

Le référentiel MEEM pour les projets de transport

MICHEL MASSONI

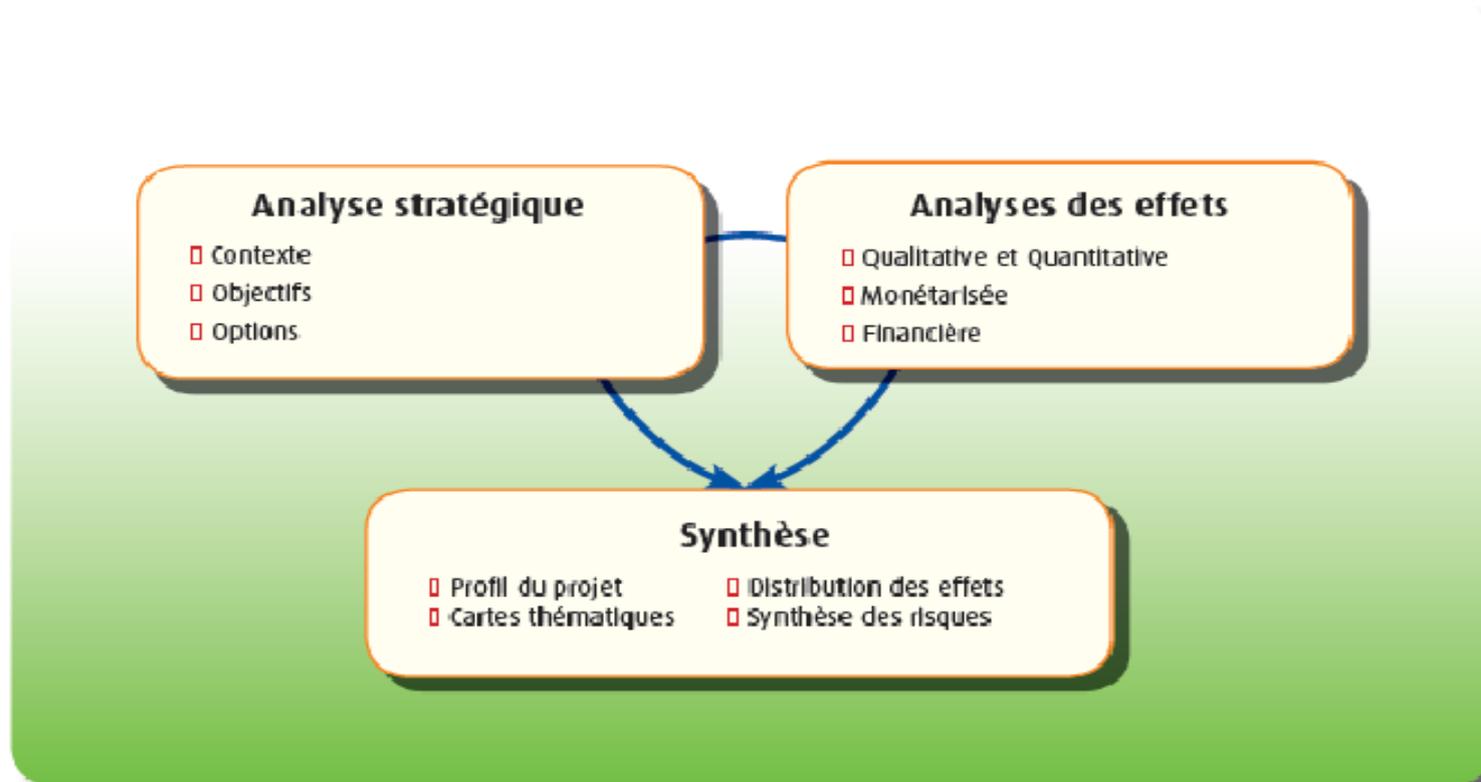
CGEDD-MT

14 décembre 2016



Le nouveau référentiel : « Vers une prise en compte du développement durable »

- Adopté par une instruction du gouvernement du 16/06/2014 et une note technique du DGITM du 27/06/2014.
- Le cadre général d'évaluation comprend **trois volets** : l'analyse stratégique, l'analyse des effets et la synthèse des analyses, articulés comme suit :



Le nouveau référentiel : « Vers une prise en compte du développement durable »

