

# La lettre de l'AFSE

n° 59

Juin 2004

## URGENCES

### LIVÈME Congrès de l'AFSE

16 & 17 Septembre 2004

### Prix de Thèse 2004

30 Juin

### Elections Comité Directeur

Date de dépôt  
des candidatures  
15 Juin

## SOMMAIRE

Débats et Opinions .....P. 1

Vie de l'AFSE .....P. 4

Thèses .....P. 31

Livres .....P. 34

Manifestations .....P. 39

## LE MOT DU PRÉSIDENT

Je voudrais tout d'abord saluer le succès des Journées de l'Association qui se sont tenues cette année à Rennes sur le thème de l'aide à la décision publique. Cette réussite doit beaucoup à l'impeccable organisation mise en place par Maurie Basle avec l'appui d'une équipe très compétente, et le concours de son laboratoire (le CREM).

Au-delà des excellentes conditions d'accueil, le programme de ces Journées a su maintenir un bon équilibre entre des contributions de nature différente. On trouvera dans les pages qui suivent les textes des conférences plénières qui reflètent bien le dialogue qui s'est noué entre les préoccupations des chercheurs et celles des praticiens de la décision publique. Quant aux sessions parallèles, elles étaient naturellement dédiées à la présentation de travaux de recherche plus spécialisés sur des sujets assez divers. Elles m'ont à nouveau donné l'occasion d'observer le très bon niveau atteint par la recherche économique en France.

C'est pourquoi, j'ai beaucoup de mal à comprendre le dénigrement dont notre profession est parfois l'objet de la part de certains collègues. Je considère que cette forme d'autocritique collective est à la fois injuste et contre-productive. Il me semble que l'on devrait au contraire insister sur les progrès accomplis par la production scientifique française en économie. La qualité des contributions des jeunes collègues (pour éviter de parler des moins jeunes) est dans certains cas remarquable. Et il se pourrait bien que ce soit là en partie le fruit des efforts déployés par les générations antérieures. Je crois que l'on n'a rien à gagner à nier les mérites des uns et des autres.

\* \* \* \* \*

Il n'empêche que si l'on veut conforter ces progrès, il importe de réfléchir et d'agir sur la façon dont se gère notre profession. Dans les derniers mois des discussions se sont engagées en ordre dispersé, et parfois de façon excessivement polémique, sur les procédures de recrutement des enseignants-chercheurs dans notre discipline. Parallèlement, le débat national sur la Recherche a souligné que la réforme de notre système d'enseignement supérieur et de recherche passe certainement par une adaptation des instances et des modes d'évaluation. Pour peser sur la résolution de ces problèmes, il faudrait que les économistes affichent des positions qui ne soient pas trop discordantes.

C'est dans cet esprit que nous avons décidé, de consacrer une session parallèle de notre prochain Congrès à une réflexion sur les thèmes de l'évaluation et du recrutement. Une table ronde animée par Antoine d'Autume lancera la discussion entre tous ceux qui voudront y prendre part. Je sais bien que cette initiative ne permettra pas de dégager un consensus ni même une majorité d'opinions. Mais j'espère que cela permettra aux uns et aux autres, de mieux faire comprendre leurs arguments, que cela atténuera les procès d'intention et incitera à nuancer les positions les plus extrêmes. Je souhaite donc que ce débat puisse rassembler le plus grand nombre de participants et en particulier tous ceux qui sont investis de responsabilités en ce domaine : je pense aux directeurs d'UFR, aux membres du CNU ou du Comité National du CNRS, aux présidents de commissions de spécialistes...

\* \* \* \* \*

(suite 2<sup>ème</sup> de couverture)

# ASSOCIATION FRANCAISE DE SCIENCE ECONOMIQUE

## COMITÉ DIRECTEUR

### **Président :**

Jean-Paul Pollin  
*Université d'Orléans*

### **Premier Vice-Président :**

Pierre-Alain Muet  
*Inspection des Finances*

### **Second Vice-Président :**

Antoine d'Autume  
*Université Paris - I*

### **Secrétaire Général :**

Pierre Malgrange  
*CNRS - CEPREMAP et Direction de la Prévision*

### **Secrétaire Général Adjoint :**

Gilbert Venet  
*Chef de mission de Contrôle d'Etat*

### **Trésorier :**

Guy de Monchy  
*Chef de Mission de Contrôle d'Etat*

### **Membres :**

Wladimir Andreff (*Université Paris - I*)  
Emmanuelle Auriol (*Université de Toulouse*)  
Gérard Ballot (*Université Paris - II*)  
Maurice Baslé (*Université de Rennes*)  
Agnès Bénassy-Quéré (*Université Paris - X et Cepii*)  
Didier Blanchet (*INSEE*)  
Annie Cot (*Université Paris - I*)  
Claude Crampes (*Université de Toulouse*)  
Françoise Crouigneau (*Les Échos*)  
Gabrielle Demange (*DELTA*)  
Rodolphe Dos Santos Ferreira (*Univ. L. Pasteur, Strasbourg*)  
Etienne Farvaque (*Université de Lille - I*)  
Roger Guesnerie (*Collège de France et DELTA*)  
Hubert Kempf (*Université Paris - I*)  
Jérôme Lallement (*Université Paris - V*)  
Florence Legros (*Cepii et Université Paris - IX*)  
Jules Nyssen (*Université d'Aix-Marseille - II*)  
Jean Pisani-Ferry (*Conseiller auprès du Directeur du Trésor*)  
Dominique Plihon (*Université Paris - XIII*)  
Lise Rochaix (*Université de la Méditerranée*)  
Christian Schmidt (*Université Paris-Dauphine*)  
Henri Sterdyniak (*Paris - IX et OFCE*)  
Marie-Claire Villeval (*CNRS - GATE*)

### **Directeur de la Publication**

Jean-Paul Pollin

### **Responsable de la Lettre**

Etienne Farvaque (Etienne.Farvaque@univ-lille1.fr)

### **AFSE :**

**Université PARIS II**

**5-7 Avenue Vavin - 75006 PARIS**

**Tél. 01 55 42 50 22 - Fax 01 55 42 50 25**

A bien des égards notre profession aurait besoin d'une meilleure structuration. Et en tout premier lieu il faudrait s'accorder sur les objectifs et les contenus de nos formations. Les conditions peu satisfaisantes de mise en place du LMD dans notre secteur sont largement dues à l'absence de cette conception commune. Pour cette raison nous n'avons pas suffisamment profité de cette réforme pour définir une offre de formation plus lisible. De plus, nous ne sommes par parvenus à rompre, comme il était souhaitable, le clivage entre les cursus d'économie et ceux de gestion. Cette séparation est absolument injustifiable au plan scientifique (l'objet de l'économie et de la gestion est globalement le même) comme au plan pédagogique (les deux types de cursus concernent les mêmes débouchés). On lira dans cette Lettre le témoignage de François Stankiewicz qui décrit un des nombreux conflits qui se sont noués entre économistes et gestionnaires. Les conclusions qu'il en tire méritent toute notre attention.

Je suis convaincu qu'une plus grande cohérence entre nos points de vue nous aurait permis de mieux faire face aux chefs de file des formations en gestion dont le seul objectif est de préserver l'existant pour ne pas remettre en cause leurs réseaux. Je veux redire ici que l'AFSE est sans doute le lieu le plus approprié pour échanger et s'entendre sur les contours et l'organisation de notre discipline (comment l'enseigner, comment la pratiquer, comment la promouvoir...). Mais en l'occurrence la légitimité de l'Association ne se décreète pas ; elle ne peut être que le produit d'une adhésion collective aux positions qu'elle se forme et qu'elle exprime.

\* \* \* \* \*

Deux informations complémentaires sur la vie de l'Association :

- je rappelle que des élections au Comité Directeur doivent avoir lieu cette année. Elles se dérouleront, comme à l'habitude, par correspondance. Vous recevrez le matériel de vote vers la fin de ce mois et vous devrez exprimer vos suffrages avant le début septembre. La participation à ces élections suppose naturellement d'être à jour de sa cotisation ...

- l'organisation du Congrès est maintenant bien avancée. Il se tiendra cette année en Sorbonne de façon à disposer d'une unité de lieu et d'un plus grand nombre de salles. Nous avons reçu près de 260 propositions de communications pour les sessions parallèles et une quarantaine pour la session posters (ce qui est une nouvelle preuve du dynamisme de la recherche dans notre discipline). Le Comité de Programme s'est réuni tout dernièrement et a retenu environ les deux tiers de ces soumissions. De sorte qu'en additionnant les sessions invitées, les sessions parallèles et la session poster ce sont plus de 200 contributions qui seront présentées les 16 et 17 septembre. Ce chiffre montre bien que le Congrès est devenu le principal forum des économistes français. C'est donc un lieu privilégié de rencontres et d'échanges et cela devrait susciter à une large participation.

\* \* \* \* \*

Enfin, je voudrais redire toute l'émotion et la tristesse de notre communauté à l'annonce de la disparition de Jean-Jacques Laffont. Le sentiment de perte qu'elle inspire nous fait mesurer combien Jean-Jacques a servi et honoré notre profession. Dans une des pages qui suivent Claude Crampes rappelle l'importance de son apport scientifique. Pour certains s'entre nous il était un ami ; pour tous il a été un exemple.

Jean-Paul POLLIN

Président de l'Association Française de Science Economique

# DÉBATS ET OPINIONS - DÉBATS ET OPINIONS

## ÉCONOMIE ET GESTION

### – Le cas du DESS/Master MRH de Lille 1 – François STANKIEWICZ

J'ai été sollicité pour donner mon point de vue sur les rapports entre Économie et Gestion en raison de mon expérience en tant que responsable du DESS MRH (Management des Ressources Humaines). Ce DESS, créé en 1990, domicilié à la Faculté des sciences économiques et sociales de l'Université de Lille 1, mais organisé en collaboration avec l'IAE (Institut d'administration des Entreprises), a plutôt bien fonctionné si on en juge par l'attractivité (plus de 600 candidats pour 30 places), l'insertion des diplômés et la visibilité auprès des entreprises et des médias professionnels. Son succès est peut-être lié, en partie, à la sur-représentation (par rapport aux contenus usuellement observés) des aspects informatiques et statistiques ainsi que de l'évaluation appliquée aux Ressources Humaines, compétences appréciées des entreprises<sup>1</sup>. Cette collaboration a pris fin avec le LMD : il y aura désormais deux masters professionnels en Ressources Humaines, l'un à la Faculté et l'autre à l'IAE. Cette situation n'est pas propre aux Ressources Humaines. On constate la même différenciation de l'offre de formation dans le domaine de la gestion territoriale (et peut-être dans le domaine du commerce international). Pour les raisons développées infra, cette situation ne constitue pas, à mes yeux, le signe évident d'une incohérence dans l'usage des moyens : il n'y a pas de « one best way » dans l'enseignement du management.

Pour comprendre les évolutions en cours (en vue d'élaborer peut-être un plan stratégique de redressement d'une profession menacée : celle d'économiste universitaire), une analyse approfondie appuyée sur des données est nécessaire. Par ailleurs, des disciplines telles que la sociologie des professions ou la psychanalyse ... devraient être mobilisées car, à l'évidence, même si l'université publique n'est pas organisée en « business units », d'autres facteurs interviennent que ceux-là seuls qui concernent la division (scientifique) du travail. Mes propos n'ont pas, hélas, cette rigueur souhaitable. Il s'agit juste d'impressions. Au moins, en tant qu'acteur de base, je peux évoquer des aspects que ne peuvent peut-être pas aborder ceux qui sont investis de hautes responsabilités.

#### Pouvez-vous m'indiquer où se trouve la frontière ?

Le LMD s'est accompagné au niveau local d'une dégradation des rapports entre économistes et gestionnaires. À l'indifférence ou à la cordialité (le cas de ceux

qui travaillaient sur les Ressources Humaines) a succédé l'hostilité. Ainsi l'IAE a suspendu sa collaboration avec la Faculté en matière d'enseignements.

Les économistes ont sûrement leur part de responsabilité dans la tension qui existe entre les deux communautés des sections 5 et 6. Le sentiment de supériorité des économistes est manifeste. Ils sont convaincus de disposer de théories et de méthodologies plus élaborées. À supposer que cela soit vrai, il n'en résulte pas pour autant qu'ils soient supérieurs au regard de l'efficacité opérationnelle qui constitue, du point de vue de la Gestion, un critère décisif. Une confrontation plus fréquente des économistes avec des praticiens pourrait faire évoluer la perception qu'ils ont de leur propre expertise...

Toutefois, l'élément qui me semble le plus important pour analyser le conflit actuel est le fait historique que ce qu'on appelle les « sciences de gestion » (SG) ont été sorties, au sein de l'institution universitaire, d'un ensemble plus large qui contenait les « sciences économiques » (SE). On laisse ici de côté la complexité supplémentaire liée à l'existence des écoles de commerce. Mais quelle est la nature exacte de cette frontière établie entre SE et SG ?

Ce n'est pas la séparation-distinction de deux sciences. On peut opposer l'Économie à d'autres sciences telles que la sociologie ou la psychologie mais l'opposer à la Gestion n'a guère de sens si ce n'est parce que la Gestion comme ensemble de savoirs utiles pour un certain type d'activités (en l'occurrence l'administration des entreprises et plus largement des organisations) s'approvisionne non seulement auprès de l'Économie mais aussi du Droit ou de la Sociologie. *L'Encyclopédie des ressources humaines* (Vuibert, 2003) montre bien l'origine diverse et multiple des savoirs que doit idéalement maîtriser le manager Ressources Humaines.

Vouloir tracer une ligne de partage entre SE et SG est également aberrant dans la mesure où l'Économie intègre par définition une dimension gestionnaire (à l'instar des autres sciences sociales) même si elle n'est pas réductible à cela. Parce que l'Économie est aussi une science appliquée, finalisée par l'action (les économistes n'ont pas vocation à n'être qu'un ordre contemplatif), l'économiste universitaire consacre une partie (variable) de son temps à enseigner de la gestion. Certes, l'économiste autiste qui gère son angoisse en se réfugiant dans un monde imaginaire où règnent l'ordre, l'esthétique formelle et la propreté, n'est pas vraiment concerné. Mais ceci ne saurait être considéré comme le cas standard. Si j'enseigne la comptabilité nationale (utile au management public), je participe à l'enseignement des SG au même

<sup>1</sup> Voir [www.master-rh.org](http://www.master-rh.org)

titre que celui qui enseigne la comptabilité privée. Si dans le cours d'économie du travail, j'analyse les problèmes posés par l'application de la nouvelle loi sur la formation, je dispense des savoirs directement utiles à l'action en entreprise.

Bref, tracer une frontière entre SE et SG apparaît difficile parce que l'Économie incorpore par construction une dimension Gestion et parce que les SG n'empruntent pas seulement à l'Économie. On peut néanmoins comprendre que le Ministère de l'Éducation Nationale ait jugé utile de créer une catégorie SG. Cela permet par exemple de mieux préparer les étudiants à certains métiers et de piloter plus efficacement le système éducatif. Le fait qu'historiquement et institutionnellement, cette création se soit faite à l'Université à partir des SE donne à penser qu'il y avait dans les SE un corpus de connaissances utiles ou utilisables pour la Gestion sans que pour autant les SG puissent être considérées comme le simple prolongement des SE, pas plus que l'Économie ne peut être considérée comme le prolongement du Droit sous prétexte qu'historiquement, elle s'en est détachée au sein de l'Université. La distinction SE/SG doit donc, selon moi, être d'abord considérée comme une frontière administrative même si elle désigne bien deux entités différentes. Toutefois, d'un point de vue scientifique, cette frontière doit être *porouse*, ne pas interdire les échanges, les passerelles et même le nomadisme. Or le LMD semble avoir été saisi comme l'occasion de dresser un mur entre les deux communautés et de déloger les économistes de certains territoires qu'ils exploitaient pourtant fort bien, à la grande satisfaction des étudiants.

### **Manœuvres aux frontières**

Le chômage a renforcé, chez les étudiants, la préoccupation de l'emploi et celle-ci a renforcé l'attrait pour les formations professionnalisées. Il y a eu, en fait, un double mouvement. Les étudiants se sont orientés vers des formations en SG mais, au sein des SE, sont aussi apparues des formations professionnalisées (MST puis IUP, DESS) mises en place par des économistes universitaires avec dans bien des cas, une collaboration secondaire, voire marginale des enseignants de gestion. Une analyse de ces évolutions par UFR serait intéressante. À Lille 1, économistes et gestionnaires vivent séparés. Les premiers sont à la Faculté des sciences économiques et sociales (avec les sociologues), les seconds sont regroupés à l'IAE<sup>2</sup>. Cette configuration a pu renforcer la sensibilité aux flux migratoires de l'économie vers la gestion et pousser à la mise en place de formations permettant de fidéliser les étudiants et d'augmenter les moyens budgétaires de la Faculté.

Le LDM, tant au niveau de l'élaboration intra-universitaire de l'offre de formation qu'à celui de l'expertise, a été l'occasion d'une double contestation :

<sup>2</sup> À préciser qu'il y a aussi de l'Économie et de la Gestion à Lille 2 et à Lille 3. Élaborer une offre de formation cohérente au sein d'une carte universitaire régionale qui ne l'est pas, constitue un autre défi ... dont on ne discutera pas ici.

<sup>3</sup> Il faut nuancer fortement : une partie des gestionnaires déplore aussi cette situation d'opposition entre les sections 5 et 6.

d'une part, le rapprochement Économie et Gestion a été jugé inopportun (notamment pour les formations préparant aux métiers de l'entreprise), d'autre part, la légitimité des économistes universitaires à offrir certaines formations professionnalisées a été mise en cause par les collègues des sciences de gestion.

L'intervention conjointe AFSE-CNU-Conférence des Doyens a beaucoup contribué, me semble-t-il, à l'issue finalement heureuse à Lille 1. Toutefois, le problème des rapports Économie-Gestion n'est pas réglé pour autant. Les rapports inter-personnels locaux sont très dégradés et les querelles à propos de la frontière risquent de se poser à nouveau dans un futur proche.

### **Que faire ?**

Mon sentiment est que nous avons été condamnés dans un premier temps (mais heureusement réhabilités ensuite) pour « exercice illégal » de l'enseignement du management. Ce sont moins, me semble-t-il, nos compétences qui ont été contestées que le droit de les exercer. Je vais présenter, de façon caricaturale (l'espace est compté !), ma position en trois points :

1) Les économistes, à l'instar des autres sciences sociales, produisent des *savoirs d'interprétation* (SI) et des *savoirs finalisés par l'action* (SA). Dans le premier cas, on observe des acteurs et on essaie d'expliquer leurs pratiques professionnelles. Dans le second cas, on se met dans la peau de l'acteur et on essaie de résoudre son problème. Entre ces deux types de savoirs, il n'y a pas de relation d'implication simple. Par exemple, on peut savoir interpréter la politique de formation des firmes, en comprendre la rationalité sans pour autant savoir élaborer et gérer un plan de formation.

2) La légitimité des économistes à s'intéresser aux SA est contestée en interne *par une partie des économistes eux-mêmes* (ceux qui développent une attitude condescendante à l'égard du management, peut-être parce qu'ils sont convaincus que la connaissance des SI confère automatiquement celle des SA). Cette légitimité est aussi contestée par les sciences de gestion qui considèrent que les SA sont leur domaine réservé<sup>3</sup>.

À noter que cette accusation (« exercice illégal ») ne vaut pas pour les autres sciences sociales. Par exemple, l'ouvrage *Le socio-manager : sociologies pour une pratique managériale* (Dunod) a obtenu le prix Manpower RH en 2004. On n'imagine pas que quiconque puisse reprocher à ses auteurs d'avoir produit un ouvrage qui relève non pas de la Sociologie mais de la Gestion ou du Management (Encore heureux qu'on n'ait pas interdit à Michel Crozier la porte des entreprises !).

C'est précisément cette critique qu'on nous adresse : vos formations professionnalisées ne relèvent pas de l'Économie mais du Management ! Je crois qu'on

s'autorise une telle attitude à notre égard parce qu'historiquement, les SG se sont détachées des SE au sein de l'institution universitaire...

3) Nous sommes aujourd'hui à la croisée des chemins. La première voie est celle sur laquelle se sont engagés tous ceux qui valorisent les seuls SI ou qui veulent y cantonner l'Économie. Celle-ci n'aurait alors de place que dans les masters Recherche ou comme matière d'accompagnement des formations de gestion. Elle pourrait aussi occuper certaines niches non encore investies par les SG. La décroissance, déjà dramatique, des enseignants-chercheurs ne pourra que se poursuivre si cette option est validée.

Il y a une autre évolution possible : produire et enseigner les SA selon nos méthodes propres et à partir de nos corpus de connaissances. L'AFSE pourrait contribuer au développement de l'Éco-Management comme ensemble de savoirs produits par les sciences économiques et finalisées par l'action. On ne comprend pas pourquoi cette production devrait nécessairement être sous-traitée. Cela n'implique évidemment pas qu'il faille refuser le dialogue avec les autres disciplines qui, elles aussi, traitent du management des entreprises et des organisations.

*IEA 14 th World Congress  
2005 Morocco  
Janos Kornai  
President, 2002 - 2005*

*The International Economic Association invites submissions of papers to be presented at its 14 th world congress. This event is scheduled to take place in Morocco, on August 29 – 2nd September, 2005.*

#### **The Programme Committee**

The scientific preparation of the Congress is placed under the responsibility of the IEA President, Professor Janos Kornai, who is assisted by an international Programme Committee, co-chaired by Gerard Roland and Laszlo Matyas

#### **The programme**

The programme will focus around two main themes:

- (1) New trends in economics
- (2) Understanding the great changes in the world

The area of theme (1) includes, among others, issues like:

- New results in behavioural economics
- New institutional economics
- Pressure for and constraints on publication

The area of theme (2) includes, among others, issues like:

- Globalisation and new development in trade theory
- Economic development
- The first fifteen years of post socialist transition

Honesty and trust

#### **Format**

The Congress days will be devoted to invited lectures on the main themes and to parallel sessions of contributed papers. **Papers are suitable in any subject area of economics** . Topics of broad interest to countries throughout the region are also welcome.

#### *Paper submission guidelines*

Papers and abstract should be sent only electronically to the Co-chairman of the Programme Committee, Professor Laszlo Matyas, Central European University, Budapest, Hungary, to the following email address : [iea-wc@ceu.hu](mailto:iea-wc@ceu.hu) by **January 31, 2005**. Please include your name, affiliation, title of the paper, postal and email address.

Papers should be written in English. Submissions that do not follow the above procedures may not be considered. Notification of acceptance will be sent by May 1 st , 2005.

## VIE DE L'AFSE - VIE DE L'AFSE

### IN MEMORIAM

**Jean-Jacques LAFFONT**

Jean-Jacques Laffont est décédé le 1<sup>er</sup> Mai 2004 à l'âge de 57 ans. Il laisse derrière lui une œuvre considérable couvrant la plupart des grands thèmes de la science économique. Il faudra certainement encore beaucoup de temps pour que ses travaux, déjà bien connus dans la communauté des économistes, fécondent la méthodologie des autres sciences sociales et la pratique de la politique et des affaires. Pourtant, la matière ne manque pas.

De fait, en 17 livres et 200 articles, Jean-Jacques Laffont a produit des résultats fondamentaux en théorie microéconomie, économie industrielle et économétrie.<sup>1</sup> Mais c'est à l'économie publique et à l'économie du développement que son nom restera durablement attaché. A l'économie publique en raison de ses recherches sur les fondements, la conception et la mise en pratique des mécanismes incitatifs. Ses interventions au Conseil d'Analyse Économique, devant les dirigeants des grandes entreprises et ceux des organismes internationaux, au premier rang desquels la Banque mondiale, ont semé le germe du doute aussi bien sur l'universalité de l'efficacité du marché que sur la pertinence des interventions publiques pour corriger les défaillances marchandes.

Des contrats de concession de service public aux mécanismes d'enchères, sa recherche sur les mécanismes incitatifs a consisté à systématiser et à quantifier les conséquences des asymétries d'information entre les parties au contrat, au premier rang desquelles les autorités publiques. Si le vieux système du "command-and-control", qui prend la forme d'une "régulation au coût moyen" quand il s'agit de coraquer les monopoles publics, est de moins en moins le mode de gestion dominant, c'est en grande partie grâce à l'œuvre de Jean-Jacques Laffont qui a rendu explicites les espaces d'arbitrage ouverts par les avantages informationnels des agents économiques. Il ne sert à rien, et il est même contreproductif de signer des contrats assis sur des données qui ne peuvent pas être contrôlées par les parties ou qui ne peuvent pas être contrôlées par un tiers, arbitre ou juge. L'information privée est une richesse que les

agents individuels, les entreprises et les corps de l'État utilisent de façon stratégique au mieux de leurs intérêts privés.

