

## Dire d'expert sur l'accessibilité

**Jean POULIT**

*Ancien directeur général de l'Institut nationale de Géographie (IGN)*

La commission particulière du débat public a souhaité que soient mises en œuvre les méthodes d'évaluation les plus récentes en matière de détermination des performances économiques et naturelles des différentes variantes de tracé mises en débat.

Dans le dossier du débat public, sont présentés aux pages 70 et 71 les aspects socio-économiques et financiers des différentes familles de tracé.

Le document précise que les effets pris en compte sont les suivants :

- gains de temps
- frais de fonctionnement des véhicules
- accidents de la circulation
- pollution qui se décompose elle-même en production de gaz à effet de serre et autres polluants.

Il est également indiqué que, du fait des difficultés de l'évaluation, tous les avantages ou inconvénients ne peuvent être pris en compte : par exemple l'impact positif sur le développement économique.

Comme le thème du développement économique est tout à fait central dans la motivation des pouvoirs publics en matière de réalisation de grandes infrastructures de transport, il est utile d'évaluer, dans toute la mesure du possible, l'impact que peuvent avoir les projets présentés sur la performance économique des territoires desservis et également sur l'emploi, qui est un sujet auquel les franciliens ainsi que tous les Français sont particulièrement sensibles actuellement.

Or il faut savoir que le ministre de l'équipement et des transports a signé **le 25 mars 2004 une instruction cadre** qui permet d'évaluer l'impact économique des grandes infrastructures de transport. Cette instruction s'appelle : « harmonisation des méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport ».

Pour procéder aux évaluations quantitatives, elle renvoie à deux annexes.

La première permet d'évaluer le poids économique que l'on peut attribuer aux gains de temps induits par le projet étudié. Elle permet également d'évaluer les gains monétaires qui résultent des améliorations de fonctionnement des véhicules empruntant la nouvelle infrastructure. Elle permet enfin de calculer le poids des différentes nuisances induites par l'ouvrage telles que l'insécurité routière, le bruit, la pollution atmosphérique et enfin l'effet de serre.

L'annexe numéro 2, plus novatrice, permet d'évaluer **l'intérêt économique** des destinations accessibles au sein du territoire desservi par le projet. Les résidents qui vivent, travaillent et se distraient au sein du territoire qu'ils parcourent quotidiennement, se déplacent pour accéder à des biens ou des services convoités qu'ils ne peuvent se procurer sur place. On peut citer comme premier exemple celui de l'emploi. Un résident hautement spécialisé ne trouvera pas sur place l'emploi correspondant à sa formation. Pour trouver une offre correspondant à sa

spécialité, il devra se déplacer et rechercher l'emploi convoité au sein du territoire desservi par les différents systèmes de transport, sans toutefois dépasser un temps de déplacement raisonnable. Le fait de pouvoir accéder à un emploi qui correspond parfaitement à sa formation lui permet d'être plus efficace que dans l'hypothèse où il serait conduit à choisir un emploi non adapté à son savoir-faire. Le supplément de performance qu'il apporte ainsi à l'entreprise, et donc à la collectivité, lui permet en retour d'être mieux rémunéré. Le supplément de rémunération qu'il acquiert dans ces circonstances est supérieur au temps et à l'argent qu'il consacre à se déplacer quotidiennement pour le motif travail. Au total, l'utilité brute de sa destination est supérieure au coût de son transport. On dit que l'utilité nette dont bénéficie l'actif est positive. S'il n'en était pas ainsi, il ne se déplacerait pas. Il resterait à proximité de son lieu de résidence.

On observe sur cet exemple que l'adaptation de l'actif à l'emploi recherché sera d'autant meilleure que, **dans un temps de transport donné**, le choix qu'il pourra effectuer entre différents emplois disponibles sera pertinent. Et il le sera d'autant plus que le nombre d'emplois entre lequel un choix pourra être effectué sera élevé. On voit donc que l'étendue des choix d'emplois auxquels un actif peut accéder revêt pour lui une grande importance. Plus le système de transport permettra, **dans un temps donné**, d'accéder à un marché d'emplois épanoui, plus il sera performant dans son activité et plus la création de richesse sera élevée.

Ce qui est dit pour le travail quotidien peut être transposé, dans des conditions similaires, aux autres activités que déploie un ménage au cours d'une journée, telles qu'acheter, s'instruire, faire des affaires professionnelles ou personnelles. Plus le potentiel d'offre de biens ou services **dans un temps de transport donné** est élevé, plus la satisfaction augmente et plus il y a création de richesses.