- La note technique du 27/06/2014 qui spécifie les conditions de mise en œuvre de l'instruction du 16/06/2014 est articulée en deux grandes parties dont les finalités sont complémentaires :
 - un **référentiel méthodologique**, destiné aux personnes en position d'organiser les évaluations, décrit les objectifs, les principes et la conduite de l'évaluation. Il devrait être pérenne.
 - un **ensemble de fiches-outils** destinées aux personnes qui réalisent les évaluations. Les fiches, dont un premier ensemble a été publié en octobre 2014 (voir le lien <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-fiches-outils-du-referentiel-d.html>), ont un statut de « règles de l'art » permettant leur **mise à jour progressive** sans remettre en cause le cadre général de la démarche. Elles ont bénéficié du contenu du rapport de la mission présidée par Émile Quinet sur l'évaluation économique des investissements publics (CGSP, Septembre 2013).

Le nouveau référentiel : « Vers une prise en compte du développement durable »

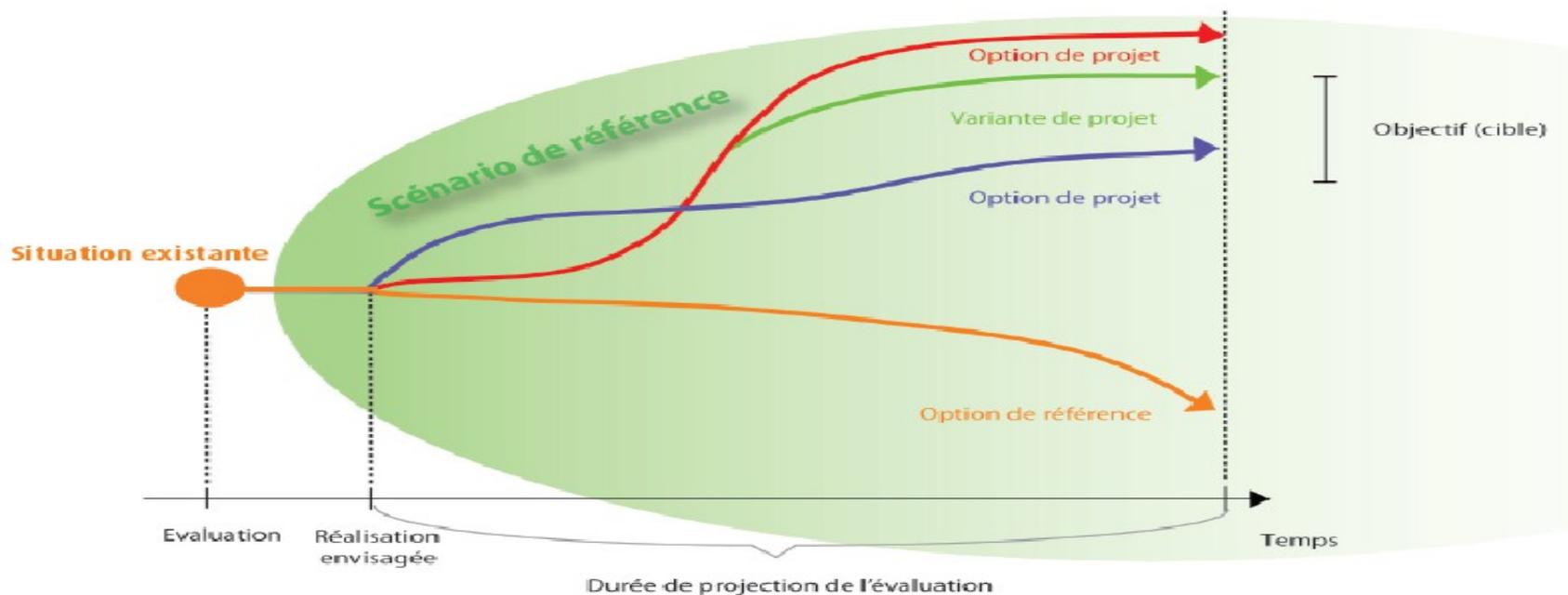
- Les 33 fiches outils actuelles sont regroupées par types de sujets :
 - Introduction, généralités (2)
 - Analyse stratégique (2)
 - Études nécessaires à la réalisation et à l'évaluation du projet (4)
 - Analyse qualitative et quantitative des effets (13)
 - Monétarisation (8)
 - Analyse financière (2)
 - Synthèse de l'évaluation (1)
 - Évaluation ex-post (1)
- Leur mise à jour devait résulter du retour d'expérience de leur utilisation et des travaux du Comité méthodologique et scientifique (présidé par Emile Quinet).