Pour qu'un contrôle soit efficace, il faut qu'il soit basé sur des mécanismes incitatifs, c'est-à-dire des clauses contractuelles telles que ceux qui possèdent des informations privées les mettent au service de ceux qui ne les possèdent pas, moyennant rétribution. Cette idée qu'un contrat efficace doit toujours prévoir d'abandonner une partie du surplus collectif aux propriétaires d'informations privées est probablement loin de la morale, mais le gaspillage non plus n'est pas moral. On comprend alors facilement que Jean-Jacques Laffont ait franchi le pas de l'économie théorique vers l'économie politique et la science politique. La constitution, texte fondateur d'un système politique, est aussi l'expression d'un équilibre des pouvoirs entre plusieurs principaux dont les objectifs sont partiellement divergents et qui cherchent en permanence à valoriser leurs informations privées.

Au cours de la dernière décennie, Jean-Jacques Laffont a consacré beaucoup de son temps et de son énergie à l'aide aux pays émergents, en participant activement à la création et à l'animation de centres de formation des régulateurs en Afrique francophone, en Amérique du Sud et en Chine avec l'appui de la Banque mondiale. Il n'est pas fortuit que la seule compilation actuellement disponible de ses écrits ait été publiée en Chinois par MIT Press et que son dernier livre (à paraître) traite de régulation et développement.

Le portrait académique de Jean-Jacques Laffont est nécessairement réducteur car il laisse peu transparaître de sa personnalité attachante et de son charisme. A côté du savant, de l'organisateur infatigable de conférences académiques et professionnelles, du créateur de filières et de structures de formation, il y avait aussi un amateur éclairé et très convaincant de rugby et de dégustations de foie gras et de grands crus.

A son épouse et à ses quatre enfants, l'Association Française de Science Économique, dont il fut membre du Comité Directeur de 1982 à 1984, présente ses sincères condoléances.

Pour le Comité Directeur de l'AFSE  
Claude Crampes  
Université de Toulouse

<sup>1</sup> Pour un CV détaillé, voir <http://idei.fr/doc/cv/laffont.pdf>.

**JOURNEES 2004**

**DE "L'ASSOCIATION FRANCAISE DE SCIENCE  
ECONOMIQUE"**

**RENNES – Mardi 18 mai 2004**

*De l'utilité du calcul économique public.*

*Roger Guesnerie*

*Professeur au Collège de France*

Raymond Aron, dans ses « dix huit leçons sur la société industrielle », voyait dans l'usage intensif du calcul économique une des composantes fortes de l'identité de nos sociétés. Depuis la parution de son ouvrage en 1963, la situation n'a pas changé, c'est le moins qu'on puisse dire.

Aujourd'hui comme hier et sans doute plus qu'hier, les agents privés, les consommateurs c'est à dire vous et moi, et les entreprises bien sûr, mettent en balance coûts et avantages monétaires ou monétarisés, pour déterminer leurs choix économiques. L'extension du champ de l'économie marchande, à la fois dans l'espace géographique et au sein des sociétés, accroît le rôle de la logique économique et donc du calcul qui l'incarne et souvent la concrétise.

Il n'est pas nécessaire d'être un observateur avisé pour noter que cette extension du champ du calcul économique privé va de pair avec une montée des difficultés que rencontre le calcul économique public pour faire valoir ses éclairages dans le débat et la décision publique.

Avant d'aborder la question de « l'utilité du calcul économique public » qui, à vrai dire traitera plutôt de la question "comment le calcul économique public peut il rester utile ?", il est sans doute opportun de s'interroger sans complaisance sur les difficultés présentes du calcul économique public et sur ses raisons.

Une première partie présente donc l'environnement intellectuel et institutionnel qui constitue la toile de fond aux problèmes conceptuels et techniques qui seront évoqués ensuite.

Je m'interrogerai alors, avec les libertés mais aussi les risques que procure une position clairement distancée, sur la permanence du calcul économique public mais aussi sur les adaptations qu'appelle la nouvelle donne.

J'exprimerai et défendrai deux opinions contrastées, un scepticisme certain sur les propositions récurrentes de retour sur les fondements du calcul, un soutien sans réserve aux propositions d'améliorations et de modernisation des techniques, j'allais dire des technologies du calcul.

Première cause d'un certain recul du calcul économique public, cela va sans dire mais cela va encore mieux en le disant, la part du secteur public dans la production des biens et services s'est rétrécie.

Pour s'en tenir à la France, la place des entreprises publiques dans le secteur concurrentiel a été significative mais relativement limitée, si l'on excepte bien sûr la période du début des années 80 et la vague des nationalisations qu'elle a suscitée. Qui plus est, les entreprises publiques du secteur concurrentiel n'ont, semble t'il, jamais été, ni en principe, ni dans les faits, tenues à s'en référer à un calcul économique spécifique qui reflèterait leur statut.

Mais la question de la bonne traduction d'une certaine mission de service public, que le Droit administratif corrèle, à défaut de la lier strictement, au statut public, a continué à mettre en question, au moins en filigrane, la pertinence du recours à ce que l'on pourrait appeler le « calcul économique spontané de marché ». Cette question est revenue sur le devant de la scène, après 1982, lorsque certains ont défendu l'idée d'un infléchissement des choix économiques et donc des méthodes de choix des entreprises nouvellement nationalisées. Ils soulignaient, et leur argument faisait sens, que le changement de statut ne prenait tout son sens qu'avec changement de calcul économique.

Nous sommes loin de cette période. Une vague de privatisations, dont il faut noter qu'elle ne constitue pas un phénomène français mais mondial, a fait refluer le secteur des entreprises publiques bien en deçà frontières qu'il avait atteintes avant 1981. Plus question de calcul économique public pour ces entreprises.

Mais on le sait, les entreprises publiques en situation de monopole, et le statut public est dans leur cas une obligation constitutionnelle, ont été soumises à toute une série d'évolutions qui rejaillissent sur les finalités du calcul économique auxquelles elles se livrent. Leur statut lui-même est mis en question, sans que soient nécessairement invalidées les dispositions constitutionnelles antérieures, soit que des innovations technologiques aient réduit les coûts fixes d'infrastructure et sapé la force de la position du monopole naturel (c'est le cas dans le domaine de la téléphonie cellulaire), soit que l'inscription dans l'espace économique européen fasse disparaître en partie le monopole (c'est le cas pour l'électricité), soit enfin que la source du monopole naturel soit identifiée de façon plus stricte ( il y a en fait monopole naturel sur l'infrastructure ferrée, le rail – et non sur le transport de voyageurs, et de même les rendements croissants sont essentiellement présents dans l'activité transport d'électricité). L'ouverture à la concurrence dans ce sens, affectera nécessairement le calcul économique et il est clair qu'une EDF éventuellement privatisée choisirait son parc de centrales sur la base de calculs sensiblement différents de ceux qu'elle adopte aujourd'hui.

Last but not least, le calcul économique mis en place dans le secteur administratif pour le choix de projets impliquant la fourniture de biens et services (au moins partiellement) non marchands rencontre des difficultés croissantes. Si l'on en croit un certain nombre d'analystes proches des dossiers, il peine à faire avaliser ses conclusions. Un simple exemple illustre la nature de la difficulté, ou du moins la perception volontairement caricaturée que l'on peut en avoir. Les arguments tirés du calcul économique emportaient l'adhésion lorsqu'ils étaient développés il y a trente ou cinquante ans, pour un axe autoroutier majeur, disons pour faire spectaculaire Paris-Marseille ou Lyon-Marseille, mais ils ont un poids limité, voire ils sont récusés, lorsqu'il faut comparer aujourd'hui deux variantes d'un tracé d'autoroutes dont les effets environnementaux ou d'aménagement du territoire sont différents.

La difficulté, telle que cet exemple veut la suggérer, n'a rien de mystérieux. Il s'agissait, dans un cas, de traduire en des termes économiques une évidence intuitive que transmettait la connaissance de la nature et de l'intensité des trafics qui seraient vraisemblablement écoulés. Il s'agit dans l'autre cas de mettre en balance des surcoûts d'infrastructure et par exemple la protection de paysages, protection dont la valeur, voire même la nécessité, peut être sujette à caution. Il s'agit parfois même de désigner, dans des populations de caractéristiques voisines, les riverains qui seront soumis à des nuisances.

Tous ces constats, la disparition progressive des entreprises publiques dans le secteur concurrentiel, la mise en cause du rôle et éventuellement du statut des entreprises publiques dans les secteurs de monopole naturel, les difficultés de l'action publique pour la production de biens et services non marchands, sont symptomatiques d'une contestation des principes traditionnels de l'action publique, contestation qui a trois étages différents.

Le premier est la conviction que dans une économie complexe ou le nombre de biens et services s'est multiplié, ou les besoins à satisfaire relèvent de ce qu'on aurait appelé autrefois le superflu, l'Etat doit s'effacer. Cette conviction s'alimente à de nombreuses sources, mais les échecs de la planification soviétique, qui avait réussi cependant à développer les secteurs de base, mais qui a éprouvé de grandes difficultés pour développer les consommations, l'ont conforté. A cet égard, il est bien exact que la nationalisation des secteurs de base, après la seconde guerre mondiale, répondait à des préoccupations (reconstruire dans un contexte de pénurie du financement) qui ont disparu.

Mais le balancier est allé beaucoup plus loin. A la confiance dans l'action administrative dans le domaine de la production, par exemple pour organiser les circuits de financement, ou du moins à la confiance dans une certaine combinaison harmonieuse de l'action administrative et de

la concurrence, s'est substitué une allégeance sans partage à la concurrence et un éloge sans retenue de ses bienfaits. On ne peut manquer rétrospectivement de mettre en regard la vieille critique marxiste du « gaspillage de la concurrence capitaliste » et de l'éloge qu'en font ses modernes zéloteurs qui y voient l'effet nécessaire des tâtonnements successifs qui par essais et erreurs déclenchent l'innovation de produits.

Sans traiter au fond cette question, il faut bien comprendre que la multiplication des biens et services accroît l'avantage comparé de la concurrence par rapport à l'action administrative, dès lors que, par exemple, pour la détermination de la qualité des produits, l'expertise centrale paraît moins convaincante que les processus locaux de confrontation des produits, arbitrés par le consommateur. La concurrence serait donc vue comme la règle et l'organisation comme l'exception, et à la limite pour certains, l'organisation devrait se limiter à une organisation des règles de la concurrence.

Cet effet, appelons l'effet de complexification des besoins, touche de plein fouet la discussion de la production publique de biens et services marchands. Mais il est aussi à l'arrière plan des difficultés de la « planification » de la production de biens et services non directement ou complètement marchands. Par exemple, le secteur des transports voit s'accroître, de par la multiplication des formes de l'offre, de par le développement des politiques commerciales, la concurrence en son sein. Mais plus profondément, le choix des infrastructures publiques qui organise l'offre du secteur renvoie à des arbitrages entre caractéristiques plus nombreuses, le temps gagné, la sécurité mais aussi la qualité environnementale, le confort, etc qui font écho à la complexification des besoins, et où la décision n'est très lentement informée par l'expérience antérieure. Voici le premier étage, passons plus rapidement sur les autres étages de la contestation, car ils sont, me semble-t-il mieux identifiés.

Le second étage procède du sentiment que le modèle de la transmission hiérarchique parfaite des instructions, (les instructions du principal (l'Etat) à l'agent (l'entreprise publique)) est erroné. Ce sentiment peut trouver son illustration dans une certaine lecture de l'histoire d'une entreprise publique comme EDF où l'Etat aurait effectivement contrôlé, sinon déterminé, le calcul économique de l'entreprise, son financement, mais n'aurait pu empêcher la reconstitution d'une rente de monopole, non au profit des capitalistes, mais cette fois plutôt au profit des agents publics. L'asymétrie d'information entre le niveau central et les niveaux décentralisés de l'action publique, et la rente informationnelle que l'action publique laisse à ceux qui l'exécutent, constitue la rationalisation la plus populaire de ce sentiment. L'analyse met donc l'accent sur les objectifs propres des agents publics et en l'occurrence de l'entreprise publique, et conduit à substituer le contrat à l'instruction centrale.

Dans les secteurs anciennement monopolistiques, ce n'est plus l'entreprise publique, mais l'autorité de régulation, qui constitue l'instrument de l'action publique.

Cette ligne de recherche a été fructueuse mais la suspicion qu'elle jette sur l'action publique s'accompagne parfois d'une confiance presque axiomatique dans les vertus des marchés financiers, qui eux, reflèteraient convenablement une information inaccessible aux gouvernements.

Enfin last but not least, dernier étage de la contestation moderne de l'action publique, la mise en cause du concept de planification bienveillante non seulement au niveau de sa capacité à transmettre ses instructions bienveillantes, c'était le point précédent, mais au niveau de sa capacité à incarner une forme d'intérêt général. C'est la critique la plus destructrice, celle qui, sans doute, mériterait le plus la discussion de fond qui sera omise ici.

Les difficultés de l'action publique, que j'ai évoquées plus haut, font écho, en proportions variables, à chacun de ces trois étages de contestation. C'est la paysage général dans lequel s'inscrit le débat sur l'utilité du calcul économique public et il fallait le rappeler. La prégnance de la concurrence sur l'organisation ou plutôt le choix prédominant de la concurrence comme mode d'organisation changeait la donne du périmètre du calcul économique public : il s'exercera vraisemblablement de moins en moins au sein des entreprises, fussent-elles publiques, contraintes à affronter une concurrence entièrement régie par les signaux du marché, mais éventuellement dans les instances de régulation et toujours dans les administrations, mais dans des administrations coiffant des secteurs où les décisions centrales s'inscrivent dans le contexte de gestion de plus en plus largement concurrentielle.

Le calcul économique public s'exerce donc aujourd'hui dans des contextes intellectuels et institutionnels modifiés, mais reste inévitable, ne pas calculer est une manière de très mal calculer, et donc indispensable. C'est d'autant plus indispensable que l'incitation privée au calcul est fondée sur les sanctions que le marché inflige aux calculs erronés, n'a ici pas de contrepartie. L'exigence d'un calcul objectif des bénéfices et des coûts ne peut être concrétisée par un système de sanctions économiques ou garantie par la routine du jeu politique. Sa promotion doit résulter d'une volonté délibérée, qui n'est autre que celle de protéger le citoyen de l'arbitraire de ceux qui décident en son nom.

Comment faire donc pour que le calcul économique public, reste, dans le nouveau contexte, le plus utile possible ? Tel est la question que l'exposé va maintenant aborder en distinguant les aspects conceptuels, les fondements du calcul économique public, et ce que j'appellerai faute de mieux, ses

aspects substantiels, sa concrétisation, ou si l'on préfère une autre métaphore en distinguant son software, son logiciel et son hardware, sa quincaillerie, ou si l'on veut encore sa technologie. Les aspects fondamentaux sont ceux que je connais le mieux, et ceux pour lesquels mes opinions sont les plus informées. Ses aspects substantiels que je connais moins seront évoqués plus brièvement, et plus prudemment, avant de terminer.

Le retour sur les fondements du calcul économique : vaste question que je ne prétends pas traiter en une vingtaine de minutes. Le sujet suscite des vocations récurrentes, que j'ai eu à connaître, au cours de participations antérieures à divers groupes de travail du Plan. Le message que je vais faire passer, n'est pas, soyons clair, un message d'encouragement mais plutôt une mise en garde. Parodiant Nizan, on pourrait dire que la réforme du calcul économique n'est pas « une carte qu'on retourne un soir dans un jeu de hasard ».

Le calcul économique d'un projet public met en regard les coûts du projet mesuré avec le système des prix observés ou anticipés et « actualisés » et ses avantages monétaires, qui dans la logique standard, celle initiée par Dupuit, s'obtiennent par addition des surplus individuels. C'est ce que j'appellerai *le calcul économique public standard*.

Ces principes de calcul économique ont été contestés de façon récurrente, en général pour déplorer une exhaustivité insuffisante des effets évalués : on oublierait les effets distributifs des projets, ses effets sur l'emploi, ou d'autres variables économiques pertinentes. Pour faire bref, une sophistication insuffisante du calcul appelle des compléments voire des amendements qui, de fil en aiguille peuvent aller jusqu'à des révisions plus ou moins fondamentales.

C'est bien dans une zone floue entre demande de sophistication accrue et demande de révision que se situent quelques-unes des propositions que le groupe de travail mis en place en 1983 au Commissariat du Plan et auquel j'avais participé en tant que président du Groupe technique (Malinvaud étant président du groupe plénier) avait eu à examiner. Citons en quelques-uns.

La méthode dite des effets, inscrivait l'évaluation dans un cadre de comptabilité nationale et mettait l'accent sur la valeur ajoutée des projets sans en défalquer les coûts salariaux.

Les critères dits nouveaux critères de gestion assignaient un objectif de maximisation différent du profit (valeur ajoutée sur capital ou valeur ajoutée sur travail – ce dernier réminiscent de ce que les théoriciens de l'autogestion avaient suggéré pour décrire le comportement des firmes auto-gérées), sans qu'il soit tout à fait clair si la maximisation était censée se faire sous contrainte de profit positif ou non.

Enfin, certains, macroéconomistes préconisaient une simulation, extrêmement délicate à mettre en œuvre à tout le moins, des effets de chaque projet ou groupe de projets, sur les modèles macroéconomiques de grande taille qui jouaient encore à l'époque un rôle significatif dans la discussion de politique économique.

Ces propositions relevaient d'expériences et d'intuitions différentes, mais dès l'abord prêtaient le flanc à des objections assez immédiates, dont je fournirai (échantillon limité) un exemple pour chacune d'entre elles.

Premièrement, concernant la méthode des effets, si l'on met l'accent pour un projet sur sa valeur ajoutée, qui serait aussi le profit avec un salaire fictif nul, pourquoi les coûts d'option des autres biens intermédiaires qui servent dans le projet sont-ils mesurés avec des prix réels, qui incorporent des salaires positifs ?

Les nouveaux critères : comment adopter un critère de gestion dont les stipulations ne soient pas préservées par agrégation, c'est à dire qui conduit à des préconisations dans la configuration d'entreprises isolées qui seraient défaites au sein de l'entreprise unique résultant de la fusion des précédentes ?

La simulation macroéconomique ensuite. Admettons qu'il faut en période de récession accélérer la mise en chantier de projets publics, : c'est ce que disaient les modèles macroéconomiques en question, mais ce n'est pas nécessairement une recommandation consensuelle des macro-économistes. Mais alors, pourquoi ne pas le faire simplement en modifiant l'échéancier de lancement des projets rentables, voire en abaissant le seuil de rentabilité classique, voire encore en modifiant temporairement le coût des fonds publics ? Une demande générale de projets publics ne justifie pas une simulation macroéconomique sauf comme l'avait justement noté Dominique Bureau (1985), pour mettre en évidence les effets macroéconomique d'un projet spécifique, « orthogonaux » aux effets agrégés moyens de l'ensemble des projets.

Les objections ne prétendent pas instruire un procès complet des propositions à l'examen. Elles suggèrent simplement qu'on se s'impose pas aussi facilement que cela réformateur du calcul économique... Soyons plus nets. Un calcul économique public digne de ce nom doit s'enraciner dans une vision théorique cohérente du fonctionnement de l'économie, des conditions de l'insertion de l'action publique dans cette économie et des objectifs de l'action publique. La discussion sur les effets distributifs, les effets macroéconomiques n'a de sens que remise dans une perspective théorique adéquate. J'illustrerai cette affirmation dans la suite en mettant l'accent sur les problèmes de distribution des revenus, mais le besoin de référence théorique est encore exacerbé dans le cas des problèmes d'effets macroéconomiques, un sujet sur lequel il y a peu de consensus au sein de la profession des économistes.

Le calcul économique standard lui tire sa cohérence d'une référence théorique bien déterminée, c'est à dire pour faire bref, celle du monde du second théorème de l'économie normative, où le système de prix apure les marchés et où les problèmes distributifs sont résolus grâce à des transferts forfaitaires de revenu. On peut aussi le relier au monde où prévaut la « CC- efficiency » dont je vais parler tout à l'heure

Que ce modèle de fonctionnement de l'économie, soit schématique voire caricatural, que les possibilités de distribution soient beaucoup plus restreintes que ce qu'autorisent les transferts forfaitaires ne fait pas de doute. Mais qu'en déduire pour le calcul économique ?

En l'état actuel de nos connaissances, nous n'avons pour nous éclairer que les divers avatars des théories de second best. Les modèles existants nous enseignent que dans des situations plus complexes que celles discutées dans le modèle d'équilibre général, d'une part

- le calcul économique public devrait se référer non nécessairement à des prix réels apparaissant sur les marchés mais à des prix « fictifs ».

- Par ailleurs, les formules de valorisation d'avantages non marchands font intervenir, au travers des coefficients décrivant l'utilité marginale sociale du revenu individuel, les considérations distributives.

- Enfin, c'est une des leçons générales de ces travaux, le système des prix fictifs constitue un tout cohérent ; comme l'est le système des prix réels. Ainsi, s'il apparaît un salaire fictif différent du salaire réel, les prix fictifs des biens reflèteraient comme le font les prix réels, les conditions de production mais avec la valorisation fictive du travail partout introduite.

Le rapport remis au Ministre du Plan en 1984, dans le cadre du groupe de travail déjà mentionné, soulignait fortement cette nécessité de cohérence du système de prix fictifs, dès lors qu'on voudrait y faire référence dans les calculs économiques publics.

Questions : quel système de prix fictifs adopter ? La réponse n'est claire que dans le cadre d'un nombre limité de modèles polaires. Par exemple les prix à la consommation constituent la référence appropriée dans les modèles où prévaut la « CC-efficiency » (Guesnerie 1975), les prix à la production s'imposent dans les mondes où prévaut « l'efficacité productive » à la Diamond-Mirrlees (1971).

Ce dernier cas polaire mérite un commentaire approfondi, particulièrement si l'on s'intéresse aux problèmes de distribution du revenu. C'est en effet, que dans le monde de Diamond-Mirrlees la distribution du revenu peut s'opérer, non directement par le biais des transferts forfaitaires, mais indirectement en jouant sur les taxes à la consommation ou en mettant en place un impôt sur le revenu progressif. La propriété de « production efficiency » légitime la déconnexion entre la gestion du

système productif – où le jeu concurrentiel est justifié - et la question de la répartition du produit –qui relève de la politique fiscale. L' « efficacité productive » est loin d'être une simple curiosité théorique ; tout au contraire, elle a, implicitement ou explicitement, un écho considérable dans les politiques économiques contemporaines. On peut me semble-t-il soutenir sans trop de paradoxe, que la logique profonde de la construction économique européenne, et l'objectif du grand marché qui la sous-tend constituent une mise en musique des préconisations de « production efficiency » : la concurrence qui doit s'exercer librement sur le grand marché a pour vocation de faire émerger un système de prix européen à la production plutôt que l'optimum de l'économie normative walrassienne.. De la même manière, les efforts de l'OMC aujourd'hui, du GATT hier, pour réduire les barrières douanières, sont imparfaitement mais simplement expliqués comme une tentative de concrétisation d'une sorte de mouvement mondial vers la « production efficiency »

Le calcul économique dans le marché où la « production efficiency » est souhaitable est assez proche du calcul économique standard : les coûts doivent être évalués avec les prix réels, mais ici les prix à la production ; la valorisation des biens collectifs et des avantages non marchands fait intervenir les utilités marginales sociales des revenus. Le biais que cette valorisation introduit avec les formules traditionnelles, à la Samuelson pour les biens collectifs, à la Dupuit pour les avantages non marchands, n'est pas systématique. Nous restons assez proche du calcul économique standard dans la version qu'en présente le rapport Boiteux lorsqu'il propose de « fonder – par convention – le prix actuel des logements exposés au bruit d'un projet ou d'un schéma, sur le loyer mensuel au m<sup>2</sup> du secteur locatif tel que l'INSEE publié trimestriellement par grandes zones à l'échelle nationale. Ainsi, l'indicateur proposé, « en portant sur un agrégat suffisamment étendu, aplanit les distorsions sociales les plus flagrantes ». Une sorte de valeur moyenne des avantages non marchands, constituerait, puisque les riches dont l'utilité marginale sociale est plus faible ont aussi une valorisation plus forte de l'avantage non marchand, un estimateur imparfait, mais non systématiquement biaisé, de l'évaluation théoriquement correcte. Je ferai référence à ce calcul comme au « calcul économique standard rénové ».

Il n'est pas sûr que les préconisations tirées du principe de production efficiency soient pleinement justifiées. (Guesnerie R (2002)) La séparation que le principe opère toujours entre efficacité et distribution repose, semble t'il, sur une surévaluation des performances de nos systèmes redistributifs. J'ai exprimé cette idée dans plusieurs articles en soulignant comment elle permet d'identifier le biais entre prix et valorisations fictives des biens. Je crois cependant qu'en l'état actuel de notre

compréhension du monde économique il est aventureux de faire des propositions alternatives à celles du calcul économique standard modifié décrit ci-dessus.

Peut-on faire mieux cependant, pour la prise en compte des problèmes distributifs qu'une valorisation uniforme des avantages non marchands, dans la ligne de ce que propose le rapport Boiteux ?

La réponse est que l'on peut faire théoriquement mieux et que l'on est contraint à faire pratiquement mieux, mais dans les deux cas pas beaucoup mieux.

