

PARTIE IV

Chapitre 16

Utilisation actuelle de l'analyse coûts-avantages

Il est important de déterminer dans quelle mesure les avancées des analyses coûts-avantages appliquées à l'environnement ont influencé les évaluations pratiquées dans les faits. Ce chapitre examine cette question du point de vue de plusieurs pays de l'OCDE, en s'intéressant plus particulièrement aux politiques menées dans des secteurs tels que l'énergie, les transports et l'environnement, et en se fondant sur les réponses données par les pays à un questionnaire. Il ressort de ces réponses que le recours à l'ACA est très variable, tout comme la mesure dans laquelle différents types d'impacts environnementaux sont pris en considération dans ces analyses, la situation variant selon les secteurs économiques et les contextes analytiques. Par exemple, les investissements dans le secteur de l'énergie et les propositions de politique sont relativement bien pris en compte dans les ACA, alors que la couverture des impacts environnementaux non liés au climat est beaucoup plus étroite. Il est important de dresser l'inventaire des utilisations de l'ACA. Cette démarche, bien entendu, ne permet pas de répondre à la question inévitable de savoir pourquoi l'ACA est utilisée dans tel contexte et pas dans tel autre. De même, les réponses au questionnaire ne donnent pas une idée claire et précise de l'influence des ACA sur les décisions finales. Il doit également être admis que l'utilisation et l'influence des ACA sont des sujets d'étude mouvants, au sens où l'on peut s'attendre à ce que la situation évolue assez rapidement à la lumière des avancées des ACA appliquées à l'environnement.

Tandis que les précédents chapitres ont examiné les fondements théoriques de l'analyse coûts-avantages (ACA), le présent chapitre fait le point sur l'utilisation actuelle de l'ACA dans les évaluations de projets d'investissement public dans certains secteurs, en particulier les transports et l'énergie. Il décrit également l'utilisation qui est faite de l'ACA dans les évaluations *ex ante* de diverses politiques publiques et dans les évaluations *ex post* des projets d'investissement et des politiques publiques. Il s'appuie en grande partie sur les réponses à un questionnaire élaboré par l'OCDE pendant la phase de préparation du chapitre. Ces réponses ont été fournies par les délégués auprès du Groupe de travail sur l'intégration des politiques environnementales et économiques, qui relève du Comité des politiques d'environnement de l'OCDE, et ont été complétées par des informations provenant d'autres contacts dans les pays membres¹. Le chapitre utilise également les réponses à un questionnaire analogue de 2014, élaboré en préparation de l'étude de Smith et Braathen (2015)².

Parmi les pays déclarants, 24 ont indiqué que des lignes directrices générales avaient été élaborées pour guider la préparation des ACA destinées à différents secteurs et à différents types d'évaluation. Dans dix-neuf pays déclarants, ces lignes directrices ont force obligatoire à l'échelon national, et dans cinq autres, elles sont de nature consultative. Six pays déclarants ont indiqué que ces lignes directrices avaient également force obligatoire aux échelons inférieurs de l'administration, sept qu'elles avaient un caractère consultatif à ces échelons, et six que les lignes directrices nationales n'avaient aucun statut aux échelons inférieurs de l'administration. Neuf pays membres de l'OCDE n'ont répondu à aucun des deux questionnaires. Les raisons de ces non-réponses peuvent être variables, mais il est permis de penser que, dans l'ensemble, le recours à l'ACA est moins répandu dans les pays qui n'ont pas répondu.

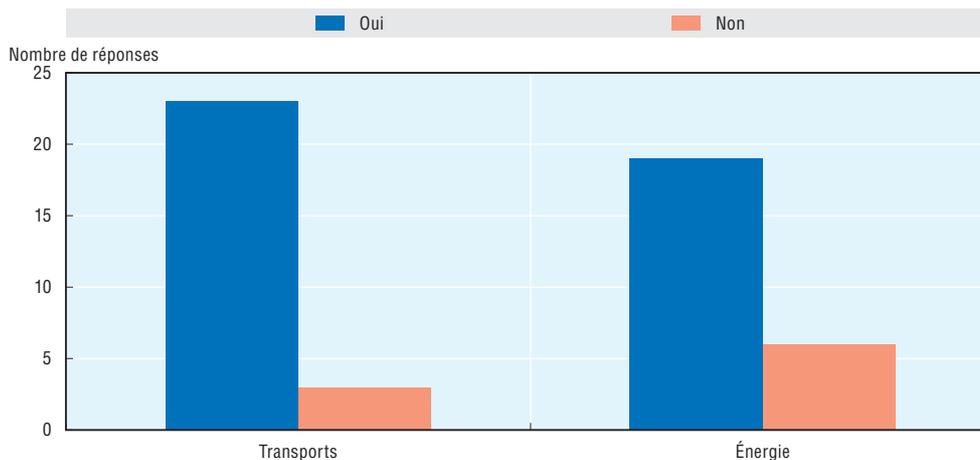
16.1. Utilisation actuelle de l'analyse coûts-avantages dans les évaluations *ex ante* des projets d'investissement public³

Une partie du questionnaire portait sur l'analyse coûts-avantages *ex ante* des projets d'investissement public réalisés dans deux secteurs susceptibles d'avoir des impacts considérables sur l'environnement : les transports et l'énergie. Les réponses reçues font apparaître que, de manière générale, l'ACA joue un rôle plus important dans l'évaluation des projets d'investissement relevant du secteur des transports que dans l'évaluation des projets énergétiques ; de la même manière, les impacts environnementaux reçoivent davantage d'attention dans les évaluations de projets de transport que dans celles qui concernent des investissements dans l'énergie.

Il existe dans les deux secteurs des critères communs clairement définis sur la façon dont les ACA doivent être conduites⁴ ; 88 % des réponses font état de tels critères dans le secteur des transports, 76 % dans le secteur de l'énergie (voir graphique 16.1)⁵.

Il est signalé dans de nombreuses réponses que le niveau de détail requis dans les ACA est variable et dépend par exemple de la taille du projet. Pour les projets de transport, par exemple, le Danemark indique que « le niveau de détail dépend de l'étape du processus de planification où intervient l'ACA. En général, le niveau de détail est proportionnel à la taille du projet en

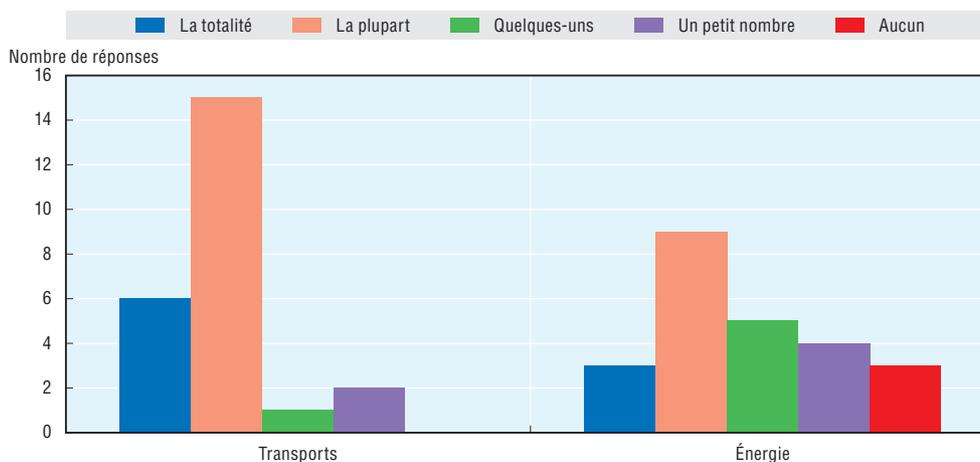
Graphique 16.1. **Existe-t-il des critères clairs indiquant comment les ACA des projets d'investissement doivent être réalisées ?**



termes de coût et de niveau d'information requis pour la prise de décision ». La France explique que le niveau de détail requis « dépend de la taille de l'investissement potentiel. Tous les projets publics sont supposés faire l'objet d'une évaluation socioéconomique ex ante, mais les exigences dépendent de la taille du projet ». Israël précise que les « projets de faible envergure liés à la sécurité ou les projets locaux reposant sur des critères socioéconomiques sont également dispensés d'évaluation économique complète ». En Irlande, le cadre d'évaluation des projets et programmes de transports (« Common Appraisal Framework for Transport Projects and Programmes ») fixe des seuils de dépense associés à différents niveaux d'analyse requis. En Nouvelle-Zélande, une ACA est requise pour tous les projets d'amélioration de plus de 300 000 NZD, et des preuves d'optimisation de l'utilisation des ressources sont demandées pour tous les autres projets.

Dans 88 % environ des pays déclarants, la *totalité* ou la *plupart* des projets d'investissement relevant du secteur des transports ont fait l'objet d'une ACA au cours des 3 à 5 dernières années. Pour les investissements dans le secteur de l'énergie, la proportion correspondante est de 50 %. Trois pays ont répondu qu'aucun projet d'investissement dans le secteur de l'énergie n'avait donné lieu à une ACA durant cette période (voir graphique 16.2).

Graphique 16.2. **Quelle est la proportion de projets ayant fait l'objet d'une ACA au cours des 3 à 5 dernières années ?**



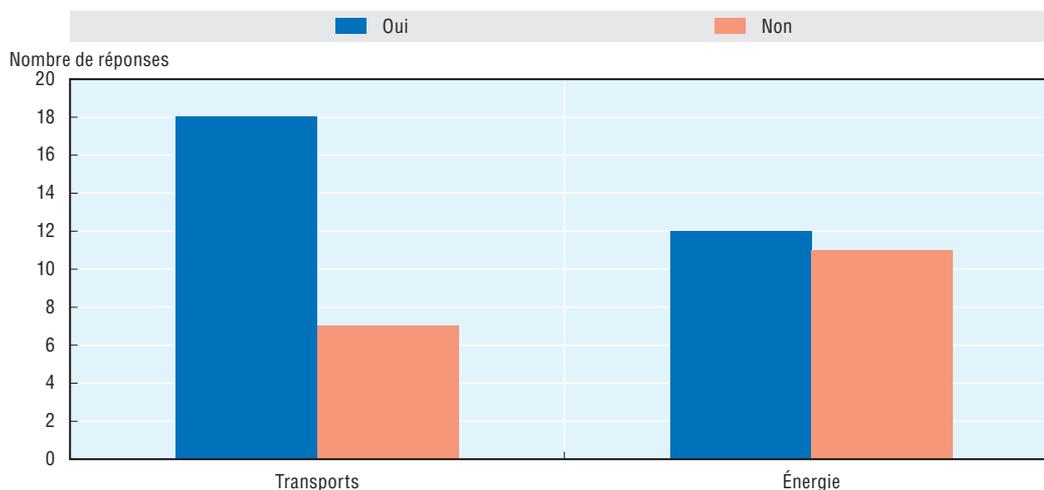
Encadré 16.1. L'évaluation des projets dans un État fédéral

Au Canada, la grande majorité des investissements réalisés dans le secteur des transports sont gérés par les autorités provinciales et municipales. Une grande partie d'entre eux concernent les infrastructures et sont financés par le Nouveau fonds chantiers Canada annoncé en 2014 et le Plan investir dans le Canada annoncé dans les budgets fédéraux 2016 et 2017. Bien que les projets liés aux transports et d'autres catégories de projets soient tenus de respecter des critères attachés à ces programmes fédéraux, y compris concernant les avantages et résultats escomptés, la réglementation fédérale n'impose aucune analyse coûts-avantages. Il est possible que des critères de même type soient pris en compte dans les projets d'infrastructure provinciaux et territoriaux, mais au vu des informations limitées fournies par les provinces, il semble qu'aucune approche normalisée ne soit formellement exigée ou systématiquement appliquée à l'échelon provincial.

Traitement des impacts environnementaux dans les ACA

En examinant la façon dont les impacts environnementaux sont couverts dans les ACA, on observe des différences notables entre les deux secteurs. Par exemple, la grande majorité des lignes directrices en matière d'ACA s'appliquant aux projets d'investissement public dans les transports énoncent des règles claires sur la façon d'évaluer les variations des émissions de gaz à effet de serre, contre seulement un peu plus de 50 % dans le secteur de l'énergie (voir graphique 16.3).

Graphique 16.3. Existe-t-il des critères clairs indiquant comment intégrer les GES dans les ACA ?

