvrage et la capitalisation des pratiques
- Une nouvelle méthodologie qui a été testée sur tous les types d'infrastructures

cinq grands axes de travail pour le nouveau référentiel de 2014

- Une révision des modalités du calcul socio-économique
- Une structuration de la fonction d'évaluation pour le maître d'ouvrage
- Une clarification des « entrants » de l'évaluation
- Une démarche volontariste pour une approche multicritères couvrant les champs du développement durable
- Une orientation des productions pour alimenter le dialogue citoyen

Un calcul socio-économique actualisé (travaux Quinet)

- Avec la prise en compte du risque et des incertitudes dans les résultats
- En intégrant la rareté des financements publics et le coût d'opportunité des fonds public
- En confortant, actualisant ou initiant certaines valeurs de référence utilisées (VVS, valeur du temps, de la tonne carbone, des nuisances, du confort, prise en compte de la régularité, des effets d'agglomération,...)
- En prenant en compte certaines externalités environnementales dans la monétarisation

La fonction essentielle du maître d'ouvrage dans l'évaluation

- L'analyse stratégique
 - Définition des enjeux et des besoins (analyse prospective, prise en compte des orientations territoriales) mais aussi des capacités d'investissement et des échéances de réalisation
 - Fixation des objectifs pour le projet
- Mise en place de la progressivité et de la proportionnalité dans la maturation du projet
(depuis l'opportunité jusqu'au bilan ex-post)
- Conduite de l'analyse évaluative
 - Sur l'atteinte des objectifs
 - Sur les effets en terme qualitatifs, quantitatifs et monétarisés
- Production d'une synthèse claire et accessible

Une terminologie actualisée

En remplacement des vocables « scénario fil de l'eau » et « solution »

- Scénario de référence- exogène au projet
(hypothèses macroéconomiques évolution du territoire ou des offres de transport hors projet, ...)
- Option de référence- associé au projet étudié et porté par le maître d'ouvrage
(situation en l'absence de réalisation du projet évalué)
- Options de projet
(pouvant inclure l'aménagement significatif de l'existant)

Une évaluation globale

- En évaluant l'atteinte des objectifs du projet (sur les fonctions transport et pour les territoires concernés)
- En conduisant une approche multicritères des effets
 - En évitant la dichotomie Environnement/socio-économie
 - En conduisant une approche qualitative et quantitative sur tous les thèmes au-delà de l'étude d'impact environnemental et du calcul de la VAN

Un lien renforcé avec la concertation

- L'obligation de produire une synthèse accessible au public

présentant les résultats de l'évaluation (atteinte des objectifs et effets) et les critères de choix sur les options de projet

- Garantir la cohérence des décisions
au travers de la capitalisation des études antérieures
- Assurer une transparence sur les méthodes et les résultats

Merci

- Serge.villette@cerema.fr
- Pour en savoir plus :
 - Instruction gouvernementale du 16 juin 2014
 - Note d'instruction du DGITM du 27 juin 2014
 - Cahier des Fiches outils