L'annexe numéro 2 de l'instruction cadre du 25 mars 2004 donne des formules qui permettent de déterminer la création de valeur économique associée à ce phénomène d'accès à des biens et des services de plus en plus étendus, **dans un temps de transport qui, lui, ne varie pas**. Les formules employées ne sont pas complexes. Elles visent à déterminer par exemple le nombre d'emplois auxquels un actif résidant dans une commune peut accéder dans le double du temps moyen quotidien d'accès au lieu de travail, c'est-à-dire deux fois 30 minutes, soit encore une heure, trajets terminaux compris, ou 40 minutes, hors trajets terminaux. Elle vise également à déterminer le nombre d'emplois tertiaires auxquels un résident peut accéder dans un temps de transport donné, par exemple pour effectuer des achats ou des affaires. À partir de cette valeur d'emplois accessibles dans un temps donné, on peut déterminer l'utilité que le résident attache au choix de l'emploi qu'il effectuera effectivement. En retirant le coût généralisé du déplacement pour accéder à cet emploi, on détermine l'utilité nette du déplacement.

Le même processus s'applique pour tous les autres motifs de déplacement qui ont une fonction économique. En faisant l'addition de ces utilités associées aux différents motifs de la vie quotidienne, on obtient une évaluation de l'utilité économique du réseau de transport desservant un territoire donné.

Lorsqu'une infrastructure nouvelle est envisagée, on peut évaluer l'utilité des destinations accessibles **dans un temps donné** en situation « avant la réalisation de l'infrastructure » et en situation « après réalisation de l'infrastructure ». **Le temps et le coût généralisé de transport en général ne varient pas, ou très peu**, et c'est bien la valorisation des destinations commodément accessibles qui apparaît. L'annexe 2 de l'instruction cadre du 25 mars 2004

prend ainsi le relais de l'annexe 1 **en stabilisant les temps de transport**, ce qui est conforme aux résultats des enquêtes de transport, et **en valorisant l'augmentation du nombre de destinations accessibles dans un temps qui ne varie pas**.

Les gains de temps identifiés dans les études socio économiques présentées aux pages 70 et 71 du dossier du débat public sont les gains qu'effectuent les résidents entre leurs lieux de résidence et des points donnés du territoire. En réalité, les résidents augmentent la portée de leurs déplacements à l'ouverture d'une voie nouvelle, épanouissent leurs destinations et effectuent des choix plus pertinents, **dans un temps total de transport stable**. La **valorisation du temps** qu'ils auraient pu économiser s'ils n'avaient pas changé de destinations est **identique** à la **valeur créée** à l'occasion des choix de destinations plus pertinents qu'ils effectuent.

Certains déplacements n'ont pas de fonction économique. Il s'agit des déplacements qui répondent principalement **aux besoins de ressourcement** : se promener, se distraire dans un cadre naturel agréable, respirer. Dans ce cas, on constate que le résident est sensible à la variété des espaces naturels au sein desquels il peut effectivement se ressourcer. On détermine alors la quantité d'espaces auxquels un résident peut accéder, dans un temps de transport donné. La valorisation est étudiée avant réalisation de l'infrastructure projetée et après réalisation de cette infrastructure. Le gain observé est porté au bilan du projet envisagé, **toujours dans un temps de transport qui ne varie pas**.

En ajoutant les **performances économiques** relevant de l'amélioration des activités déployées par les résidents et les **performances dites naturelles**, relevant de la recherche du bien-être au sein des espaces naturels, on obtient l'identification de l'intérêt que représente une infrastructure nouvelle dans l'activité, et plus généralement dans la vie de l'ensemble des résidents desservis par cette infrastructure.

Ces résultats peuvent être **cartographiés**. On peut par exemple montrer les performances économiques atteintes dans chaque commune du territoire desservi, par actif ou, ce qui est presque équivalent, par ménage ou pour l'ensemble des actifs d'une commune. On peut dans les mêmes conditions cartographier les performances naturelles observées. Ces illustrations ont **un grand pouvoir d'évocation** et évitent de résumer en un seul chiffre des phénomènes dont les effets sont différents d'un territoire à l'autre.

Compte tenu de son expérience et de sa grande maîtrise des réalisations cartographiques, c'est l'**Institut Géographique National** qui a réalisé cette étude.