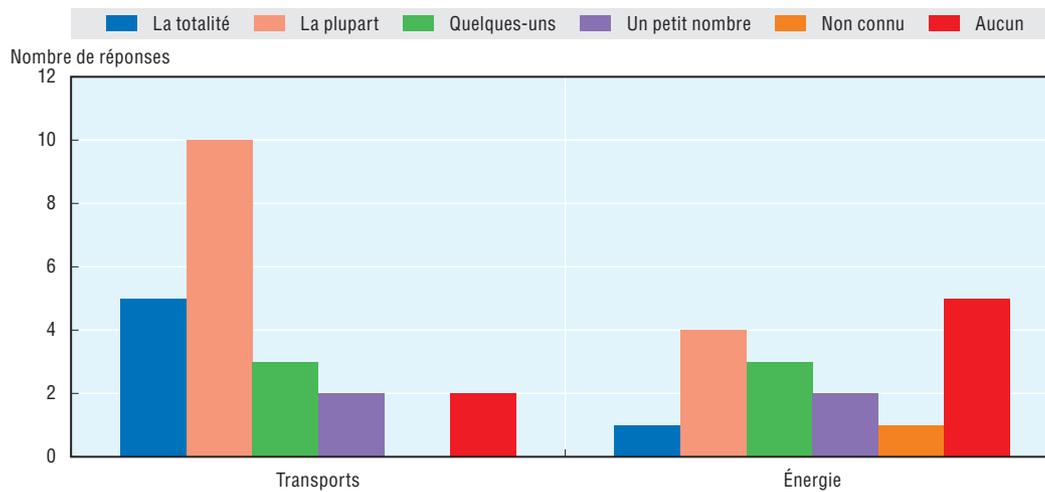


Entre autres exemples, la Suisse a indiqué que les émissions de GES sont prises en considération lorsque cela s'avère opportun, sur la base des lignes directrices pour l'évaluation environnementale des nouvelles initiatives de politique publique établies par l'Office fédéral de l'environnement. S'agissant du secteur de l'énergie, le Royaume-Uni note que les impacts estimés sur les émissions de GES sont inclus dans l'analyse dès lors qu'ils exercent une influence importante sur les coûts et avantages. Plusieurs pays européens ont indiqué qu'ils devaient se conformer aux lignes directrices de l'Union

européenne pour l'évaluation des projets d'investissement dans le secteur des transports⁶. Par exemple, la Hongrie explique dans sa réponse que les émissions de GES doivent être calculées en fonction de la taille du projet et du mode de transport considérés. Le calcul des impacts est exigé pour tous les projets d'un coût supérieur à 1 million EUR qui bénéficient d'un financement de l'UE, ainsi que pour les projets générateurs de recettes. Si aucune ACA n'est requise, il n'y a pas lieu non plus de calculer les émissions de GES. De même, l'Estonie a indiqué que « les ACA sont réalisées conformément aux lignes directrices applicables de la Commission européenne ». L'Italie fait savoir que la plupart des investissements effectués dans le secteur des transports avec le concours financier de l'UE ont donné lieu à une ACA⁷.

De même, dans 68 % environ des pays déclarants, la totalité ou la plupart des évaluations de projets d'investissement dans les transports réalisées au cours des 3 à 5 dernières années avaient pris en considération la variation des émissions de GES. S'agissant des évaluations de projets d'investissement public dans l'énergie, seuls quelque 30 % des pays ont déclaré que la totalité ou la plupart des ACA avaient évalué l'impact sur les émissions de GES (voir graphique 16.4). Les valeurs indiquées par tonne d'émissions de CO₂ sont beaucoup plus élevées dans les évaluations de projets de transport que dans celles – moins nombreuses (voir graphique 16.5) – de projets énergétiques. Les graphiques 16.6 et 16.7 représentent la distribution complète des valeurs monétaires du carbone utilisées dans les deux secteurs. Le graphique 16.8 illustre quant à lui la moyenne non pondérée des valeurs du carbone⁸. L'une des raisons pour laquelle les moyennes diffèrent est que différents pays ont communiqué des informations sur les valeurs du carbone appliquées dans l'un et l'autre secteurs ; autrement dit, les moyennes indiquées pour les deux secteurs reposent sur des valeurs appliquées par des pays différents. Cependant, si les impacts sur les émissions de GES représentent une part plus importante des impacts totaux pour les projets d'investissement du secteur de l'énergie que pour ceux du secteur des transports, peut-être les ministères responsables des investissements énergétiques sont-ils incités à utiliser une valeur du carbone plus basse que celle utilisée par leurs homologues du secteur des transports⁹.

Graphique 16.4. **Quelle proportion des ACA réalisées au cours des 3 à 5 dernières années ont tenu compte des impacts sur les émissions de GES ?**



Graphique 16.5. Pour combien de pays les valeurs monétaires du carbone ont-elles été indiquées ?



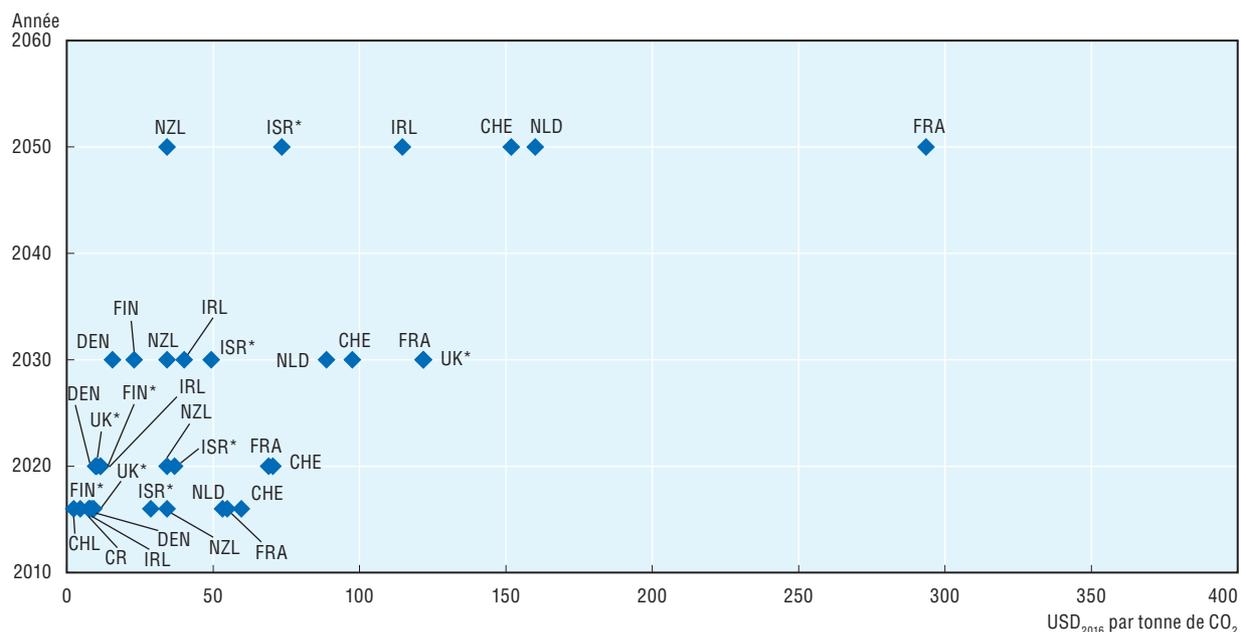
Graphique 16.6. Valeurs monétaires du carbone utilisées dans le secteur des transports



Note : Les informations concernant les pays marqués d'une * proviennent du questionnaire de 2014. Pour les Pays-Bas, les valeurs indiquées correspondent aux hypothèses « hautes ». Les valeurs des hypothèses « basses » représentent un quart de celles indiquées dans ce graphique. Depuis la publication de CPB/PBL (2016) en Novembre 2016, les évaluations devraient également tenir compte d'une « tarification efficace du CO₂ conforme à un scénario de hausse de 2°C des températures ». Ces valeurs peuvent dépasser les hypothèses « hautes » de 25 % à 600 % (voir le tableau 2 dans CPB/PBL (2016)).

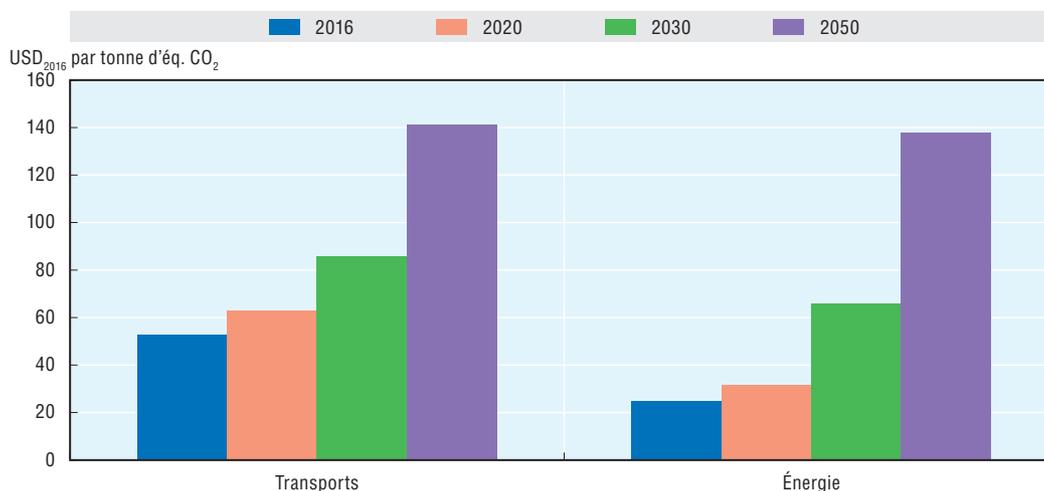
Comme le montrent clairement les graphiques 16.6 à 16.8, dans les deux secteurs considérés, les valeurs du carbone appliquées dans les ACA dépendent du moment auquel la variation des émissions est supposée intervenir, les valeurs étant plus élevées (et parfois beaucoup plus élevées) lorsque la variation est attendue dans un avenir lointain. Ces résultats sont logiques si l'on considère que les dommages causés par les émissions de GES augmenteront au fil du temps (voir à ce sujet l'exposé plus approfondi de Smith et Braathen, 2015).

Graphique 16.7. Valeurs monétaires du carbone utilisées dans le secteur de l'énergie

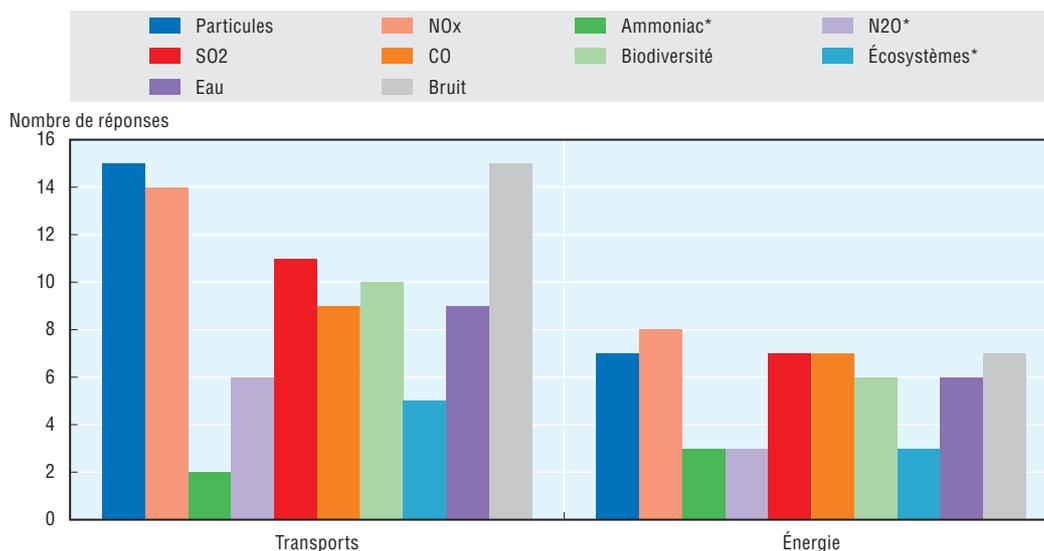


Note : Les informations concernant les pays marqués d'une * proviennent du questionnaire de 2014. Pour les Pays-Bas, les valeurs indiquées correspondent aux hypothèses « hautes ». Les valeurs des hypothèses « basses » représentent un quart de celles indiquées dans ce graphique. Depuis la publication de CPB/PBL (2016) en novembre 2016, les évaluations devraient également tenir compte d'une « tarification efficace du CO₂ conforme à un scénario de hausse de 2°C des températures ». Ces valeurs peuvent dépasser les hypothèses « hautes » de 25 % à 600 % (voir le tableau 2 dans CPB/PBL (2016)).

Graphique 16.8. Moyenne non pondérée des valeurs monétaires du carbone indiquées dans les réponses



Une autre différence importante entre les ACA réalisées dans les deux secteurs, illustrée par le graphique 16.9 ci-après, réside dans le fait que les ACA des investissements dans les transports prennent en considération davantage d'impacts environnementaux non liés au climat que ne le font les ACA des investissements énergétiques. Plus de la moitié des pays qui ont répondu aux questions sur le secteur des transports ont indiqué que leurs ACA couvraient les émissions de particules et de NO_x ainsi que le bruit, et un tiers ou plus ont déclaré que leurs analyses prenaient aussi en compte les émissions de SO₂ et

Graphique 16.9. **Quels autres impacts environnementaux sont généralement pris en compte dans les évaluations ?**

* Ces impacts ne figuraient pas parmi les options proposées dans le questionnaire de 2014.

de CO, la pollution de l'eau et les impacts sur la biodiversité et les services écosystémiques¹⁰. S'agissant des investissements dans le secteur de l'énergie, les NO_x sont la seule catégorie d'impact prise en compte dans les ACA selon plus de 30 % des réponses.

