



Infrastructures de transport : lesquelles bâtir, comment les choisir ?

PRINCIPALES PROPOSITIONS

Sortir le calcul économique de son ghetto

- 1. Diffuser très tôt les éléments d'information sur l'évaluation socio-économique d'un projet**
 - Informer le public sur le projet et le processus de diffusion
 - Communiquer à partir d'argumentaires économiques simples
- 2. Associer les parlementaires à la définition des valeurs de référence à utiliser dans les évaluations socio-économiques**
 - Revoir le processus de validation des valeurs tutélaires
 - Élargir le débat relatif à l'introduction des préoccupations du changement climatique dans le calcul économique
- 3. Créer un Institut du calcul économique** de manière à promouvoir l'amélioration de la qualité des évaluations socio-économiques dans l'ensemble des champs d'intervention de la puissance publique. Cette instance sera indépendante de tout projet et libre de toute tutelle administrative.
- 4. Renforcer la qualité de la diffusion des évaluations *a posteriori***
 - Rendre le Parlement destinataire des bilans LOTI
 - Mettre en évidence les écarts éventuels entre le projet annoncé et les résultats constatés
 - Se servir de ce retour d'expérience dans le choix des projets futurs



5. Favoriser les contre-expertises dans les études préalables

- Ne pas hésiter à faire appel à des universitaires et à des cabinets étrangers pour les réaliser
- Définir un cahier des charges de l'évaluation

Améliorer la transparence et l'adhésion des citoyens par un débat public plus efficace

6. Focaliser les débats initiaux sur les caractéristiques et les enjeux du projet : opportunité, option et financement

- Lancer des états généraux sur des sujets ciblés concernant la politique globale des transports : télépéage poids-lourds, péage urbain, fret ferroviaire, etc.
- Établir un corps de doctrine sur la gestion et l'organisation des débats publics

7. Préparer le personnel de l'État à la conduite de débats publics

8. Utiliser des outils visuels pour communiquer avec le grand public

Articuler financement et développement durable dans le système des infrastructures

9. Autoriser la requalification des sites naturels classés au titre de la Loi de 1930

- Envisager l'intégration d'une infrastructure dans un paysage comme un outil de valorisation du site
- Ne pas exclure *a priori* le déclassement d'un site

10. Reconnaître les gagnants et les perdants d'un projet d'infrastructure

- Prévoir une indemnisation en compensation des nuisances subies
- Introduire un mécanisme de péréquation entre les gagnants et les perdants du projet fondé sur les plus-values foncières

11. Autoriser la modulation tarifaire pour les péages

- Mesurer la valorisation de l'usage de la nouvelle infrastructure par les citoyens, par exemple sous forme de questionnaire lors du débat public
- Introduire une différenciation tarifaire : type de véhicule, type de remplissage, tranche horaire, nature de la voie, etc.

12. Promouvoir le péage urbain afin de réduire la congestion dans les villes

- Utiliser les nouvelles ressources ainsi dégagées pour financer le transport collectif

13. Engager une réflexion forte sur la capture de la rente foncière par les promoteurs d'infrastructures de transport, notamment lors de la transformation d'une terre agricole en terre constructible.

14. Poursuivre la politique des partenariats public-privé

INSTITUT
MONTAIGNE

