

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|----------------------------|-----|
| Remerciements | V |
| Préface | VII |
| Introduction générale..... | 1 |

Première partie

L'évaluation socio-économique des effets environnementaux des transports *Entre connaissances scientifiques et usages politiques (en France et à l'étranger)*

| | |
|--|----|
| Introduction : Des méthodes qui en théorie permettent d'intégrer les externalités dans l'évaluation des projets de transport..... | 9 |
| 1.1 Pollution atmosphérique et qualité de l'air | 13 |
| 1.1.1. Que valoriser et comment valoriser ? | 13 |
| 1.1.2. Ordre de grandeur..... | 17 |
| 1.1.3. Quelques éléments de réflexion..... | 19 |
| 1.1.4. Conclusion..... | 24 |
| 1.2 Effet de serre et le changement climatique | 25 |
| 1.3 Bruit et nuisances sonores | 34 |
| 1.3.1. Les types de dommages imputables au bruit des transports | 35 |
| 1.3.2. Les décotes immobilières et les consentements à payer révélés par la méthode des prix hédoniques (MPH)..... | 37 |
| 1.3.3. Les consentements à payer déclarés dans le cadre de la méthode d'évaluation contingente (MEC) | 44 |
| 1.3.4. Coûts sociaux du bruit des transports : tentative d'inférence à la France | 46 |
| 1.4 Consommation d'espace et effet de coupure | 49 |
| 1.4.1. Consommation d'espace des transports..... | 49 |
| 1.4.2. Les effets de coupure des transports en milieu urbain | 55 |
| 1.5 Ecosystèmes et biodiversité..... | 62 |
| 1.5.1. Cadres théoriques..... | 63 |
| <i>Deux questions de fond</i> | 66 |

| | | |
|--------|---|-----|
| 1.5.2. | Méthodes et difficultés pratiques..... | 67 |
| 1.5.3. | Quelle utilisation pour une politique des transports durables : le cas des forêts et des prairies naturelles..... | 71 |
| | <i>Biodiversité remarquable et biodiversité ordinaire</i> | 71 |
| | <i>Le cas des forêts</i> | 72 |
| 1.5.4. | Conclusion : pour un usage prudent des évaluations..... | 73 |
| 1.6 | Les usages et manques actuels des données et méthodes de monétarisation en France..... | 75 |
| 1.6.1. | Le cas des projets routiers et tarification de l'usage des infrastructures..... | 75 |
| 1.6.2. | Illustration de la mauvaise intégration du calcul socio-économique dans la prise de décision : le cas des infrastructures de transport en région Ile de France..... | 78 |
| 1.6.3. | Connaissance des coûts sociaux et décision publique : le cas des transports aériens et ferroviaires..... | 79 |
| | <i>Quelques réflexions tirées d'expériences d'un acteur du champ institutionnel de l'environnement</i> | 81 |
| 1.7 | Des références étrangères : usages méthodologiques et internalisation dans les pays scandinaves..... | 86 |
| 1.7.1. | Les méthodes et les impacts pris en compte dans l'évaluation socio-économique des projets de transport..... | 87 |
| 1.7.2. | La prise en compte des effets monétarisés..... | 88 |
| 1.7.3. | La représentation des impacts non-monétarisés..... | 93 |
| 1.7.4. | Conclusion..... | 97 |
| 1.8 | Tour d'horizon des pratiques étrangères : vers la composition de bouquets de méthodes..... | 98 |
| 1.8.1. | Comparaison internationale des méthodes d'évaluation..... | 98 |
| 1.8.2. | Une monétarisation nécessaire mais qui doit évoluer..... | 100 |
| | Conclusion : Entre simple ouverture – diversification des méthodes, et refondation de l'évaluation socio-économique de l'environnement..... | 102 |

Deuxième partie

L'évaluation socio-économique de l'environnement dans les Débats publics

et dans les nouvelles coordinations de l'action

Entre valeurs monétaires, valeurs tutélaires et valeurs sociales

| | |
|--|-----|
| Introduction : Le nécessaire débat autour des valeurs et principes justificateurs de l'action..... | 119 |
|--|-----|