Certains pays ont défini des valeurs communes que les ACA doivent utiliser pour l'estimation d'un certain nombre d'impacts environnementaux non liés au climat. Dans bien des cas cependant, ces impacts – lorsqu'ils sont pris en considération dans les analyses – ne sont pas évalués à l'aune d'une valeur économique déterminée sur la base d'une définition commune. Si l'on en conclut que la valeur de ces impacts n'est pas quantifiée dans les ACA, c'est une situation regrettable car il ressort de plusieurs évaluations qui ont quantifié ces impacts que certains d'entre eux sont très élevés en comparaison, notamment, des estimations quantifiées de la valeur économique des impacts du changement climatique. Les impacts non liés au climat qui affectent directement la santé humaine et la mortalité en particulier peuvent peser lourdement sur les résultats d'une ACA.

Une question connexe concerne le traitement des impacts non tarifés dans les ACA. Dans les lignes directrices sur les ACA de la Norvège, par exemple, cette question est largement mise en avant. Des méthodes ont été élaborées pour caractériser et agréger les impacts non tarifés, pour la plupart liés à l'environnement, et des orientations sont présentées sur la façon de les intégrer dans l'ACA. Dans les lignes directrices norvégiennes, la règle est que ces impacts sont placés sur un pied d'égalité avec les impacts monétisés.

Le fait que les évaluations des investissements dans les transports tiennent compte d'un plus grand nombre d'impacts non liés au climat que les évaluations de projets énergétiques s'explique probablement en grande partie par le fait que les activités de transport génèrent une gamme d'impacts plus large que la plupart des investissements énergétiques ; par exemple, peu de projets énergétiques entraînent des niveaux de bruit élevés susceptibles de gêner un grand nombre de personnes. Cela étant, de nombreux projets énergétiques ont un impact – direct ou indirect¹¹ – sur les émissions de particules, de NO_x et de SO₂. Or, ces impacts ne sont couverts par les ACA que dans un tiers ou moins des pays qui ont répondu au questionnaire.

Encadré 16.2. Ampleur relative de différents problèmes environnementaux

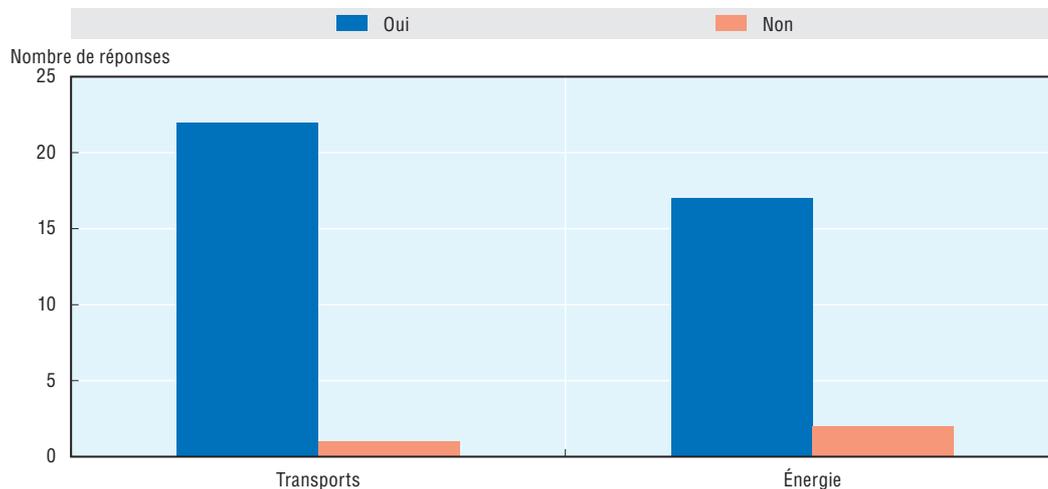
L'ampleur relative de différents problèmes environnementaux peut être illustrée au moyen des valeurs indiquées par Israël. D'après OCDE (2015), en 2012, Israël a émis 78 millions de tonnes d'équivalent CO₂, 182 000 tonnes de NO_x et 174 000 tonnes de SO₂. Dans le questionnaire utilisé pour préparer ce chapitre, le pays a donné les valeurs suivantes : 30.6 USD par tonne de CO₂ émise en 2016 ; 22 760 USD par tonne de NO_x et 22 640 USD par tonne de SO₂. Cela signifie que les émissions totales de GES du pays sont évaluées à environ 2.4 milliards USD, tandis que ses émissions totales de NO_x et de SO₂ sont évaluées à 4.1 milliards USD et 3.9 milliards USD respectivement.

Ce qui intéresse l'analyse coûts-avantages, cependant, c'est la variation des émissions de différents polluants induite par un projet ou une politique – non le niveau des émissions totales.

Actualisation

Pour les deux secteurs, la grande majorité des pays déclarants ont indiqué que les coûts et avantages futurs devaient être actualisés (voir graphique 16.10), et la plupart des pays ont défini des taux d'actualisation communs à appliquer. Le taux d'actualisation moyen indiqué pour les projets énergétiques est légèrement supérieur au taux moyen appliqué dans le secteur des transports – 4.78 % contre 4.64 % pour les impacts qui interviennent au cours des 30 premières années – mais cette différence tient en partie au fait que les pays ayant communiqué la valeur des taux d'actualisation ne sont pas exactement les mêmes pour les deux secteurs.

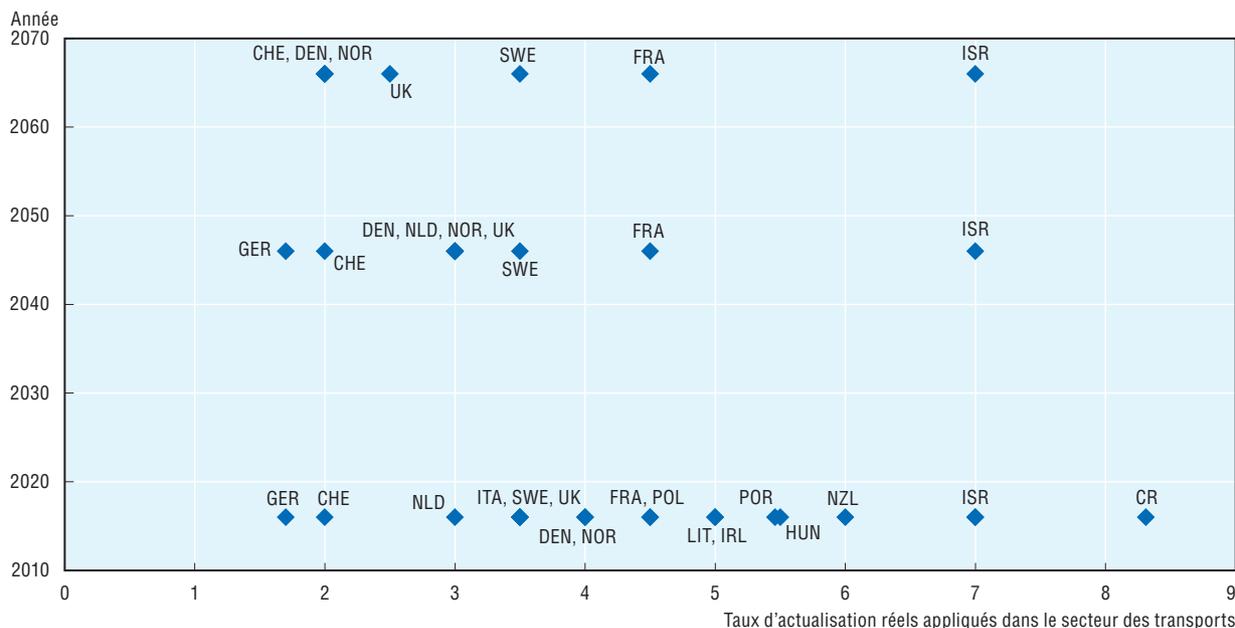
Graphique 16.10. Les coûts et avantages futurs doivent-ils être actualisés ?



Quelques pays appliquent des taux d'actualisation plus bas pour les impacts qui sont supposés se produire dans un avenir plus lointain. Par exemple, le Danemark applique un taux d'actualisation réel de 4 % pour les impacts se produisant durant les 30 premières années, de 3 % pour les impacts survenant au bout de 30 à 50 ans, et de 2 % pour les impacts encore plus éloignés dans le temps. La Norvège applique la même règle. Le Royaume-Uni utilise des taux d'actualisation réels de 3.5 %, 3 % et 2.5 %, respectivement¹².

Le graphique 16.11 illustre les différents taux d'actualisation appliqués aux impacts à différents horizons temporels dans le secteur des transports. Le taux moyen indiqué ci-avant masque la très grande variabilité des taux appliqués, qui s'échelonnent entre 1.7 % et 8.3 % pour les impacts survenant au cours des 30 premières années. Ces choix ont des conséquences très importantes pour la valeur actualisée des impacts futurs.

Graphique 16.11. **Taux d'actualisation réels utilisés dans le secteur des transports**



Note : Les taux d'actualisation indiqués pour 2016 sont ceux qu'il y a lieu d'appliquer aux impacts supposés intervenir durant les 30 premières années. Les taux indiqués pour 2046 sont ceux qui doivent être appliqués aux impacts supposés intervenir au bout de 30 à 50 ans, et les taux indiqués pour 2066 concernent les impacts encore plus éloignés dans le temps.

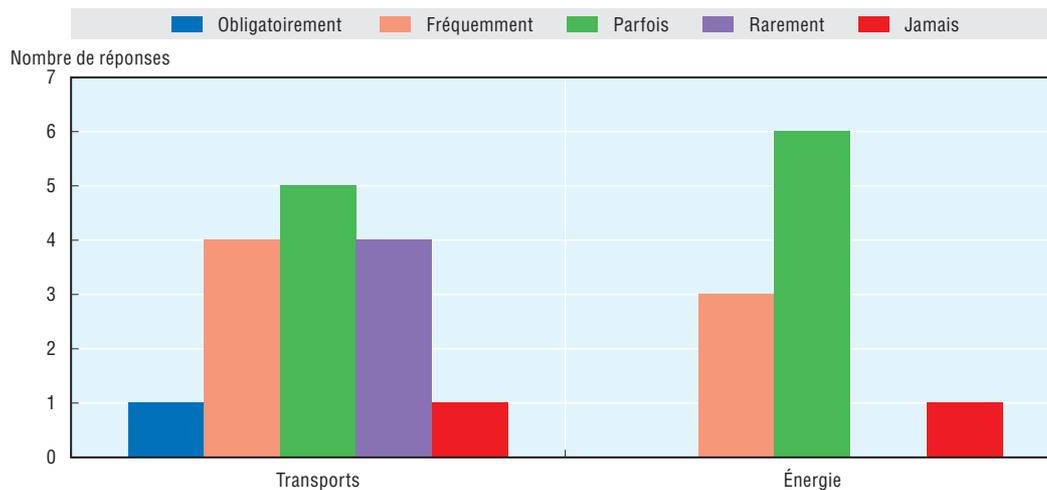
Par exemple, sur la base d'une actualisation sur 30 ans et d'un taux d'actualisation de 1.7 %, la valeur actualisée d'un impact évalué à 20 EUR dans 30 ans serait de 12.06 EUR. Ce chiffre est supérieur de plus d'un tiers à la valeur actuelle obtenue pour un impact évalué à 100 EUR dans 30 ans auquel on appliquerait un taux d'actualisation de 8.31 % – soit 9.12 EUR. Avec une actualisation sur 100 ans, la valeur actuelle d'un impact futur estimé à 20 EUR s'élèverait à 3.71 EUR à raison d'un taux d'actualisation de 1.7 % – un résultat à peu près comparable à la valeur actuelle que l'on obtiendrait en appliquant un taux d'actualisation de 3.5 % à une valeur future de 100 EUR, soit 3.21 EUR.

D'après les réponses obtenues, les horizons temporels couverts par les ACA sont légèrement plus longs dans le secteur des transports que dans celui de l'énergie. Tandis que 60 à 70 % des évaluations de projets d'investissement dans le secteur des transports couvrent les impacts qui surviendront dans un laps de temps d'au moins 40 ans, très peu, si ce n'est aucune des ACA de projets énergétiques, ne prennent en considération les impacts aussi éloignés. La différence pourrait s'expliquer par l'angle plus « commercial » des évaluations de projets énergétiques, qui se concentrent surtout sur les recettes que peuvent générer les projets à relativement court terme. Cependant, en termes de changement climatique par exemple, les impacts d'un grand nombre de projets énergétiques peuvent s'étaler sur beaucoup plus de 40 ans.

La question des impacts redistributifs n'est pas suffisamment prise en compte¹³

Sur la question de savoir si les ACA doivent ou non traiter les effets redistributifs des projets d'investissement, les résultats sont à peu près les mêmes dans les deux secteurs. Environ un tiers seulement des pays ont répondu que ces impacts devaient *obligatoirement* être pris en compte ou qu'ils l'étaient *fréquemment* (voir graphique 16.12). Dans le secteur de l'énergie, près de 90 % des pays déclarants indiquent que ces impacts sont *parfois* pris en compte et, dans le secteur des transports, un tiers d'entre eux déclarent que c'est *rarement* ou que ce n'est *jamais* le cas.

Graphique 16.12. Les ACA font-elles en principe ressortir la répartition des coûts et avantages ?