On peut faire théoriquement mieux. Les formules de second best auxquelles je faisais allusion précédemment, explicitent les biais entre la moyenne des consentements à payer et l'évaluation socialement correcte des avantages. Un des termes de ce biais est la covariance entre les valeurs sociales du revenu et les consentements à payer, mais il y en a d'autres, dont l'un est éventuellement interprétable comme le coût des fonds publics, j'y reviendrai, mais les recommandations opérationnelles à en tirer ne sont pas tout à fait limpides.

L'analyste sera parfois contraint de faire plus, par exemple lorsqu'il doit faire des propositions de tarification. Imaginons, par exemple, exemple caricatural, une infrastructure qui est empruntée par deux classes d'utilisateurs, de taille identique. La première population, les riches, (resp. les pauvres) a une valeur privée du temps gagné  $t(1)$  élevée (resp.  $t(2)$  basse). La puissance publique a des objectifs distributifs tels que la valeur sociale marginale du revenu des deux populations sont  $l(1)$  et  $l(2)$ . Si les deux populations empruntent l'autoroute, elle est encombrée et l'encombrement un coût social, que je suppose pour simplifier identique pour les deux populations, soit  $e = l(1)e(1) = l(2)e(2)$ .

Faut-il instaurer un péage sur cette infrastructure ? La question est facile à analyser, puisque le seul effet du péage est de détourner la population 2 de l'infrastructure (auquel cas on suppose que le coût d'encombrement devient nul et que la vitesse reste identique). Dans la logique Dupuit, (pas de problème redistributif) la réponse est positive dès lors que  $t(1) > t(1) + t(2) - e(1) - e(2)$ , soit  $t(2) < e(1) + e(2) = t(2,D)$ . En introduisant les considérations distributives la réponse est positive si  $l(1)t(1) > l(1)t(1) + l(2)t(2) - 2e$ , soit  $l(2)t(2) < 2e$ , soit  $t(2) < e(2) + [l(1)/l(2)] e(1) = t(2,R)$ , avec évidemment  $t(2,R) < t(2,D)$ .

Que peut faire l'analyste dans une telle situation ? Idéalement, il doit fournir tous les éléments du diagnostic,  $t(1)$ ,  $t(2)$ ,  $e(1)$ ,  $e(2)$ , voire suggérer, s'il en est capable, c.a.d en supposant qu'une méthode crédible de révélation des préférences publiques distributives soit disponible, des valeurs  $l(1)$  et  $l(2)$  implicites aux choix observés ailleurs. Rien n'indique que, dans ce cas, le politique tranchera selon les clés auxquelles il se réfère implicitement dans d'autres cas : il a sa marge de manœuvre, qui

peut dépendre de son identité ou du contexte politique. Aller plus loin pour l'analyste, par exemple solliciter des instructions plus volontaristes au cas par cas, risquerait, si elles étaient fournies, de faire porter la charge de la redistribution sur des instruments – les projets – qui y sont peu adaptés. A fortiori, prétendre trancher au vu de telle ou telle conception de la justice distributive paraît peu réaliste. Quant au débat public, il sera en la circonstance un complément et non un substitut du calcul économique, un complément qui peut accroître l'inventivité dans la recherche des solutions tout autant que favoriser les intérêts les plus activistes, qui sont en général particuliers et rarement ceux des plus défavorisés.

La mise en cause des principes du calcul économiques standard constitue un serpent de mer, ou si l'on préfère une hydre aux cent têtes. Il est certes vrai que le monde est plus compliqué que ce que suppose le modèle qui fonde l'efficacité productive., soit parce que les problèmes de stabilisation – pour reprendre la classification de Musgrave – sont effectifs, ou encore parce que les conditions de la redistribution des revenus sont moins favorables

Mais le calcul doit refléter un compromis entre les exigences d'une filiation théorique explicitée et suffisamment satisfaisante et celles de l'applicabilité opérationnelle, qui requiert une certaine simplicité et passe elle-même par une cohérence entre calcul économique et politique économique. A cet égard, les justifications du calcul économique standard rénové sont solides et il faut, sans renoncer à les perfectionner, cesser de vouloir les réformer à tout bout de champ.

Au risque de se répéter, c'est que d'une part, les formes d'un calcul économique plus sophistiqué sont difficiles à concevoir intellectuellement. C'est que, d'autre part, les politiques économiques sont dominées, certains diraient obsédées par la mise en œuvre des préconisations de « production efficiency ». Pour cela, un calcul économique allant au-delà, difficile à concevoir, serait aussi difficile à légitimer et à concrétiser. Il pourrait entrer de plein fouet en contradiction avec les politiques affichées et effectivement suivies. Ainsi comme l'avait noté le rapport, « Calcul économique et résorption des déséquilibres », le recours systématique à un prix fictif de la devise et à un système de prix fictifs cohérents, s'il était utilisé de façon conséquente par une partie des agents économiques, entrerait en contravention avec les règles de l'OMC

J'en resterai là, en ce qui concerne les fondements des méthodes. J'aurais souhaité dire quelques mots sur le traitement du risque, mais ce serait un petit peu long. Une discussion sur le coût des fonds publics aurait aussi pu trouver sa place ici. C'est un concept dont la popularité chez les praticiens, qui en France a du beaucoup à la force de conviction de J. Thédié, s'est exportée chez les

théoriciens, en particulier dans les théories de la régulation des entreprises publiques. Mais c'est un concept dont la signification a été parfois ambiguë – était ce une manière de mesurer la limitation des fonds publics disponibles pour l'investissement quelle qu'en soit la raison, ou reflétait-il vraiment le coût social de l'imposition ou bien encore constituait-il une manière pragmatique de compenser la surestimation des avantages que les analystes du projet, parfois militant de sa cause, lui associaient ? Mais c'est aussi un concept dont les fondements théoriques sont parfois insuffisamment justifiés (par exemple, dans le modèle de D.M., les formules ne font pas apparaître nécessairement un coût des fonds publics, au sens où le biais qu'elles introduisent, n'est pas systématique, mais contingent au modèle). J'en ai dit trop ou trop peu mais malgré tout, je m'arrêterai là.

A mi-chemin entre les problèmes méthodologiques de fondements et les problèmes de concrétisation opérationnelle, est le problème central du choix du taux d'actualisation public, que la discussion précédente peut éclairer mais pas trancher. Rappelons les principaux éléments du débat, et les trois références qui viennent immédiatement à l'esprit : le taux sans risque du marché, par exemple le taux sans risque des obligations d'Etat, le taux déterminé par l'analyse normative des préférences inter-temporelles à moyen-long terme qui fait intervenir le produit du taux de croissance anticipé de la consommation et du coefficient d'aversion relative au risque ( ou d'élasticité de l'utilité marginale); et enfin la productivité marginale du capital dans l'économie, c'est la référence qui a été préconisée et qui a servi de base aux calculs du Commissariat du Plan dans le passé, à la suite de débats et de travaux auxquels sont associés les noms de E. Malinvaud, L. Stoleru, A. Bernard.

Ces trois approches, tout à fait identiques dans le monde du second théorème de l'économie normative, renvoient dans le monde ou nous vivons ) à des chiffres différents (je pense ici à des taux applicables à des projets à 15-20 ans, le très long terme posant des problèmes différents) 2,3% environ la première, 5, 6% la seconde, au moins 7% peut-être plus pour la troisième.

Comment trancher ? On peut évidemment réduire la fourchette en remarquant que la contrainte d'endettement de l'Etat, Maastricht, invalide vraisemblablement la référence à un marché international du crédit, sauf à faire intervenir des coûts des fonds publics prohibitifs. Reste une fourchette assez large, dans laquelle on ne peut se situer sans réflexion théorique. A nouveau, celle-ci doit se fonder sur une analyse convenable des contraintes auxquels notre économie est soumise. Elle peut se référer à une littérature antérieure fournie – l'argumentaire d'Arrow-Kurz (1970) conduirait plutôt à la seconde solution, un appel un peu trop rapide à la logique de production efficiency paraît plaider pour la troisième - mais qui doit être actualisée et réexaminée dans le

nouveau contexte. La réflexion devra, défi nouveau, prendre en considération les travaux récents qui soulignent le départ parfois considérable entre les comportements observés, en matière de choix inter-temporels des consommateurs et les hypothèses de nos modèles.

Enfin, quelles recommandations plus opérationnelles pour le calcul économique ? Je l'ai dit, je suis sceptique sur une fuite en avant dans la complexification des principes du calcul. Passant maintenant de la discussion des fondements à celle de la concrétisation, (c'est ma dernière partie), je crois aussi, pour reprendre l'argumentaire de M. Boiteux dans l'introduction de l'un de ses rapports, qu'il faut « faire du bilan socio-économique, non le critère mais le noyau de l'estimation de la valeur d'un projet ». Cette conviction de la centralité du calcul économique s'alimente à mon argumentaire précédent, mais ne s'y réduit aucunement. Pour m'en expliquer, je reviendrai à une phrase de M. Boiteux selon lequel « les prix doivent mesurer les coûts comme les horloges mesurent l'heure ». Parodiant ceci, on pourrait dire que le calcul économique doit peser les coûts et les avantages comme une balance pèse les charges placées sur son plateau. Le calcul économique n'est pas une balance tout à fait juste, tout simplement parce qu'il n'existe pas de balance juste : c'était l'essentiel de l'argumentaire théorique. Mais il y a une autre qualité, qualité essentielle qu'à l'école communale on demandait aux balances, la fidélité. Faire du calcul économique le noyau de l'évaluation, c'est éviter sa libre adaptation, en fonction des caprices de l'utilisateur. Résumé aussi exhaustif que possible de l'évaluation quantitative du projet, le calcul fournit une mesure, sinon entièrement objective mais fidèle au sens où la balance est fidèle, des contreparties de telle ou telle amélioration qualitative qui doit être explorée dans les variantes à l'examen.

Ainsi, comme le dit toujours M. Boiteux dans l'introduction de l'un de ses rapports, que « si telle préoccupation d'urbanisme conduit à préférer, pour un investissement de transport, une solution qui coûtera cinquante millions de plus que la solution dont le bilan socio-économique était apparemment le meilleur, on peut alors se poser utilement la question de savoir, si avec ces cinquante millions, on ne pourrait faire mieux encore, autrement et ailleurs, pour ce même urbanisme ».

Un mot encore sur l'importance de cette idée de fidélité. On faisait je crois, à la fin des années 60, au Ministère de l'Équipement des calculs de coût social d'encombrement. Je comprends bien l'arbitraire qu'a la mesure d'un coût d'encombrement et cet arbitraire explique l'exacerbation des critiques qui en avaient été faites dans l'euphorie post 68 de l'anti-économisme et du rejet radical du quantitativisme qui l'accompagnait. Mais jeter le bébé, aurait aussi été jeter l'eau du bain, c'est-à-dire l'information essentielle que le taux

d'accroissement de ces coûts d'encombrement, aussi mal calculés soient-ils, nous donne.

Mon plaidoyer apparaîtra bien raisonnable. Est-ce à dire qu'il n'y a pas de voies d'amélioration pour le calcul économique public ? Je ne le crois pas, mais il faut les chercher là où elles existent probablement. J'évoquerai deux directions qui peuvent être potentiellement fructueuses.

La première est liée aux remarques de la première partie : nous vivons dans un monde où l'action publique n'a plus essentiellement vocation à répondre à des besoins fondamentaux, mais à des besoins complexes, dans un monde où le nombre de biens et la concurrence entre eux s'accroît. Il faut donc autant que possible que l'analyste appréhende, quantitativement si possible et aussi exhaustivement que possible, les besoins satisfaits par le service proposé. Est ce toujours le cas ? Recourir à l'introspection et l'anecdote, dans le temps court restant, sera peut être la manière la plus efficace de faire passer cet avant dernier point . Je fais partie des conducteurs qui, au retour des vacances, rallongent leur trajet de 20 à 30% pour éviter les autoroutes les plus encombrées, qui restent paradoxalement plus rapides que les itinéraires alternatifs, (d'autres, solution radicale, mettent leur voiture sur le train). Pourtant les calculs économiques de choix autoroutiers me prêtent pour l'essentiel des préoccupations de temps de parcours donc de vitesse et accessoirement de sécurité (variable qui ne change pas l'argumentation sur cet exemple). Bien entendu, le gain de temps m'est précieux, mais comme une partie des conducteurs semble-t-il, je recherche un certain confort de conduite. La sécurité objective que donne l'autoroute alimente ce sentiment de confort mais ne l'épuise pas, le niveau de tension nerveuse qu'il faut consentir pour maintenir le niveau de sécurité est coûteux. Fondé donc autant sur la sécurité subjective que sur la sécurité objective, le sentiment de confort est loin de s'y réduire : il est perturbé par l'encombrement bien sûr, mais aussi par les différences de vitesse, et de gabarit entre les véhicules. ... L'arbitrage disons pour faire bref temps-confort, et c'est un exemple parmi d'autres, paraît de moins en moins anodin et un calcul économique qui se veut pertinent doit tenter de l'appréhender mieux, en consentant un investissement intellectuel approprié et éventuellement lourd. Il devra, c'est la moindre des choses, aborder les questions délicates qu'introduit, au sens technique du terme, la non-séparabilité des préférences entre ces caractéristiques

Deuxième direction d'effort. La prise en compte du risque. Il y a un certain consensus pour admettre que le calcul économique public doit être neutre vis à vis des risques qui se sont pas des risques collectifs. Ne revenons pas là-dessus. Mais reconnaissons que le capital de réflexion accumulé depuis trente ans dans les domaines par exemple de la finance, ne semble guère avoir trouvé de réceptacle dans la pratique du calcul public.

Pourtant, pour prendre un exemple cher à Marcel Boyer, qui est le co-auteur d'un des papiers présentés à ce colloque, les projets tant publics que privés ne fournissent pas seulement des biens et services, mais ouvrent ou ferment des options dont l'avenir dévoilera la valeur. La théorie dite des options réelles est un candidat sérieux à une contribution utile au calcul économique. Pour prendre un exemple que je connais bien, un calcul économique des politiques climatiques qui néglige la valeur d'option d'un contrôle précoce des réductions d'émissions (dans la logique Kyoto) est certainement très critiquable.

Sophistication de l'analyse de l'utilité du service rendu, et sophistication du traitement de l'incertitude, ces deux directions sont aussi les deux ingrédients de l'analyse que j'ai récemment proposée du taux d'actualisation à long terme pour les biens environnementaux et à laquelle vous pouvez vous référer dans le prochain numéro de la Revue Economique.

Sophistication de l'analyse de l'utilité du service rendu, sophistication du traitement de l'incertitude, les directions dessinées, ce sera la conclusion, ne rejettent pas la sophistication, mais la recherchent là où elle est susceptible d'être fructueuse, et non là, le retour sur les fondements du calcul économique, où elle relève de spéculations plus fondamentales, et en l'état moins assurées.

#### Références :

Arrow K et Kurz (1970) "Public investment, the rate of return and Optimal fiscal Policies", John Hopkins Press, Baltimore and London.

Bernard A. (1972) "Calcul économique et Planification", la Documentation Française.

Boiteux, M., 1976. "A propos de la Critique de la théorie de l'actualité", *Revue d'économie politique* 5.

Boiteux, M., (1994), « Transports : pour un meilleur choix des investissements », Commissariat général du Plan, La Documentation française.

Boiteux, M., (2001), « Transports : choix des investissements et coût des nuisances », Commissariat général du Plan, La Documentation française.

Boyer M P, Lasserre, T, Mariotti et M. Moreaux). « Real Options, Preemption, and the Dynamics of Industry Investments », mimeo, 2002

Bureau, D. (1985), "Cohérence entre choix des projets et politique de régulation macroéconomique", *Annales de l'INSEE*, n°57.

Chervel, M. et Le Gall, (1976), "Manuel d'évaluation économique des projets", Ministère de la Coopération, Paris.

Diamond P, Mirrlees J; (1971) "Optimal production and public production", *American Economic Review*, 61, 8-27, 261-78.

Dreze, J.P. et Stern, N., (1985), "The Theory of Cost-Benefit Analysis, Handbook of Public Economics", Alan Aubach et Martin Feldstein, eds.

Godard, O. "La dimension de l'équité dans les négociations sur le climat." .

Guesnerie R. 1975) "Production of the public sector and taxation in a simple second best model", *Journal of Economic Theory*, 1à, 127-56.

Guesnerie R. Walliser B. Goudard (1983), "Calcul économique et Résorption des déséquilibres", la Documentation Française.

Guesnerie R. (1995) "A contribution to the pure theory of taxation", Cambridge University Press.

Guesnerie R. (2002) "Les enjeux économiques de l'effet de serre", in "L'économie de l'effet de serre", la Documentation Française.

Henry C. (1974) "Option values in the economics of irreplaceable assets" *Review of Economic Studies*, 89-104.

Kourilsky P; et G. Viney, (2000). "Le principe de précaution. Rapport au Premier ministre". Paris, éd. Odile Jacob, 2000 ;

Lecoq F., Hourcade J.C (2002) "Incertitude, irréversibilités et actualisation dans les calculs économiques sur l'effet de serre", in "Kyoto et l'économie de l'effet de serre", La Documentation Française, Complément D.

Milleron J.C, Guesnerie R., Crémieux M. (1978) "Calcul économique et décisions publiques", La Documentation Française.

Nordhaus W, et Boyer. J (2000). "Roll the DICE Again : The Economics of Global Warning.", MIT Press

Weitzman M. (200) "Gamma discounting", *American Economic Review*, 91, 1, p. 260- 271.

**Faut-il un élargissement des modes d'évaluation des investissements publics**

Jean-Pierre Giblin\*

Conseil Général des Ponts et Chaussées

L'économie des transports a un père fondateur incontestable en la personne de Jules Dupuit. Son œuvre et notamment les deux articles célèbres parus dans les Annales des Ponts et chaussées (« de la mesure de l'utilité des travaux publics » en 1844, « de l'influence des péages sur l'utilité des voies de communication » en 1849) sont dans le droit fil de l'école normative utilitariste anglo-saxonne fondée au siècle précédent par Bentham. Le concept même d'utilité publique inscrit dans le droit public français depuis le milieu du 19<sup>ème</sup> siècle puise à la même source. La théorie du bilan développée par le Conseil d'Etat (arrêt ville nouvelle de Lille Est) en est un des derniers avatars.

Mais nombre de ceux qui reconnaissent l'héritage intellectuel de Dupuit, sont troublés par la difficulté croissante de fonder les décisions publiques en matière de transport sur l'application rigoureuse des concepts de surplus et d'utilité collective dans l'évaluation des projets. Le choix plus consensuel des valeurs des principaux paramètres utilisés dans ces calculs sur la base notamment de travaux de recherche récents et de comparaisons internationales, comme l'amélioration des méthodes de monétarisation des effets externes (voir à ce sujet le rapport Boiteux 2) n'ont pas profondément changé le paysage.

Aujourd'hui, plus encore qu'hier les décideurs politiques, les différents groupes de pression font peu de cas des bilans socio-économiques et des avis d'experts économistes lorsqu'il s'agit de choisir ou de hiérarchiser des projets ou de prendre des décisions réglementaires ou tarifaires. Par ailleurs le développement du réflexe « nimby » laisse parfois penser que les intérêts particuliers ont pris le pas sur un intérêt général que le calcul économique a justement pour but de quantifier de manière objective

Plutôt que de déplorer cet état de fait et de critiquer le manque de rationalité des décisions publiques, voire le manque de rigueur des décideurs et l'individualisme de nos contemporains, il serait utile de mieux analyser, ce qui rend aujourd'hui le calcul économique peu crédible en l'état actuel des méthodes utilisées.

On pourrait tenter de s'en consoler, en mettant ce décalage sur le compte d'une propension des élus et de la société à préférer les solutions non « optimales », du seul point de vue de la rentabilité socio-économique, au prix de surcoûts que les théories économiques permettent même de calculer.

Une seconde hypothèse est que le calcul économique, tel qu'il est pratiqué aujourd'hui, et en dépit de ses perfectionnements récents, ne répond pas totalement à la fonction d'éclairage des choix publics : il ne serait plus totalement en phase avec la hiérarchie des valeurs de la société ou laisserait de côté des éléments d'appréciation importants non économiques.

**I – Les insuffisances actuelles des méthodes d'évaluation économique**

La critique se situe à plusieurs niveaux que nous avons identifiés dans un document du CGPC de mars 2003.

**1. La notion d'équité** est largement absente dans les bilans socioéconomiques :

- l'équité **territoriale** tout d'abord : les projets d'infrastructure s'avèrent d'autant plus rentables qu'ils correspondent à des flux importants et viennent soulager des zones congestionnées (les avantages résultant de deux facteurs les gains de temps immédiats et les trafics). C'est antinomique avec une certaine vision de l'aménagement du territoire,
- l'équité **sociale** ensuite : l'utilité d'un projet pour la collectivité est la somme des utilités individuelles : ce qui compte c'est de la maximiser fût-ce en admettant que les avantages des uns compensent et au-delà, les pertes des autres. Il peut donc conduire à un accroissement inacceptable des inégalités. Il en va de même lorsqu'un péage trop élevé, optimum selon la théorie économique, exclut trop d'usagers de l'accès à une nouvelle infrastructure.

**2. Des questions d'ordre éthique** sont aussi posées :

Peut-on mettre sur le même plan et « échanger » des avantages individuels comme des gains de temps ou d'accessibilité, avec le risque de perdre la vie, ou des risques affectant l'équilibre de la planète? La protection de la vie humaine ou des générations à venir ne relève-t-il pas d'un ordre supérieur? La volonté de monétariser et « d'internaliser » les coûts externes n'est-elle pas allée trop loin? en particulier lorsqu'il s'agit de phénomènes surlesquels planent de grandes incertitudes.

Et quand bien même nous admettrions cet échange, nous aurions un problème de cohérence : il n'est pas certain que les valeurs que l'on retient dans l'analyse coût/avantage (pour le gain de temps, le coût de la vie humaine et celui de la tonne de carbone) soient en accord avec les valeurs implicites de la société aujourd'hui.

L'association de valeurs tutélaires et de valeurs révélées ou représentant un consentement à payer pose incontestablement problème.

**3. La prise en compte du long terme** et des **effets structurants** des transports sur le développement territorial est insatisfaisante.

Le mécanisme de l'actualisation, son niveau, voire son principe lorsqu'il s'agit de prendre en compte, à des horizons éloignés, des irréversibilités ou des phénomènes

\* NB : cette communication exprime des réflexions personnelles et non pas le point de vue de l'institution à laquelle j'appartiens (le CGPC) ni celle du ministère de l'Équipement

cumulatifs (effet de serre, ressources naturelles) ou même des effets structurants sur l'aménagement, apparaît discutable

L'impact de l'amélioration de l'accessibilité sur la localisation de l'habitat et des activités n'est pas intégré dans ces analyses. En zone urbaine elle contribue à la périurbanisation et provoque un allongement des distances plus qu'une réduction du temps passé dans les transports. L'évaluation de la signification de ces effets indirects fait débat.

**4. Les notions d'incertitude et de risque** sont largement absentes de notre dispositif.

De multiples facteurs d'incertitude entourent aujourd'hui les projets : délais de réalisation et coûts en relation avec les débats publics et les processus de décisions ; trafics, notamment transfrontaliers (effet frontière), tarifs, recettes et conditions de concurrence ; incidence de ruptures technologiques ou de qualité de service (le cas du TGV est exemplaire) ; risques pouvant affecter l'usage d'infrastructures « critiques » comme les tunnels ; incertitudes sur l'évolution du prix de l'énergie ou sur les conséquences du changement climatique. Ceci conduit à préconiser un recours encore plus systématique qu'auparavant à des tests de sensibilité des résultats au choix des hypothèses, et, aussi, à améliorer la méthodologie des études de trafic de façon à mieux apprécier l'impact des incertitudes

**5. Enfin** notre méthodologie se limite à l'évaluation des projets d'infrastructure alors qu'apparaît un besoin d'**évaluation des politiques** portant à la fois sur les services offerts et leur tarification. Ce besoin est particulièrement ressenti en **milieu urbain** ou dans les **grands corridors interurbains** où tout projet d'infrastructure interfère fortement avec son environnement, si bien qu'un calcul de rentabilité isolé n'a qu'un sens limité.

\* \* \*

Les reproches, souvent excessifs, faits au calcul économique ne doivent pas conduire à nier la nécessité d'outils d'aide à la décision, mais au contraire nous inciter à engager une démarche active d'adaptation de nos méthodes à de nouvelles exigences

C'est dans ce but qu'a été lancé par le PREDIT début 2004 un appel à propositions sur « les dimensions critiques du calcul économique ». Son principal objectif est de conserver la rigueur de raisonnement du calcul économique, mais de lui donner plus de lisibilité. Ce besoin est de plus en plus évident dans les procédures de débat public où la transparence est devenue le mot clé.

Dans ses attendus il souligne que le calcul économique rencontre des difficultés à évaluer les impacts de long terme d'investissements qui ont un effet accélérateur sur la mobilité, ce qui semble en contradiction avec l'idée d'une mobilité durable.

Il souligne aussi qu'on ne peut plus aujourd'hui ignorer les effets redistributifs d'un projet d'infrastructure : impacts sur les inégalités entre territoires ou régions, impacts spécifiques des infrastructures en zone urbaine, gagnants et perdants des différents projets, y compris en matière de valorisation foncière...