L'analyse stratégique

- L'analyse stratégique **explícite les objectifs du projet** compte tenu de la situation qui aurait prévalu en son absence et de la politique de développement durable.
- Les critères de choix devraient être cohérents avec les objectifs stratégiques et tenir compte des contraintes.
- Cette analyse **identifie et hiérarchise** les objectifs relevant de la politique du développement durable et de la politique des transports aux différentes échelles.
- Elle doit définir le contexte de l'intervention :
 - la **situation existante** que l'on envisage de moderniser/élargir/renforcer,
 - le **scénario de référence** qui précise les contextes sociaux, spatiaux, environnementaux et économiques d'évolution future, **exogènes** au projet de transport, sur la durée de projection retenue pour l'évaluation.

L'analyse stratégique

- Le référentiel distingue bien des notions souvent confondues dans les dossiers transmis au public :
 - l'**option de référence** caractérisée par la mise en œuvre des décisions de transport les plus plausibles en l'absence de la réalisation du projet étudié;
 - les **options de projet et leurs variantes** caractérisées par le type d'investissement, le mode de transport, sa capacité, la zone de passage, le mode de financement, ...



L'analyse des effets d'un projet

- Examen des effets sociaux, environnementaux et économiques avec indicateurs adaptés.
- Les **aspects sociaux** portent d'abord sur les emplois directs et indirects liés à la construction, à l'entretien et à l'exploitation en particulier pour l'activité locale mais sont aussi décrits les effets sur la santé et la sécurité des personnes, sur la limitation des inégalités, sur la situation des personnes les plus fragiles, sur la desserte équilibrée des espaces enclavés et l'accessibilité aux services publics, culturels, éducatifs ;
- Les **aspects environnementaux** sont relatifs notamment aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux, aux nuisances sonores, à la transformation des sols, à la biodiversité, aux risques naturels, ..., en utilisant la démarche « éviter, réduire, compenser ».
- Les **aspects économiques** pris en compte sont directs et indirects:
 - **directs** : les utilisateurs (bénéficiaires de gains de temps, de confort, de sécurité et exposés à des coûts de carburant, des péages, ...), les opérateurs (exposés à des coûts d'investissement, d'exploitation, percevant des recettes, ...), les gestionnaires d'infrastructures, les pouvoirs publics ;
 - **indirects** : par exemple, les nouvelles opportunités de développement économique.

Des améliorations à prévoir

- Les fiches outils sont encore dans leur version de 2014 alors que des études complémentaires étaient préconisés par le rapport Quinet. Quelques sujets devraient être approfondis en priorité :
 - meilleure **caractérisation stochastique des scénarios macroéconomiques** ;
 - détermination plus précise du **système d'actualisation des flux économiques** des projets en fonction de leurs caractéristiques socio-économiques (par exemple la pro cyclicité des recettes de trafic) ;
 - amélioration de l'**analyse des risques non systémiques** pour réduire le « biais d'optimisme » lié par exemple à la sous estimation des coûts des travaux ou à la surestimation des recettes de trafic ;
 - Intégration du **coût des mesures « éviter, réduire, compenser »** dans les dépenses des projets au fur et à mesure de leur mise au point ;
 - **systematisation de l'analyse de la date optimale de réalisation** des projets et des pertes socio économiques engendrées par un écart par rapport à cette date optimale.

Des améliorations à prévoir

- D'autres sujets devraient pouvoir être traités avec la même précision dans le cadre d'une analyse socio économique après des travaux complémentaires de recherche ou de méthodologie encore inachevés ou à engager:
 - La prise en compte des **externalités d'agglomération** ;
 - La **valorisation au moins partielle de la biodiversité** (par l'intermédiaire de celle des services écosystémiques ou du non-usage) ;
 - L'analyse socio économique des investissements dans les **nœuds des réseaux** (points noirs ferroviaires identifiés par la commission Mobilité 21, gares ferroviaires et routières, ...)
 - L'analyse socio économique des **opérations de régénération et de modernisation** des réseaux existants (calcul des avantages).
- L'organisation des études « ex-post » doit être systématiquement **prévue dès la décision** de réaliser un projet (cf chapitre 7 de la note technique et fiche outil n° 33)

Merci de votre attention

CONTACT

Michel-F.Massoni@developpement-durable.gouv.fr