| | | |
|--------|---|-----|
| 2.1 | Pour un calcul économique comme ferment d'un référentiel partagé : de l'utilité sociale des « valeurs tutélaires »..... | 125 |
| 2.1.1. | La mesure de l'utilité sociale des investissements publics en question | 126 |
| 2.1.2. | Le sens politique d'une élaboration concertée des valeurs tutélaires | 129 |
| 2.1.3. | Principes de production et acceptabilité de l'outil économique | 135 |
| 2.1.4. | Conclusion | 136 |
| 2.2 | Pour un calcul économique qui part des choix d'actions : la politique routière révèle-t-elle des valeurs implicites différentes des valeurs officielles ? | 138 |
| 2.2.1. | Le calcul économique « à l'envers », une façon de reconsidérer le calcul économique | 140 |
| 2.2.2. | Des valeurs tutélaires à la nouvelle donne des préférences collectives | 143 |
| 2.2.3. | Conclusion | 146 |
| 2.3 | Pour un calcul économique ouvert à l'éthique : l'évaluation de l'évaluation monétaire..... | 148 |
| 2.3.1. | Des évaluations de plus en plus solidement établies..... | 148 |
| 2.3.2. | Un faible rôle dans les processus décisionnels..... | 152 |
| 2.3.3. | Les choix publics et le jeu des intérêts particuliers | 154 |
| 2.3.4. | Les présupposés éthiques du calcul économique | 155 |
| 2.3.5. | Conclusion | 158 |
| 2.4 | Justice sociale et droit fondamental à la mobilité face à l'application du principe pollueur-payeur | 160 |
| 2.4.1. | Les estimations de coût n'irriguent-elles que faiblement la décision publique ?..... | 161 |
| 2.4.2. | Les estimations des effets sont de plus en plus fiables : oui, mais ?..... | 164 |
| 2.4.3. | Conclusion | 170 |
| 2.5 | Évaluation de projets et projets d'évaluation : composer avec la pluralité des justifications..... | 172 |
| 2.5.1. | Ordres et épreuves de justification | 174 |
| 2.5.2. | La pluralité des représentations légitimes des enjeux environnementaux | 177 |
| 2.5.3. | Évaluation économique et justification | 180 |
| 2.5.4. | Une évaluation orientée par les exigences de la coordination collective | 182 |
| 2.6 | Les expériences de Débats publics : entre utilité et acceptabilité sociales de l'évaluation socio-économique de l'environnement..... | 184 |
| 2.6.1. | Quelques avancées encore orphelines de la question de l'évaluation socio-économique de l'environnement : discours d'acteurs | 184 |

| | | |
|--------|---|-----|
| 2.6.2. | Débat public et rapport à l'action autour du VRAL : l'évaluation entre utilité, acceptabilité et faisabilité des décisions transports | 190 |
| | <i>Un point de vue de l'administration centrale des transports : comment réduire le décalage entre la logique économique de l'administration et une logique « passionnelle » des externalisés ? ...</i> | 196 |
| 2.7 | L'évaluation socio-économique comme coordination des valeurs : vers une territorialisation des méthodes appliquées à l'environnement | 198 |
| 2.7.1. | Démarche d'évaluation de la méthode évaluée..... | 198 |
| 2.7.2. | Quatre critères de légitimation sociale et politique de l'évaluation..... | 200 |
| 2.7.3. | Mieux intégrer l'évaluation et la décision : perspectives de coordination des valeurs et projets d'évaluation..... | 202 |
| 2.7.4. | Conclusion : sortir le calcul socio-économique de l'expertise technique pour en faire une évaluation territoriale..... | 205 |
| | Conclusion générale : Vers un calcul socio-économique plus légitime (et non pas simplement acceptable)..... | 211 |
| | <i>Synthèse : entre pluralisation, révision et refondation de l'évaluation socio-économique de l'environnement.....</i> | 211 |
| | <i>Une première grande orientation pour des politiques de transport plus durables : territorialiser l'évaluation socio-économique de l'environ- nement</i> | 216 |
| | <i>Une seconde grande orientation : démocratiser l'évaluation dans le cadre de stratégies et projets de développement durable</i> | 219 |

REMERCIEMENTS

Nous remercions l'ADEME et le PREDIT pour le soutien apporté à l'organisation du séminaire organisé en juin 2007 au Ministère de l'Équipement et des Transports, et dont cet ouvrage est largement tiré.

Nous tenons aussi à remercier l'ensemble des contributeurs à cet ouvrage, la plupart intervenant lors de cette journée de débat qui a réuni 160 personnes : universitaires, chercheurs et ingénieurs des champs de l'économie, de la géographie, de la sociologie et des sciences politiques, ainsi que des acteurs du domaine des transports, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (ministères, agences d'objectifs, opérateurs, collectivités territoriales, fédérations associatives...).

