



## ÉVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES

### L'analyse économique des politiques publiques de transport

Dossier

Sous-direction des études économiques

La loi de finances rectificative pour 2002 (art. 12) a instauré une démarche d'évaluation ex post des politiques publiques dans le domaine des transports, visant plus précisément à « mettre en valeur les résultats obtenus par rapport aux moyens financiers publics engagés ». Cette démarche a été initiée en 2004 dans le cadre de la Commission des comptes transports de la nation. Les analyses économiques présentées ci-après ont été conduites en 2005 et abordent trois différents aspects et secteurs du transport : la route, les voies navigables et le ferroviaire.

La mise en regard des dépenses publiques engagées d'une part, des avantages socio-économiques d'autre part, suppose, en premier lieu, de définir la nature des avantages considérés, et ce de façon homogène pour les différentes politiques publiques étudiées.

La méthodologie retenue pour ces trois analyses mesure le bilan pour la collectivité par la variation de surplus économique dégagé par l'aide publique, en agrégeant les variations de surplus monétarisés (avantages – coûts) de tous les agents affectés par la mise en œuvre de la politique (tableau 1). Pour cela, sont construites une situation de référence (hypothétique) qui prévaudrait en l'absence des moyens publics et une situation de projet (réelle) correspondant à la mise en œuvre de ces moyens. La variation de surplus considérée résulte de l'écart entre les deux situations. Lorsque ces variations s'étalent sur plusieurs années, le bilan est actualisé.

Tableau 1 - Termes pris en compte dans le calcul des avantages et des moyens publics engagés

	Acteur	Variations de surplus
Acteurs publics	Etat	Aides à l'exploitation et à l'investissement
		Pertes de recettes fiscales (TIIP) liées aux reports modaux
		Variation des charges d'entretien et d'exploitation des routes liées aux reports modaux
	Gestionnaire d'infrastructure (RFF)	Variation d'excédent brut d'exploitation entre la situation de projet et la situation de référence
	Opérateur de transport (SNCF)	Variation d'excédent brut d'exploitation entre la situation de projet et la situation de référence
Gestionnaire d'infrastructure (VNF)	Variation d'excédent brut d'exploitation entre la situation de projet et la situation de référence	
Acteurs non publics	Entreprise de transport (TRM)	Variation d'excédent brut d'exploitation entre la situation de projet et la situation de référence : supposée nulle
	Entreprise de transport fluvial	Variation d'excédent brut d'exploitation entre la situation de projet et la situation de référence : supposée nulle
	Chargeurs	Variations de coûts généralisés pour les chargeurs (usagers des transports)
	Tiers	Nuisances ajoutées ou supprimées

## COMPTES TRANSPORTS

Lorsque les politiques étudiées modifient les prix relatifs des différents modes de transport, la demande se déplace vers les modes que l'on souhaite encourager et dont le prix relatif a baissé. La variation du surplus collectif générée par cette substitution partielle entre modes est égale au volume de la demande déplacée, multipliée par la différence des coûts de « production » entre les différents modes (incluant les coûts externes). Des différences d'utilité entre modes, reflétant, par exemple, des différences de qualité de service y sont ajoutées éventuellement. C'est le cas des études relatives aux aides aux voies navigables et à celles pour le transport combiné.

La monétarisation des effets externes est réalisée en référence à l'instruction cadre du 25 mars 2004 actualisée en 2005 relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport. Celle-ci propose des valeurs tutélaires et des tests de sensibilité pour les externalités suivantes : congestion, insécurité routière, effet de serre, pollution locale, nuisances sonore. D'autres références sont utilisées pour les effets externes non traités dans l'instruction. Lorsque aucune monétarisation n'est disponible, une discussion qualitative est proposée.

Les moyens publics engagés incluent, quant à eux, les dépenses de l'État, de l'Europe, des collectivités publiques, ainsi que des agences ou établissements publics. Elles sont prises au sens large et englobent les déficits des établissements publics ainsi que le cas échéant des pertes de recettes fiscales (par exemple sur la TIPP).

Pour un bilan pour l'ensemble de la collectivité, le rapprochement des avantages socio-économiques et des moyens financiers publics engagés est effectué en calculant le ratio des avantages socio-économiques nets rapportés aux moyens financiers publics. La politique évaluée est productrice de valeur si ce ratio dépasse 0,3 (si l'on tient compte du coût d'opportunité des fonds publics).

Dans les présentes évaluations, le ratio calculé est celui des seuls avantages de la sphère privée rapportés aux moyens publics. La politique évaluée est productrice de valeur lorsque le ratio est supérieur à 1 (ou à 1,3 pour tenir compte du coût d'opportunité des fonds publics).

Les résultats obtenus permettent en général de cerner les zones de pertinence d'une politique publique.

La méthodologie est décrite en détail dans « Annexe : méthodologie des dossiers d'analyse économique des politiques publiques des transports dans le cadre de la CCTN » des « Comptes des transports en 2004 », Tome 2, présentés à la Commission des comptes transports de la nation le 1<sup>er</sup> juillet 2005, disponible sur [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr).

