



Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale

Communiqué de presse

Evaluations socio-économiques des projets d'infrastructures de transport : une méthode à adapter pour tenir compte de la transition énergétique, des pratiques à faire évoluer profondément pour une meilleure information du public

*Note délibérée de l'Autorité environnementale
Séance du 13 septembre 2017*

Au fil des avis qu'elle a rendus, l'Autorité environnementale a examiné les évaluations socio-économiques des projets qui lui étaient soumis, en même temps que l'étude de leurs impacts environnementaux. Elle dresse plusieurs axes d'amélioration possibles.

Appliquer correctement les méthodes de référence et expliciter les précautions nécessaires à l'interprétation des résultats

Telles qu'elles sont présentées dans les dossiers d'enquête publique, les évaluations socio-économiques se résument souvent à la présentation des résultats de calculs socio-économiques hermétiques pour le public : elles délivrent un chiffre non expliqué (la « valeur actualisée nette »), qui ne semble pas déboucher sur des conclusions exploitables, en dépit d'invéraisemblances manifestes de certains de ces résultats (par exemple des hypothèses de trafic peu réalistes, des gains de temps "partiels", une absence de rentabilité pour des projets concédés,...), mais dont la dénomination (« rentabilité socio-économique du projet ») peut induire le public en erreur.

Au fil des avis rendus, sans prendre position sur l'opportunité des projets, l'Ae a ainsi souvent recommandé de commenter davantage les principes, les hypothèses, les étapes intermédiaires et les limites du calcul socio-économique. Elle a recommandé de vérifier, voire de revoir certaines données d'entrée (hypothèses de trafic et congestion, le plus souvent), et d'effectuer des tests de sensibilité, en prenant des valeurs raisonnables différentes pour certaines hypothèses pouvant avoir un impact fort sur le résultat du calcul (péages et taux de croissance, notamment). Dans tous les cas, il serait souhaitable d'assurer systématiquement la cohérence entre les hypothèses amont de l'étude d'impact et celles de l'évaluation socio-économique et de vérifier si la prise en compte des enjeux environnementaux dans cette dernière (notamment la pollution de l'air et le bruit) est cohérente avec les analyses fournies par l'étude d'impact.

Certains enjeux environnementaux, comme la biodiversité, la consommation d'espaces naturels ou de sols agricoles, ne sont pas pris en compte par l'évaluation socio-économique. Le caractère hermétique du calcul permet rarement de détecter les problématiques d'échelle plus large auxquelles le projet est susceptible de renvoyer (programmes de développement et choix d'exploitation des réseaux, notamment). On peut regretter le défaut de précisions, d'explications ou d'avertissements permettant au public de comprendre les limites du résultat présenté, et de participer le mieux possible au processus de décision.

Faire évoluer les méthodes et les références utilisées

L'Ae avance l'hypothèse qu'un indicateur unique, tel qu'il est aujourd'hui conçu, ne peut pleinement alimenter le débat démocratique, qui par nature est pluriel. De nombreuses hypothèses à caractère éthique restent implicites (évolution du taux de croissance, choix du taux d'actualisation traduisant l'arbitrage entre le court et le long terme - les générations actuelles et les générations futures, représentation des individus par des "hypothèses moyennes",...).

De façon spécifique, l'Ae analyse dans cette note les difficultés que soulèvent plusieurs questions de méthode, par exemple, concernant les modèles de trafic, la congestion routière, les gains de temps, le taux d'actualisation.... En particulier, concernant la monétarisation des émissions de gaz à effet de serre, l'Ae relève que la méthode utilisée ne s'appuie pas, pour l'instant, sur des scénarios de référence compatibles avec les ambitions du pays, telles qu'elles sont traduites dans la stratégie nationale bas carbone, ni sur la programmation annuelle de l'énergie, notamment la stratégie de développement de la mobilité propre qui lui est annexée. Elle mobilise en effet des scénarios de référence qui s'appuient sur des planifications antérieures.

L'intégralité de la note est consultable sur

[http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/170913 - note evaluation socio-economique - deliberee cle0bea57.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/170913_-_note_evaluation_socio-economique_-_deliberee_cle0bea57.pdf)

Retrouvez les avis complets, ainsi que les décisions et les notes de l'Ae sur le site Internet :

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

L'autorité environnementale du conseil général de l'Environnement et du Développement durable, créée par le décret n° 2009-496 du 30 avril 2009, donne des avis, rendus publics, sur les évaluations des impacts des grands projets et programmes sur l'environnement. La création de l'autorité environnementale répond aux législations européennes et nationales.

Ces dernières prévoient que les évaluations d'impacts environnementaux des grandes opérations sont soumises à l'avis, rendu public, d'une « autorité compétente en matière d'environnement ». Ces prescriptions visent à faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent (convention d'Aarhus, charte constitutionnelle), et à améliorer la qualité des projets avant la prise de décision.

Contacts presse CGEDD / Ae :

Maud de CRÉPY : 01 40 81 68 11 maud.de-crepy@developpement-durable.gouv.fr

Mélanie MOUËZA : 01 40 81 23 73 melanie.moueza@developpement-durable.gouv.fr

Thierry CARRIOL: 01 40 81 23 03 thierry.carriol@developpement-durable.gouv.fr