Un contrôle de la qualité indépendant relativement satisfaisant

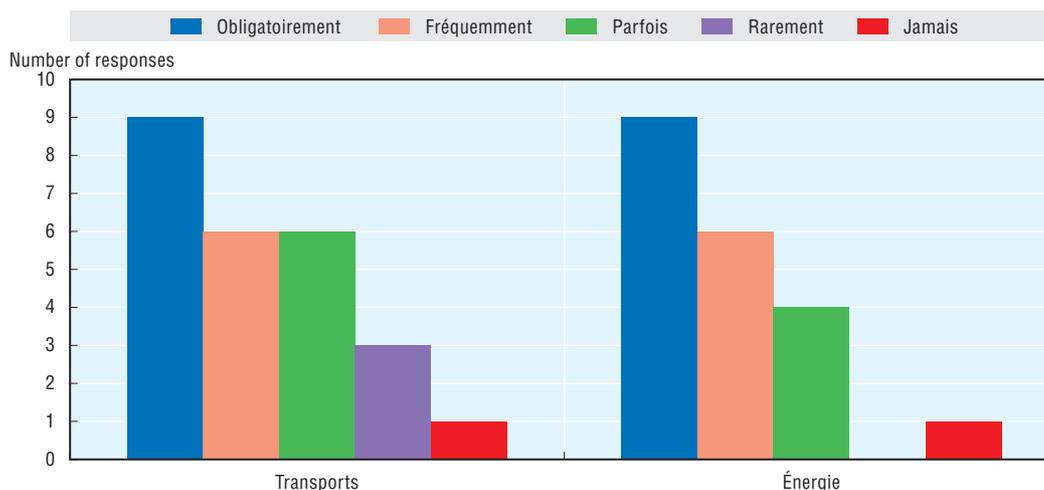
Les ACA sont normalement réalisées en interne au sein des ministères concernés, ou par des experts externes travaillant sous contrat pour ces ministères, en interne dans les agences gouvernementales des transports ou de l'énergie, ou par des experts externes engagés par ces agences. Il semble par exemple que les ministères des Finances ne soient en général pas directement associés à la préparation des évaluations des investissements.

Il est toutefois relativement fréquent, dans les deux secteurs, qu'une forme de contrôle de la qualité indépendant soit exigée pour les ACA des projets d'investissement. Dans un secteur comme dans l'autre, entre 55 et 65 % des déclarants ont indiqué que ces contrôles étaient *obligatoires* ou qu'ils étaient *fréquemment* effectués, tandis que la plupart des déclarants restants ont indiqué que des contrôles avaient parfois lieu s'agissant des investissements dans les transports. Les pays ont été plus nombreux à préciser que ces contrôles étaient rares dans le cas des investissements énergétiques et un pays a fait savoir qu'aucun contrôle n'était jamais réalisé dans ce secteur. Dans environ 60 % des réponses, ces contrôles indépendants des ACA ont été introduits après 2010¹⁴.

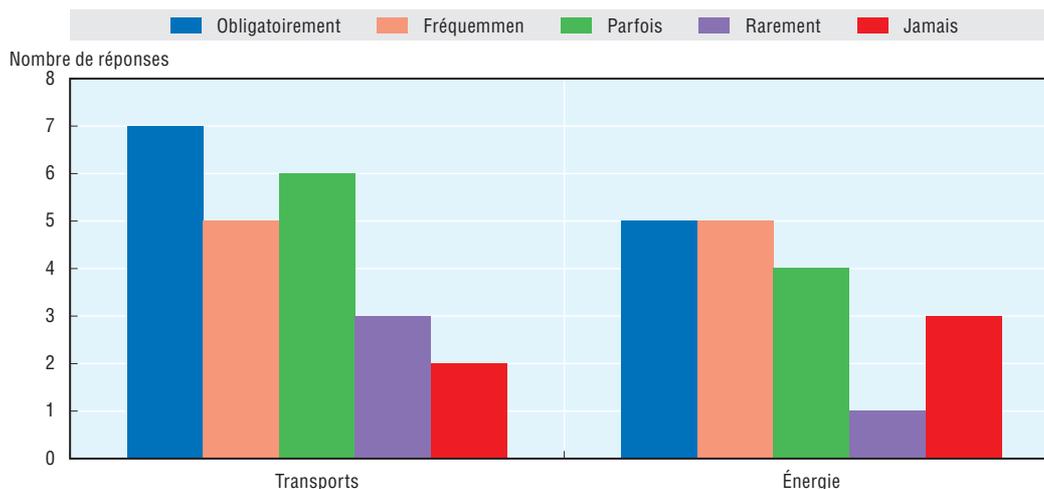
Le public n'est pas systématiquement invité à commenter les ACA.

Il est relativement courant que les ACA *ex ante* des projets d'investissement soient rendues publiques (voir graphique 16.13), mais légèrement moins fréquent que le public soit invité à les commenter (voir graphique 16.14). Dans 60 à 80 % des réponses portant sur les deux secteurs, le déclarant a indiqué que les ACA étaient *obligatoirement* ou *fréquemment*

Graphique 16.13. Les ACA sont-elles généralement rendues publiques ?



Graphique 16.14. Le public est-il invité à commenter les ACA ?

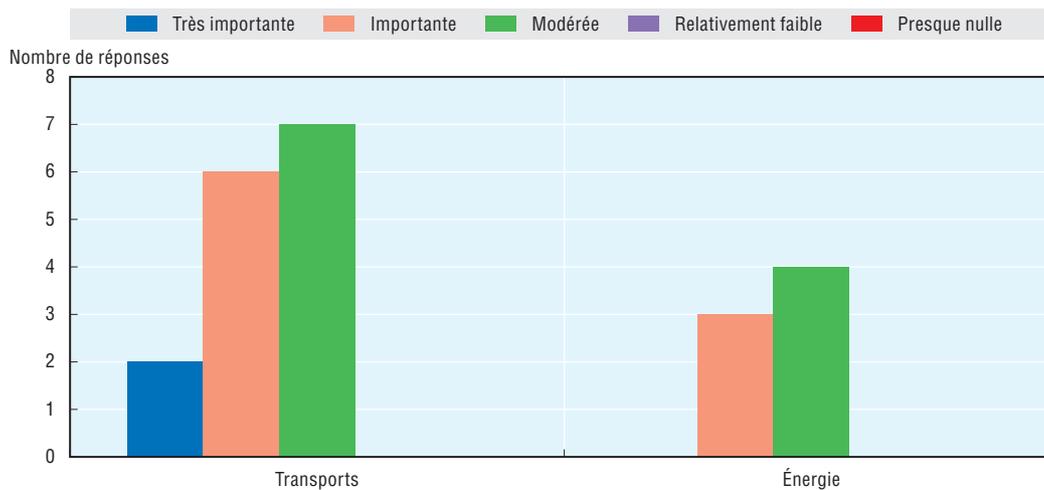


rendues publiques, mais 15 à 20 % des réponses concernant le secteur des transports et 6 % des réponses concernant le secteur de l'énergie font apparaître que cela n'arrive que *rarement* ou n'arrive *jamais*.

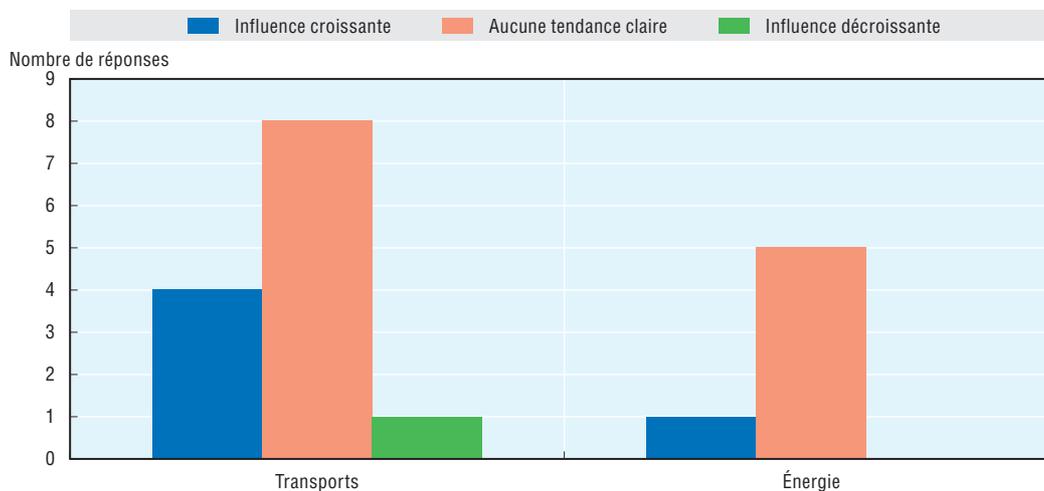
Entre 50 et 60 % des déclarants ont indiqué qu'il était *obligatoire* ou *fréquent* d'inviter le public à commenter les ACA, mais 25 % environ des réponses pour les deux secteurs ont signalé que les commentaires du public étaient *rarement* ou n'étaient *jamais* sollicités. Dans 75 % des réponses pour les deux secteurs, le déclarant a indiqué que les ACA devaient *obligatoirement* être tenues à la disposition du Parlement ou qu'elles l'étaient *fréquemment*^{15, 16}.

Dans toutes les réponses concernant les deux secteurs, il a été indiqué que l'influence des ACA sur les décisions finales était au minimum *modérée* ; dans certains cas, elle est *importante* ou même *très importante* (voir graphique 16.15)¹⁷. Dans la plupart des cas, *aucune tendance claire* ne se dessine quant à l'influence des ACA au cours des 10 à 15 dernières années¹⁸, mais d'après environ 30 % des réponses portant sur le secteur des transports, cette influence a augmenté durant cette période (voir graphique 16.16).

Graphique 16.15. Quel est en général l'influence des ACA sur les décisions finales des pouvoirs publics ?



Graphique 16.16. L'influence des ACA a-t-elle évolué au cours des 10 à 15 dernières années ?



16.2. Utilisation actuelle de l'analyse coûts-avantages dans les évaluations des politiques publiques

Cette section décrit et compare les réponses reçues au sujet des ACA *ex ante* et *ex post* de diverses politiques publiques ; ces politiques peuvent comprendre par exemple des réglementations sur les normes de consommation de carburant, des propositions de durcissement des normes d'émission des véhicules, l'adoption de taxes environnementales ou d'un système de plafonnement et d'échange, etc.¹⁹ Le nombre de pays ayant répondu à ces sections du questionnaire est sensiblement le même que pour les questions portant sur l'évaluation des projets d'investissement public, examinées ci-avant. Cependant, ce ne sont pas tout à fait les mêmes pays qui ont répondu aux deux catégories de questions²⁰.

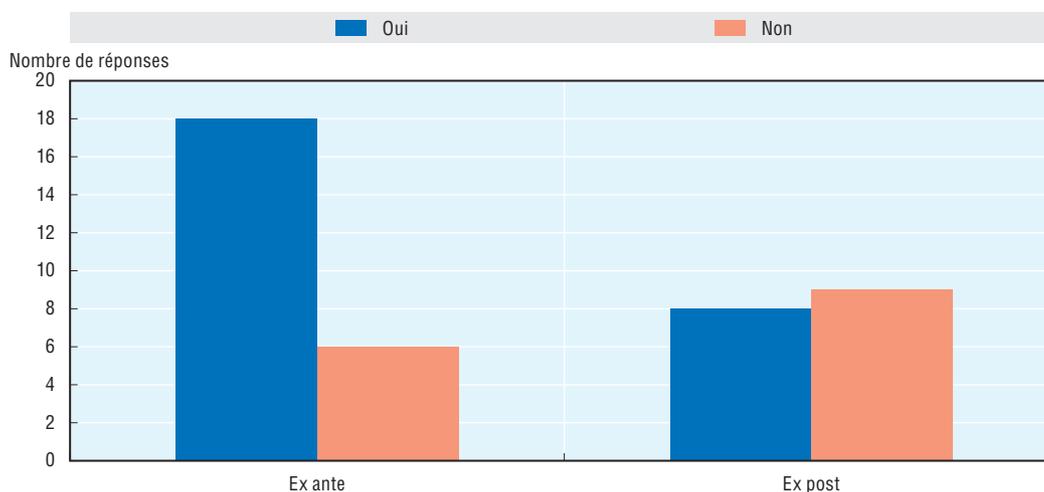
Dans la mesure où il n'a pas été donné de définition *exacte* de ce qu'est « une politique », les éléments auxquels se réfèrent les réponses peuvent varier quelque peu. On

peut cependant supposer que les réponses abordent au moins les « grandes » politiques, par exemple celles qui produisent un impact économique significatif²¹.