Enfin, ce texte n'aurait pas vu le jour sans l'aide essentielle de Sarah Charre (organisation, retranscription des débats, participation à l'analyse et à la rédaction), qui, après une spécialisation « Environnement, paysages et territoires » à l'Institut d'Urbanisme de Paris, fut chargée d'études/recherches en 2006 et 2007 au Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales (Lab'Urba – Université Paris Est - Créteil - Val de Marne).

PRÉFACE

Les maîtres d'œuvre du présent ouvrage ayant prévu une introduction et des textes de liaison substantiels, une longue préface apparaîtrait superflue. Il importe tout de même de souligner à quel point cet ouvrage est opportun, alors que l'idée de développement durable est de plus en plus au cœur de la décision publique, singulièrement sa composante environnementale et participative. Le « Grenelle de l'environnement » et ses suites en ont été récemment l'illustration la plus marquante.

Un tel ouvrage constitue à cet égard un apport de premier plan, un véritable outil d'aide à la décision, un livre de chevet pour les responsables publics ou privés, à tous les niveaux. De par la variété et la complémentarité de ses points de vue, émanant de chercheurs comme de praticiens, ce panorama quasi exhaustif est susceptible de contribuer efficacement à la conduite de politiques de transport menées ainsi en toute connaissance de cause et adaptées autant qu'il est possible à la nouvelle donne, dans les temps incertains que nous connaissons.

Cette publication répond ainsi à la mission de la collection « Méthodes et approches » puisque celle-ci a pour ambition, grâce aux apports de la recherche, de participer au renouvellement conceptuel si nécessaire actuellement et particulièrement dans ce domaine où les urgences climatiques rendent lourde de conséquences toute décision publique.

Il était donc naturel qu'en liaison avec le programme national de recherche dans les transports terrestres Predit, le ministère de l'écologie encourageât la publication de ce livre qui, en retour, pourra nourrir sa réflexion et son action.

Gérard Brun

*Commissariat général au développement durable
(direction de la recherche) du ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de la Mer*

Les relations transports et environnement ont considérablement évolué ces dernières années. Les manifestations les plus visibles à ce jour relèvent tant de la taxe carbone, du bonus/malus écologique... que des concertations territoriales pour les projets d'équipement. Le calcul socio-économique fut logiquement mobilisé pour évaluer les nuisances environnementales, mais ces évaluations n'ont que peu irrigué la prise de décision, elle-même soumise à des évolutions de fond : territorialisation, institutionnalisation du débat public et quête de compromis par le développement durable.

Cet ouvrage confronte les réflexions de chercheurs de champs différents et d'acteurs de secteurs et institutions multiples sur l'appropriation des méthodes d'évaluation socio-économique de l'environnement. Partant d'un inventaire actualisé des méthodes et données disponibles sur les coûts environnementaux des transports, il offre ensuite des clés pour comprendre les enjeux, limites et perspectives de telles évaluations. Elles pourraient s'avérer, sous conditions, le vecteur de négociations et de compromis entre acteurs, en vue de politiques de transport plus durables.

*
**

Olivier Chanel est chercheur CNRS au Groupement de Recherche en Économie Quantitative d'Aix-Marseille (GREQAM), et membre de l'IDEP. Ses recherches portent essentiellement sur l'économie de l'environnement, la santé et les méthodes de préférences révélées. Depuis 1996, il a dirigé plusieurs rapports sur la valorisation des effets de la pollution atmosphérique, a été expert pour l'OMS et membre du Conseil Scientifique de l'AFSSET.

Guillaume Faburel est maître de conférences à l'Institut d'Urbanisme de Paris et chercheur au Lab'Urba (Université Paris Est - Créteil - Val de Marne). Ses travaux portent sur les effets urbains des politiques d'environnement et de développement durable, sur les vécus et inégalités environnementales et sur les conflits d'aménagement. Il a dirigé des travaux sur l'évaluation des effets environnementaux des transports, et sur leur « acceptabilité » sociale, et a été expert pour l'OMS et pour le PREDIT.

Ont également contribué à cet ouvrage : P. Ayoun, L. Baumstark, J. Cambou, J. Chappond, Y. Crozet, J.-M. Fourniau, B. Galtier, O. Godard, C. Gressier, F. Héran, R. Heux, J.-C. Hourcade, P. Mignerey, A. Morcheoine, J.-P. Orfeuil, E. Quinet, M. Rousselot, J.-M. Salles, S. Vincent Lyk-Jensen.



ISBN 978-2-7178-5786-3

39 €