



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

# IHEDATE

Séminaire des 16 et 17 octobre 2008

-----

Infrastructures, réseaux et territoires

-----

Les méthodes d'évaluation des infrastructures  
après le Grenelle de l'environnement

-----

*par Claude MARTINAND,  
Vice-président du Conseil Général  
de l'Environnement et du Développement Durable*

# Le Grenelle de l'environnement

- La dynamique du « dialogue à 5 »
  - écoute, respect
  - pas de « face à face » stérile
  - recherche de convergences  
et de compromis

*mais*

l'avant-garde entraîne-t-elle les gros bataillons ?

- La pérennisation du dialogue à 5  
(*cf.* rapport PANCHER)
  - à quelle(s) phase(s) du processus ?
  - à quel niveau territorial pour éviter le NIMBY et mettre ensemble des acteurs représentatifs et suffisamment responsables – niveau régional ou niveau national en général ?
  - pour des questions méthodologiques, notamment d'évaluation ?

# Les enseignements des débats publics pour l'évaluation des projets

- Pourquoi une si faible prise en compte des évaluations socio-économiques des projets par le public ?
  - Mise en cause de la crédibilité des « technocrates » ou des « experts économistes »
  - Mise en cause des études « auto-justificatrices » (« une étude économique a montré ... »)
  - Effet boîte noire (« tout monétaire » et « tout agrégé ») avec un chiffre unique permettant de proposer aux politiques « la » décision optimale

*Donc*, constat d'une récusation globale de ces approches « rationnelles »

# Les enseignements des processus de décisions

- Faible prise en compte par les décideurs politiques des évaluations socio-économiques :
  - impression que l'on veut dicter les choix à partir de calculs abscons, où les hypothèses sont souvent occultées
  - incomplétude de l'approche (efficacité économique *versus* équité territoriale)
- Conflit entre légitimité et rationalité

« Plus on compte, plus on compte mal car on ne compte pas tout »

« Ce qui compte le plus, c'est ce qui ne se compte pas »

Or les décideurs sont sensibles avant tout à **l'équité territoriale** (l'accessibilité des territoires). Cette question devrait faire l'objet d'éclairages (calculs et cartes) pour clarifier les idées et organiser les processus de choix.

Les décideurs sont aussi sensibles aux **effets redistributifs** (des perdants et des gagnants par rapport à des retombées calculées « en moyenne »). Ces effets sont rarement évalués.

Un choix politique doit mettre en balance les différentes dimensions du problème. Le calcul économique, tout à fait utile, doit permettre d'éclairer une partie des choix avec des éclairages complémentaires relatifs aux autres dimensions.

# Evolution des comportements des usagers

- Effets des incitations tarifaires et des dispositions réglementaires (*cf. bonus-malus*)
- Effets des campagnes d'information (civisme) sur l'évolution des mentalités
  - Le temps du déplacement est-il contraint et largement inutile ou peut-il devenir agréable et utile (*cf. TGV, tramway des Maréchaux*)
  - L'évolution des attitudes vis-à-vis du temps et de la vitesse commence à apparaître avec deux tendances opposées :
    - TGV et *low-cost* pour les voyages d'affaires ou de week-end notamment (effet RTT)
    - vélo, marche à pied, tramway pour les trajets quotidiens

- Bannir les calculs fondés trop exclusivement sur des gains de temps notamment pour les déplacements urbains

La loi de Zahavi rend en effet vains ces calculs opérés en moyenne car les usagers échangent du temps contre de l'espace (rôle du marché foncier) et il y a des perdants et des gagnants

Ce qui pourrait être valorisé, c'est donc l'élargissement de l'univers de choix

## Horizons temporels et actualisation

- Quelle prise en compte du long terme avec des calculs qui effacent tout ce qui dépasse 20 à 30 ans ?
  - Quelle prise en compte des irréversibilités (cas des petits effets cumulatifs) ou des incertitudes scientifiques (principe de précaution) ?
  - Comment mener des raisonnements à long terme avec un taux d'actualisation de 4% (et *a fortiori* de 8% avant le rapport Lebesgue) ?
- ex : politique de renouvellement de la voie (RFF) où un taux de 2% a été utilisé sur des durées de 100 ans

- Comment prendre en compte les effets à long terme sur l'organisation de l'espace, notamment urbain, qui rétroagit sur les besoins de déplacements à moyen / long terme ?
- Comment mener des « *approches intégrées* » déplacements/aménagement/habitat ?
- Comment concilier des objectifs globaux (*facteur 4*) avec des projets particuliers éclairés par des raisonnements partiels ?

- Faut-il prendre en compte des valeurs révélées ou tutélaires ?
- Les valeurs révélées éclairent le comportement des usagers mais les valeurs tutélaires sont les seules légitimes pour éclairer des choix publics
- Valeur de la tonne de carbone ? (*rapport Quinet*)
- Valeur de la biodiversité ?

# Développement durable

- Les trois piliers *Ne pas oublier le pilier social ou sociétal*
- Nécessité de distinguer le développement durable et l'environnement
- Principe d'intégration (*dans les deux sens*)
- Les principes : confusion fréquente prévention/précaution
- Rôle essentiel de l'évaluation (*pluraliste*) et du débat public