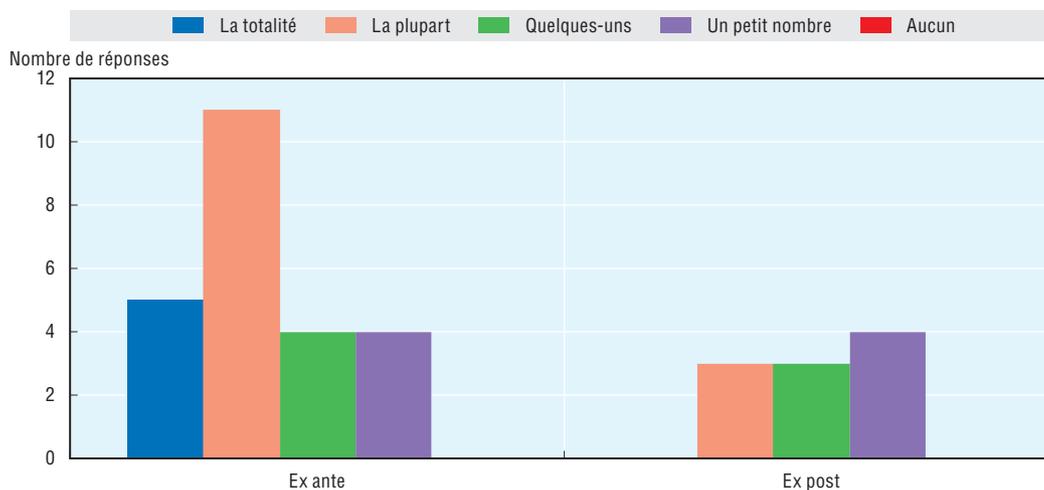
Les évaluations ex ante sont régies par des critères mieux définis que ne le sont les évaluations ex post

Les réponses reçues montrent clairement que les évaluations *ex ante* des politiques sont menées selon les procédures beaucoup mieux définies que ce n'est le cas pour les évaluations *ex post* : il existe des critères clairs sur la façon de conduire les analyses *ex ante* dans environ 75 % des pays, alors que la proportion tombe à environ 50 % des pays en ce qui concerne les analyses *ex post* (voir graphique 16.17). Les deux tiers des pays environ ont déclaré que des ACA *ex ante* ont été réalisées pour *la totalité* ou *la plupart* des nouvelles (grandes) initiatives de politique, alors que les ACA *ex post* ont été rares (graphique 16.18).

Graphique 16.17. **Existe-t-il des critères clairs indiquant comment les ACA ex ante et ex post des politiques publiques doivent être conduites ?**



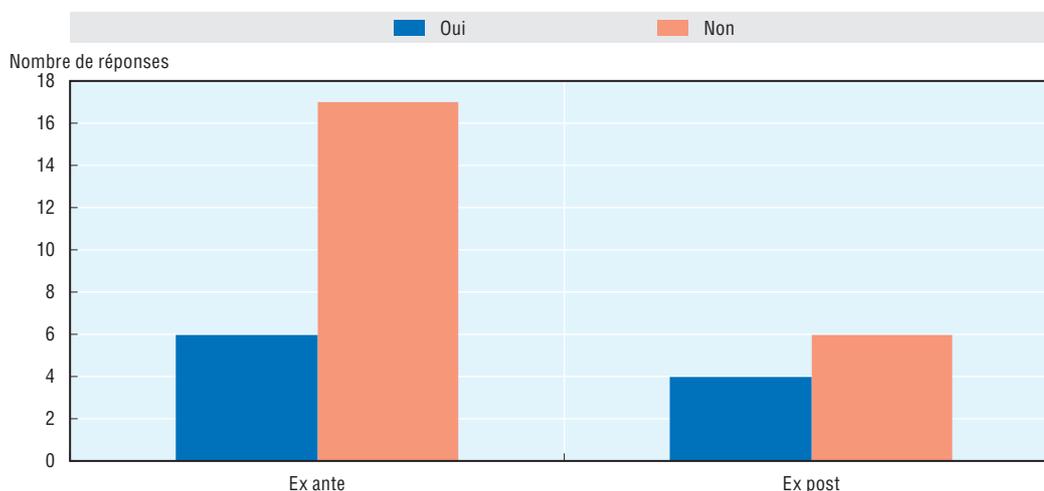
Graphique 16.18. **Quelle est la proportion de politiques ayant fait l'objet d'une ACA au cours des 3 à 5 dernières années ?**



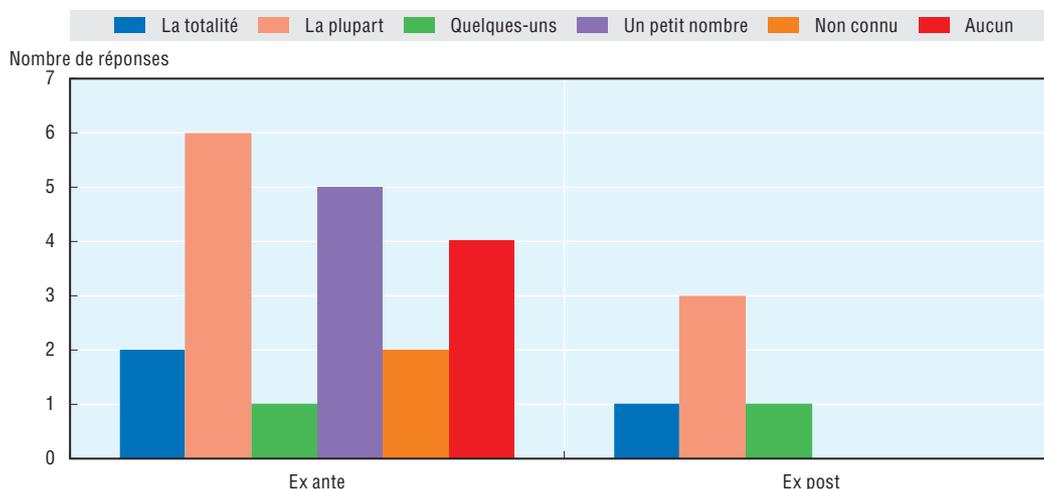
Il est possible de mieux prendre en compte les impacts environnementaux dans les ACA

Dans la majorité des pays déclarants (de 60 à 75 %), il n'existe pas de règles claires sur la façon dont les émissions de gaz à effet de serre devraient être traitées dans les évaluations des politiques publiques, qu'il s'agisse d'analyses *ex ante* ou *ex post* (voir graphique 16.19). Toutefois, s'agissant des politiques dont on peut supposer qu'elles auront un impact plus important en termes de variation des émissions de GES, la situation est peut-être plus favorable : dans quelque 40 à 80 % des cas, les pays ont indiqué que les émissions de GES avaient été prises en compte dans *la totalité* ou *la plupart* des évaluations (voir graphique 16.20)²². Il est cependant à noter que parmi les 20 pays qui ont répondu à cette question concernant les évaluations *ex ante* des politiques, quatre indiquent que les impacts sur les émissions de GES n'ont été pris en compte dans aucune évaluation.

Graphique 16.19. **Existe-t-il des critères clairs indiquant comment intégrer les GES dans les ACA des politiques publiques ?**

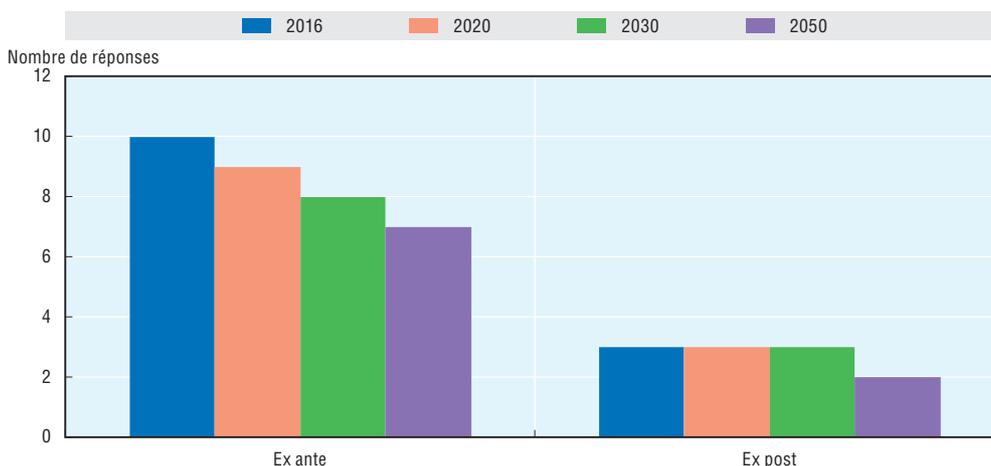


Graphique 16.20. **Quelle proportion des ACA réalisées au cours des 3 à 5 dernières années ont tenu compte des impacts sur les GES ?**

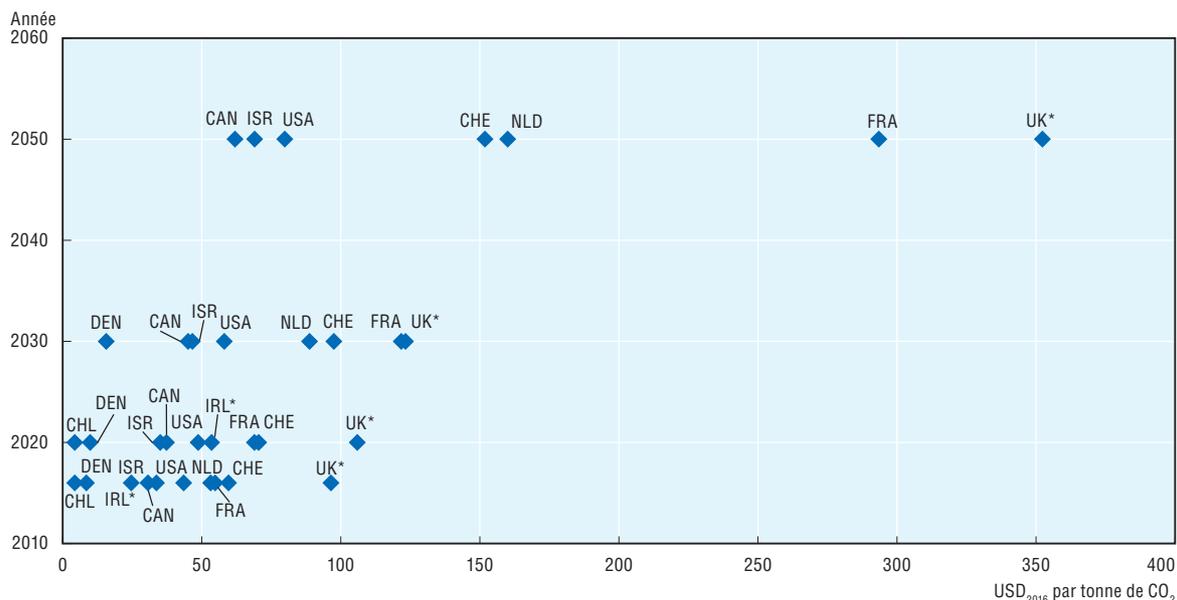


Le graphique 16.21 montre le nombre de déclarants ayant indiqué des valeurs monétaires du carbone à prendre en compte dans les évaluations des politiques, pour différentes années ; entre cinq et dix pays ont donné des valeurs pour les évaluations ex ante, mais seulement trois pour les évaluations ex post. Les graphiques 16.22 et 16.23 présentent la série complète des valeurs du carbone données par les déclarants (l'échelle utilisée en abscisse étant la même que sur les graphiques relatifs aux évaluations des projets dans les secteurs des transports et de l'énergie), et le graphique 16.24 donne la moyenne non pondérée de ces valeurs.

Graphique 16.21. Combien de pays ont indiqué des valeurs monétaires du carbone à prendre en compte dans les évaluations des politiques ?

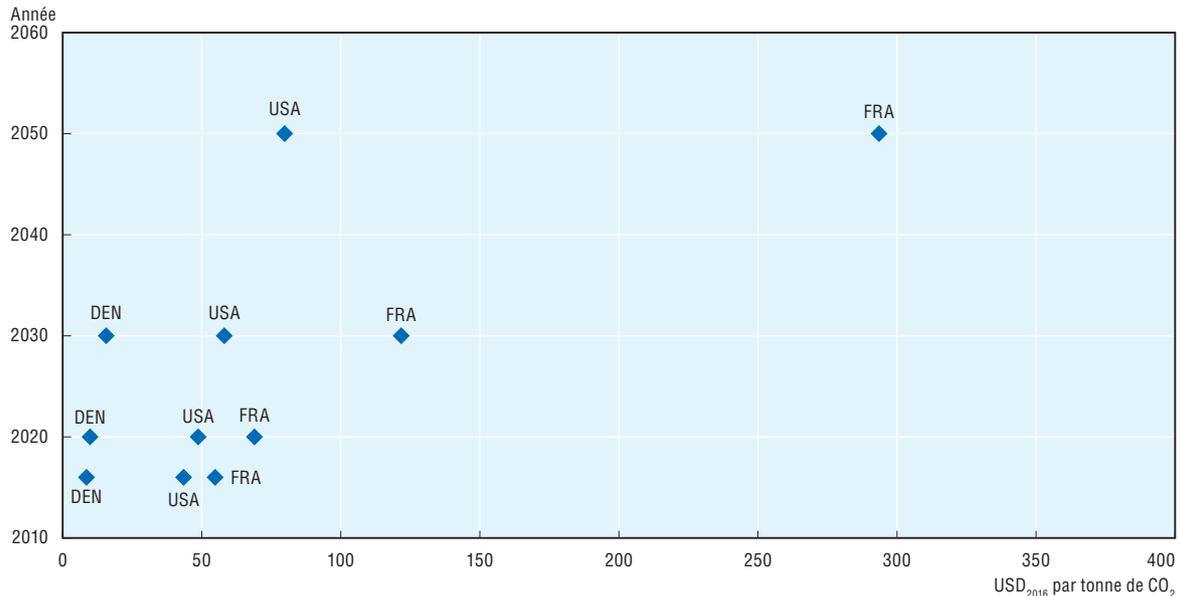


Graphique 16.22. Valeurs monétaires du carbone utilisées dans les évaluations ex ante des politiques



