

# Base d'évaluation des projets d'infrastructures : les priorités se précisent

La commission « développement durable » de l'Assemblée nationale, à reçu le 5 Juin 2013 le Président de la commission Mobilité 21, Philippe Duron, pour exposer aux députés sa méthode de hiérarchisation des projets d'infrastructures. Cette réunion, véritable test, devait établir l'acceptabilité de la méthode de présentation finale. Il fallait donc contrôler que les arguments d'interprétation de cette présentation n'engendraient aucun blocage pouvant compromettre l'avancement de l'ensemble des dossiers par une remise en cause des projets. Le Président Duron l'avoue très humblement ; « C'est en quelque sorte un exercice de « tasting », une mise en bouche que je viens faire devant vous ». Le président de la commission Mobilité 21, a ainsi rassuré les parlementaires qui craignaient l'annonce de décisions catégoriques pouvant compromettre la finalisation des projets qu'ils défendent. En effet, celui qui est aussi député-maire du Caen et président de l'Afitf (Agence de financement des infrastructures de France) a présenté aux députés sa méthode fouillée d'analyse et les critères qui serviront à éviter d'arbitrer à court terme entre les projets d'infrastructures. Pas de scoop donc. Seule information nouvelle qui est la clé de cette présentation: la temporalité. Au lieu de classer les projets entre ceux « déjà engagés », « à faire dans les dix prochaines années » et « à engager ultérieurement », les projets seront rangés dans trois cases qui ne correspondent ni à la temporalité de mise en œuvre faisant débat, ni à une garantie de mise en œuvre. Ces 3 critères sont:

- A réaliser d'ici 2030 ce qui efface les ultimatums de réalisations autour de 2020-2022 comme prôné sur GPSO
- A réaliser entre 2030 et 2050, ce qui ouvre à des inscriptions très politiques dont aucune pertinence n'est encore assurée
- A réaliser éventuellement après 2050 et dans cette catégorie tous les projets restants pourront être intégrés.

Pour ces derniers, Philippe Duron préconise même l'interruption des études. « Mais nous n'avons pas la prétention de pouvoir lire dans la longue durée, relativise-t-il. Cet outil de hiérarchisation dispose en outre d'un outil d'actualisation à mettre en œuvre tous les 5 ans donc une remise à niveau du classement en 2018 pourrait remettre en cause tout projet non engagé à cette date. Les propos très raisonnables sont adoptés pour annoncer cette revoyure : Cet exercice de hiérarchisation et de programmation doit être réitéré tous les cinq ans, « car l'erreur est humaine et surtout le monde change. » Le 12 juin prochain, doit se tenir la dernière réunion de la commission Mobilité 21. La date de remise de ce rapport au ministre délégué chargé des Transports Frédéric Cuvillier n'est en revanche pas encore fixée. Il est évident que ce classement fera l'unanimité...

Intermodalite.com © 8 Juin 2013

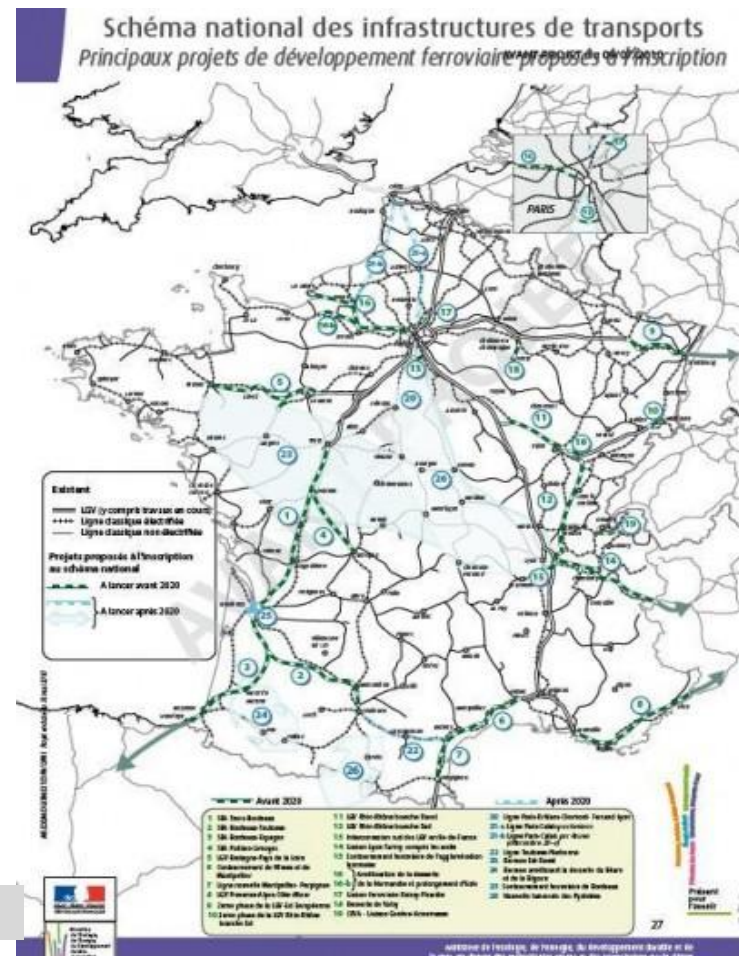
## Rappel des budgets ayant motivé l'exercice:

Répartition des 245 milliards d'euros de dépenses du Snit qui sont analysées par la commission Duron : **105 milliards d'euros pour les dépenses d'optimisation et de régénération des réseaux**

- Routier : 28,35 milliards
- Aérien : 1,05 milliards
- Portuaire : 1,57 milliards
- Fluvial : 6,83 milliards
- Ferroviaire : 67,20 milliards

**140 milliards d'euros pour les développements de réseaux**

- Routier : 13,30 milliards
- Aérien : 0,70 milliards
- Portuaire : 3,50 milliards
- Fluvial : 16,10 milliards
- Ferroviaire : 107,00 milliards



Sur les projets à parfaire, la Commission Duron n'a encore pas esquissé la moindre recommandation technique. En ce qui concerne les LGV, un tracé apte à des trafics fret offrirait à la fois un complément de recette et une économie d'énergie de traction en limitant de nos jours des pentes, dignes de lignes Pyrénéennes. Les élus peuvent garder le sourire....

