

Résumé

L'analyse coût-avantages (ACA) socioéconomique permet de quantifier dans quelle mesure les avantages pour la collectivité d'un projet ou d'une initiative, cumulés sur la durée de vie de ce projet ou de cette initiative, excéderont le coût de la construction et du fonctionnement. Ce rapport décrit l'action menée pour améliorer la qualité de l'ACA dans le domaine des transports et son applicabilité dans la prise de décision. Trois aspects sont traités de façon détaillée : les stratégies permettant de tirer le meilleur parti de l'ACA ; l'évaluation et la prévision des avantages en matière de fiabilité ; et la prise en compte des effets économiques plus larges. Le rapport est établi sur la base des exposés préparés et des débats menés à l'occasion de la table ronde qui a réuni 30 experts à Paris en novembre 2015.

Principales constatations

L'ACA forme un cadre solide qui peut être très utile aux administrations publiques dans leurs décisions d'investissement, mais l'application de l'ACA classique au secteur des transports soulève trois problèmes majeurs qui ont interpellé professionnels et chercheurs. Premièrement, les informations les plus recherchées par les décideurs (comme les effets sur les emplois et la croissance régionale) ne correspondent pas à celles fournies par une ACA classique (effets sur le bien-être national et gains de ressources). Deuxièmement, l'étendue des avantages appréhendés dans une ACA classique est le plus souvent restreinte par les limites pratiques de la capacité de prévision et d'évaluation. Troisièmement, l'ACA classique ne rend pas compte des changements fondamentaux du nombre ou de la distribution géographique des entreprises, des investissements, des ménages et des emplois que l'on attend des investissements dans les transports. Les participants à la Table ronde ont estimé qu'une approche pluridimensionnelle était nécessaire pour remédier à ces insuffisances ; qu'il fallait élargir progressivement l'ACA, en théorie et en pratique, de façon à englober d'autres effets dans un cadre rigoureux d'évaluation et de prévision ; et que les résultats de l'ACA devaient être plus efficacement reliés à d'autres critères du cadre décisionnel d'ensemble, notamment par une diversification des éléments d'information intégrés dans l'analyse.

Principales recommandations

Les directives relatives à l'ACA peuvent être élargies pour prendre en compte la fiabilité et certains effets plus larges

Les éléments d'information actuels sur l'évaluation et la prévision des avantages en matière de fiabilité, des avantages d'agglomération et des avantages en termes d'offre de main-d'œuvre constituent une base suffisamment rigoureuse pour être intégrée dans l'ACA fondamentale des grands projets de transport. Si elle est effectuée de façon correcte et fondée sur des données factuelles locales, la prise en compte formelle de ces avantages est préférable à leur exclusion ou à l'application de simples règles de majoration.

Des travaux de recherche supplémentaires sont nécessaires sur les avantages en matière de fiabilité afin d'améliorer la confiance dans les résultats

Les attentes des usagers des transports en matière de fiabilité du temps de parcours varient considérablement, tout comme le comportement adopté en réponse. Les méthodes actuellement utilisées pour évaluer et prévoir les avantages de la fiabilité suivent une approche simplifiée pour des raisons de

commodité. Pourtant, des recherches supplémentaires visant à désagréger les résultats et à étudier le lien entre norme de fiabilité et choix de transport des usagers permettront d'améliorer la précision et de renforcer la confiance dans les résultats. Le comportement adopté en retour peut varier d'un changement dans le choix du mode de transport à une réorganisation fondamentale des lieux d'habitation et d'activité. Une collaboration internationale plus étroite entre les chercheurs en vue de mettre en commun techniques, données et résultats représente un moyen prometteur d'accélérer les progrès à cet égard.