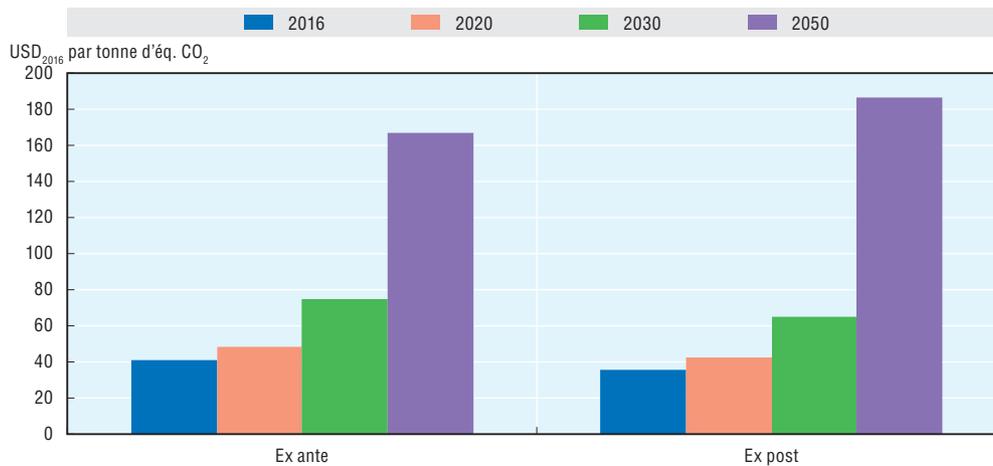
Note : Les informations concernant les pays marqués d'une * proviennent du questionnaire de 2014. Pour les Pays-Bas, les valeurs indiquées correspondent aux hypothèses « hautes ». Les valeurs des hypothèses « basses » représentent un quart de celles indiquées dans ce graphique. Depuis la publication de CPB/PBL (2016) en novembre 2016, les évaluations devraient également tenir compte d'une « tarification efficace du CO₂ conforme à un scénario de hausse de 2°C des températures » s'agissant des politiques liées au climat. Ces valeurs peuvent dépasser les hypothèses « hautes » de 25 % à 600 % (voir le tableau 2 dans CPB/PBL [2016]).

Graphique 16.23. Valeurs monétaires du carbone utilisées dans les évaluations ex post des politiques

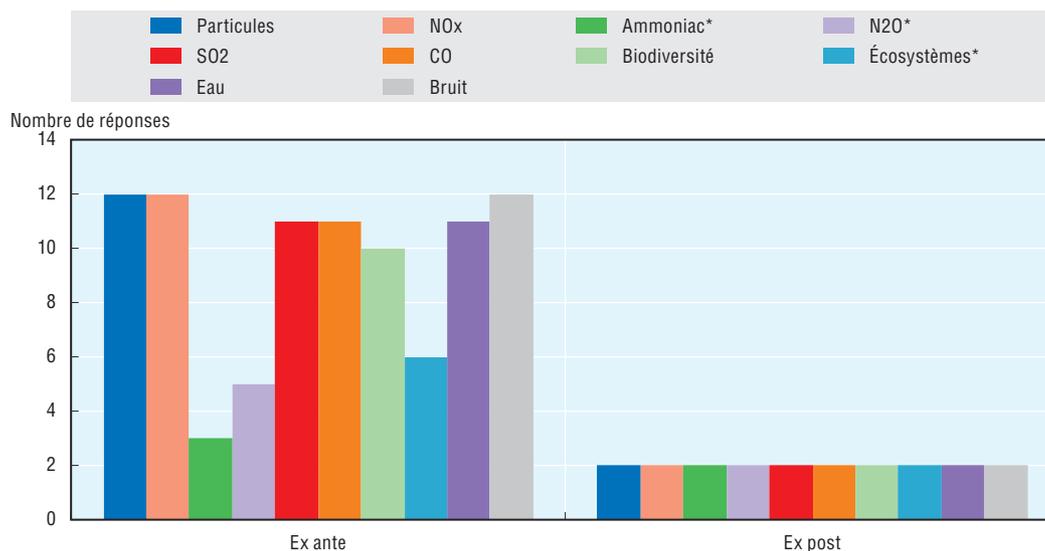


Note : Le graphique illustre uniquement les valeurs « médianes » utilisées à ce jour aux États-Unis (bien que les organismes publics soient invités à présenter leurs résultats en utilisant une série de 4 valeurs dans l'analyse ex ante de la réglementation). Les lignes directrices en vigueur aux États-Unis sont en cours de révision.

Graphique 16.24. Moyenne non pondérée des valeurs monétaires du carbone indiquées dans les réponses



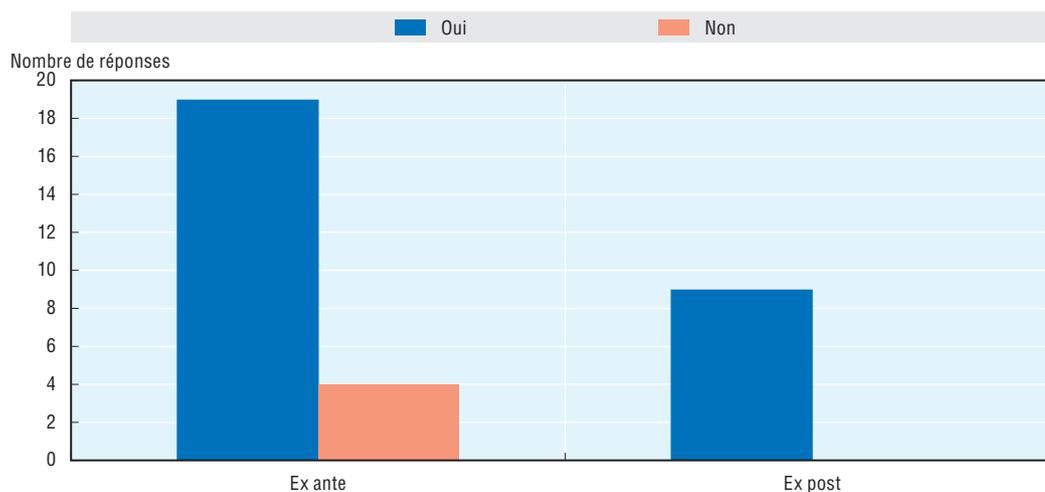
Le graphique 16.25 illustre la mesure dans laquelle les impacts environnementaux autres que les émissions de GES sont pris en considération dans les évaluations ex ante et ex post des politiques. Tandis que ces impacts semblent être relativement bien pris en compte dans les analyses ex ante, il est frappant de voir que deux réponses seulement indiquent qu'ils sont inclus dans les analyses ex post. Comme on l'a vu précédemment, les évaluations des politiques ayant étudié un large éventail d'impacts environnementaux montrent que les effets sur la santé humaine – effets des particules et des NO_x notamment – peuvent être considérables en comparaison des estimations quantifiées du coût du changement climatique²³.

Graphique 16.25. **Quels autres impacts environnementaux sont généralement pris en compte dans les évaluations des politiques ?**

* Ces impacts ne figuraient pas parmi les options proposées dans le questionnaire de 2014.

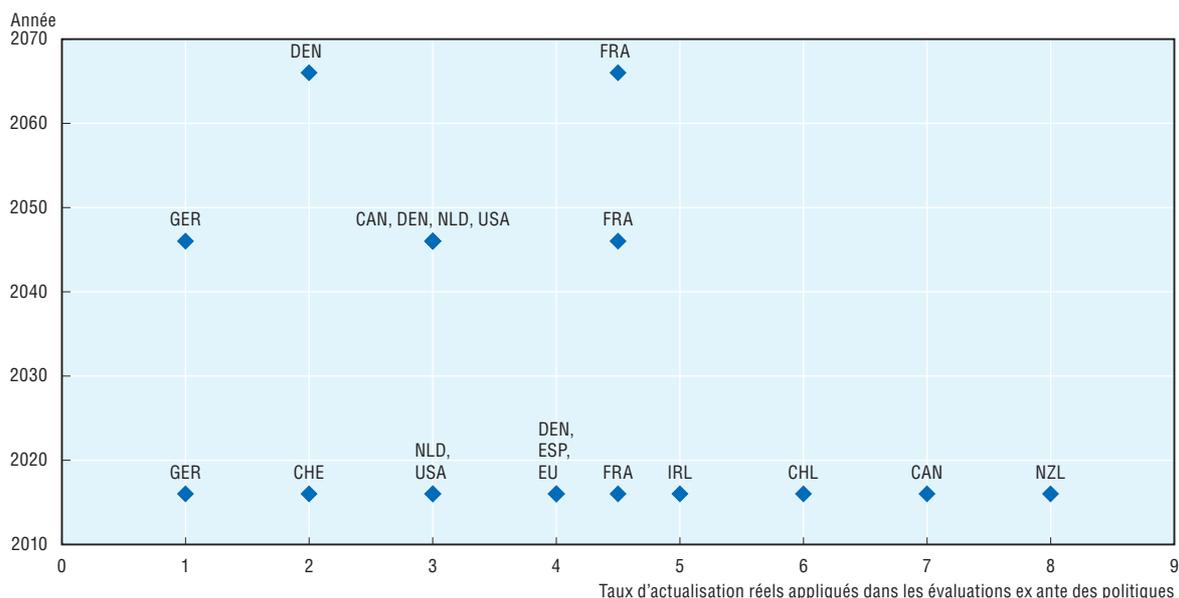
Actualisation

Le graphique 16.26 illustre l'utilisation qui est faite de l'actualisation dans les évaluations *ex ante* et *ex post* des politiques. Si plusieurs pays ont indiqué que les valeurs devaient être actualisées, il convient de remarquer que dans quatre des 23 pays qui ont répondu à cette question, les coûts et avantages futurs *ne sont pas* tenus d'être actualisés dans les analyses *ex ante*. La fiabilité de telles évaluations paraît très limitée.

Graphique 16.26. **Les coûts et avantages futurs doivent-ils être actualisés dans les évaluations des politiques ?**

La moyenne non pondérée des taux d'actualisation réels indiqués dans les réponses est quelque peu plus élevée dans les analyses *ex ante* que dans les analyses *ex post* – 4.46 % contre 4.42 % pour les impacts survenant au cours des 30 premières années²⁴. Le graphique 16.27 reproduit la série entière des taux d'actualisation appliqués dans les

Graphique 16.27. Taux d'actualisation réels utilisés dans les évaluations ex ante des politiques



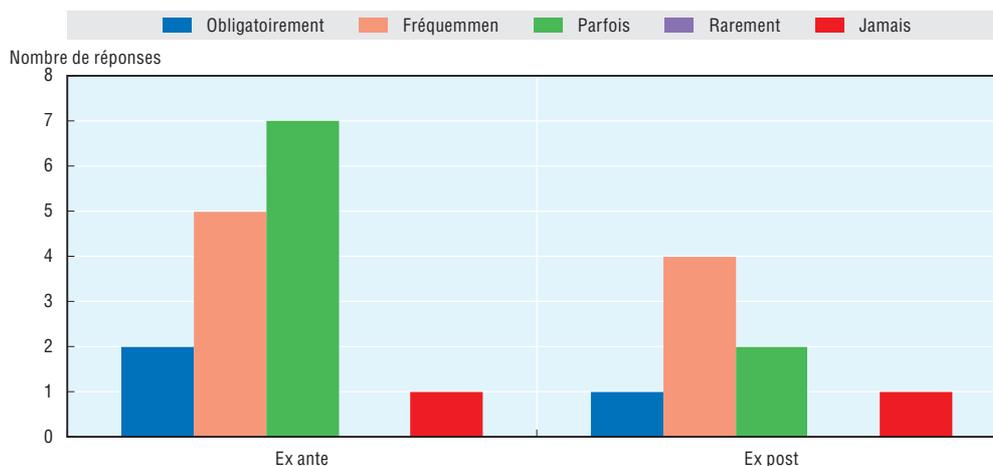
Note : Les taux d'actualisation indiqués pour 2016 sont ceux qu'il y a lieu d'appliquer aux impacts supposés intervenir durant les 30 premières années. Les taux indiqués pour 2046 sont ceux qui doivent être appliqués aux impacts supposés intervenir au bout de 30 à 50 ans, et les taux indiqués pour 2066 concernent les impacts encore plus éloignés dans le temps. Aux États-Unis, des évaluations sont également menées en tenant compte d'un taux d'actualisation de 7 %, soit plus élevé.

analyses ex ante, tels qu'indiqués par les déclarants. Comme dans le cas des secteurs examinés dans la section 16.1, l'éventail des valeurs est très large, ce qui, encore une fois, peut avoir une influence déterminante sur les résultats des évaluations.

