

**La sélection des projets  
d'investissement public**  
France Stratégie - CGI – CGEDD  
14 décembre 2016

**L'emploi d'une méthode  
multicritères par la commission  
Mobilité 21**

**Pr. Yves Crozet**



LABORATOIRE  
AMÉNAGEMENT  
ÉCONOMIE  
TRANSPORTS

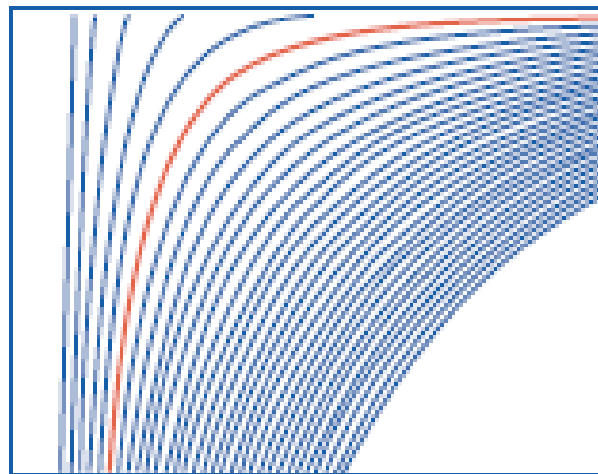
TRANSPORT  
URBAN PLANNING  
ECONOMICS  
LABORATORY



# LE CALCUL ÉCONOMIQUE

dans le processus de choix collectif  
des investissements de transport

Sous la direction de  
Joël MAURICE et Yves CROZET



Ouvrage publié avec le soutien du PREDIT,  
programme de recherche sur les transports terrestres

# Composition de la commission

## Mobilité 21

- 6 élus:
  - Ph. Duron (président),
  - A. Chassaigne,
  - M. Delebarre,
  - L. Nègre,
  - B. Pancher
  - E. Sas
- 4 experts
  - J.M. Charpin, Y. Crozet, M.-L. Meaux, P. Parisé

# Les priorités de la commission Mobilité 21

- Raisonner en termes de service de mobilité (abandonner le fétichisme de l'infrastructure de transport!)
- Traiter d'abord la mobilité de proximité
- Donner la priorité à l'entretien, à la rénovation de l'existant, aux nœuds ferroviaires et à la désaturation
- La crise des finances publiques est seulement un des facteurs qui a incité à revoir les ambitions du SNIT

# 4 thématiques

Contribution aux grands objectifs de la politique des transports	Performance écologique	Performance sociétale	Performance socio-économique
--	------------------------	-----------------------	------------------------------

# 6 critères

<b>Compétitivité</b>	<b>Fracture territoriale</b>	<b>Mobilité du quotidien</b>
Transition écologique et énergétique	Sécurité	Cadre de vie, nuisances