Il conclut enfin à la nécessité d'interroger l'usage fait des variables traditionnelles du calcul économique (taux d'actualisation, valeurs tutélaires du temps, de la vie humaine, des coûts externes...) et donc à la nécessité d'une réflexion théorique tant sur les approches macro-économiques (modèles d'équilibre général calculables) que sur les études traditionnelles, plus ciblées, de rentabilité d'une infrastructure particulière.

\* \* \*

Dans la deuxième partie de cet exposé, je voudrais montrer qu'une bonne partie des difficultés rappelées ci-dessus seraient évitées si l'on était capable d'introduire des considérations d'équité à coté de celles d'efficacité qui caractérisent toutes les approches économiques utilitaristes dans la filiation des travaux de Dupuit.

## II . Les limites reconnues de l'utilitarisme

*La principale critique faite à l'utilitarisme au nom de l'équité est qu'il calcule une utilité collective en sommant les utilités individuelles de l'ensemble des agents économiques. Discutable dans son principe même, cette sommation ne tient aucun compte des gagnants et des perdants : seul le résultat compte, fût-ce en créant des situations fortement inégalitaires. Certes des transferts redistributifs peuvent théoriquement redresser ces inégalités, mais ceux qui existent concrètement sont globaux (revenus, allocations diverses) et peu pertinents par rapport au problème ici traité, par nature local.*

Le rapport «Boiteux 2» publié en 2000 a tenté d'améliorer les méthodes actuellement utilisées par l'administration. Il consacre seulement deux passages à la question de l'équité. Le premier concerne la valeur du temps :

*Il constate que « par construction, un calcul des valeurs du temps fondé sur l'étude des comportements des usagers (valeurs révélées) ne permet pas de prendre en considération des exigences d'équité géographique ou sociale,[ ] mais que quand de telles considérations doivent peser sur les choix, il est loisible de pondérer l'ensemble des gains et des pertes (et pas seulement les gains et pertes de temps) de façon que certaines catégories ou zones soient plus favorisées ». Il considère enfin « que la connaissance des disponibilités à payer demeure utile car, outre les éléments d'information qu'elle apporte pour fixer des valeurs normalisées, elle seule permet de mesurer ce que l'on sacrifie à l'équité en termes d'efficacité. »*

Ce commentaire n'est pas vraiment opératoire, car faute d'avoir défini à quelles conditions et avec quelle

pondération l'équité serait atteinte on serait bien en mal d'apprécier le sacrifice en question<sup>2</sup>. La méthode finalement préconisée en reste à un strict calcul du surplus dans une vision utilitariste.

Dans un deuxième développement consacré au bruit, le rapport va nettement plus loin en proposant par souci d'équité sociale de s'écarter des valeurs révélées de l'immobilier pour la valorisation socio-économique des nuisances liées au bruit

*« L'application de la méthode des valeurs révélées (prix hédonistes) au marché de l'immobilier conduit – pour un même bien – à des valeurs du bruit fortement dépendantes de la localisation de ce bien et donc des prix du marché (Paris ou province, ville ou campagne, ville dynamique ou somnolente, etc.). En conséquence, des différences notables de rentabilité peuvent apparaître pour des projets semblables, mais dans un environnement différent.*

*Le coût du bruit connaîtrait donc la même dispersion. Certes, le principe d'efficacité économique justifie ces différences. Mais, en s'éloignant par trop des exigences de l'équité sociale, on aboutit à un résultat qui a peu de chances d'être accepté par tous. Aussi, pour pallier cet inconvénient, il propose de fonder – par convention – le prix actuel des logements exposés au bruit d'un projet ou d'un schéma, sur le loyer mensuel au m<sup>2</sup> du secteur locatif tel que l'INSEE publie trimestriellement par grandes zones à l'échelle nationale. Ainsi, l'indicateur proposé, en portant sur un agrégat suffisamment étendu, aplanit les distorsions sociales les plus flagrantes. »*

On remarquera toutefois que cette méthode d'évaluation des coûts externes liés au bruit, bien qu'apparaissant plus équitable, a pour effet de sous-estimer la difficulté de faire accepter une nouvelle infrastructure là où les valeurs foncières et immobilières ou le coût des mesures à prendre pour rendre le projet acceptable sont les plus élevés.

Un travail postérieur du CGPC aborde le lien entre calcul économique et acceptabilité sociale des projets en l'abordant sous l'angle des perdants et des gagnants :

*« Le bilan collectif est par définition agrégé, mais rien n'empêche de le décomposer en faisant apparaître le bilan propre à chacun des agents macro-économiques [...] Cette décomposition[...] permet d'indiquer qui gagne, qui perd éventuellement et combien (en valeurs monétarisées).*

*Il semble donc possible de tirer du calcul économique certaines indications sur une répartition théorique des coûts et des avantages susceptible d'améliorer l'acceptabilité sociale du projet. Mais la mise en œuvre de ces indications est une toute autre affaire qui relèvent du domaine politique, et poserait certainement des problèmes juridiques et pratiques de réalisation fort épineux.*

*Sur le plan juridique on rappellera que les préjudices matériels directs et certains sont indemnisables mais il n'en est pas de même des dommages de travaux publics qui ne répondent pas à ces trois critères du droit général de la responsabilité.*

*Sur le plan pratique l'évaluation d'un préjudice indemnisable ouvrirait la voie à toutes sortes de surenchères et d'abus.*

La réticence à s'engager dans la voie de la compensation est manifeste. Mais il semble bien qu'inconsciemment les auteurs de ces lignes soient passés du registre de l'éclairage de la décision (évaluation du sacrifice à l'efficacité au nom de l'équité ou de l'acceptabilité) à celui de la décision elle-même.

De cette analyse, je tire quelques conclusions :

- les économistes sont conscients de la nécessité de prendre en compte des critères d'équité dans les décisions publiques fût-ce au détriment de l'efficacité.
- Mais il ne possèdent pas les outils nécessaires pour y parvenir et craignent aussi de « polluer la pureté » de la démarche des bilans socio-économiques.
- Ils redoutent enfin une surenchère dans les contreparties à accorder au nom de l'équité susceptible de mettre à mal l'efficacité des projets et pouvant même être inéquitable vis à vis d'autres situations préexistantes
- Ils renvoient enfin le traitement du problème de l'équité aux concepteurs de projets.

### III . Les tentatives d'introduction des considérations d'équité

La prise en compte de l'équité dans les processus de décisions concernant les transports a fait l'objet de quelques approches pragmatiques ou plus théoriques :

1 - le point de vue de S KOLM qu'il a exprimé dans un article de 1994 intitulé « *sens ou non-sens du calcul économique : le principe de compensation* » est sans ambiguïté :

*« Le grand débat sur les critères du choix économique public oppose deux écoles. La pratique actuelle dans l'Administration française se rattache complètement à l'une d'elles. Il est à craindre que seule l'autre ait du sens [.....]. La pratique actuelle ne (peut) qu'entraîner une désaffection à l'égard du calcul économique, alors que, paradoxalement, la rationalité dans les choix publics s'impose comme la réponse nécessaire à des évolutions récentes liées à la décentralisation, à la concertation, à l'environnementalisme ou au rôle du politique. La différence dans l'application entre les deux conceptions est très importante. Elle tient cependant en quelques syllabes.*

*Un projet public entraîne l'existence, dans la société, de gens qui y gagnent et de gens qui y perdent, en y incluant*

<sup>2</sup> Le terme même de sacrifice contient une hiérarchie de valeurs : l'efficacité est a priori préférable à l'équité

*tout, y compris les coûts du financement (perte pour les payeurs), les améliorations et dégradations de qualités de toutes sortes, les économies et déséconomies externes de tous genres, les préférences environnementales, les effets sur les générations futures (d'ailleurs au moins en partie représentées par leurs parents vivants), etc.....*

*Une position assez solide consiste à proposer que si tout le monde gagne, tout compris, au projet, il faut le réaliser (il le faut, du moins, si certains gagnent et personne ne perd). La réalisation d'un tel projet ne devrait pas être trop difficile puisque, par définition, la politique y trouve l'unanimité des voix et le marché y trouve du surplus à prendre. Si tout le monde ne gagne pas a priori, mais si les gagnants compensent les perdants et restent bénéficiaires, on est ramené au cas précédent, et il faut réaliser le projet avec ces transferts. C'est le Principe de Compensation : un projet doit être réalisé si les gagnants compensent les perdants de sorte que personne n'y perde et que certains y gagnent ....*

*Le Principe de Compensabilité [consiste à dire] qu'un projet doit être réalisé si les gagnants **peuvent** compenser les perdants. Autrement dit, le projet doit être réalisé s'il dégage un « surplus positif » même s'il lèse certaines personnes. [Le Principe de Compensabilité] est dénommé par des expressions comme : « l'intérêt général », « l'avantage collectif », « l'utilité sociale », « le bien être social » ou « collectif », etc.... Or les données de l'application de ce principe ne font référence qu'à des intérêts ou préférences individuelles et non à des valeurs « transcendantes » (qui n'ont en effet pas lieu d'apparaître dans nombre de problèmes). « L'intérêt général » alors peut-il être autre chose que l'intérêt de tous, c'est-à-dire le Principe de Compensation et non le Principe de Compensabilité ? Quelles entités, en fait, sont susceptibles d'avoir un « intérêt », un « bien être », un « avantage », une « utilité » au sens des économistes ? Le Principe de Compensabilité semble être un anthropomorphisme du collectif, une hypostase du groupe, qui n'ont certainement pas de sens pour ce genre de question. Comme Rawls le dit de l'utilitarisme (une analogie non fortuite), le Principe de Compensabilité ne prend pas au sérieux la division de la société en personnes »*

Il convient en pratique de déterminer comment organiser et financer cette compensation.. Logiquement, c'est en réduisant les bénéfices des gagnants, sans les annuler, ce qui a priori est possible, lorsque le bilan global du projet est positif. Dans de nombreux cas de figure, le recours à un péage peut être tout à fait justifié s'il ne provoque pas par ailleurs des effets d'exclusion. (voir les exemples présentés en annexe). En alternative le financement des compensations pourrait-il être imputé sur les finances publiques ? Il est clair tout d'abord qu'une telle imputation viendrait s'ajouter au coût budgétaire direct du projet. Dans un contexte de contrainte des dépenses publiques, ceci conduirait à réduire le nombre des projets

finançables. Si l'on envisageait néanmoins une augmentation des moyens budgétaires, la question est de savoir si le contribuable non directement concerné accepterait une augmentation d'impôt et en fait si cette formule rencontrerait l'exigence d'équité. On peut en douter.

2- C ABRAHAM et V PIRON (2001) ont essayé de tirer d'une expérience concrète de concessionnaire, des enseignements concernant l'acceptabilité sociale du péage. Selon leur analyse, ni la maximisation du surplus collectif que devrait rechercher la puissance publique, ni celle de la recette qui est la préoccupation du concessionnaire ne sont le plus souvent (dans le champ urbain du moins) politiquement ou socialement acceptables : citons d'abord V Piron :

*« La contrainte politique conduit à tarifer, à un bas niveau une configuration (d'offre d'infrastructure) avec une forte demande et une offre réduite, ce qui est rigoureusement le contraire de ce que préconisent les théories micro-économiques traditionnelles, et que proposent régulièrement les modèles de trafic.*

*Le calcul économique moderne tel qu'utilisé en ce domaine depuis plus d'un siècle par J. DUPUIT et ses successeurs correspond à une certaine logique économique. Mais les théories conçues au siècle dernier correspondent-elles au problème posé aujourd'hui, notamment en zone urbaine ? A notre avis non, car le sentiment politique d'équité et la qualité de l'urbanisme pèsent plus que le calcul économique sur les décisions publiques concernant les transports. Peut-on alors améliorer le calcul en introduisant une grandeur qui représenterait l'équité ?.....*

Et C Abraham poursuit :

*« Que se passe-t-il si le consommateur, exclu de l'accès à un produit ou un service par son coût ou son péage, estime cette exclusion intolérable et se donne les moyens de faire connaître son sentiment, au point de rendre difficile, voire impossible, la perception du dit prix ou du dit péage, ou en tout cas de conduire le pouvoir politique à les remettre en cause ?*

*Nous appellerons « amertume » l'écart entre le niveau de péage réclamé et celui que l'utilisateur potentiel aurait été prêt à payer. L'amertume, c'est, pour l'utilisateur exclu, ce qui lui est réclamé « en trop ». Il y a vraisemblablement une relation étroite entre l'amertume, telle que définie ci-dessus, et la rancœur ou le mécontentement des exclus, ce mécontentement s'exprimant de façon d'autant plus vive que la consommation concernée est considérée comme un droit.*

*On comprend peut-être mieux la signification de l'amertume si l'on remplace « consentement à payer » par « capacité à payer » et si l'on imagine que la consommation considérée concerne un produit de première nécessité (Dans cette perspective, la notion d'amertume remet en cause une hypothèse implicite du modèle néo-classique,*

dite de « survie du consommateur » : une personne qui ne peut trouver satisfaction sur un marché n'est pas censée en souffrir puisqu'elle peut se reporter sur d'autres marchés).

Cela étant, nous pensons dans ces conditions que l'intérêt d'un ouvrage, tant du point de vue du maître de l'ouvrage que de celui du concessionnaire éventuel (qui aura également un œil sur ses recettes), doit prendre en compte simultanément le surplus de ceux qui l'empruntent, et l'amertume de ceux qui en sont exclus. »

### 3- Le problème de l'équité territoriale

Une recherche bibliographique, sans doute trop partielle, montre que si beaucoup de géographes ont abordé cette question, peu d'auteurs ont essayé une formalisation dans les transports en langage économique. Jacques-François THISSE (1994) s'est intéressé au sujet mais plus sous l'angle de la localisation des services publics. Il prend un exemple simple de la localisation d'une école commune à trois villages. A la vision « égalitariste » (et simpliste) d'une localisation barycentrique qui risque de ne satisfaire personne, il oppose deux autres visions, l'une « utilitariste » consistant à choisir une localisation minimisant la distance totale (ou moyenne) parcourue par les enfants, l'autre plus « équitable » qui consiste à choisir une localisation qui minimise la distance maximale parcourue par les enfants les plus éloignés (critère du maximin). Considérant « qu'un conflit subsiste entre équité et utilitarisme » il suggère de tempérer la fonction utilitariste qui dans ce cas se trouve être la somme des distances pondérées (par le nombre d'élèves) en affectant chaque distance d'un exposant  $a$  supérieur à 1 afin d'introduire un critère d'équité dans cette formule :  $a$  serait « la mesure de l'aversion pour l'inéquité qui caractérise les préférences du décideur »

Alain BONNAFOUS et Sophie MASSON (1999) ont proposé<sup>3</sup> une manière analogue de bâtir une fonction de surplus des usagers qui prendrait en compte le critère d'équité territoriale. Nos deux auteurs proposent de pondérer la fonction de surplus des usagers par un indicateur d'accessibilité (selon la définition de KOENIG 1974) affecté d'un exposant  $-a$ . La valeur absolue de  $a$  reflète l'aversion contre l'iniquité spatiale<sup>4</sup>.

Le souci de tous ces auteurs de réconcilier utilitarisme et équité est très intéressant mais leur approche reste encore assez théorique. En outre dans « cette pondération » où qu'on l'applique (aux distances, aux utilités, aux surplus), le coefficient  $a$  est arbitraire et sa fixation (par nature politique) ne peut être guidée par une estimation raisonnable, même intuitive d'un niveau adéquat.

<sup>3</sup> en s'appuyant sur les travaux de Wolfelsperger (1995)

<sup>4</sup> en modifiant comme suit la formule classique de la mesure de l'utilité :

$1S(\text{surplus total}) = 1R(\text{recettes}) + 1C(\text{coût}) + S \ 1si(\text{surplus de la zone } i) \times Ai(\text{accessibilité}) \exp -a$

## IV – La conception des projets : efficacité au niveau central, équité au niveau local

De l'avis même des ingénieurs qui, dans les services déconcentrés, ont conduit des études de conception de projet, la place des études socioéconomiques est très faible dans le processus de conception. Sur le terrain, l'utilité des projets est associée à des situations auxquelles il apparaît nécessaire et souvent urgent de remédier : la congestion réelle ou prévisible d'une infrastructure, la nécessité d'un contournement d'agglomération (ou d'une déviation), la substitution d'une infrastructure moderne (autoroute) à une infrastructure ancienne, une préoccupation d'aménagement d'un territoire qui peut anticiper sur des besoins de transports. L'étude économique apparaît comme un exercice de « figure imposée » réalisée a posteriori pour satisfaire une procédure beaucoup plus que comme un élément du processus de conception et de décision.

On constate par ailleurs une grande disparité de situations selon les sujets et les maîtres d'ouvrage, un écart important entre les recommandations et les pratiques, une difficulté réelle d'application du calcul économique dès que l'objet devient complexe (en milieu urbain notamment) et d'une manière générale une prise en compte inexistante ou très limitée des considérations d'équité dans les méthodes préconisées.

Dans la pratique fort heureusement les gestionnaires de projets, confrontés à la réalité du terrain intègrent ces considérations au moins implicitement et de manière empirique. La concertation (formelle ou informelle) avec les élus, les associations, les riverains, conduisent à des modifications et à des améliorations des projets. Mais réalisées à l'initiative de chacun sans directive générale ni cadre méthodologique, elles conduisent à des résultats aléatoires parfois sévèrement jugés au niveau central car considérés comme des concessions excessives aux pressions locales. En effet elles ont en général pour conséquence un renchérissement des projets et une dégradation du bilan du socio-économique que nos experts au niveau national, considèrent comme le seul juge de paix. Ce faisant on accroît le risque d'un décalage entre une vision politique et une vision technique des problèmes.

A la lumière de quelques « retours d'expérience » développés en annexe on peut voir assez clairement, sur quelques exemples emblématiques comment la plus ou moins bonne prise en compte de considérations d'équité, ou la perception de cette dimension par nos concitoyens ont facilité ou contrarié selon le cas la décision publique.

## V – L'apport possible des théories modernes de la justice

Les réflexions théoriques sur la justice et l'équité sont récentes. Elles nous viennent du monde anglo-saxon et principalement des Etats-Unis. On y a vu non sans raison une critique de l'utilitarisme qui dominait, et domine encore, la pensée économique des pays concernés. Elles ne sont pas l'œuvre d'économistes mais doivent plutôt être rangées dans ce qu'on appelle la philosophie politique. Le personnage phare de cette école de pensée est incontestablement J RAWLS (1971).

Les critiques de sa « théorie de la justice » n'ont pas manqué notamment dans la communauté des économistes (voir notamment VAN PARIJS 1991). Il paraît cependant paradoxal que ces réflexions aient suscité si peu de débats et d'une certaine manière si peu percolé dans les approches des praticiens qui se préoccupent de choix publics en particulier dans les transports. En effet les infrastructures mobilisent des dépenses publiques importantes sur lesquelles chaque citoyen a un droit de regard et elles ont des impacts très contrastés sur le territoire ou sur les populations. La création de nouvelles infrastructures ou la modification de celles qui existent ou encore certaines mesures tarifaires sont par nature créatrices d'inégalités, d'effets positifs ou négatifs différenciés pour les utilisateurs ou les riverains et de phénomènes d'exclusion. Les questions d'équité et de justice devraient donc être centrales dans les décisions.

Il convient tout d'abord de rappeler rapidement les principes de la théorie de Rawls :

1. *Toute personne a un droit égal à l'ensemble le plus étendu de libertés fondamentales égales qui soit compatible avec un ensemble semblable de libertés pour tous.*
2. *Les inégalités sociales et économiques doivent satisfaire deux conditions : elles doivent être (a) au plus grand bénéfice des membres les moins avantagés de la société [dans la limite d'un juste principe d'épargne<sup>5</sup>] ; et (b) attachées à des fonctions et positions ouvertes à tous dans des conditions d'équité équitable des chances. »*

L'équité pour Rawls n'a rien à voir avec l'égalitarisme. Il considère même qu'il est normal qu'il y ait des inégalités entre les individus (les talents sont inégalement répartis, donc la fortune, les positions sociales, etc..). Le principe n°1 (libertés fondamentales égales pour tous) ne saurait être limité pour satisfaire au deuxième principe, et dans ce dernier l'égalité des chances (2b) l'emporte sur le principe 2a qu'il désigne par principe de différence.

Ce principe de différence qui est le plus complexe dans sa théorie est assorti d'un présupposé : dans les transformations de la société, la répartition des « biens sociaux premiers » ne s'opère pas à somme nulle. On peut donc parfaitement améliorer le sort des plus défavorisés tout en

accroissant le bien être des plus riches. Mais Rawls considère non équitable une transformation de la société qui en améliorant le sort des plus fortunés laisserait inchangé celui plus défavorisés<sup>6</sup>. Il convient même de rechercher celle des évolutions qui maximisent le bien-être de ces derniers.

La seule tentative recensée en France d'application explicite des principes d'équité de J. RAWLS aux spécificités des choix publics dans le domaine des transports est un travail de C RAUX et S SOUCHE (2001). Bien que J. RAWLS tourne le dos aux théories utilitaristes nous verrons que l'évolution proposée par Raux et Souche consiste à s'intéresser à l'équité sans pour autant abandonner les considérations d'efficacité selon des méthodes classiques de l'économie. Dans une application concrète au cas de TEO (boulevard périphérique nord de Lyon) ils proposent une stricte correspondance entre les trois principes de Rawls et trois aspects de l'équité en matière de transports :

- « *l'équité territoriale* », correspondant au « *principe de liberté* » dans laquelle la société doit garantir partout les droits d'accès aux emplois, biens et services
- « *l'équité horizontale* », correspondant au « *principe d'égalité des chances* », qui relève de l'égalité de traitement entre usagers et notamment du principe usager-payeur (couverture par l'utilisateur des coûts qu'il induit pour la collectivité)
- « *l'équité verticale* », correspondant au « *principe de différence* » qui prend en compte explicitement les inégalités sociales et leur conséquences en matière de transport »

Cet effort de conceptualisation est très intéressant mais l'application qui en est faite ne convainc pas tout à fait. Tout d'abord, en se centrant sur le cas de TEO il n'aborde que la question de l'exploitation et de la tarification des infrastructures et ne traite pas du problème très important de leur réalisation et de leurs impacts environnementaux. On ne saurait cependant en faire reproche aux auteurs mais cela limite la portée de leur exercice. Dans l'application au cas TEO, la mesure (ou l'indicateur) de l'équité territoriale est l'accessibilité (en temps généralisé avec une valeur du temps révélée moyenne) selon la formule proposée par BONNAFOUS et MASSON, celle de l'équité horizontale le surplus des usagers calculé avec une valeur du temps calée sur la référence du salaire moyen, celle de l'équité verticale le surplus par catégorie de revenu (mesurée par la distribution des salaires). On sait depuis les travaux de KOENIG et NEUBERGER (1971) que variation du surplus de l'utilisateur et variation de l'accessibilité sont liées. Cela enlève de la pertinence à la distinction faite dans l'application précitée entre les deux premières dimensions de l'équité (territoriale et horizontale). Enfin on remarquera que dans la réalité l'inégalité territoriale est fréquemment corrélée avec l'inégalité

<sup>5</sup> non cité par Van Parijs mais figurant dans l'énoncé de ses principes au paragraphe 46 (édition de 1971)

<sup>6</sup> il va donc plus loin que l'optimum de Pareto

sociale (et environnementale), notamment en milieu urbain, puisque l'accessibilité d'un quartier aux emplois ou aux services renvoie de fait à celle de ses habitants.

Enfin l'application de la théorie de RAWLS n'est pas entièrement fidèle puisque nos auteurs ne respectent pas l'ordre (lexical) qui hiérarchise l'application de ces principes.

Je développe ci-après une autre manière de mettre en œuvre ces mêmes principes :

**Les libertés fondamentales** qu'évoque J. Rawls dans son premier principe semblent à première vue d'un niveau supérieur aux valeurs prises en compte dans les décisions concernant les transports. Certes **la liberté d'aller et venir** est bien un droit fondamental qui paraît satisfait en l'absence de toute restriction autoritaire à la liberté de se déplacer (interdiction d'accès à certains territoires, limitation imposées à certaines catégories de personnes, obligation de passeport ou « ausweiss » etc.), et non pas par ce que l'on a appelé, un peu abusivement, le droit au transport<sup>7</sup>. On peut considérer que les sociétés démocratiques assurent normalement cette liberté. Toutefois l'insécurité de certains quartiers (dits de « non-droit ») peut être considérée comme une atteinte sérieuse à cette liberté. A l'opposé la privatisation de certains espaces (exemple des « gated communities » aux Etats Unis ou de certains rivages littoraux) peut aussi être considérée comme une entrave à cette liberté.