Effets redistributifs²⁵

Le graphique 16.28 montre que les ACA ex ante et ex post des politiques publiques comprennent assez régulièrement des estimations de la répartition des coûts et avantages. En comparant ce graphique avec le graphique 16.12, on constate que la prise en compte de ces impacts est quelque peu plus fréquente dans les évaluations des politiques que dans les évaluations des projets d'investissement dans les secteurs des transports et de l'énergie.

Graphique 16.28. Les ACA comprennent-elles en principe des estimations de la répartition des coûts et avantages ?

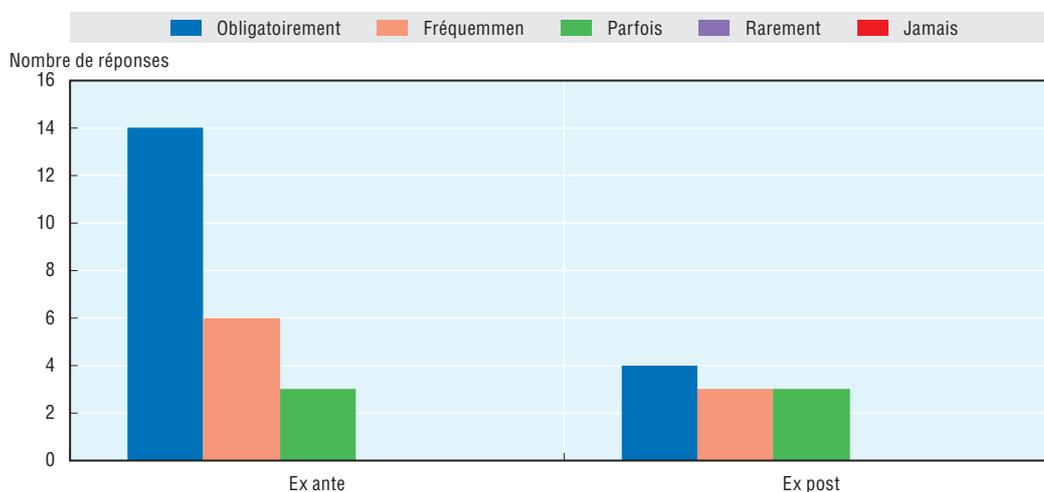


Contexte institutionnel des ACA

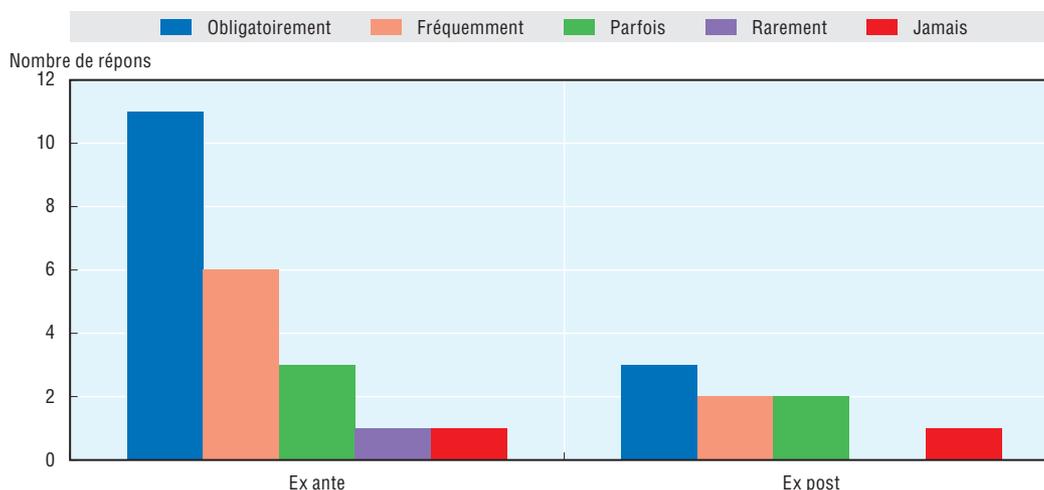
Les ACA sont généralement réalisées en interne par les ministères concernés, parfois avec l'aide d'experts externes. Cependant, par rapport à ce qui a été constaté pour les secteurs des transports et de l'énergie, les ministères des Finances jouent un rôle manifestement plus important dans les ACA des politiques publiques.

Comme le montre le graphique 16.29, les ACA des politiques publiques sont très fréquemment rendues publiques – davantage que ce n'est le cas pour les évaluations investissements dans les secteurs des transports et de l'énergie. Le graphique 16.30 montre qu'il est par ailleurs relativement courant d'inviter le public à commenter les ACA des politiques publiques.

Graphique 16.29. **Les ACA des politiques publiques sont-elles généralement rendues publiques ?**

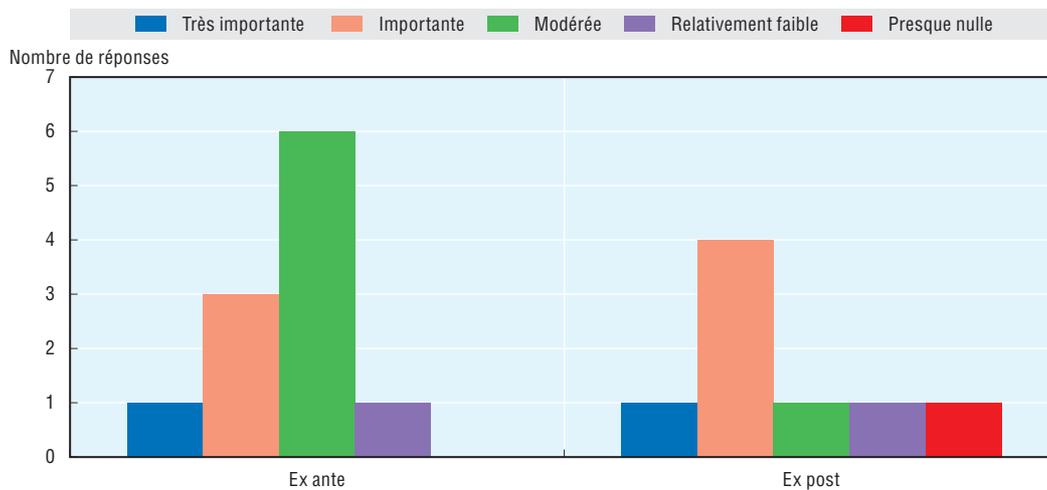


Graphique 16.30. **Le public est-il invité à commenter les ACA des politiques publiques ?**

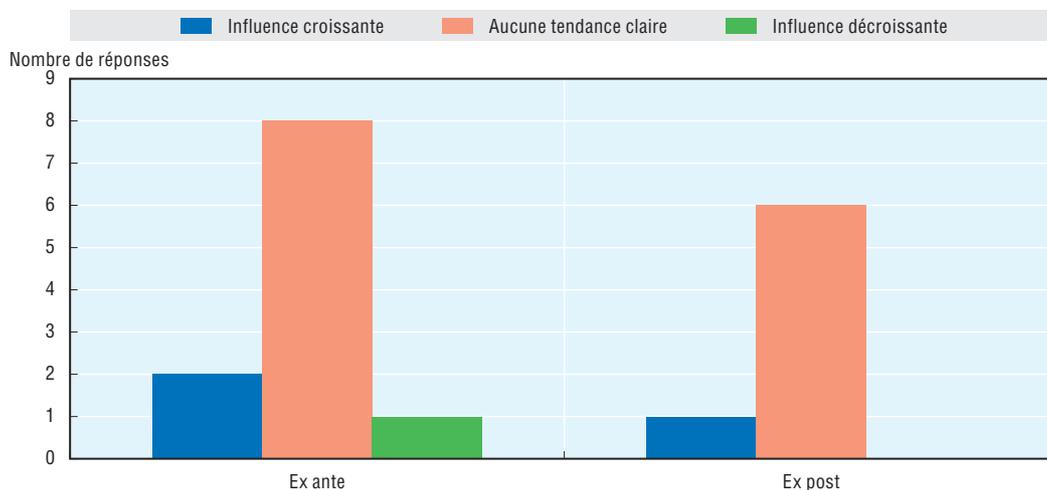


Compte tenu du faible nombre de réponses, il faut se garder de tirer des conclusions trop hâtives, mais le graphique 16.31 indique que les ACA exercent une certaine influence sur les décisions politiques actuelles ou à venir. Le graphique 16.32 montre qu'il est difficile de discerner des tendances claires concernant l'évolution de cette influence au cours des 10 à 15 dernières années.

Graphique 16.31. **Quel est en général l'influence des ACA sur les décisions politiques actuelles ou à venir ?**



Graphique 16.32. **L'influence des ACA a-t-elle évolué au cours des 10 à 15 dernières années ?**



16.3. Commentaires de portée générale

Il ressort de ce chapitre que le recours aux analyses coûts-avantages est très variable, tout comme la mesure dans laquelle différents types d'impacts environnementaux sont pris en considération dans ces analyses, la situation variant selon les secteurs économiques et les contextes analytiques.

Les évaluations *ex ante* des projets d'investissement public dans le secteur des transports sont généralement les mieux couvertes par les ACA, à la fois en ce qui concerne

les impacts environnementaux pris en compte et les valeurs attribuées aux différents impacts. Dans ce secteur, les ACA sont en usage depuis de nombreuses décennies, et il n'est pas tellement surprenant qu'un nombre grandissant d'impacts environnementaux y soient intégrés en raison des avancées des connaissances scientifiques et de la sensibilisation croissante du public aux nombreux effets potentiels des activités de transport sur l'environnement et la santé humaine.

De même, les investissements dans le secteur de l'énergie et les propositions de politique sont relativement bien couverts dans les ACA, mais les impacts environnementaux non liés au climat sont alors moins bien pris en compte.

Les réponses au questionnaire ne fournissent pas beaucoup d'éléments sur les raisons de ces différences. Cependant, si l'on considère que les règles en matière d'ACA ont été élaborées en grande partie à une époque où la réalisation d'un nouveau projet énergétique impliquait généralement une *augmentation des émissions* de gaz à effet de serre et d'autres polluants, se pourrait-il que les pressions politiques exercées par les entreprises souvent puissantes du secteur de l'énergie aient fortement influencé la formulation de ces règles ? De nos jours, un nombre croissant de projets d'investissement dans le secteur de l'énergie n'auront vraisemblablement qu'un faible impact sur ces émissions, et certains pourraient même entraîner une réduction nette des émissions. Cette tendance peut-elle contribuer à ce que les futures évaluations de projets prennent mieux en compte les impacts environnementaux et leur attribuent une valeur plus élevée ?

Les analyses coûts-avantages *ex post* ne sont pas aussi abouties, que ce soit pour les projets d'investissement ou pour les politiques publiques²⁶. À condition d'être correctement réalisées, ces analyses pourraient apporter des éléments très utiles à la conception et à la mise en œuvre des futurs projets d'investissement ou des nouvelles politiques publiques ; cependant, on ne peut exclure le risque qu'elles servent essentiellement, en l'état actuel, à vanter les mérites des projets ou politiques récents ou à discréditer les projets ou politiques des gouvernements précédents. En conséquence, il pourrait être très judicieux d'institutionnaliser la mise en œuvre de ces analyses au bout d'un certain temps – tout au moins pour les projets et politiques les plus importants – et de confier leur exécution à une institution indépendante et respectée.

Les réponses concernant l'influence des ACA sur les décisions finales ne font pas apparaître de tendances très claires. Il peut donc être utile de se référer à d'autres sources d'informations, sachant que celles qui sont disponibles semblent surtout concerner le secteur des transports.

Eliasson et al. (2015) ont évalué l'impact des ACA sur les décisions prises au sujet des investissements dans les infrastructures de transport en Norvège et en Suède. Pour la Norvège, ils n'ont trouvé aucune donnée montrant que les résultats des évaluations ont une incidence sur le choix des projets. Leur étude, qui prend en considération les modalités du vote, n'a relevé aucune corrélation significative entre une quelconque mesure des avantages, des coûts ou de l'efficacité et le choix des projets, que ce soit pour les propositions gouvernementales relevant du Plan national pour les transports ou pour la sélection des projets par l'Administration des routes. En Suède, en revanche, les résultats des évaluations semblent avoir une influence sur les décisions. Eliasson et al. ont constaté que les choix de l'Administration suédoise des transports étaient étroitement liés aux résultats des ACA. A contrario, les décisions prises par les dirigeants gouvernementaux sont faiblement liées aux résultats des ACA, et ne le sont que pour les petits projets²⁷.

Il se peut néanmoins que la situation en Norvège ait quelque peu évolué. Dans un rapport conjoint des agences de transport et d'Avinor²⁸, établi en préparation du Plan national pour les transports 2018-2029, il est indiqué en préambule que « le rapport coût-efficacité socioéconomique, ainsi que les exigences de protection civile et la cohérence des normes et du mode de développement, ont été des critères décisifs dans la constitution du portefeuille d'investissements » (voir Avinor et al., 2016).