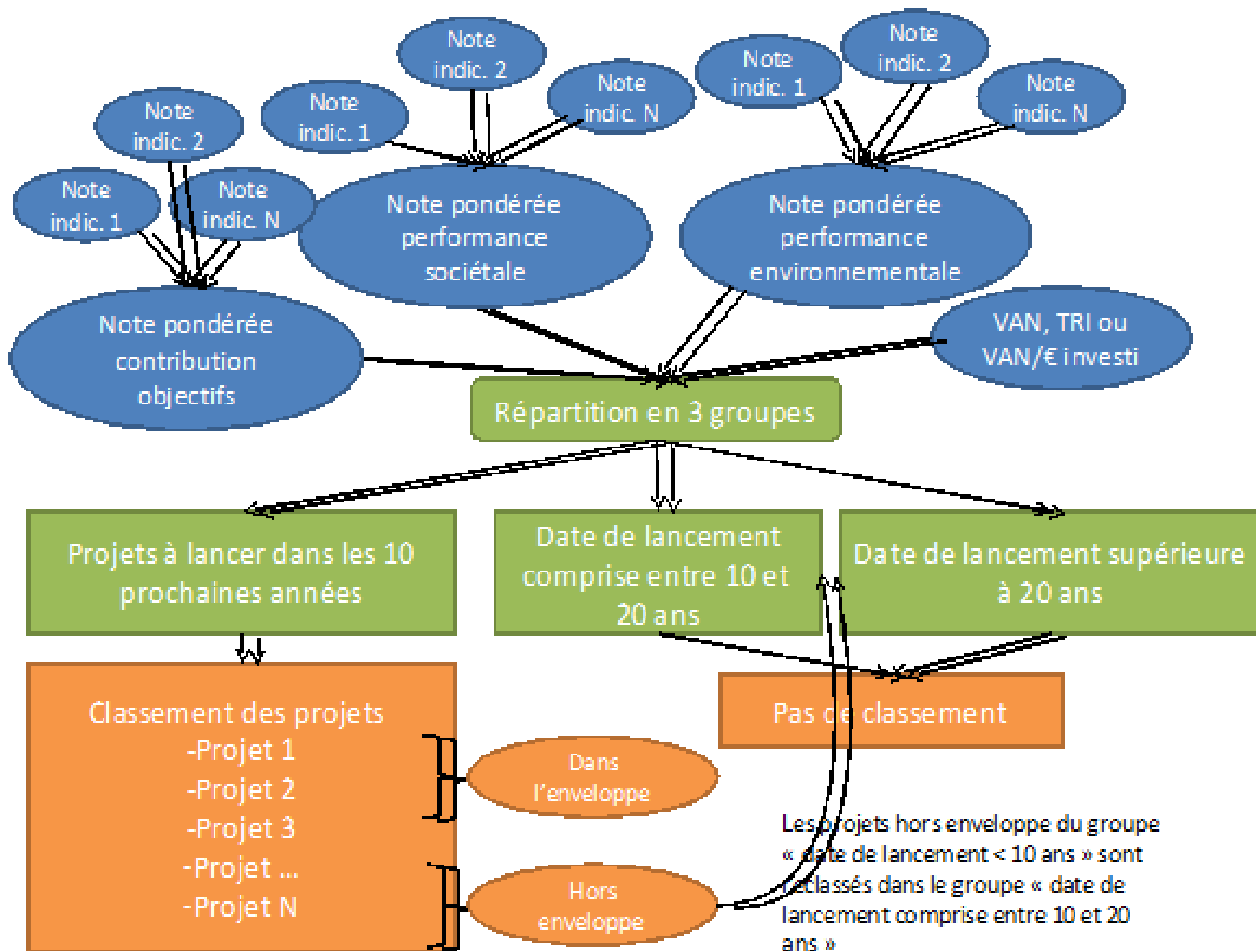
		<b>Notation des projets par critère 1 à 5</b>							
		<b>1.A. compétitivité économique dans un cadre national</b>	<b>1.B. Réduction de la fracture territoriale</b>	<b>1.C. Amélioration de la mobilité du quotidien</b>	<b>1.D. Transition écologique et énergétique</b>	<b>1.E. Amélioration sécurité des usagers</b>	<b>1.F. Amélioration cadre de vie, réduction des nuisances</b>	<b>Valeur actualisée nette par euro investi (classes)</b>	<b>Valeur actualisée nette par euro investi (valeur brute)</b>
	1. Projet de lignes nouvelles (LGV) d'intérêt national								
	Lignes nouvelles								
1	LGV GPSO Bordeaux – Toulouse / Bordeaux Espagne	3	2	2	3,5	3	2	2	0,10
2	LGV SEA Poitiers Limoges	1	2	1	1	1	1,5	1	-0,02
3	Ligne nouvelle Montpellier Perpignan	3	2	3	3,5	4	2,5	4	1,50
4	LGV PACA	2,5	1,5	4	3,5	4	3	1	-0,27
5	LGV Rhin Rhône 2nde phase branche est	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
6	LGV Rhin Rhône branche Ouest	1	1	1	1,5	1,5	1	1	-1,30
7	LGV Rhin Rhône branche Sud	1	2	2,5	1	1	1	1	-0,60
8	Interconnexion des LGV au sud de l'Ile-de-France	2	3,5	4	3,5	3	3	2	0,04
9	Accès Lyon-Turin	2	1,5	2	2,5	3	3	2	0,30
10	Ligne nouvelle Paris – Normandie	2	2	4	2	2	2	1	ND
11	Liaison ferroviaire Roissy - Picardie	4	3	4,5	3,5	2,5	3	4	2,50
12	LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon	3,5	3,5	3	3	3	2	2	0,50
13	Ligne nouvelle Paris Amiens Calais ou ligne nouvelle Paris-Calais par Rouen	1	1	1	1	1	1	2	0,30