Les effets économiques plus larges devraient être étudiés dans les cas où l'on s'attend à ce qu'ils soient importants

Le déménagement et la réorganisation des entreprises et des ménages (changement dans la « géographie économique ») sont des motifs d'action essentiels pour certains projets de transport tels que les programmes de rénovation ou l'aménagement de quartiers centrés sur le transport collectif près des gares ferroviaires. Les décideurs doivent être informés des effets économiques plus larges provoqués par ce type de changements. La prise en compte formelle de ces effets dans l'ACA nécessite que l'on détermine les « défaillances du marché » correspondantes dans le domaine du projet (situation de monopole, par exemple) et la nature de l'activité sur laquelle le projet a une incidence. Souvent, lorsque des actions coordonnées entre plusieurs acteurs s'imposent, comme dans un programme immobilier, il n'y a aucun moyen de prévoir avec certitude les résultats que l'on obtiendra sur le plan de la géographie économique, aussi la meilleure approche consiste-t-elle généralement à appliquer des scénarios. Les scénarios peuvent puiser des indications dans l'analyse *ex post* de projets similaires, qui permettent de mettre en évidence les facteurs de réussite et la série plausible d'effets qu'ils sont susceptibles de concrétiser. Pour tout projet cependant, il est indispensable de justifier de façon solide et minutieuse la prise en compte d'avantages plus larges avant de remettre en cause le postulat traditionnel selon lequel les avantages pour les usagers rendent suffisamment compte de l'impact économique global du projet.

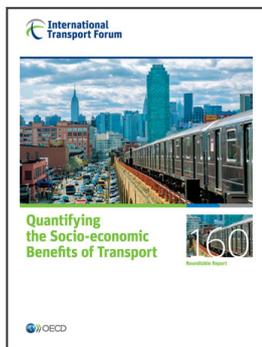
Des travaux de recherche supplémentaires sont nécessaires sur les effets plus larges à saisir et les outils permettant de le faire

Actuellement, les spécialistes doivent choisir entre évaluer les effets économiques plus larges d'un projet de transport en adoptant une approche « avantages pour l'utilisateur (ACA) + avantages plus larges » ou se servir d'un « grand modèle » (comme le modèle LUTI – *Land Use-Transport Interaction* – qui modélise les interactions entre les systèmes de transports et l'occupation des sols) pour saisir tous les effets. De façon générale, les participants à la Table ronde ont privilégié la première approche. Plusieurs raisons à cela : aucun grand modèle n'est encore en mesure de saisir correctement tous les effets à retenir d'un projet de transport ; ces modèles nécessitent d'énormes quantités de données ; et la complexité des opérations de modélisation nuit à la transparence. En revanche, le modèle LUTI ou le modèle d'équilibre général étant à même, au moins en théorie, de fournir des réponses aux questions les plus pertinentes, ils se pourraient qu'ils constituent à terme la meilleure solution pour remédier aux limites de l'ACA. Si l'on poursuit les travaux de recherche, il est possible que les grands modèles deviennent suffisamment sensibles, fiables et bon marché pour être considérés comme la méthode privilégiée d'évaluation des projets. La plupart des participants à la Table ronde étaient toutefois d'avis que ce moment n'était pas encore arrivé, d'où une forte motivation pour continuer d'améliorer la pratique de l'ACA.

L'ACA peut jouer un rôle important dans la prise de décision, mais ne doit pas occuper une place prépondérante

L'ACA est précieuse, mais imparfaite. L'évaluation est d'autant plus utile aux décideurs que l'approche de l'ACA est nettement alignée sur les objectifs recherchés, qu'elle s'appuie sur les meilleures données locales disponibles et que les insuffisances et les incertitudes sont clairement mises en évidence dans l'analyse. La qualité des données disponibles n'est pas toujours suffisante pour justifier que celles-ci soient prises en compte dans l'ACA formelle. Il est alors utile de disposer de cadres de

référence et de données de substitution pour communiquer les effets possibles du projet. Deux options en particulier ont été mises en évidence lors de la Table ronde. Premièrement, en dégagant des indications quantitatives et qualitatives de projets passés similaires, l'analyse *ex post* peut donner un réel aperçu des changements potentiels de géographie économique et de leurs ressorts. Deuxièmement, des outils complémentaires, tels que l'analyse des effets économiques et l'explication qualitative des effets non quantifiables, peuvent aider à pallier les insuffisances inhérentes à l'ACA. Il est préférable de présenter ces diverses informations aux décideurs que de produire une mesure unique de la performance, car celle-ci ne peut généralement être établie qu'en s'appuyant sur des hypothèses hardies et sans fondement ou en négligeant complètement certains effets.



Extrait de :

Quantifying the Socio-economic Benefits of Transport

Accéder à cette publication :

<https://doi.org/10.1787/9789282108093-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

Forum International des Transports (2017), « Résumé », dans *Quantifying the Socio-economic Benefits of Transport*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789282108239-1-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.