

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Service de l'administration générale
et de la stratégie

**Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014
relative à l'évaluation des projets de transport**

NOR : DEVT1407546J

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Résumé : la présente instruction présente le cadre général d'évaluation des projets de transport en application des articles L. 1511-1 à L. 1511-6 du code des transports et du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984. Elle annule et remplace l'instruction-cadre du 24 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005, relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport.

Domaine : transport.

Mots clés liste fermée : transport.

Mots clés libres : évaluation – infrastructure de transport – service de transport – voyageurs – marchandises – investissements – utilité publique – aide à la décision.

Références :

Code des transports ;

Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) (consolidée) ;

Décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 relatif à l'application de l'article 14 de la LOTI relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs ;

Circulaire du 9 décembre 2008 relative au référentiel d'évaluation au MEEDDM ;

Circulaire du 9 décembre 2008 relative à l'établissement d'une charte qualité de l'évaluation au MEEDDM.

Circulaire abrogée : instruction-cadre du 24 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005, relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport.

Date de mise en application : 1^{er} octobre 2014.

Annexe : glossaire.

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) ; direction générale de l'aviation civile (DGAC) ; commissariat général au développement durable (CGDD) ; préfets de région (directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement [DREAL] ; direction régionale et inter-départementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France [DRIEAIF]) ; préfets de département (outre-mer) (directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement [DEAL]) ; Voies navigables de France (VNF) ; Port autonome de Paris ; Port autonome de Strasbourg ; Réseau ferré de France (RFF) ; Société nationale des chemins de fer français (SNCF) ; grands ports maritimes ; Régie autonome des transports parisiens (RATP) ; Société du Grand Paris (pour exécution) ; Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ; Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) (pour information).

1. Contexte

Pour l'application des dispositions de l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, l'instruction-cadre du 24 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005, a défini un cadre général pour l'évaluation socio-économique des grands projets d'infrastructures de transport.

Outre les progrès accomplis dans la connaissance d'un certain nombre d'effets des projets de transport, plusieurs évolutions ont conduit à vouloir rénover ce cadre d'évaluation :

- les deux circulaires du ministre d'État du 9 décembre 2008 relatives au référentiel et à la charte de qualité de l'évaluation du MEEDDM ont visé à une meilleure prise en compte des enjeux du développement durable dans l'évaluation ;
- l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 et le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ont renforcé les obligations préalables d'évaluation des investissements de l'État et de ses établissements publics ;
- le rapport du commissariat général à la stratégie et à la prospective relatif à l'évaluation socio-économique des investissements publics a actualisé et enrichi la méthode et les outils d'évaluation socio-économique des projets.

2. Objet et champ d'application

Cette instruction présente le cadre général pour l'évaluation des projets de transports de l'État, de ses établissements publics et de ses délégataires, en application des dispositions des articles L. 1511-1 à L. 1511-6 du code des transports et du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984. Elle annule et remplace l'instruction-cadre du 24 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005.

L'État, quand il soutient financièrement des projets de transport portés par d'autres maîtres d'ouvrage, peut demander que leur évaluation soit présentée selon ce cadre général.

Le glossaire annexé précise le sens de certains termes spécifiques employés.

3. Cadre général d'évaluation

Le cadre général d'évaluation comporte trois volets :

- une analyse stratégique, définissant la situation existante, le scénario de référence, l'option de référence qui aurait prévalu sans le projet, les motifs à étudier l'éventualité d'agir, les objectifs du projet, les options de projet ;
- une analyse des effets des différentes options de projet, portant, de manière adaptée et proportionnée aux enjeux et effets envisageables du projet, sur les thèmes sociaux, environnementaux et économiques ;
- une synthèse, présentant les estimations sur le niveau d'atteinte des objectifs et sur les effets des différentes options de projet ; la synthèse peut être déclinée par territoire et par catégorie d'acteurs, en considérant au moins, à ce dernier titre, les usagers directs du projet de transport et les finances publiques.

Une note technique de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) présente la méthode pour appliquer le cadre général d'évaluation, qui est complétée de fiches-outils.