Contribution aux grands objectifs de la politique des transports			Performance sociétale		
	Pondération A	Pondération B		Pondération A	Pondération B
1.A. compétitivité économique dans un cadre national	1	1	1.A. compétitivité économique dans un cadre national	0	1
1.B. Réduction de la fracture territoriale	1	1	1.B. Réduction de la fracture territoriale	3	1
1.C. Amélioration de la mobilité du quotidien	1	1	1.C. Amélioration de la mobilité du quotidien	2	1
1.D. Transition écologique et énergétique	1	0	1.D. Transition écologique et énergétique	0	1
1.E. Amélioration sécurité des usagers	1	0	1.E. Amélioration sécurité des usagers	1	1
1.F. Amélioration cadre de vie, réduction des nuisances	1	0	1.F. Amélioration cadre de vie, réduction des nuisances	2	1
Valeur actualisée nette par euro investi	0	0	Valeur actualisée nette par euro investi	0	0
Performance écologique			Performance socio-économique		
	Pondération A			Pondération A	Pondération B
1.A. compétitivité économique dans un cadre national	0		1.A. compétitivité économique dans un cadre national	0	0
1.B. Réduction de la fracture territoriale	0				
1.C. Amélioration de la mobilité du quotidien	0				
1.D. Transition écologique et énergétique	3		1.A. compétitivité économique dans un cadre national	0	0
1.E. Amélioration sécurité des usagers	0				
1.F. Amélioration cadre de vie, réduction des nuisances	1		Valeur actualisée nette par euro investi	1	1
Valeur actualisée nette par euro investi	0				

# Quelle agrégation

- Chaque critère donne lieu à une note sur 20, donc on dispose de 4 notes sur 20
- Les deux agrégations possibles
  - Faire la moyenne des 4 notes
  - Faire la moyenne des trois premières (politique des transports, performance économique, performance sociétale) et la moyenne de cette moyenne avec la performance socio-économique
- Le classement obtenu est ensuite discuté pour (re)classer les projets par temporalité





Répartition en 3 groupes

Projets à lancer dans les 10 prochaines années

Date de lancement comprise entre 10 et 20 ans

Date de lancement supérieure à 20 ans

Classement des projets  
 -Projet 1  
 -Projet 2  
 -Projet 3  
 -Projet ...  
 -Projet N

Pas de classement

Dans l'enveloppe

Hors enveloppe

Les projets hors enveloppe du groupe « date de lancement < 10 ans » sont reclassés dans le groupe « date de lancement comprise entre 10 et 20 ans »

# 3 temporalités – 2 scénarios

- Coups partis
  - 1<sup>ère</sup> temporalité
    - 2017 / 2025-30
  - 2<sup>ème</sup> temporalité
    - 2025-30 / 2040
  - 3<sup>ème</sup> temporalité
    - Horizon lointain...
  - Problème des projets a « abandonner » ou réexaminer entièrement
- Scénario 1: faible croissance économique
  - Scénario 2 : reprise économique

# HYPER-MOBILITÉ ET POLITIQUES PUBLIQUES

Changer d'époque ?

Yves CROZET

Préface de Roger VICKERMAN