**L'égalité des chances** a incontestablement quelque chose à voir avec **l'équité territoriale**. Les écarts dans l'accessibilité des territoires sont en effet une cause majeure d'inégalité. Cependant, certaines inégalités en matière territoriale sont intrinsèques et non-correctibles : l'ensoleillement, la proximité de la mer ou de la montagne, la qualité des paysages différencieront toujours les territoires : à cet égard, la Corse aura toujours de ce point de vue un avantage sur d'autres régions de France, mais à l'inverse l'idée d'assurer à cette région une accessibilité à l'hexagone équivalente à celle des autres parties du territoire paraît une utopie<sup>8</sup>. On ne pourra donc souvent que raisonner par différence en s'intéressant à la répartition des améliorations de l'accessibilité induites par les politiques de transport ou encore en définissant des normes minimales d'accessibilité un peu à la manière dont les lois sur l'aménagement des territoires avaient traité cette question (aucun point distant de plus de 50 kms – ou plus de 45 minutes- d'un échangeur autoroutier ou d'une gare TGV, ).

Dans le domaine urbain on voit bien que la situation d'un quartier dans l'agglomération et notamment sa

<sup>7</sup> qui, rappelons-le concerne « l'accès aux services de transport dans des conditions raisonnables de coût pour les usagers et la collectivité » (concept assez proche de la notion de service universel)

<sup>8</sup> en dépit de la politique de continuité territoriale qui vise à remédier au handicap de l'insularité.

<sup>9</sup> Les inégalités sociales ne résultent pas seulement du revenu ou de la catégorie socioprofessionnelle. Elles peuvent aussi être liées à l'âge. Il en est ainsi de l'exposition aux risques pour les piétons (jeunes enfants et personnes âgées sont plus vulnérables)

<sup>10</sup> On peut en effet admettre que les politiques redistributives portent tout particulièrement sur les revenus et que l'approche doit en être globale.

distance au centre est un paramètre à prendre en compte quand on voudra apprécier leur situation au regard de l'accessibilité. On le fera donc à situation géographique comparable (par exemple quartiers situés dans la 2<sup>ème</sup> couronne d'une agglomération).

**Les inégalités d'exposition aux nuisances** associées aux transports ont en général un aspect à la fois territorial et social. On peut considérer qu'au regard de l'égalité des chances, cette exposition (au bruit ou à la pollution) peut en général être appréciée par rapport à un système normatif et dans certain cas réglementaire. Mais le respect de la norme n'est pas toujours de nature à susciter l'adhésion notamment dans le cas où la situation antérieure (niveau de bruit par exemple) était bien inférieure à la norme qui définit un niveau considéré comme acceptable. Dans ce cas et notamment celui de l'implantation d'une nouvelle infrastructure, il est clair que celui qui est exproprié ou riverain a toutes chances de trouver injuste le sort qui lui est fait. On ne peut donc raisonner en situation et il faut faire appel à ce que J Rawls appelle « la position originelle » où chacun est susceptible de se trouver dans la situation la plus défavorable. Ce qui veut dire que le concepteur et le décideur doivent se mettre dans la position des « perdants » pour définir une attitude équitable quant à la manière d'adapter le projet ou de dédommager convenablement les inconvénients résiduels.

Le **principe de différence** que J Rawls associe aux autres biens premiers est opératoire par rapport à ce que nous entendons en général par **équité sociale** mais avec quelque difficulté : les biens sociaux premiers sont davantage liés à la possession (de ressources de nature diverse) qu'à la consommation et aux satisfactions nées de la dépense ou de l'échange (d'argent, de temps...) qui sont au cœur de l'économie des transports. A priori, nous ne sommes pas dans le même registre. Pour se raccorder à une vision rawlsienne il faut considérer que c'est la capacité à payer un service de transport ainsi que la disposition d'un véhicule, deux caractéristiques liées aux revenus, qu'il faut considérer. On y ajoutera la protection contre les risques (sécurité des transports), l'exposition aux risques étant en fait très liée aux inégalités sociales<sup>9</sup>. On remarquera toutefois qu'il pourrait être légitime de l'associer au principe d'égalité des chances.

Sans aller aussi loin que le préconise Rawls (maximisation des attentes des plus défavorisés), nous considérerons qu'au minimum, l'équité suppose que toutes les catégories de la population doivent bénéficier d'un surplus positif (pas « d'exclus ») dans toute transformation du système de transport<sup>10</sup>.

Le problème de la **justice entre les générations** est une question qui revêt une importance toute particulière dans les transports (effets à long terme avec notamment la prise en compte du risque de changement climatique et de la raréfaction des ressources énergétiques fossiles). Il a été abordé plus sommairement par Rawls : en gros il considère qu'il serait contraire aux principes de justice (et plus particulièrement au principe de différence) de sacrifier les intérêts des générations à venir à celle des générations présentes. Comme son propos porte, nous l'avons vu, sur les biens sociaux premiers au premier rang desquels il place les revenus, il considère que cette équité intergénérationnelle passe par un taux d'épargne convenable (il ne précise pas la méthode pour le fixer).

Dans l'application que nous voulons en faire aux transports, il semble que le paramètre pertinent serait plutôt le taux d'actualisation (fixé depuis 1980 à 8 %). Le souci de ne pas pénaliser les générations futures justifierait qu'il soit ramené à un niveau voisin du taux d'intérêt réel à long terme<sup>11</sup>. On pourrait être tenté de le majorer d'une sorte de « prime de risque » comme le ferait des investisseurs privés (lesquels sont de plus en plus présents dans le financement de grands projets). Ce serait une erreur. Il n'y a en effet aucune raison, sur le plan de l'équité, de faire supporter par les générations à venir et elles seules, la charge de cette incertitude, ce qui serait le cas si un taux majoré venait amputer les bénéfices qu'elles peuvent attendre d'un projet ou minorer les effets externes indésirables à long terme résultant d'une décision prise aujourd'hui<sup>12</sup>.

## VI – Un essai d'application

Examinons maintenant les conséquences pratiques d'une telle approche. Il semble qu'elles soient de trois ordres :

- le champ et la méthodologie des études
- la conduite des concertations et débat public
- une redéfinition de la notion d'intérêt général

### 1. Le champ et la méthodologie des études socio-économiques

Ces études peuvent avoir trois ambitions :

- d'une part à évaluer l'intérêt pour la collectivité d'un **projet** particulier. Cela suppose que l'objet évalué en général un projet important d'infrastructure soit individualisable, c'est à dire qu'il interagisse peu avec d'autres éléments du système et que ses effets externes soient aisément délimitables. Ce cas de figure est rare en milieu urbain.
- D'autre part classer des projets individualisables selon leur intérêt relatif pour la collectivité ; cela vise donc à

définir des priorités dans des **programmes** ; on peut concevoir que ce type d'exercice peut intervenir en amont ou en aval de l'élaboration d'une politique, en amont (pour l'éclairer), en aval (pour la préciser)

- Evaluer enfin de manière comparative divers scénarii d'évolution d'un système de transport dans lequel interagissent la réalisation de nouvelles infrastructures dans les différents modes, des mesures d'exploitation du système de transport, des dispositions en matière de tarification; c'est ce que l'on peut désigner comme une évaluation comparative de **politiques** de transports alternatives

La question de l'équité se pose et devra être traitée aux trois niveaux

Sans entrer dans le détail à ce stade, on peut tenter de formaliser la nouvelle approche par un questionnement auquel il faut procéder de manière séquentielle (ce qui n'exclut pas quelques récursivités) :

le projet (programme, politique) proposé contribue-t-il à réduire les inégalités d'accessibilité physique pour les territoires desservis? Des mesures d'accompagnement (ou projet associé) sont-ils susceptible de l'améliorer ? existe-t-il des projets (programmes, politiques) alternatifs plus favorables?

le projet (...) réduit-il dans le territoire impacté le niveau de nuisance moyen supporté par la population? génère-t-il ponctuellement un accroissement du niveau des nuisances? prévoit-t-il dans ce cas un juste dédommagement (compensation) et qui le supportera (les bénéficiaires ou le contribuable)?

le projet (.....) et ses mesures d'accompagnement apporte-t-il un bénéfice (en coût généralisé incluant les tarifications éventuelles) aux personnes situées dans la catégorie de revenus les moins élevés ou à celles qui ne sont pas motorisées?

au cas où le projet (.....) apparaît satisfaisant au regard des critères précédents<sup>13</sup> a-t-il une rentabilité socio-économique (calculée selon les méthodes classiques du bilan coût avantage) mais avec un taux d'actualisation préservant les intérêts des générations futures et le cas échéant (si concession) une rentabilité financière satisfaisante?

Le tableau n°2 illustre cette démarche selon les trois types « d'objets » envisagés

La démarche proposée modifie très sensiblement le processus de conception et d'évaluation et suppose une transformation importante de la culture professionnelle des ingénieurs. Beaucoup ont déjà réalisé que la prise en compte de ces exigences nouvelles va beaucoup plus loin que des mesures d'ajustement ou des concessions mineures qu'il faut accepter pour faire passer des projets

<sup>11</sup> Alain Bernard (2004) vient de faire un bilan des pratiques et des réflexions en cours dans la communauté des économistes qui conclut à la nécessité d'une baisse du taux en vigueur en France

<sup>12</sup> Il y a d'autres manière d'introduire l'incertitude sur les coûts et les trafics dans les évaluations socio-économiques : on peut par exemple donner des fourchettes de valeur déterminant des domaines de vraisemblance des hypothèses ou des résultats de modélisation

<sup>13</sup> On remarquera qu'on se trouverait alors dans la situation idéale évoquée dans l'avis sur le rapport Boiteux (voir aussi pages 2 et 3) : « les évaluations doivent porter sur des projets préalablement optimisés, réduisant les nuisances environnementales à un niveau acceptables ou les compensant.... »

dont l'utilité collective ne fait pas de doute dans leur esprit

En fait cette démarche inverse l'ordre actuel : on se préoccupe d'abord d'équité (condition même de l'acceptabilité) et ensuite d'efficacité. Renversant la formule précitée du rapport Boiteux on pourrait presque dire qu'il s'agira in fine de « mesurer ce que l'on sacrifie à l'efficacité en termes d'équité ».

On remarquera aussi la nécessité de « dédoubler » en quelque sorte l'évaluation économique : les principaux paramètres comme la valeur du temps ne peuvent être fixés au même niveau selon que l'on raisonne en termes d'équité ou d'efficacité : s'étant assuré que le bilan des moins bien lotis est positif dans la transformation proposée, il est alors licite de calculer un surplus de l'ensemble des consommateurs selon des méthodes « classiques » (avec des valeurs révélées)

La crainte qu'une telle procédure ne vienne « charger la barque » et occasionne des surenchères du côté des

« perdants » doit être considérée avec attention. Mais la démarche actuelle qui tend à considérer comme de second ordre la prise en considération des critères d'équité est-elle préférable ? Elle conduit, nous l'avons vu, au moins dans certains cas à des blocages et souvent à une perte nette pour la collectivité quand on finit, de guerre lasse, à accepter un projet beaucoup plus coûteux après avoir différé pendant plusieurs années voire 10 ou 20 ans les bénéfices qu'il apporte.

Incontestablement on renchéra en moyenne les estimations initiales des projets et l'on réduira leur rentabilité. Mais cette opération vérité peut in fine s'avérer préférable à tous égards à la situation de sous estimation générale de leurs coûts. Elle récompensera au surplus les maîtres d'ouvrage réalistes qui anticipent les difficultés ou qui, éclairés par la concertation, présentent très vite des projets « équitables ». On voit aussi sans peine qu'il est nécessaire que le maître d'ouvrage local dispose d'une marge de manœuvre suffisante.

Tableau n°2

<b>Etape</b>	<b>Objet</b>	<b>Projet</b> (individualisable)	<b>Programme</b> (ensemble de projets)	<b>Politique</b> (transformation d'un système complexe)
<b>Exemple de contenu</b>		<i>Etudes préliminaire et APS d'infrastructure et tarification</i>	<i>CER</i> <i>Priorité inter-projets</i>	<i>Schéma directeur</i> <i>schéma de service PDU</i>
<b>Equité territoriale</b>		Mesures d'accompagnement du projet pour éviter une dégradation des conditions de desserte de certaines parties du territoire (service rendu globalement au moins équivalent)	Analyse comparée des projets du point de vue des gains d'accessibilité physique <sup>14</sup>	Désenclavement : territoires situés à une distance physique ou un temps d'accès (à une autoroute, une gare TGV un nœud de voirie primaire, une station de métro ou de tram) inférieurs à une norme
<b>Equité environnementale</b>		Limitation, répartition et compensation des nuisances dans le territoire traversé (y compris par une application plus large du droit de délaissement)	Egalisation des projets selon leurs impacts sur l'environnement (amélioration et mesures compensatoires)	Niveau moyen d'exposition (comparé à une norme) de la population Proportion de la population soumise à une aggravation de son environnement et coût des mesures compensatoires
<b>Equité sociale</b>		Accessibilité (en coût généralisé) améliorée pour les plus défavorisés des habitants desservis (globale et par mode)	Impact comparé sur les inégalités en matière d'accessibilité (coûts généralisé)	Comparaison des politiques selon leur impact sur les plus défavorisés
<b>Efficacité économique</b>		Calcul de la rentabilité après prise en compte des mesures susceptible de rendre le projet équitable et avec un taux d'actualisation au niveau des taux d'intérêt réels à long terme	Classement des projets « optimisés » selon : - gain d'accessibilité (physique et en coût généralisé) - bilan socio-économique désagrégé	L'analyse multicritère est préférable

<sup>14</sup> accessibilité physique : indicateur basé sur les distances ou les temps de parcours (pondérés) ne préjugant pas les différences interpersonnelles de valeur du temps ou de consentement à payer

## 2 – la conduite des concertations et des débats publics

En replaçant ainsi au premier plan les considérations d'équité parce qu'elles conditionnent l'acceptabilité des projets, on met l'accent fortement sur leurs impacts locaux alors que toute l'évolution récente de la conception de la concertation et des débats publics tend à privilégier une première étape de débat amont traitant de l'utilité et de l'opportunité des projets indépendamment de leurs effets localisés sur le territoire ou sur tel groupe de la population.

L'expérience des débats publics (conduits notamment sous l'égide de la CNDP) montre que la réalité n'est pas si simple et que cette distinction amont / aval signifiant global / local n'est pas aussi opératoire qu'on avait pu le penser il y a une dizaine d'années. Les débats publics permettent en effet à la fois l'expression de ceux qui contestent (et plus rarement approuvent) l'utilité même du projet et de ceux qui sont ou sont susceptibles d'être les perdants (le « voile de l'ignorance » sur la localisation précise du projet constituant plutôt un facteur aggravant). La question difficile à gérer est que les deux types d'opposants se coalisent, alors que cette « alliance » ne va pas de soi et qu'elle obscurcit le débat plus qu'elle ne l'éclaire. C'est particulièrement le cas pour les grands projets pour lesquels ces procédures ont justement été créées : plus grande est la « distance » entre les bénéficiaires du service rendu et ceux qui supportent les inconvénients du projet, plus le débat et la confrontation des pour et des contre sont difficiles à organiser. Ainsi on rencontrera une difficulté croissante en passant d'un boulevard ou d'un tramway à une autoroute ou un TGV puis à un aéroport international.

La manière de résoudre cette difficulté est sans doute de clarifier l'objectif des débats dits amont : il doit être double, débat d'opportunité permettant de bien poser le problème, et éventuellement d'identifier des solutions alternatives, mise en lumière des problèmes d'équité qu'il conviendra de résoudre pour rendre un projet acceptable. On peut alors attendre du débat public qu'il aide à cadrer la démarche préconisée et permette d'évaluer la marge de manœuvre précédemment évoquée.

## 3- Une nouvelle vision de l'intérêt général

On a coutume de dire aujourd'hui que l'intérêt général ne se décrète pas (d'en haut), ne se calcule pas, mais qu'il est pluriel, multiforme et que l'objectif des débats publics est de faire émerger une synthèse, un compromis entre des points de vue divers mais tous respectables.

C'est peut-être donner au débat public un rôle excessif et faire une confiance trop grande aux procédures au détriment d'un travail sur le fond (substantiel), en amont et en aval de ce temps fort du processus décisionnel.

En tout état de cause les débats publics, même bien con-

duits, ne sont pas le lieu de la décision publique. Si on leur assigne, comme on l'a vu, la fonction de faire émerger les problèmes, et ainsi de contribuer à la conception, encore faut-il que les maîtres d'ouvrages et les concepteurs soient armés non seulement pour concevoir des projets techniquement valables et économiquement efficaces mais aussi pour les rendre « équitables » ou « supportables ». N'est-ce pas cela aussi le développement durable, si l'on se rappelle que dans sa formulation originelle en anglais, durable se dit « sustainable ».

Le droit de l'utilité publique devrait notamment s'adapter à cette nouvelle vision : ainsi par exemple les limitations qui frappent aujourd'hui l'indemnisation des dommages de travaux publics et le droit de délaissement sont probablement excessives au regard des préoccupations d'équité et devraient être assouplies.

## Conclusion

Avec cette contribution, j'ai souhaité ouvrir un débat et susciter de nouveaux courants de recherche dans le but de moderniser nos méthodes d'évaluation et de faciliter les processus de décision publique.

On pourra bien entendu critiquer le manque de rigueur de mes raisonnements économiques (je ne suis pas un économiste), ou l'approximation de mon interprétation de la philosophie politique dont je me suis inspiré (je ne suis pas non plus un philosophe) laquelle est elle-même contestable, comme nous l'avons vu.

Certains diront aussi qu'on sait depuis bien longtemps que le calcul économique n'a pas réponse à tout. Il faut alors accepter de l'utiliser seulement pour ce qu'il sait faire et développer en parallèle d'autres approches pour les questions qu'il ne peut traiter. C'est ce que j'ai tenté de proposer, la question de l'équité étant, à mes yeux, essentielle.

D'autres estimeront que l'on pourrait très bien faire évoluer les méthodes du calcul économique pour qu'il rende compte de ces préoccupations. La meilleure prise en compte des externalités, notamment environnementales, qui a mobilisé l'essentiel des efforts récents, ne me paraît pas répondre totalement au problème posé. En l'absence de mécanismes redistributifs pertinents par rapport au problème posé, le calcul économique peut-il évaluer les désutilités associées aux impacts des politiques de transports sur l'équité ?

On ne saurait en tout cas se satisfaire de la situation présente et de perspectives hypothétiques d'amélioration. Comment ne pas sentir l'urgence d'une rénovation de notre « outillage », ne serait-ce que pour éviter que le discrédit dont souffre aujourd'hui le calcul économique, ne vienne ruiner l'héritage de Jules Dupuit auquel nous tenons tant.

**BIBLIOGRAPHIE**

- ABRAHAM Claude, « Amertume et acceptabilité des péages, 1. les émeutes du Pont d'Arcole » ; *Les Cahiers scientifiques du Transport*, n°40/2001, pages 53-66
- BAUMSTARK Luc et BONNAFOUS Alain, La relecture théorique de Jules Dupuit par Maurice Allais face à la question du service public, document de travail n°97/03 du Laboratoire d'Economie des Transports
- BERNARD Alain, Repenser le calcul économique public ; Conseil Général des Ponts et Chaussées, février 2004, 22 pages
- BOITEUX Marcel, Rapport du groupe sur l'actualisation du rapport : « Transports : pour un meilleur choix des investissements » ; commissariat général du Plan, Avril 2000
- BONNAFOUS Alain et MASSON Sophie, Evaluation des politiques de transports et équité spatiale, Document de travail n° 99/02 du Laboratoire d'Economie des Transports
- DUPUIT J, « De la mesure de l'utilité des travaux publics », *Annales des Ponts et Chaussées, Mémoires et documents* – tome VIII n°116, pages 332-375
- DUPUIT J, « De l'influence des péages sur l'utilité des voies de communication », *Annales des Ponts et Chaussées, Mémoires et documents* – tome XVII n° 207, pages 170-248
- GIBLIN Jean-Pierre : « de la cohérence du calcul économique avec les choix politiques », note interne Conseil général des ponts et chaussées, novembre 2003
- KOENIG Jean-Gérard, « Théorie économique de l'accessibilité urbaine », *Revue économique* n°2, 1974
- KOLM Serge, Sens ou nonsens du calcul économique public : le principe de compensation, Conseil Général des Ponts et chaussées, novembre 1994, 8 pages
- PIRON Vincent, « Amertume et acceptabilité des péages, 2. Etudes de cas et recommandations », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n°40/2001, pages 67-77
- RAWLS John, Théorie de la Justice, Editions du Seuil, 1987-1997, 666 pages
- RAUX Charles et SOUCHE Stéphanie, « Comment concilier efficacité et équité dans la politique tarifaire des transports ? Le cas de TEO à Lyon », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n°40/2001, pages 27-52
- THISSE Jacques-François, « L'équité spatiale », *Encyclopédie d'économie spatiale*, Paris : Economica, pages 225-231
- VAN PARIJS Philippe, Qu'est-ce qu'une société juste ? Editions du Seuil, 1991, 312 pages
- WOLFELSPERGER Alain, Economie Publique, pages 105-160, 218-224, 487-490, Presses Universitaires de France, 1995

**ANNEXE**

**Analyse de quelques retours d'expérience**

L'objectif de cet examen est de montrer à travers d'exemples très variés, la place que prennent les considérations d'équité dans les processus de décision publique et donc d'une certaine manière leur universalité. Toutefois cette lecture à travers le prisme de l'équité n'est pas exclusive d'autres interprétations.

1- Le tunnel Prado-Carénage à Marseille:

Cet exemple a bien été analysé par C. Abraham et Vincent Piron. Sa mise en service avec un péage « modéré » n'a pas suscité de levée de bouclier. On peut y voir quelques explications :

- Le niveau de péage (11 F) apparaît raisonnable au regard du gain de temps ressenti par les usagers (22 minutes)<sup>15</sup> y compris pour des niveaux de revenus modestes (pour des trajets occasionnels du moins). L'effet d'exclusion est faible et « l'amertume » limitée ou encore le surplus reste positif y compris pour les plus défavorisés ;
- Les itinéraires alternatifs existent et ont bénéficié d'une certaine décongestion du fait du tunnel ( 15% de réduction de trafic traversant le centre ville);
- Enfin, pour les usagers urbains du tunnel, il existe des solutions alternatives TC performantes.

Au total nous avons une infrastructure qui apporte un plus en qualité de vie et une accessibilité améliorée pour l'ensemble de la population

2- Le boulevard périphérique nord de Lyon (TEO)

Les difficultés rencontrées lors de la mise en service initiale s'expliquent par une situation inverse :

- Le niveau de péage initial était élevé ( 16 F )
- La mise en service s'est accompagnée d'une réduction volontaire de capacité sur l'itinéraire alternatif encore renforcé par un effet d'entonnoir résultant des détournements de trafic vers l'ouvrage.
- Il n'y avait pas de solution alternative de transport public. Au total l'hypothèse de « survie du consommateur » citée par C Abraham n'était assurément pas respectée et les dispositions initialement envisagées se sont avérées contraires à l'équité tant territoriale que sociale

3 – Le péage urbain de Londres

- Le succès du péage à Londres ne semblait pas garanti a priori. A posteriori l'acceptation sociale et politique de cette mesure peut paraître logique :

Les plus désavantagés (en terme de revenus) n'utilisaient pas la VP pour se rendre au centre de Londres (voire pour le contourner).

- Leur sort s'est amélioré avec le péage quand ils étaient usagers des autobus (moyen de transport très utilisé à Londres)

- Le maire de Londres a promis, en outre, de réinvestir les

<sup>15</sup> A comparer à l'évaluation des non utilisateurs qui est de 11 minutes, et au gain de temps reconstruit à partir des données d'enquête qui est de 8,5 minutes mais avec un écart type de 7 minutes. Ces chiffres suffisent d'ailleurs à montrer la nécessité de réexaminer « la valeur du temps »

sommes tirées du péage dans l'amélioration du système de TC (qui en a grand besoin.)

Si ces hypothèses sont bien vérifiées on peut considérer que l'amélioration de l'accessibilité et de la qualité de vie s'est avérée équitable et que l'effet d'exclusion a été limité.

#### 4 – L'autoroute A 86 Ouest

C'est une opération pleine d'enseignement. Il aura fallu 20 ans pour réaliser ce projet après des études et des concertations innombrables et un refus constant de l'administration d'un ouvrage entièrement souterrain, jusqu'à l'émergence d'une solution technique innovante rendant crédible cette option sur le plan financier. Les premières analyses coût / avantage avaient montré la forte rentabilité socio-économique de ce projet en l'absence de tout itinéraire alternatif dans cette partie de l'Ile de France et que renforçait encore l'effet de « bouclage final » de la rocade A86 par ce chaînon manquant.

Cet argument n'a évidemment pas convaincu les populations traversées, parmi les plus aisées d'Île-de-France, ni les défenseurs des espaces naturels de valeur. Au bout du compte on est arrivé à la solution souterraine que l'on sait, que l'on peut décrire ainsi :

- Impacts environnementaux quasiment inexistantes sur les riverains (si l'on peut les appeler encore ainsi) dont la qualité de vie est totalement préservée. En contre partie A86 Ouest ne leur apporte que peu d'avantages (un seul accès intermédiaire) mais des accès supplémentaires forcément coûteux auraient été générateurs de nuisances nouvelles.