Lorsque la mise en œuvre de ce cadre général d'évaluation conduit à devoir préciser ou développer cette méthode ou ces outils (hypothèses, valeurs...), ces précisions ou développements sont explicités et justifiés.

4. Principes de proportionnalité et de progressivité de l'évaluation

L'évaluation s'inscrit dans un processus qui aide à l'élaboration du projet et en porte les effets prévisibles à la connaissance des personnes intéressées.

L'évaluation répond au principe de proportionnalité. Les moyens mis en œuvre pour apprécier les effets du projet ainsi que la profondeur des analyses sont adaptés à l'ampleur du projet et à l'importance des enjeux et des effets envisageables.

Lorsqu'une évaluation est formalisée aux stades des études d'opportunité, des études préalables à l'enquête publique ou des études de conception détaillée, le cadre général défini au 3 permet de présenter les éléments d'évaluation figurant dans les dossiers correspondants.

Lorsque le cadre général défini au 3 a été utilisé pour l'évaluation préalable à l'enquête publique, il permet également de présenter le bilan ex-post.

Lorsque des évaluations successives sont conduites, elles répondent au principe de progressivité. En particulier, l'analyse des effets, essentiellement qualitative aux stades de l'opportunité, est quantifiée et monétarisée avec la définition plus précise des options et variantes.

Les effets sur l'environnement sont traités en cohérence avec les méthodes et indicateurs utilisés dans les évaluations environnementales.

5. Suivi de mise en œuvre

Un dispositif visant à organiser et exploiter le retour d'expérience et les éventuelles difficultés rencontrées sera mis en place.

6. Date d'effet

Les dispositions de la présente instruction visent les évaluations qui sont engagées postérieurement au 1^{er} octobre 2014.

La présente instruction du Gouvernement sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Fait le 16 juin 2014.

*La ministre de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie,*
SÉGOLÈNE ROYAL

*Le secrétaire d'État
chargé des transports, de la mer
et de la pêche,*
FRÉDÉRIC CUVILLIER

ANNEXE

GLOSSAIRE

Objectif

Finalité du projet de transport, qu'elle soit du ressort de la propre politique des transports, de la politique de développement durable, de la politique de transition écologique et énergétique, ou du devenir désiré par les territoires potentiellement concernés par le projet, et au regard de laquelle le projet de transport est évalué. La réunion des objectifs constitue le programme de l'opération.

Option

Équivalent à « solution » (dans la terminologie du droit européen) ou « parti » (dans la terminologie du code de l'environnement). Tout ce qui décrit une option est spécifique au projet considéré.

Option de référence

Investissements les plus probables que réaliserait le maître d'ouvrage du projet évalué dans le cas où celui-ci ne serait pas réalisé. Ces investissements peuvent correspondre à des actions en matière d'infrastructure ou en matière de service de transport. Quand le cas se présente, des adaptations de l'offre de transport relevant d'autres maîtrises d'ouvrage sont également considérées.

Option de projet

Option étudiée par le maître d'ouvrage en réponse à un problème ou à un besoin déterminé. Les options de projet peuvent évoluer au fur et à mesure que se déroule le processus de conception et d'évaluation du projet.

Projet de transport

Ensemble d'opérations (investissements, modalités d'exploitation, d'organisation...) réunies dans un programme de travaux pour répondre à un même problème ou à un même besoin et formant un tout cohérent, complet, fonctionnel. C'est le projet de transport, dans son ensemble, qui fait l'objet d'une évaluation.

Scénario de référence

Réunion des hypothèses exogènes au projet de transport et jugées les plus probables par le maître d'ouvrage, relatives au contexte d'évolution future, sur la durée de projection retenue pour l'évaluation. Ces hypothèses portent sur le cadre économique, social et environnemental et sur les aménagements (réseaux de transport, localisation des habitats et des activités) indépendants du projet étudié.

Situation existante

(Dans le cadre de l'analyse des effets socio-économiques d'un projet de transport.) Description de l'offre de transport et de l'état des territoires concernés au moment où l'évaluation est menée, ainsi que l'ensemble des décisions en cours de réalisation pour les territoires de (des) aire(s) d'études.