Les réponses aux questionnaires commentées dans les sections qui précèdent ont été rédigées par des fonctionnaires (ce qui est naturel) – et non par les personnes à qui revient la décision finale, c'est-à-dire, généralement, les ministres responsables, les députés ou d'autres personnalités de même rang. Les fonctionnaires et les responsables politiques peuvent utiliser les ACA de manière différente, et avec des motivations différentes. Mouter (2016) indique que dans le secteur des transports néerlandais, les ACA des projets d'investissement sont présentées au Parlement le plus souvent en tant que document d'information à l'appui de la décision du ministre quant à « l'option privilégiée ». Les ACA ne sont soumises aux députés à un stade antérieur du processus décisionnel que dans des cas exceptionnels²⁹. Contrairement aux députés, les ministres et les hauts fonctionnaires peuvent recevoir une copie du rapport d'ACA beaucoup plus en amont du processus. Les fonctionnaires peuvent à l'occasion utiliser les ACA au début de la phase de planification, pour évaluer et optimiser les propositions de projet.

Notes

1. Les pays suivants ont répondu à l'ensemble ou à certaines parties du questionnaire, en fonction de la pertinence des questions posées au regard de leur contexte institutionnel : Allemagne, Australie, Autriche, Canada, Chili, Danemark, États-Unis, France, Irlande, Israël, Italie, Mexique, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Suède et Suisse. Ont également répondu au questionnaire la Commission européenne ainsi que le Costa Rica et la Lituanie, pays en voie d'adhésion à l'OCDE. Dans les sections qui suivent, le terme « pays » s'applique aux réponses reçues de l'ensemble des déclarants.
2. Le questionnaire de 2014 donnait notamment des informations sur l'Espagne, l'Estonie, la Hongrie, le Japon et la Turquie, qui sont utilisées dans ce chapitre. Par ailleurs, des informations de ce questionnaire ont également été utilisées pour compléter les réponses fournies par certains des pays susmentionnés au questionnaire plus récent.
3. Dans les sections qui suivent, lorsque le texte se réfère explicitement aux choix de réponse qui figuraient dans le questionnaire, le terme correspondant est indiqué en *italique*.
4. Voici quelques exemples de documents d'orientation existants : Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (2007), HM Treasury (2011), CPB/PBL (2013), Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (2014), Commission européenne (2015), New Zealand Treasury (2015), Department for Transport, Tourism and Sport (2016), et Interagency Working Group on Social Cost of Greenhouse Gases (2016). Official Norwegian Reports (2012) aborde également un certain nombre de questions liées aux ACA.
5. Dans certains des pays déclarants, presque tous les investissements dans le secteur de l'énergie sont réalisés par des entreprises privées ou des entreprises publiques à caractère commercial. Le questionnaire n'abordait pas les évaluations des projets menés par ces entreprises.
6. Voir Règlement 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil. La Commission européenne a élaboré un nouveau guide de l'ACA en décembre 2014. Les exigences les plus importantes figurent dans le Règlement d'exécution 2015/207 de la Commission du 20 janvier 2015. Ce guide met à profit l'expérience acquise en matière d'évaluation des grands projets au cours de la période de programmation précédente, de 2007 à 2013, et a pour but de fournir des recommandations pratiques et des études de cas aux autorités et consultants en charge de la documentation des projets (voir http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba_guide.pdf).
7. Il y a quelques années, l'Italie a engagé une réforme structurelle qui impose la réalisation d'analyses coûts-avantages des projets d'investissement infrastructurel, dans le cadre d'une réforme plus

générale de la planification des investissements publics. Chaque ministère central est censé soumettre à un *Comité interministériel de la planification économique* un plan directeur mettant en cohérence l'ensemble des projets de travaux publics relevant de son domaine de compétence et comprenant des lignes directrices pour l'évaluation de ces projets. Cependant, aucun ministère n'a encore établi ces lignes directrices.

8. S'agissant des pays pour lesquels les seules informations disponibles sont celles du questionnaire de 2014, on a considéré que les valeurs du carbone indiquées en 2014 restaient valides en 2016, mais les chiffres pour chacune des années écoulées entre ces deux périodes ont été corrigés en fonction de la variation du déflateur du PIB de 2014 à 2016.
9. Ce point sera plus ou moins valide selon que le projet énergétique considéré tendra à accroître ou à réduire les émissions de GES – autrement dit selon que l'évaluation porte par exemple sur une centrale électrique au charbon ou sur un parc éolien. Pour évaluer l'impact d'un projet particulier sur les émissions de GES, il importe aussi de tenir compte de ses interactions avec les instruments d'action préexistants. Par exemple, dans les juridictions où les émissions liées à la production d'électricité sont soumises à un plafonnement contraignant, les nouveaux projets d'investissement (dans les centrales au charbon ou dans la production renouvelable) n'auront aucun impact sur les émissions totales si le plafond reste inchangé.
10. Les impacts sur les émissions d'ammoniac et les services écosystémiques ne figuraient pas parmi les options proposées dans le questionnaire de 2014.
11. Des impacts indirects peuvent se produire lorsque, par exemple, une centrale utilisant une énergie renouvelable vient remplacer une centrale électrique alimentée par des combustibles fossiles, ce qui a (aussi) pour effet de réduire les émissions de polluants dans l'air local.
12. Groom et Hepburn (à paraître) commentent le choix qu'ont fait certains pays d'adopter des taux d'actualisation décroissants – et le choix des États-Unis et des Pays-Bas de ne pas suivre cet exemple.
13. Cet aspect n'était pas abordé par le questionnaire de 2014. Les commentaires de cette section s'appuient sur 13 réponses concernant le secteur des transports et 8 réponses concernant le secteur de l'énergie.
14. Cet aspect n'était pas abordé par le questionnaire de 2014. Les commentaires de cette section s'appuient sur 17 réponses concernant le secteur des transports et 11 réponses concernant le secteur de l'énergie.
15. Cet aspect était aussi abordé par le questionnaire de 2014. Les commentaires rapportés ici s'appuient sur 25 réponses concernant le secteur des transports et 20 réponses concernant le secteur de l'énergie.
16. Le moment auquel l'ACA est présentée au Parlement a également son importance. Cet aspect n'était pas abordé dans le questionnaire mais a été examiné par Mouter (2016). L'auteur explique qu'aux Pays-Bas, il arrive fréquemment que les ACA soient publiées très peu de temps avant le débat qui doit décider de l'affectation des fonds à différents projets d'infrastructure de transport. Par exemple, « pour les deux grands projets d'infrastructure qui ont fait l'objet d'une décision en 2014 (...) les ACA ont été publiées un jour ouvré et trois jours ouvrés, respectivement, avant le débat ». On peut douter que les ACA puissent avoir une grande influence dans ce cas.
17. Pour le secteur de l'énergie, seulement sept déclarants ont répondu à cette question, qui n'apparaissait pas dans le questionnaire de 2014. Pour le secteur des transports, 15 réponses ont été reçues.
18. La question posée se référait aux ACA « et autres analyses quantifiées analogues ». Cela signifie entre autres qu'en cas d'abandon des ACA au profit d'analyses à critères multiples, ce changement ne se reflétera pas dans les réponses.
19. Dans le questionnaire utilisé, il était indiqué que le déclarant pouvait inscrire dans la section consacrée aux analyses *ex post* toute règle pertinente à cet égard s'appliquant aux évaluations des projets d'investissement public et aux évaluations des politiques publiques. Pour des raisons de présentation, les réponses reçues sont comparées à la section qui ne traite que des évaluations *ex ante* des politiques. Il y a cependant peu de raisons de penser que des règles clairement différentes s'appliquent aux évaluations *ex post* des projets d'investissement public et des politiques publiques.
20. Par exemple, alors que les sections du questionnaire consacrées aux projets d'investissement dans les transports et l'énergie présentaient peu d'intérêt pour les autorités fédérales des États-Unis, le pays a fourni des réponses détaillées sur les évaluations *ex ante* et *ex post* des politiques.
21. Par exemple, les exigences établies par le décret présidentiel n° 12866 aux États-Unis en matière d'ACA sont plus strictes pour les réglementations « économiquement importantes » dont les avantages ou les coûts dépassent 100 millions USD au cours d'une année donnée ou qui

- pénalisent, de façon importante, l'économie, un secteur de l'économie, la productivité, la concurrence, l'emploi, l'environnement, la santé ou la sécurité publique, ou les gouvernements ou communautés régionaux, fédéraux ou tribaux.
22. La Suède indique par exemple qu'il n'existe pas de critères clairs sur la façon de traiter les émissions de GES dans les analyses, mais que les effets qui revêtent une importance socioéconomique majeure, tels que les variations des émissions de CO₂, sont normalement pris en compte de façon systématique.
 23. Voir par exemple l'évaluation par l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis des coûts et avantages des *Clean Air Act Amendments* de 1990, disponible à l'adresse www.epa.gov/clean-air-act-overview/benefits-and-costs-clean-air-act-1990-2020-second-prospective-study.
 24. Le Mexique a pour sa part donné un taux d'actualisation nominal de 12 % pour les deux catégories.
 25. Cet aspect n'était pas abordé par le questionnaire de 2014. Les commentaires de cette section s'appuient sur 15 réponses concernant les évaluations ex ante et 8 réponses concernant les évaluations ex post.
 26. Dudley (2017) s'interroge sur les raisons possibles de cet état de fait, en se focalisant sur les réglementations dans le secteur des produits chimiques.
 27. Le plan suédois a été arrêté en 2010 et couvre la période 2010-2021. Le plan norvégien a été arrêté en 2012 et couvre la période 2014-2023.
 28. Les agences de transport comprennent l'Administration nationale norvégienne des chemins de fer, l'Administration côtière norvégienne et l'Administration publique norvégienne des routes. Avinor est une société anonyme détenue par l'État qui exploite 46 aéroports et des services de gestion du trafic aérien.
 29. Eliasson et al. n'ont pas examiné le rôle des députés, mais en Suède comme en Norvège, les informations sur le rapport coûts-avantages des différents projets sont mises à la disposition du Parlement à un stade précoce.

Références

- Avinor et al. (2016), *National Transport Plan 2018-2029*, Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens Vegvesen, Oslo, www.ntp.dep.no/Forside/_attachment/1525049/binary/1132766?_ts=1571e02a3c0.
- Commission européenne (2015), *Better Regulation Guidelines*, document de travail des services de la Commission, Commission européenne, Bruxelles, http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/docs/swd_br_guidelines_en.pdf.
- CPB/PBL (2013) (Agence néerlandaise d'analyse des politiques économiques/Agence néerlandaise d'évaluation environnementale), *General Guidance for Cost-Benefit Analysis*, CPB/PBL, La Haye, www.cpb.nl/en/publication/general-guidance-for-cost-benefit-analysis.
- Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (2014), *Note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport*, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Paris, www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Note_technique_completesignatureok.pdf.
- Dudley, S. (2017), « Retrospective evaluation of chemical regulations », *Documents de travail de l'OCDE sur l'environnement*, n° 118, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/368e41d7-en>.
- Eliasson, J. et al. (2015), « Does Benefit-Cost Efficiency Influence Transport Investment Decisions? », *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 49, pp. 377-396.
- Groom, B. et C. Hepburn (2017), *Looking Back at Social Discount Rates: The Influence of Papers, Presentations, Political Preconditions and Personalities on Policy*, www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/20_2017_groom_hepburn_2017_reep.pdf.
- HM Treasury (2011), *The Green Book: Appraisal and Evaluation in Central Government*, HM Treasury, Londres, www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/220541/green_book_complete.pdf.
- Interagency Working Group on Social Cost of Greenhouse Gases (2016), *Technical Update of the Social Cost of Carbon for Regulatory Impact Analysis Under Executive Order 12866*, Interagency Working Group on Social Cost of Greenhouse Gases, Gouvernement des États-Unis, Washington, DC, www.whitehouse.gov/sites/default/files/omb/inforeg/scc_tsd_final_clean_8_26_16.pdf.
- Ministère irlandais des transports, du tourisme et du sport (2016), *Common appraisal framework for transport projects and programmes*, Department for Transport, Tourism and Sport, Dublin,

www.dttas.ie/sites/default/files/publications/corporate/english/common-appraisal-framework-2016/common-appraisal-framework2016_1.pdf.

New Zealand Treasury (2015), *Guide to Social Cost Benefit Analysis*, New Zealand Treasury, Wellington, www.treasury.govt.nz/publications/guidance/planning/costbenefitanalysis/guide/.

OCDE (2015), *Panorama de l'environnement 2015 : Les indicateurs de l'OCDE*, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264255531-fr>.

Official Norwegian Reports (2012), *Cost-Benefit Analysis*, Official Norwegian Reports NOU 2012: 16, www.regjeringen.no/contentassets/5fce956d51364811b8547eebdbcde52c/en-gb/pdfs/nou201220120016000en_pdfs.pdf.

Smith, S. et N.A. Braathen (2015), « Monetary Carbon Values in Policy Appraisal: An Overview of Current Practice and Key Issues », *Documents de travail de l'OCDE sur l'environnement*, n° 92, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/5jrs8st3nguh-en>.

Secrétariat du Conseil du Trésor (2007), *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation*, Secrétariat du Conseil du Trésor, Ottawa, www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analys-fra.pdf.



Extrait de :
Cost-Benefit Analysis and the Environment
Further Developments and Policy Use

Accéder à cette publication :
<https://doi.org/10.1787/9789264085169-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2019), « Utilisation actuelle de l'analyse coûts-avantages », dans *Cost-Benefit Analysis and the Environment : Further Developments and Policy Use*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/6e6eaacf-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.