- Avantage apporté non seulement au transit mais aussi aux relations entre le Nord-Ouest et le Sud-Ouest de l'agglomération

- grâce au péage, indispensable au financement de la solution retenue, les utilisateurs « financent » la tranquillité des zones traversées : on se trouve dans un cas extrême d'application du principe de compensation, où les gagnants ( les utilisateurs) compensent totalement les perdants (les riverains épargnés par le projet).

On peut en revanche s'interroger sur l'effet d'exclusion que le péage est susceptible de générer. On notera simplement le gain de temps considérable (de l'ordre de 30 minutes en pointe) permis par l'ouvrage, le rendant « utilisable » pour des usagers (occasionnels ?) ayant une valeur du temps peu élevée et le fait que la solution proposée n'a pas produit de levée de boucliers comme d'autres cas examinés.

Cet exemple est intéressant à plus d'un titre car il peut être utile pour l'élaboration d'autres projets de contournement (par exemple Lyon ou Bordeaux) : est-il préférable (et plus équitable) d'avoir une infrastructure privilégiant la protection contre les nuisances mais alors chère et donc à niveau de péage assez élevé, ou bien une infrastructure

moins coûteuse, hors péage donc sans effet d'exclusion, permettant des échanges locaux, mais génératrice de nuisances plus importantes.

#### 5 - Le TGV Méditerranée

C'est un autre dossier très instructif qu'il est évidemment difficile de résumer. Le premier tracé proposé par la SNCF descendait droit du nord-est de Valence vers Marseille, à l'est de la vallée du Rhône dans ce qu'il est convenu d'appeler les piémonts. L'intention manifeste de la SNCF était clairement de relier au plus court Marseille, sans trop se préoccuper de la desserte locale (aucun raccordement de la ligne nouvelle avec les lignes existantes) et en négligeant la relation vers le Languedoc et l'Espagne.

A la suite d'interventions politiques à haut niveau elle change complètement de parti en proposant un tracé Ouest plus favorable à la desserte locale (bien que cet argument ne soit pas mis en évidence) mais traversant aussi des zones beaucoup plus urbanisées.

Ce changement provoque un très fort ressentiment chez les riverains du nouveau tracé : le choix apparaît une loterie soumise au pouvoir d'influence et donc susceptible d'être à nouveau modifié grâce à la vigueur de la contestation.

Il faudra deux médiations successives (mission Querrien, comité d'experts) pour parvenir à une décision sur la base d'un tracé ouest assorti de nombreuses mesures d'accompagnements : protection contre les nuisances sonores ou visuelles, choix des gares, engagements de la SNCF en matière de desserte du couloir rhodanien (TGV et TER).

Cette histoire brièvement résumée met en évidence deux problèmes mal identifiés au départ :

- la sous-estimation des réactions des riverains vis à vis d'un projet prestigieux dont ils ne tiraient aucun bénéfice direct.

- le risque d'une détérioration de la desserte et donc de l'accessibilité des territoires traversés (les villes du couloir rhodanien notamment) qui a été en partie conjuré.

#### 6 - La limite de vitesse sur autoroute

Comme je l'ai montré dans une note récente, le calcul socio-économique avec les valeurs habituelles des paramètres fixés par le rapport Boiteux 2 ne justifie pas l'actuelle limite à 130 km/h. Il amènerait à considérer comme non fondé une baisse de cette limite (par exemple à 120 km/h) et préconiserait au contraire une augmentation (jusqu'à 150 km/h au moins).

Ce résultat très surprenant et en contradiction totale avec les orientations politiques et le sentiment actuel d'une large partie de l'opinion.

Pour tenter une explication, il faut tout d'abord remarquer que les êtres humains jugent les situations d'abord en fonction de leur propre intérêt (ou de celui de leurs

proches), donc en fonction des conséquences pour eux-même de l'accident. Leur disparition, et peut-être encore plus celle de leurs proches, l'atteinte à leur intégrité physique leur apparaît insupportable et d'un « coût » sans commune mesure avec ceux auquel conduit le calcul économique dans l'estimation des coûts pour la collectivité. Cette hypothèse est encore renforcée par le constat d'une aversion croissante dans la société pour le risque (même si le goût du risque coexiste au moins dans certaines catégories comme les jeunes). Si l'on considère de surcroît que l'opinion majoritaire est que le risque routier vient des autres (et pas de notre propre comportement) et que ce risque est bien aggravé par la vitesse (celle des autres), on peut comprendre que la limitation de la vitesse et son respect effectif (par les autres, donc forcément par moi) constitue finalement l'attitude la plus raisonnable.

Nous nous trouverions dans une situation (nouvelle?) où l'intérêt bien compris de tous veut que les règles et leur contrôle soient fixées en fonction des aptitudes des moins habiles, des caractéristiques des véhicules les moins performants ou encore du risque de transgression de la norme par certaines catégories de conducteurs.

On pourrait admettre aussi qu'une modification de la vitesse limite (quel qu'en soit le sens) doit profiter à tous. Il convient donc que le bilan socio-économique se révèle positif pour ceux qui se trouvent au bas de l'échelle des revenus et par conséquent avec une valeur du temps faible et une exposition au risque qui tienne compte des caractéristiques de leurs véhicules.

#### 7. Les nouveaux partages de la voirie dans le cadre des PDU

Les PDU sont en général l'occasion de réexaminer l'usage fait de la voirie urbaine. La situation avant PDU est souvent caractérisée par une certaine banalisation de cet usage : mélange de circulation avec très fréquemment une circulation automobile dominante, absence de hiérarchisation des voies (hormis les voies rapides urbaines). Le souci légitime des autorités responsables est d'inverser cette tendance en développant des couloirs réservés (bus ou bus et deux roues), des zones piétons ou des zones à trafic calmé (zone 30). Ces actions s'accompagnent le plus souvent d'une refonte des plans de circulation visant notamment à dissuader l'emprunt de certaines rues par des trafics de transit étrangers aux quartiers concernés.

C'est à ce stade que surviennent les questions d'équité car l'ensemble de ces mesures ont des effets secondaires de report de trafic sur certaines voies (automobiles et autobus). Si l'on n'y prend pas garde les nuisances évitées à certaines zones (quartiers verts) sont reportées sur d'autres voiries et en pénalisent les riverains. Dans d'autres cas, certains déplacements se trouvent pénalisés par les mesures prises qui inévitablement réduisent la capacité du réseau (voir les réactions actuelles des

communes de banlieue proches de Paris). Enfin la question de l'impact de ces mesures sur les activités riveraines est fréquemment posée.

Comment résoudre cette difficulté? Il faut d'abord ne pas l'ignorer en traitant les problèmes à une échelle trop locale. Il faut ensuite imaginer et mettre en œuvre les mesures compensatoires pour corriger les effets secondaires néfastes de ces politiques : amélioration de la desserte transports en commun, parcs d'échanges associés, réaménagement et mesures de modération de la vitesse sur les axes qui concentrent certains flux. Parvenir à un schéma d'organisation des transports équitable dans lequel on évite qu'une partie de la population ne subisse des nuisances supplémentaires sans aucune contrepartie, pour assurer la tranquillité d'autres habitants, choque en effet l'esprit de justice.

#### 8. Les tunnels alpins après l'incendie du Mont-Blanc

La fermeture du tunnel du Mont-Blanc après l'incendie de 1999 a entraîné un report du trafic important sur le tunnel du Fréjus et de la vallée de la Maurienne. Après la remise en état du premier, la question de sa réouverture aux poids lourds a fait l'objet d'un débat très difficile avec les habitants de la vallée de Chamonix qui souhaitent continuer à profiter du calme retrouvé.

Si l'on examine les différents épisodes qui ont conduit à la réouverture progressive au trafic lourd du tunnel du Mont Blanc, on peut penser que plus que tout argument c'est le caractère profondément inéquitable de la situation où l'ensemble des nuisances du trafic lourd aurait été concentré dans la vallée de la Maurienne qui a pesé. Les débats organisés par les pouvoirs publics avec les habitants des deux vallées ont probablement été l'élément moteur du processus.

**Le débat public. Sa place dans le processus de décision en matière de grands projets d'équipement.**

Yves MANSILLON,

**Président de la Commission nationale du débat public (CNDP)**

Il apparaît nécessaire de préciser d'abord ce qu'est le débat public car il est encore relativement mal connu.

Il y a à cela deux raisons :

- Sa création est récente puisqu'il a été créé par la loi du 5 février 1995 puis modifié par la loi du 27 février 2002.
- D'autre part le langage courant utilise souvent des termes voisins, "grand débat", "débat national" voire "débat public" pour désigner des formules très différentes : débat national sur les énergies, débat sur le voile à l'école etc....; elles ne portent pas sur le même type d'objet, ne suivent pas les mêmes procédures et ne s'inspirent pas des mêmes principes que le débat public tel qu'il est défini par la loi.

C'est en effet le législateur qui :

- a posé le principe de la participation du public à l'élaboration des grands projets d'équipement, principe qui pourrait recevoir prochainement une valeur constitutionnelle.
- a créé une autorité administrative indépendante chargée de veiller au respect de ce principe.
- a inventé une formule, le débat public, qui permet à tous les citoyens de se prononcer, non pas seulement sur les caractéristiques et les impacts d'un projet, mais aussi sur son opportunité et ses objectifs ; cela constitue donc un véritable progrès démocratique.
- Je vais dans un premier temps vous présenter la Commission nationale du débat public et le débat public puis dans un deuxième temps essayer de définir la place du débat public dans le processus de décision en matière de grands projets d'équipement.

\* \* \*

**La CNDP et le Débat public :**

**1.** Pour bien comprendre l'un et l'autre, il faut rappeler d'abord **les raisons** qui ont conduit à inventer une nouvelle procédure administrative (et nous verrons plus loin que ce n'est pas seulement une procédure, que c'est véritablement tout un processus).  
Les raisons sociologiques sont plus importantes que les raisons juridiques.

**a)** Faire participer le public répond à un besoin social profond.

Il n'y a plus aujourd'hui d'acceptation sociale des décisions que les pouvoirs publics voudraient imposer sans informer, ni consulter la population.

D'autre part, la notion d'intérêt général, autrefois prépondérante, a beaucoup évolué ; elle s'est diversifiée (il y a différentes composantes de l'intérêt général qu'il faut concilier) et elle a cessé d'être le monopole de l'Etat et de ses services (d'autres ont vocation à participer à sa définition : les collectivités locales, les acteurs économiques, les associations et les citoyens eux-mêmes).

**b)** L'évolution juridique.

Elle a concerné d'abord la procédure de la déclaration d'utilité publique, réformée par la loi de 1983.

Cette démocratisation des enquêtes publiques n'a pas suffi et on a vu dans le courant des années 80 de nombreux projets d'aménagement du territoire contestés de façon violente.

Devant ces blocages, le Ministre de l'Équipement engage une réflexion qui aboutit à une modification des procédures en plusieurs étapes :

**1<sup>ère</sup> étape :** Des circulaires administratives en décembre 1992, qui prévoient une concertation engagée dès l'amont sur la nécessité et l'opportunité du projet avant que soit envisagée un tracé précis ; cette concertation est menée par le maître d'ouvrage sous l'autorité du Préfet mais sous le regard d'une commission indépendante.

**2<sup>ème</sup> étape :** La loi sur le renforcement de la protection de l'environnement du 2 février 1995.

- Elle pose les 4 principes du développement durable, dont le principe de participation.

- Elle affirme que les projets d'équipement d'intérêt national de l'Etat ou des collectivités locales doivent faire l'objet d'un débat public.

- Elle crée la Commission nationale du débat public, commission chargée et garante de l'organisation des débats publics.

De 1997 à 2002, la CNDP a organisé six débats publics (2 ports, 2 autoroutes, 2 lignes ferroviaires à grande vitesse et 1 ligne électrique à très haute tension).

**3<sup>ème</sup> étape :** La loi du 27 février 2002 sur la "démocratie de proximité" qui résulte des réflexions confiées par le gouvernement au conseil d'Etat sur la nécessaire évolution de la notion d'utilité publique, des directives européennes et de la convention internationale d'Aarhus sur la participation du public.

**4<sup>ème</sup> étape :** Ce sera la consécration du principe de participation par un texte de valeur constitutionnelle, lorsque sera voté le projet de loi de réforme constitutionnelle adopté par le gouvernement en juin 2003.

**2. Qu'est ce que la CNDP ?**

**a)** La loi de février 2002 transforme la CNDP en autorité administrative indépendante ; c'est une autorité qui agit

au nom de l'État, mais sans être subordonnée au gouvernement, ni a fortiori à aucune administration, dont les règles d'organisation et de fonctionnement garantissent qu'elle agit en toute autonomie et qui intervient par voie de décision ou de recommandation, soit dans des domaines qui touchent aux libertés publiques, soit dans des domaines où l'idée de médiation sociale, de tiers garant paraît nécessaire.

Son indépendance est assurée par sa composition tripartite et par la disposition de moyens autonomes de fonctionnement.

**b) La loi diversifie les attributions de la CNDP.**

- Elle a toujours compétence pour organiser des débats publics sur des projets d'équipement.

- Mais elle peut aussi organiser un débat public sur des options générales en matière d'aménagement ou environnement (c'est à dire non pas sur un projet mais sur une problématique).

- Elle est chargée de suivre les projets qui lui ont été soumis.

- Elle peut formuler des conseils ou des recommandations méthodologiques sur la meilleure façon d'assurer la participation du public à l'élaboration des projets d'équipement.

**c) En ce qui concerne les projets d'équipement, la loi procède à une extension de ses compétences, à un élargissement des possibilités de saisine et une diversification de ses modes d'actions. Elle doit apprécier si le projet qui lui est soumis nécessite ou non l'organisation d'un débat public ; dans l'affirmative elle peut l'organiser elle-même ou en confier l'organisation au maître d'ouvrage ; dans la négative, elle peut néanmoins recommander au maître d'ouvrage de mener une concertation selon certaines modalités.**

Les critères pour décider si le débat public est ou non nécessaire sont l'intérêt national du projet, l'importance de ses enjeux socio-économiques, l'importance de ses impacts sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

### **3. Le débat public :**

Quelles que soient les autres attributions évoquées précédemment, ce sont la décision et l'organisation des débats publics qui constituent le cœur des activités de la Commission nationale du débat public.

#### **a) Qu'est-ce que le débat public ?**

Pour bien le définir, il faut le resituer par rapport aux formes traditionnelles de concertation administrative menées pour l'élaboration d'un projet d'équipement.

— Le débat public est une forme institutionnalisée de concertation, prévue par la loi.

- Le débat public n'est pas réservé aux corps intermédiaires (collectivités locales, organismes

économiques ou associations), mais ouvert à l'ensemble des citoyens.

- Le débat public (à la différence de l'enquête d'utilité publique) se situe aussi en amont que possible dans la vie du projet lorsqu'aucune option essentielle n'est encore tranchée ; il porte sur l'opportunité du projet et pas seulement sur ses caractéristiques.

- Le débat public n'est pas le temps de la décision ni même de la négociation. Il n'a pas pour but de parvenir au consensus. C'est un temps d'ouverture, d'écoute, la place faite à la démocratie participative dans notre système de démocratie représentative.

#### **b) Comment se déroule le débat public ?**

La Commission nationale du débat public, saisie d'un dossier présentant les objectifs, les caractéristiques essentielles, les enjeux et les impacts d'un projet, décide s'il faut ou non organiser un débat public (voir ci-dessus).

Lorsqu'elle a décidé un débat public, elle en confie l'animation à une commission particulière du débat public (CPDP), composée au maximum de sept personnes, dont la composition garantit la neutralité et en particulier l'indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage.

A partir de la décision d'organiser un débat public, le maître d'ouvrage a 6 mois pour préparer le dossier du débat, destiné à informer le public aussi complètement, clairement et honnêtement que possible.

Lorsque la Commission nationale du débat public considère que ce dossier est suffisamment complet, elle arrête le calendrier du débat public (sa durée, son organisation générale, ses grandes étapes). Le débat public dure au maximum quatre mois, mais il est possible exceptionnellement de le prolonger de deux mois, notamment si une expertise complémentaire est décidée.

La commission particulière du débat public met en œuvre ce programme, organise et anime les réunions, utilise différents outils pour assurer l'information et l'expression du public ; elle est garante de la qualité et de la transparence du débat public.

Ni la commission particulière du débat public, ni la Commission nationale du débat public ne peuvent se prononcer sur le fond du projet. Cette règle fixée par la loi contribue à garantir leur indépendance.

#### **c) A quoi sert le débat public ?**

Il a 3 objectifs et une finalité.

Ses objectifs :

- Informer le public d'abord ; c'est le but du dossier du débat, diffusé dans le public sous différentes formes (documents papier, site Internet) et expliqué à différentes occasions (permanences, réunions publiques,...).

- Permettre au public de s'exprimer : il a le droit de poser des questions et le droit d'obtenir des réponses (la CPDP y veille) ; il peut formuler des observations, des critiques, des suggestions ; ce droit à l'expression n'est limité que

par deux conditions : les prises de position doivent être formulées dans le respect des idées et dans la personne d'autrui, elles doivent être argumentées, car plus que les positions elles-mêmes, ce sont les arguments qui sont intéressants et ce sont eux qui permettent l'échange, qui permettent la progression du débat.

- Éclairer la décision finale du maître d'ouvrage.

Le but du débat public est d'apporter des points de vue nouveaux, le point de vue du citoyen, sur les objectifs, les enjeux, les conséquences possibles du projet ; les citoyens, par leur "expertise d'usage", peuvent apporter des éléments auxquels le technicien le plus compétent n'a pas nécessairement pensé.

Le maître d'ouvrage doit donc participer aux débats publics dans une attitude d'écoute qui lui permet ensuite d'arrêter sa décision en toute connaissance de cause.

- La finalité :

Le débat public a pour but de démocratiser, de légitimer la décision finale parce qu'elle n'aura été prise qu'après que tout les citoyens concernés ont été entendus.

#### **d) Quels sont les principes du débat public ?**

Les règles qui permettent d'atteindre ses objectifs sont les suivantes :

- Principe d'équivalence :

Dans le débat public, tout citoyen a un droit égal à s'exprimer et à être entendu.

- Principe de reconnaissance :

Chacun doit respecter autrui et l'admettre comme intervenant légitime.

- Principe d'argumentation :

Le débat public n'est ni un sondage, ni un référendum ; il doit être un débat d'idées, ce sont donc les arguments qui importent, c'est ce qui permet au débat public d'être un échange et non un affrontement, de progresser.

- Principe de transparence :

Dans le débat public, toutes les positions exprimées sont rendues publiques.

Pendant le débat : publication grâce au site Internet, diffusion régulière du journal du débat,...

Après le débat : publication du compte-rendu et du bilan

#### **e) Premier bilan d'activité :**

Il est rappelé que la précédente Commission nationale du débat public, de 1997 à début 2002, avait organisé 6 débats publics.

La nouvelle Commission nationale du débat public, en un an depuis son installation en novembre 2002, a mené 7 débats publics et 6 concertations recommandées, les projets concernés se répartissent entre 4 projets routiers, 4 projets ferroviaires, 3 lignes à très haute tension, 1 aéroport, 1 barrage. 5 autres débats publics ont été décidés, dont 2 viennent de commencer.

\* \* \*

#### **La place du débat public dans le processus de décision :**

On peut la caractériser de 3 façons :

##### **1) Quantitativement :**

On peut faire l'hypothèse qu'en régime de croisière, la CNDP décidera 10 à 15 débats publics par an.

Cela se compare aux 10 à 15 000 enquêtes publiques qui sont organisées chaque année dans notre pays. La proportion est de 1 pour 1000 ! Mais cela est la résultante logique des seuils (en général 300 millions d'Euros) et des critères fixés par la loi. Le débat public ne s'applique qu'à un nombre limité de projets de grande ampleur.

Mais si le débat public est exceptionnel, l'esprit qui l'inspire doit également présider à la conduite des autres projets d'équipement quel qu'en soit le coût et quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

L'aspiration des populations à une meilleure prise en compte de leurs préoccupations est vraie dans tous les cas et l'esprit de participation doit inspirer tous les maîtres d'ouvrage. La CNDP, à qui la loi donne un rôle de conseil et de recommandation méthodologique, s'efforce donc de diffuser la culture du débat public.

##### **2) Chronologiquement :**

Le débat public doit trouver sa place suffisamment en amont dans le long processus qui va de l'idée à la réalisation, cela signifie :

- après naturellement qu'aient en lieu les études suffisantes pour qu'existe une esquisse du projet substantielle, des variantes, une analyse convenable des enjeux et des contraintes,

- mais avant que les grandes options n'aient été tranchées, à un moment où les choix restent ouverts et où donc le débat peut porter sur la nécessité, l'opportunité du projet, et pas seulement sur ses caractéristiques et ses impacts.

Au plus tard dans les deux mois qui suivent la fin du débat, le Président de la CNDP publie, avec son bilan, le compte rendu du débat établi par le Président de la Commission particulière. Ces documents, qui ne prennent pas position sur le fond, restituent tout le déroulement et les apports du débat, les positions prises et les arguments qui les appuient.

C'est tout cela qui vient éclairer le maître d'ouvrage qui doit, dans les 3 mois, arrêter et publier sa décision quant "au principe et aux conditions de la poursuite" de son projet. C'est-à-dire qu'il doit indiquer s'il maintient, modifie ou abandonne son projet et cela en fonction des positions prises pendant le débat ; c'est cette référence qui vient légitimer le débat public, montrer qu'il a été utile.

Ensuite s'ouvre une nouvelle période d'études, une concertation locale menée par le maître d'ouvrage, éventuellement en plusieurs temps.

Enfin viendra le temps, le dossier étant finalisé, de l'enquête d'utilité publique. Il est prévu que le compte

rendu et le bilan du débat public sont joints au dossier de l'enquête publique. Après la DUP pourra venir le temps de la réalisation.

Une question que l'on ne peut ignorer : le débat public allonge-t-il les délais ?

Oui, inévitablement s'il intervient trop tard, au moment où l'on pourrait, par exemple, préparer la DUP - Mais non s'il a lieu à temps "en amont", comme je l'ai indiqué plus haut.

### **3) Qualitativement :**

#### **- Quelle est la nature du débat public ?**

Il n'est ni le temps, ni le lieu de la décision. Il n'est pas non plus un temps de négociation ou de médiation.

Il est une étape dans le (long) processus d'élaboration de la décision ; une phase d'écoute et de dialogue : il s'agit, après les avoir informés le plus complètement possible, d'entendre les citoyens s'exprimer sur un projet qui peut les concerner à plusieurs titres : en tant qu'usagers futurs, en tant qu'éventuels riverains, en tant que contribuables....

Ensuite vient le temps de la décision qui revient au maître d'ouvrage et à ses autorités responsables et légitimes.

#### **- Quels sont les apports du débat public ?**

Le débat public ne se substitue pas au processus technique et administratif d'instruction d'un dossier qui commence avant et se prolonge après. Il ne se substitue pas non plus à son évaluation socio-économique. Il serait fâcheux que les efforts faits au cours des dernières décennies pour apporter plus de rationalité dans l'appréciation de l'utilité collective des projets soient mis de côté.

L'apport du débat public est d'une autre nature.

Au premier abord, l'image peut apparaître troublée. Tout projet qui vient modifier un territoire suscite des réactions, des constatations ; il y a naturellement des oppositions qui ne traduisent que la défense d'intérêts particuliers.

Mais nous ne sommes pas dans une société idéale où des citoyens seulement préoccupés de l'intérêt général débatteraient de manière pondérée de la définition du bien commun ; évidemment, chacun participe au débat avec ses intérêts, ses objectifs et ses tactiques propres.

Mais, au-delà de tout cela et si on en tient compte avec réalisme, si d'autre part on veille à prendre en compte, non les affirmations, mais bien les argumentations, le débat public peut apporter plusieurs contributions très utiles à la décision.

1. De façon générale, il apporte un éclairage précieux sur l'acceptation sociale du projet. Ce n'est ni un sondage, ni un référendum (qui eux-mêmes ne sont pas des instruments parfaits) mais par le nombre, la nature, l'acuité des prises de position, on voit bien le degré d'acceptation ou de rejet du projet.

Évidemment, il faut tenir compte du fait que le plus souvent il n'y a pas de coïncidence territoriale entre

l'impact et les contraintes d'un projet et ses avantages attendus ; à nous, dans l'organisation du débat, de veiller à ce que toutes les catégories de public concernées (les "impactés" et les "intéressés") soient informées et s'expriment.

2. Le débat public permet un questionnement approfondi sur la réalité du besoin auquel le projet prétend répondre. En effet la question débattue en premier - et la plus discutée - dans un débat public, c'est la nécessité, l'opportunité du projet. Cela peut faire apparaître d'autres types de réponse.

A un projet autoroutier, on opposera : il faut développer le ferroviaire, le cabotage maritime.....Plus intéressant - ce que l'on a entendu dans les débats récents sur le contournement de Bordeaux ou la liaison Amiens-Lille-Belgique : plusieurs intervenants ont développé la nécessité de mettre en place sur les différents réseaux (dans l'agglomération, autour, et pour le transit) des systèmes de régulation comportant notamment l'instauration et la modulation de péages.

Autre exemple : pour 2 projets de lignes électriques à très haute tension, le débat a abouti à l'abandon d'un projet de ligne nouvelle et à son remplacement par un renforcement de la ligne existante parce que, dans le même temps un accord s'était fait sur l'engagement d'un programme de maîtrise de la demande d'énergie financé par les collectivités locales.

3. Enfin le débat public fournit d'autres éléments d'appréciation et parfois des suggestions sur les modalités de réalisation du projet, sur ses conséquences, sur la prise en compte de données qualitatives (l'environnement, la santé). Le public, par sa connaissance intime d'une région, par ses réactions de futur usager, ou futur riverain, peut appréhender et faire valoir des conséquences possibles du projet (pendant sa construction ou son exploitation) auxquelles le technicien le plus compétent n'aura pas nécessairement pensé ; c'est ce que l'on appelle "l'expertise d'usage" ou "l'expertise du quotidien".

Les maîtres d'ouvrage maintenant reconnaissent cet intérêt du débat public et souvent cela débouche sur de nouvelles études et un nouveau cahier des charges.

Dernier exemple en date : la décision de Réseau Ferré de France la semaine dernière qui, après le débat sur "CDG express" (liaison ferroviaire spécialisée entre Paris et Roissy CDG) a décidé :

- de faire avancer l'amélioration du RER B (usagers quotidiens) en même temps que le projet (destiné aux voyageurs aériens).

- d'approfondir en parallèle les études sur son projet initial et sur une solution proposée pendant le débat par une association et validée par l'expertise complémentaire décidée par la CNDP.

Tels sont les apports du débat public qui viennent éclairer le décideur final et lui permettent de prendre sa décision en toute connaissance de cause.

**Conclusion :**

La CNDP essaie de faire face en permanence à 3 défis :

- Celui des délais : ne pas allonger nos processus de décision qui sont déjà trop longs. Nous veillons donc à instruire le plus rapidement possible les dossiers qui sont soumis et à ne pas utiliser totalement les délais que nous accorde la loi.

- Celui du bon déroulement des débats : nous sommes donc très attentifs à la qualité de l'organisation et de la conduite des débats publics et nous attachons beaucoup d'attention à la formation et à l'accompagnement des Présidents et membres des commissions particulières. D'autre part nous commençons à procéder à l'évaluation des débats publics pour toujours les améliorer.

- Enfin comme je l'ai dit, notre 3<sup>ème</sup> grand défi est de répandre la "culture du débat public", l'esprit de participation auprès de tous les maîtres d'ouvrages de l'Etat et des collectivités locales.

## **Appel à candidature**

### **Prix de thèse 2004**

Comme chaque année, l'AFSE décernera un prix de thèse. Doté de 800 Euros, il sera remis au lauréat lors de l'assemblée générale de l'Association à Paris.

Les thèses soutenues depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2003 jusqu'au 30 juin 2004 peuvent concourir. Le jury est constitué par le Comité directeur de l'AFSE, chaque thèse faisant l'objet de deux rapports.

Le dossier de candidature est à déposer en deux exemplaires. *Chaque dossier doit comprendre :*

- la thèse,
- les rapports de pré-soutenance,
- le rapport de soutenance,
- un résumé d'une dizaine de pages,
- un CV avec toutes les coordonnées présentes ou futures des candidats, afin de pouvoir éventuellement les contacter en septembre.

Les dossiers de candidature sont à envoyer ou à déposer au Secrétariat général de l'AFSE à l'adresse suivante :

Université Panthéon-Assas Paris II  
Association Française de Sciences Économiques (A.F.S.E.)  
Secrétariat général : Mme Zühal GÜRSEL  
Université Panthéon-Assas (Paris-II)  
92 rue d'Assas - 75006 Paris

**avant le 30 juin 2004**, date impérative.

# THÈSES - THÈSES - THÈSES - THÈSES

**Elodie Bertrand**

**“Les « théorèmes de Coase » : énoncés et critiques microéconomiques”**

**Date de soutenance :** 18 décembre 2003

**Laboratoire :** MATISSE

**Université :** Paris I Panthéon-Sorbonne.

**Directeur de thèse :** André Hervier.

**Jury :** Richard Aréna, Pierre Garrouste (rapporteur), Xavier Greffe, Maurice Lagueux (rapporteur).

Cette thèse examine la validité analytique du « théorème de Coase ». Celle-ci est très controversée car il n’y a pas consensus sur un énoncé du « théorème », chacun proposant une interprétation du « Problème du coût collectif » (Coase, 1960). On appelle « théorème de Coase » une proposition affirmant qu’en présence d’externalités, si les droits de propriété sont clairement définis et attribués et si les coûts de transaction sont nuls, alors le résultat est efficient et indépendant de l’attribution initiale des droits.

Nous replaçons d’abord le «théorème» dans l’œuvre globale de Coase, afin de comprendre son analyse des externalités et le rôle qu’il fait jouer au monde aux coûts de transaction nuls. Nous montrons que Coase attribue au «théorème » un rôle heuristique (pour mettre en avant l’influence des coûts de transaction), critique (de la tradition pigovienne) et surtout normatif (Coase croit en l’efficacité relative du système des prix, même coûteux).

Après avoir repris le débat sur la validité de la thèse d’indépendance, nous classons les différents énoncés de la thèse d’efficacité selon la nature de l’échange envisagée : concurrence parfaite ou marchandage bilatéral. Au sein de la classe du marchandage, nous distinguons trois types d’énoncé selon l’hypothèse qui est censée fonder l’efficacité du résultat : efficacité du marchandage, accord des agents sur le partage du surplus ou information complète. La pertinence de chaque énoncé est discutée (validité et rapport à Coase). Nous mettons ainsi en avant l’existence d’un dilemme entre circularité et introduction d’une règle de partage du surplus.

**Mots-clés :** Coase Ronald Harry (1910-) ; Théorème de Coase ; Externalités ; Economie du bien-être ; Théorie de l’échange.

**E-Mail :** Elodie.Bertrand@univ-paris1.fr

**Jérôme Fillol**

**“Approche multifractale des marchés financiers : fondements théoriques et évaluations empiriques”**

**Date de soutenance :** 19 décembre 2003

**Laboratoire :** MODEM

**Université :** Université de Paris X Nanterre

**Directrice de thèse :** Valérie Mignon

**Jury :** Gilbert Abraham-Frois, Ivar Ekeland, Jean-Pierre Indjehagopian, Jean-Pierre Laffargue, Hélène Raymond

La thèse de doctorat porte sur les apports d’un point de vue théorique et empirique de la théorie multifractale à la

modélisation des cours boursiers.

La première partie de la thèse vise à mettre en avant l’intérêt des concepts issus de la théorie du chaos et de la thermodynamique dans l’étude des systèmes dynamiques. Nous montrons alors l’adéquation des fractales aux enseignements de la théorie du chaos et de la thermodynamique.

La deuxième partie de notre travail porte sur les apports de l’approche multifractale en finance et insiste sur les aspects méthodologiques (outils de détection de propriétés) et empiriques (application de la modélisation multifractale aux séries boursières). Nous développons notamment une nouvelle procédure d’estimation de la mémoire longue d’un processus et nous montrons la supériorité des modélisations multifractales à rendre compte des propriétés empiriques des séries financières par rapport aux modélisations usuelles telles que les modélisations GARCH et FIGARCH).

**E-mail :** [jfillol@u-paris10.fr](mailto:jfillol@u-paris10.fr)

**Clotilde Granger**

**« Normes de travail fondamentale et commerce international »**

**Date de soutenance :** 18 décembre 2003

**Laboratoire :** EURISCO

**Université :** Paris Dauphine

**Directeur de thèse :** Jean-Marc Siroën

**Jury :** Antoine Bouët (rapporteur), Michel Rainelli (rapporteur), Laurence Tubiana, Bernard Guillochon, Jean Pisani-Ferry.

La thèse cherche à éclairer le débat actuel sur l’opportunité de lier l’ouverture et le respect de normes de travail minimales en étudiant la corrélation entre le volume des échanges commerciaux et le respect de quatre normes reconnues comme fondamentales (l’élimination du travail forcé, du travail des enfants, de la discrimination et le respect de la liberté syndicale).

L’analyse repose sur la construction d’une base de données et de différents indicateurs permettant de mesurer le degré de respect effectif de ces normes, dans 65 pays développés et en développement. Ces indicateurs sont utilisés pour présenter des corrélations simples entre l’ouverture et le degré de respect des normes fondamentales. L’analyse est ensuite approfondie par l’étude des principaux déterminants du respect de ces normes. L’impact de chacun, et plus particulièrement celui de l’ouverture commerciale, est estimé à partir d’un modèle économétrique. Les estimations montrent que le degré d’ouverture commerciale n’aurait pas d’influence sur le respect des normes de travail.

La causalité inverse, celle de l’incidence du respect des normes fondamentales sur les volumes échangés, est également étudiée. Le modèle théorique développé montre que le sens et l’ampleur de cette influence sont *a priori* indéterminés en raison de la pluralité des effets à prendre en compte. Cette indétermination est levée empiriquement, à partir de l’estimation d’un modèle de gravité représentant les

échanges Sud-Nord et dans lequel sont introduits différents indicateurs spécifiques du respect des normes fondamentales. Les résultats obtenus montrent que la violation de ces normes par les pays du Sud accroît leurs échanges vers les pays du Nord.

**Mots clés :** normes de travail fondamentales, ouverture commerciale, travail des enfants, travail forcé, liberté syndicale, discrimination, modèle de gravité, monopsonne.

**E-mail :** clotildegranger@wanadoo.fr

**François Larmande**

**“Contributions à l’analyse économique de la rémunération des dirigeants”**

**Date de soutenance :** 3 décembre 2003

**Laboratoire :** Laboratoire d’Économétrie

**École :** École Polytechnique

**Directeur de thèse :** Jean Pierre Ponsard

**Jury :** Hervé Tanguy, Jean-Pierre Ponsard, Denis Gromb, Marie-Cécile Fagart, Dominique Henriot

Cette thèse mobilise la théorie de l’agence pour analyser un certain nombre de questions relatives à la rémunération des dirigeants. Elle comporte une introduction générale au sujet et quatre chapitres.

La première contribution montre que pour une entreprise, contrairement à ce qu’enseigne le principe d’informativité, être cotée sur un marché financier peut être contre-productif du point de vue des incitations des dirigeants. En effet dans un modèle d’aléa moral répété avec responsabilité limitée de l’agent, l’existence d’un signal intermédiaire conduit l’agent à préférer un mauvais résultat initial si celui-ci est associé à une détérioration de la technologie de contrôle de seconde période. Il peut donc être préférable de ne pas être cotée et de fonder la rémunération sur le seul audit final des résultats.

La seconde contribution montre que l’utilisation d’une évaluation relative de la performance, souvent prônée dans la littérature, peut conduire les dirigeants à adopter une stratégie inefficace lorsque la demande est incertaine : ils vont négliger de s’informer sur le niveau de cette demande alors que cette information est profitable. Les contrats incitatifs optimaux contiendront moins d’évaluation relative comparés à une situation classique avec une demande parfaitement connue initialement.

La troisième contribution étudie les instruments de rémunération de long terme dans les entreprises. On s’intéresse notamment à la mise en place de banques de bonus souvent préconisées pour contourner les effets de bord inter-périodes habituellement rencontrés dans les systèmes d’incitations. En raisonnant sur un modèle à deux périodes, on montre, contrairement à ce qu’avance cette littérature, que cet instrument ne présente pas d’avantages manifestes par rapport à d’autres instruments de rémunération différée moins risqués.

La quatrième contribution analyse la mise en place d’un système d’incitations basé sur l’EVA (economic value added). En dépit d’une large diffusion dans les entreprises, il existe en fait peu d’analyses empiriques sur le sujet. L’étude met en évidence deux résultats importants : la forte volatilité de l’EVA par rapport au standard externe qui lui est

habituellement associé (MVA) ; le fait que la décentralisation de l’indicateur de performance et du standard au sein de l’entreprise pénalise fortement les avantages théoriques de l’approche en termes de congruence.

**Mots clés :** Théorie de l’agence, rémunération des dirigeants, évaluation relative de la performance, contrôle par le marché, EVA

**Email :** francois.larmande@poly.polytechnique.org

**Jacques Alexandre Laye**

**“Rôle stratégique des conditions de production et des circuits de commercialisation : modèles calculables et contributions à la théorie des organisations”**

**Date de soutenance :** 28 avril 2003

**Laboratoire :** Laboratoire d’Econométrie

**École :** École Polytechnique

**Directeur de thèse :** Hervé Tanguy

**Jury :** Jean-Pierre Ponsard, Jean Gabszewicz, Marie- Isabel Grilo, Saïd Souam

En partant de problèmes concrets posés par des acteurs économiques, ce qui mène à intégrer dans la modélisation des éléments plutôt inhabituels en économie industrielle, on a pu montrer que les conditions de production (contraintes de capacité, possibilité de stockage), les contextes multi-usines et multi-marchés, ou encore les arbitrages entre circuits de commercialisation, peuvent influencer les équilibres obtenus avec des modèles plus épurés. Les quatre essais qui constituent la thèse concernent :

- la structure de coalition de sites B-to-C susceptible d’émerger lorsqu’on est en présence de coûts de recherche pour un consommateur imparfaitement informé sur les caractéristiques des biens offerts sur un marché électronique: à l’équilibre en prix, les sites de la coalition optimale appartiennent à un même segment du marché, ou offrent des biens très différenciés?

- le jeu concurrentiel entre producteurs et distributeurs quand des voies de commercialisation directes sont ouvertes: contraintes de capacité de production d’un côté, structure des coûts de positionnement et choix de qualité de l’autre, peuvent devenir des facteurs discriminants non seulement des profits atteignables dans une filière mais aussi de leur répartition entre amont et aval.

- le bilan économique de la régulation de l’offre et de la qualité dans le secteur du vin d’AOC, lorsque les interprofessions viticoles tentent de mettre en place des réserves qualitatives, en faisant le lien avec la politique de la concurrence et l’OCM viti-vinicole.

- la prise en compte de contraintes de capacité dans un modèle de concurrence à la Cournot : on fournit une méthode de calcul efficace avec un nombre néanmoins important de producteurs et de marchés permettant d’explicitier les conséquences de politiques de modifications des capacités de production

**Mots clés:** coalitions, B-to-C; oligopole, contraintes de capacité; relations verticales; gestion de stocks; secteur viti-vinicole.

**E-mail:** laye@nancy-engref.inra.fr

**Florence Puech**

**“Concentration géographique des activités industrielles : mesures et enjeux”**

**Date de soutenance :** 10 décembre 2003

**Laboratoire :** TEAM

**Université :** Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne

**Directeur de thèse :** Jean-Louis Mucchielli

**Jury :** Marius Brühlhart (rapporteur), Pierre-Philippe Combes, Florence Goffette-Nagot (rapporteur), El Mouhoub Mouhoud

Cette thèse apporte des éléments de réflexion et des nouveaux outils pour l'évaluation de la concentration géographique des activités industrielles.

Dans un premier temps, nous nous attachons à démontrer qu'il est important de considérer, avec une certaine prudence, l'appréhension et l'évaluation des phénomènes d'agglomération. En effet, afin de quantifier la concentration spatiale des activités économiques, diverses mesures de concentration géographique peuvent être retenues. Or, tous les outils utilisés en économie spatiale et, plus généralement en statistiques, diffèrent par leurs propriétés et donc décrivent chacun, d'une manière spécifique, la concentration géographique observée. En outre, les mesures utilisées en économie spatiale s'appuient sur une définition particulière de l'espace reposant sur un zonage prédéfini. Une autre approche fondée sur les distances peut également être considérée. Dans une seconde partie de la thèse, notre cadre d'analyse s'appuie sur la fonction  $K$  proposée par B.D. Ripley (Ripley 1976, 1977) et sur des fonctions dérivées. Ces méthodes étant issues d'autres domaines scientifiques, leurs analyses ainsi que les améliorations nécessaires pour les rendre généralisables à notre problématique sont présentées. Enfin, dans un dernier temps, après avoir présenté plusieurs applications pour évaluer les niveaux de concentration géographique des industries en France métropolitaine, une analyse des déterminants de l'agglomération en univers continu est, d'après ces mesures, élaborée.

**Mots-clés :** Mesures de concentration spatiale, Agglomération, Localisation des activités, Firmes multinationales.

**Email :** [Puech@univ-paris1.fr](mailto:Puech@univ-paris1.fr)

**Mohamed Habib Zitouna**

**“Libéralisation commerciale et interactions stratégiques des firmes multinationales: analyses théoriques et empiriques”**

**Date de soutenance:** 12 janvier 2004

**Laboratoire:** TEAM

**Université :** Paris I Panthéon-Sorbonne

**Directeur de thèse :** Lionel Fontagné

**Jury :** Didier Laussel (rapporteur), Thierry Mayer, Jean-Louis Mucchielli, Peter Neary (U. de Dublin, rapporteur), Jean-Marc Siroën.

Cette thèse vise à analyser, en termes théoriques et empiriques, les stratégies des firmes multinationales dans un environnement caractérisé par une libéralisation,

multilatérale et régionale, des échanges internationaux.

La première partie s'attache à étudier les choix auxquels doivent faire face les firmes multinationales: celui d'une organisation interne et d'une localisation adaptées à leurs objectifs. Le premier chapitre étudie les stratégies différenciées des filiales étrangères en France. Les résultats montrent que ces stratégies sont également réparties entre filiales de réplication, filiales d'assemblage et plateforme d'exportation. Ensuite, nous analysons les déterminants théoriques des échanges intra-firme de biens intermédiaires. Nous concluons que la part de ces échanges est d'autant plus faible que la concurrence entre firmes multinationales installées dans le pays considéré est élevée. Dans le chapitre 3, nous mettons en évidence les spécificités, en termes de déterminants des choix de localisation, des fusions et acquisitions transfrontalières.

La deuxième partie de la thèse examine quant à elle le lien entre libéralisation des échanges et stratégies des firmes. Le modèle théorique du chapitre 4 met en exergue le rôle des firmes multinationales dans les restructurations industrielles induites par l'ouverture commerciale. En effet, les fusions et acquisitions peuvent constituer une alternative aux sorties des entreprises ou leur maintien en activité. Ensuite, le chapitre 5 met l'accent sur le caractère discriminatoire - en termes de localisation - que peuvent avoir les accords commerciaux régionaux nord-sud. Les entreprises internes et externes à la zone peuvent interagir afin de s'évincer du marché constitué. Les intuitions théoriques issues de ce modèle sont par la suite utilisées pour analyser les conséquences de l'accord de Libre Echange Nord-Américain sur l'industrie automobile au Mexique.

**Mots-clefs :** Firmes multinationales, libéralisation commerciale, localisation industrielle, restructurations industrielles, intégration régionale, fusions et acquisitions.

**E-mail :** [hzitouna@univ-paris1.fr](mailto:hzitouna@univ-paris1.fr)

## LIVRES - LIVRES - LIVRES - LIVRES

### Introduction à la micro-économie

**Gilbert Abraham-Frois**

*Economica*

ISBN : 2-7178-4783-9 ; 445 p. ; 23

Cet ouvrage propose une approche profondément renouvelée de la micro-économie, tout en traitant de manière claire et complète des thèmes traditionnellement abordés dans le premier cycle de l'enseignement supérieur (sciences économiques et gestion, droit, administration économique et sociale, instituts d'études politiques, classes préparatoires).

L'auteur propose d'abord une mise en perspective historique rappellent qu'il y a fort longtemps que le problème de la formation des prix, de la valeur des biens, a préoccupé philosophes et économistes, même si la "révolution marginaliste" marque une rupture importante. Para ailleurs, après présentation des fondements des courbes d'offre et de demande, ce sont les cas de monopole et d'imperfection de la concurrence qui sont pris pour référence dans l'analyse du fonctionnement des marchés, la concurrence pure et parfaite n'étant envisagée que comme un cas limite et les défaillances du marché faisant l'objet d'un traitement particulier (biens publics, externalités, ...). Enfin, la dernière partie de l'ouvrage est consacrée à la "microéconomie du XXI<sup>e</sup> siècle" : contrats, organisations, théorie des jeux, justice et démocratie, rôle des marchés dans le processus de développement.

Gilbert Abraham-Frois, diplômé HEC Paris et IEP Paris, docteur ès-sciences économiques, agrégé des Facultés de Droit et Sciences économiques, a enseigné à Paris, Caen, Rabat, Casablanca, Poitiers, Lisbonne. Ancien Président de l'Association Française de Science Économique, Professeur émérite à l'Université de Paris-10 Nanterre, il est rédacteur en chef de la *Revue d'Economie Politique*.

### Macroéconomie 3/e

**Olivier Blanchard et Daniel Cohen**

*Pearson Education, coll. Economie*

ISBN : 274407019X ; 596 p. ; 45

Macroéconomie bénéficie de la rencontre d'un double point de vue : celui de l'auteur de l'édition américaine, Olivier Blanchard, un des meilleurs spécialistes de l'économie américaine, et celui de son coauteur, Daniel Cohen, à qui l'on doit l'édition française. Les thèmes abordés sont traités à partir de problématiques nourries de données françaises ou européennes, et les références américaines figurant dans l'ouvrage original n'ont été conservées que dans la mesure où elles sont éclairantes. C'est donc bien un manuel de macroéconomie française et

européenne, adapté à l'enseignement supérieur du premier et du deuxième cycle. Toutes les notions liées à la macroéconomie sont analysées : PIB, croissance, inflation, politique économique, marché du travail, chômage, modèle IS/LM, courbe de Phillips, marchés financiers, taux de change... De même, les débats qui ont alimenté la macroéconomie sont expliqués en détail tout au long de l'ouvrage : Keynes et les classiques, Milton Friedman, l'école des anticipations rationnelles, la nouvelle école classique et la nouvelle école keynésienne. Le livre décrit et analyse également les grands événements économiques, qu'ils soient anciens (l'hyperinflation, la Grande Dépression), récents (la crise asiatique de 1997, la transition des pays de l'Est vers l'économie de marché) ou qu'il s'agisse de tendances structurelles (le chômage en Europe, les inégalités américaines). Cette nouvelle édition met l'accent sur l'actualisation des informations. Elle présente notamment des données à jour sur la dette publique, le chômage, l'inflation ainsi que de nouveaux commentaires sur l'Europe, la politique monétaire et le pacte de stabilité. De nombreux tableaux, graphiques, cartes et exemples illustrent les sujets étudiés et chaque chapitre se termine par de nombreux exercices.

### Pourquoi les intellectuels n'aiment pas le libéralisme

**Raymond Boudon**

*Odile Jacob*

ISBN : 2-7381-1398-2 ; 243 p. ; 22,50

Pourquoi autant de malentendus autour du libéralisme, qui a pourtant démontré son intérêt politique, son efficacité économique et son importance historique? Pourquoi tant d'intellectuels le rejettent-ils par principe? Est-ce seulement parce qu'ils entendent exercer une fonction critique dans une société où triomphe le capitalisme? Est-ce par ressentiment? Cela n'explique pas tout ...

Raymond Boudon démonte les clichés qui rendent le libéralisme détestable aux yeux des intellectuels. Et cela donne une décapante revue de détail des idées reçues qui encombrant nos débats depuis trente ans et plus, empoisonnent notre vie politique et sont à l'origine de graves effets pervers dans le domaine de la politique éducative, de la politique économique ou encore de la lutte contre la délinquance.

Raymond Boudon est Professeur émérite à la Sorbonne et membre de l'Académie des Sciences Morales et Politiques.

Il est notamment l'auteur de *Y a-t-il encore une sociologie ?*

**Le travail des femmes – Axes d'émancipation**

**Sophie Boutillier et Brigitte Lestrade (coordination)**

*L'Harmattan, coll. Innoval, série Économie et Innovation*

**ISBN : 2-7475-5765-0 ; 287 p. ; 25**

Depuis un siècle, la vie des femmes a bien changé. Les femmes ont investi des domaines d'activité jusqu'alors "réservés" aux hommes : architectes, avocates, ingénieures, professeures, mais aussi secrétaires, infirmières, ouvrières, etc. Elles ont conquis le droit d'avoir une vie privée. La révolution industrielle, en s'appuyant sur le travail salarié, a donné une impulsion décisive à l'émancipation féminine : droits civiques, droit à l'éducation, maîtrise du corps, droit de disposer de son salaire, ... Mais, la crise actuelle et des habitudes séculaires ont fait renaître des interrogations et désillusions : les femmes représentent la plus grande partie des chômeurs, des salariés à temps partiel subi, des emplois moins qualifiés, alors qu'elles constituent la majorité des diplômés. En dépit de progrès sociaux accomplis, la vie de la femme se résume toujours à un choix, à un arbitrage entre vie professionnelle et vie familiale, entre carrière et procréation.

Dans la Déclaration des droits de la femme et de la citoyenne, Olympe de Gouges (1791) soulignait avec justesse que la femme a le droit de monter sur l'échafaud, elle doit avoir également celui de monter à la tribune. Les choses ont-elles vraiment changé ?

Les textes réunis dans ce volume sont le résultat de travaux d'économistes, de sociologues, d'historiens, d'anthropologues, de juristes, ... Ils donnent par petites touches un aperçu global de la situation des femmes aujourd'hui en différents points du monde et aspects ; travail, consommation, famille, syndicalisme, politiques, études, recherche...

Brigitte Lestrade, Professeur de Lettres, est Vice-Présidente de l'Université de Cergy-Pontoise. Sophie Boutillier est économiste et sociologue. Elle dirige l'équipe "Travail et capital" du Laboratoire Redéploiement industriel et Innovation de l'Université du Littoral Côte d'Opale. Toutes deux ont coordonné en 2000 aux éditions L'Harmattan, *Les mutations du travail en Europe*. Les autres auteurs : B. Béthouart, N. Bangoura, B. Castilla Ramos, A. Goguel D'Allondans, S. Hurtado, N. Lapeyre, Y. Le Quentrec, C. Martin, M. Richevaux, A. Rieu, M. Souaf, A. Thalineau, D. Uzunidis, Y. El Wazani.

**Le chômage, fatalité ou nécessité ?**

**Pierre Cahuc et André Zylberberg**

*Flammarion, coll. Essais*

**ISBN : 2082103617 ; 224 p. ; 18**

Chaque jour, en France, 10 000 emplois sont détruits... et 10 000 emplois sont créés. Un surprenant phénomène qui

concerne tous les pays industrialisés. Connue depuis peu d'un petit cercle d'experts, elle bouleverse la manière de penser le chômage, mais aussi les politiques pour le combattre. Reste à le faire connaître au public, quitte à bousculer les idées reçues : non, le chômage n'est pas une fatalité liée à la mondialisation et au capitalisme financier ; non, un bon salaire n'est pas toujours l'ennemi de l'emploi ; non, la législation sur les licenciements ne protège pas l'emploi ; non, il ne faut pas beaucoup attendre de la formation professionnelle ; non, le travail ne se "partage" pas, car il se recompose par d'incessants mouvements de créations et de destructions d'emploi. À ce titre, si paradoxal que cela puisse paraître, le chômage est nécessaire : il est indispensable à la croissance. Voilà ce qu'enseignent les recherches les plus récentes, fondées sur des enquêtes de terrain conduites en France et dans de nombreux pays. Il est urgent d'évaluer les résultats des politiques publiques d'emploi à la lumière de ces découvertes. Car le temps n'est pas encore venu de dire que l'on a "tout essayé" pour combattre le chômage.

Pierre Cahuc est professeur d'économie à l'université Paris-I (Panthéon Sorbonne), professeur chargé de cours à l'École polytechnique et chercheur au Centre de recherche en économie et statistique (CREST).

André Zylberberg, directeur de recherche au CNRS, est membre de l'Équipe universitaire de recherche en économie quantitative (EUREQua) de l'université Paris-I (Panthéon Sorbonne), où il enseigne l'économie.

**Wage and Welfare : New perspectives on employment and social rights in Europe**

**Bernadette Clasquin, Nathalie Moncel, Mark Harvey, Bernard Friot éditeurs**

*Peter Lang AG, coll. Work and Society, vol. 43*

**ISBN : 90-5201-214-8 ; 208 p. ; 27,30**

This book presents an original multidisciplinary conceptual framework for the analysis of the processes of construction/transformation of workers' social rights. The framework was developed by taking an analysis of employment and social protection in the Latin European countries as starting-point, and thus offers an innovative alternative to the dominant approaches. It takes account of the institutional forms determining employees' resource flows and associated rights, and introduces a new analytical category of «resource regimes». Four spheres are identified for the observation of recent resource regime changes: employment systems, public policy frameworks, social hierarchies and industrial relations systems. The various chapters explore how each of these spheres participates in the institution of social rights over resources, and identify key vehicles of change such as transformations in forms of employment, labour market policies, pension reforms, the swing to a logic of competencies, social pacts, and the processes involved in

the construction of the European Union. The book brings to the fore the dynamic relation between employment, wages and social rights and aims to contribute to current debates on social protection reforms and employment policies implemented at both national and European levels.

The Editors: Bernadette Clasquin, labour sociologist at the Groupe de Recherche sur l'Éducation et l'Emploi (GREE), Université Nancy 2, Centre National de la Recherche Scientifique - CNRS (France) and Nathalie Moncel, labour economist at the Centre d'Études de l'Emploi, Paris (France) have jointly coordinated the network since 1997 and were chief editors. Mark Harvey, political economist, senior researcher fellow at the ESRC Centre for Research in Innovation and Competition, University of Manchester (United Kingdom) and Bernard Friot, Professor of Sociology at the University of Paris X-Nanterre (France), member of the Travail et Mobilités-CNRS labour research group, played a central role in the preparatory scientific debates laying the groundwork for the publication.

**Les politiques économiques européennes : enjeux et défis**

**Michel Dévoluy (sous la direction de)**

*Seuil, coll. Points, Inédit Economie*

**ISBN : 2020627981; 384 p. ; 10**

Cet ouvrage collectif présente et analyse les politiques économiques européennes dans une démarche accessible à un public large. Il couvre l'ensemble des politiques conjoncturelles et structurelles : monétaire, budgétaire, régionale, agricole, de l'emploi, de l'élargissement, etc. Pour chaque politique, on étudie ses fondements, ses résultats, ses problèmes et ses perspectives de développement. Les questions liées à l'euro ou à la coordination des politiques économiques nationales traversent naturellement l'ensemble.

L'approche souligne la double originalité des politiques économiques européennes : elles s'inscrivent dans un processus d'intégration inachevé ; elles révèlent la tension entre l'attraction pour l'orthodoxie économique et l'ambition de construire un modèle en résonance avec la tradition humaniste du continent européen. Ce livre entend répondre aux attentes de tous ceux qui souhaitent comprendre la place croissante de l'Union économique et monétaire dans la vie économique, sociale et politique des Européens.

Les auteurs sont 16 enseignants-chercheurs des Universités de Strasbourg qui se réunissent au sein de l'Observatoire des politiques économiques en Europe (OPEE). L'ouvrage a été dirigé par Michel Dévoluy, titulaire d'une chaire Jean Monnet d'économie européenne et co-directeur de l'OPEE avec Moïse Sidiropoulos.

**Juger pour échanger**

**Sophie Dubuisson-Quellier et Jean-Philippe Neuville éditeurs**

*INRA Editions – MSH, collection « Natures sociales »*

**ISBN : 2-7380-1094-6 ; 249 p. ; 27**

Qu'y a-t-il de commun entre la signature d'un contrat d'assurance, le goût des aliments, la prestation de services auprès d'entreprises, l'usage d'appareils de mesure, la fabrication d'une voiture, le recyclage d'emballages industriels, la qualité du vin et l'origine d'une clémentine ? Toutes ces situations dépendent de la construction d'un accord sur la qualité des choses échangées entre des acteurs qui agissent sur des marchés mais aussi sur des organisations ou encore entre elles. Pas d'échange sans accords, pas d'accord sans jugements. Quels sont donc les équipements mis en place pour produire et faire converger les jugements et ainsi pouvoir échanger ? Cet ouvrage se donne précisément pour objet de décrire et comprendre les mécanismes permettant la construction d'accords dans des situations d'échange très variables.

Sophie Dubuisson-Quellier est chargée de recherche au Centre de Sociologie des Organisations (CNRS / Institut d'Études Politiques). Elle a cocordonné avec Franck Cochoy un numéro spécial de la revue Sociologie du Travail sur "les professionnels du marché", paru en 2000. Elle travaille actuellement sur une sociologie des relations marchandes. Jean-Philippe Neuville est Maître de Conférences à l'Institut des sciences appliquées de Lyon et actuellement délégué au Centre de Sociologie des Organisations (CNRS / Institut d'Études Politiques). In vient de coordonner avec Christine Musselin un numéro spécial de la revue Sociologie du Travail sur les "Nouvelles technologies de l'information et de la communication" (2002).

**La croissance : théories et régularités empiriques**

**Jean-Olivier Hairault**

*Economica*

**ISBN : 2-7178-4791-X; 131 p. ; 15**

Cet ouvrage sur les théories et les régularités empiriques de la croissance s'adresse aux étudiants des 1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> cycles universitaires en sciences économiques et aux élèves des Grandes Ecoles. Loin d'être un catalogue complet des différentes théories de la croissance ou une reformulation originale des modèles fondamentaux, il s'efforce de les hiérarchiser en fonction de leur capacité à expliquer de façon pertinente les différences de revenus entre pays. Il propose également une présentation argumentée de leurs implications en termes de bien-être et des politiques économiques susceptibles de placer les économies sur le sentier de croissance optimale. D'un point de vue pédagogique, cet ouvrage cherche à mettre les modèles théoriques au service d'une certaine vision de la

croissance sans renoncer à une présentation détaillée et analytique de leurs mécanismes. Le traitement en temps discret de tous les modèles présentés offre un cadre d'analyse simple et unifié.

Ancien étudiant du Magistère d'Économie de l'Université Paris 1, agrégé des Universités, Jean-Olivier Hairault est actuellement Professeur de Sciences économiques à l'Université Paris 1, Professeur chargé de cours à l'École Polytechnique et membre de l'Institut Universitaire de France. Il a publié *Les fluctuations conjoncturelles*, Economica, 1995, et dirigé l'ouvrage collectif *Analyse macroéconomique*, La Découverte, 2000.

**Recent developments on Exchange Rates**  
**Sandrine Lardic et Valérie Mignon (editors)**  
**Palgrave Macmillan, 144 pages, janvier 2004**  
**ISBN : 1-4039-3487-8**

This book examines recent developments in exchange rate analysis. In the first part, two exchange rate models are proposed: a model which combines heterogeneous agents and transaction costs, and a dynamic general-equilibrium two-country sticky-price model. The second part of the book deals with econometric aspects of the exchange rate dynamics linked to regime-switching and structural breaks. In the third part of the book, an analysis of speculative attacks and monetary policy is presented.

Sandrine LARDIC is Senior Lecturer in Economics at the University of Paris X (France) and also is consultant for Sinopia Asset Management. She carries on research concerning econometrics in the fields of financial markets and macroeconomics. She is the author of books and papers on theoretical and applied econometrics.

Valérie MIGNON is Professor of Economics at the University of Paris X (France). She conducts research on theoretical econometric methods and applied econometrics in the fields of financial markets and macroeconomics. Her research interests include long-memory processes and non-linear econometrics. She is the author of books and papers on theoretical and applied econometrics.

Other authors : W.Berger, G.Bjønnes, D.Rime & H.O.A.A.Solheim, H.Bouakez, M.Cerrato & N.Sarantis, C.Charmley, Y-W Cheung & U.Erlandsson, P.De Grauwe & M.Grimaldi

**Économie contemporaine, Analyse et diagnostics**  
**Jean-Didier Lecaillon, Jean Marie Le Page et Christian Ottavj**  
**De Boeck, deuxième édition, 2004**  
**ISBN : 2-8041-4475-5 ; 33**

Comme dans la première édition, le lecteur trouvera dans cet ouvrage une vue d'ensemble, claire et précise, de

l'analyse économique du monde d'aujourd'hui. Construit à partir d'une confrontation entre les apports de la théorie économique récente et les problèmes concrets (fonctionnement des marchés, prélèvements obligatoires, politique économique et sociale, croissance, activité conjoncturelle et échanges internationaux de biens, de services et de capitaux.), l'ouvrage fournit au lecteur les bases essentielles de l'analyse économique.

Une attention particulière est portée à la question de l'emploi qui est une référence permanente permettant de tester le pouvoir explicatif des thèses économiques dominantes.

Des encadrés sur les questions les plus diverses (fusions, retraites, risques de change, modèles de croissance, délocalisations et emploi etc.) permettent d'approfondir la présentation d'un problème. De nombreux tableaux chiffrés apportent au texte principal un support quantitatif. Les bibliographies de fin de chapitre sont sélectives ; elles orientent le lecteur vers des ouvrages et articles permettant d'aller plus loin dans la question abordée par le chapitre.

Entièrement revue et complétée, la nouvelle édition de cet ouvrage ne se contente pas d'actualiser les données statistiques ainsi que les encadrés et les bibliographies. Elle propose de nombreux développements et encadrés nouveaux sur des questions d'une brûlante actualité dans un contexte de mondialisation : fusions-acquisitions, retraites, politique monétaire, BCE, AMF, élargissement de l'Union européenne, politique de l'emploi, OMC etc. Jean-Didier Lecaillon, Jean Marie Le Page et Christian Ottavj sont professeurs de sciences économiques à l'Université Panthéon-Assas (Paris 2).

Les travaux de Jean-Didier Lecaillon portent sur l'économie internationale, les politiques sociales et les théories du capital humain, ceux de Jean-Marie Le Page sur la macrodynamique, l'économie monétaire et financière et l'économie de l'emploi et ceux de Christian Ottavj sur la théorie monétaire, la macroéconomie financière et l'analyse des mouvements de capitaux..

**Le Juste ou le Riche : L'enseignement de l'économie politique, 1815 - 1950**  
**Lucette Le Van - Lemesle**  
**Comité pour l'Histoire Économique et Financière de la France**  
**ISBN : 2-11-094609-1 ; 787 p. ; 35**

En reconstituant et en analysant l'histoire de l'introduction lente et progressive de l'économie au sein de l'Université française de 1815 aux années cinquante, Lucette Le Van-Lemesle contredit en grande partie la thèse développée par les économistes des années soixante d'une absence de formation économique des élites en France avant 1940, absence selon eux responsable des crises économiques passées.

Et si cette vision relevait d'un conflit autour de la

formation des élites? C'est l'une des analyses de l'auteur dans cet ouvrage, extrêmement documenté, qui retrace le développement, le rayonnement et les fondements doctrinaux de l'économie politique en France. Un livre de référence pour tous ceux qui s'intéressent à l'histoire de la pensée économique.

Lucette Le Van-Lemesle, agrégée d'histoire, a été successivement Maître de Conférences à l'Université de Paris 1, puis Professeur des Universités à Metz et à Marne-la-vallée. Elle a été chargée de cours à l'ENSAE en histoire de la pensée économique et à l'Institut d'études politiques en méthodologie.

### **L'écologiste sceptique**

**Bjorn Lomborg ; Préface de Claude Allègre**

*Le Cherche-Midi, coll. Documents*

**ISBN : 2749101840 ; 752 p. ; 26**

Pollution atmosphérique, épuisement des ressources naturelles, déforestation : la planète court-elle à sa perte? Non, répond Bjørn Lomborg. À rebours des discours écologistes alarmistes, ce scientifique danois, statisticien et ancien membre de Greenpeace, clame haut et fort que la planète va mieux. Chiffres à l'appui, il démontre avec précision que, globalement, la qualité de l'air est meilleure et que les habitants des pays en voie de développement meurent moins de faim aujourd'hui qu'hier. Mais attention, affirmer que les choses vont mieux ne veut pas forcément dire qu'elles vont bien...

Événement mondial, *L'écologiste sceptique* est un ouvrage iconoclaste et exemplaire pour qui veut connaître le véritable état de la planète, à l'heure où la controverse fait rage au sein d'une partie de la communauté scientifique.

Le grand livre d'un scientifique optimiste et humaniste. Indispensable pour une politique de l'environnement plus efficace.

### **Économie de proximités**

**Bernard Pecqueur et Jean-Benoît Zimmermann (sous la direction de)**

*Hermès, diff. Lavoisier*

**ISBN : ; 264 p. ; 60**

Cet ouvrage vise à élargir la notion de proximité au delà de son seul entendement spatial pour mieux comprendre pourquoi et comment les agents économiques se coordonnent. Il fait le point sur l'état des connaissances en économie de proximités, tant sur le plan théorique que sur le plan appliqué. Il dresse un panorama des implications de cette approche dans les différentes dimensions de la vie économique. Il vise un public d'enseignants, de chercheurs et d'étudiants, et doit constituer pour eux à la fois un outil d'introduction de bon

niveau et un manuel susceptible d'offrir les fondements d'un enseignement en économie de proximités.

Les auteurs : B. Pecqueur, J.-B. Zimmermann, M. Grossetti, M. Filippi, C. Dupuy, A. Torre. O. Bouba-OlgaK, Colletis-Wahl, J. Perrat, M.-C. Bergouignan, C. Carrincazeaux, N. Massard, O. Crevoisier, J.-P. Gilly, I. Leroux, F. Wallet, G. Colletis, F. Rychen, A. Burmeister, Y. Lung.

### **Public Finance 7 / e**

**Harvey S. Rosen**

*McGraw-Hill / Irwin*

**ISBN : 0072876484 ; 640 pages ; 126 \$ (Hardcover)**

Harvey Rosen's scholarly and up-to-date Public Finance continues to be the market-leading book. The book takes its readers to the frontiers of current research, yet remains accessible to undergraduates. Although it draws upon the latest research, the book never loses sight of the reality it is supposed to describe, always drawing the links between economic analysis and current political issues.

## MANIFESTATIONS - MANIFESTATIONS

### Fondation Banque de France Pour la Recherche en Économie Monétaire, Financière et Bancaire

#### Programme chercheurs invités

Dans le cadre de son action pour la promotion de la recherche, la Fondation Banque de France met en place un programme de chercheurs invités. Le programme s'adresse tant à des chercheurs expérimentés qu'à de jeunes chercheurs, « post-doctorants » par exemple, et permettra d'accueillir chaque année un ou deux chercheurs pour des périodes de courte durée, allant jusqu'à quatre mois.

L'objectif de ce programme est de favoriser les interactions entre la communauté des chercheurs et la Banque de France. Les chercheurs seront accueillis au sein des unités de la Banque de France où ils bénéficieront de l'environnement logistique et informatique disponible pour mener leurs travaux, dans le respect des règles de confidentialité en usage à la Banque. Ils travailleront dans le cadre d'une convention de recherche, en étroite collaboration avec les équipes en place. Les travaux de recherche devront aboutir à un document de recherche susceptible d'être soumis dans une revue d'économie internationale. A cet effet, une collaboration à plein temps sera attendue du chercheur.

Les chercheurs intéressés seront invités à soumettre leur projet à la Fondation et à présenter une demande de bourse destinée à les dédommager de leurs frais de transports et d'hébergement sur Paris. Le versement d'une allocation, en rapport avec l'expérience, le titre et la rémunération du chercheur sera envisagé.

#### Thème de recherche

Les thèmes de recherche devront être en relation avec les centres d'intérêts d'une banque centrale. Chaque année, un ou deux thèmes, intéressants, plus particulièrement, la Banque de France, seront annoncés. Les projets présentés sur des thèmes différents seront également pris en considération.

#### Sélection

Les candidatures seront examinées par un Comité de sélection composé du Vice-Président de la Fondation, de deux universitaires et du Conseiller scientifique de la Direction générale des études et relations internationales de la Banque de France assisté d'un représentant de l'unité d'accueil.

#### Calendrier

Pour l'année 2005-2006, les thèmes de recherche proposés seront annoncés en septembre 2004. Les candidatures seront à déposer avant le 30 novembre 2004.

#### Mesures transitoires pour l'année 2004-2005

La Fondation envisage de doter, dès cette année, le programme de chercheurs invités.

Thème de recherche: « Liquidité internationale et prix d'actifs »

Les chercheurs intéressés sont invités à déposer leur projet de candidature dans les plus brefs délais et, si possible, avant le 30 juin 2004.

#### Dossiers : Composition des dossiers :

- Un CV détaillé mentionnant, notamment, les publications du candidat
- Une présentation synthétique du projet de recherche
- Une liste des périodes de disponibilité
- Le montant de la bourse demandée

Ils devront être envoyés à l'adresse suivante :  
Fondation Banque de France pour la recherche  
41-1430 - 75049 Paris Cedex 01  
[fondation.recherche@banque-france.fr](mailto:fondation.recherche@banque-france.fr)

#### Contacts

Pour tout renseignement contacter la Fondation Banque de France

[fondation.recherche@banque-france.fr](mailto:fondation.recherche@banque-france.fr)

Site internet : [www.banque-france.fr](http://www.banque-france.fr) (onglet Fondation)

Tél. 01 42 92 29 91

**POSTDOC**  
**Behavioral Economics and Experiments**

**INSTITUTION :**        **GATE - Groupe d'Analyse et de Théorie Economique**  
(CNRS - Université Lumière Lyon 2 - ENS Ecole Normale Supérieure)

**DESCRIPTION :**

Much of the recent work in Behavioral Economics seeks to describe observed behaviors on either an individual or a social level. Using a combination of psychology and economics, it seeks to investigate what takes place in markets, in bargaining, in games and in individual decision-making, in which agents are apt to display human limitations and complications.

The main objective of this research project is to describe actual behavior, which is driven by empirical observation (mainly experiments) and charts a middle course between over-rational equilibrium analyses and under-rational adaptive analyses. The implementation of the project will comprise 3 dimensions: the theoretical dimension; the empirical dimension (experiments); and the applied dimension.

**CANDIDATE PROFILE :**

Given the multidisciplinary nature of Behavioral Economics, the candidate must have expertise in both Microeconomics and in Economic Psychology. He/She must also be able to demonstrate a proven track record in at least one area of Experimental Economics.

The successful candidate must have a thorough knowledge of the following economic tools:

- Non-cooperative Games Theory;
- Bargaining Theory;
- Common Agency Models;
- Team Models;
- The Theory of Incentives;
- Intrinsic Motivations and Extrinsic Incentives;
- Models of Peer Pressure;
- Models of Social Interaction.

In addition, the candidate must have a particular interest in one of the following:

- Personnel Economics;
- Public Economics;
- Industrial Organization;
- Behavioral Finance.

**Director of GATE and project leader : Jean-Louis Rullière**

**Address :**        **GATE - Groupe d'Analyse et de Théorie Economique**  
93, Chemin des Mouilles  
BP 167  
69131 ECULLY cedex (France)

**Contact :**        Phone +33 (0)4 72 86 60 82 or 26  
Fax +33 (0)4 72 86 60 90  
E-mail : [gate@gate.cnrs.fr](mailto:gate@gate.cnrs.fr)  
Web site : <http://www.gate.cnrs.fr>

**Duration of project : 2 years**

**To access the CNRS job description :**

[http://www.sg.cnrs.fr/drhchercheurs/post\\_doc\\_2004/](http://www.sg.cnrs.fr/drhchercheurs/post_doc_2004/)  
then from menu 'Offres', click on S.H.S., select **SHS 25 Economie comportementale et expérimentations**, and click on language flag in the top right hand corner.

**Application file :** [http://www.k-projects.com/cnrs/dl/dossier\\_post-doc\\_2004.pdf](http://www.k-projects.com/cnrs/dl/dossier_post-doc_2004.pdf)

**“Santé, assurance et équité”**

Les 3<sup>e</sup> Journées Louis-André Gérard-Varet  
Organisées par l'Institut d'économie publique (IDEP)  
Marseille > 10-11 juin 2004

L'IDEP consacre ses 3<sup>e</sup> Journées d'économie publique Louis-André Gérard-Varet (Marseille, 10-11 juin) à la réforme des systèmes de santé en France, dans les pays européens et aux Etats-Unis.

Pour leur troisième édition les journées Louis-André Gérard-Varet sont dévolues au thème du partage optimal entre décision publique et décision privée en matière de protection contre les risques de santé. La question du partage de responsabilité entre assurance publique obligatoire et assurance privée laissée au libre choix individuel est, en effet, au cœur des débats sur la réforme des systèmes de santé en France et de par le monde. Si les déficits importants de l'assurance maladie ont mis cette question sur le devant de la scène française, elle a fait, depuis plusieurs années, l'objet de travaux théoriques et empiriques fort variés. Il est vrai que la grande diversité des systèmes de santé mis en place dans différents pays en matière de partage entre responsabilité individuelle et collective favorise le questionnement sur le meilleur partage possible.

La complexité, l'intérêt et l'actualité de cette question justifient d'y consacrer un colloque de dimension conséquente.

**Plus de 35 communications et quatre conférences invitées :**

James A. Mirrlees, Prix Nobel d'Économie, Mark V Pauly, University of Pennsylvania, Marc Fleurbaey, Université de Pau-Idep, Martin S. Gaynor, University of California, San Diego.

**Une table ronde**

« Le partage optimal entre décision privée et décision publique en matière d'assurance maladie » avec :

- T. C. Buchmueller, University of California, Irvine
- E. Westerhout, Netherland Bureau for Economic Policy Analysis
- P. Zweifel, Université de Zurich
- J.-F. Mattéi, ancien ministre de la Santé
- D. Polton, Directrice du CREDES
- Un représentant de la mutualité
- Un représentant des assurances
- Un représentant du Haut Comité médical pour la sécurité sociale

Les 3<sup>e</sup> Journées Louis-André Gérard-Varet ont été déclarées Colloque principal 2004 par l'Association pour le développement de la recherche en économie et en statistique (ADRES).

Les débats de la Table ronde seront publiés dans la revue *Économie Publique* n°14 (2004-1 / novembre 2004). *Économie Publique*, la revue de l'IDEP, est une revue à comité de lecture, semestrielle.

Rédacteur en chef :

Alain Trannoy, Directeur d'études à l'EHESS

Contact / Y.Doazan, tél. 04 91 14 07 31/70, [doazan@ehess.univ-mrs.fr](mailto:doazan@ehess.univ-mrs.fr)

Les 3<sup>e</sup> Journées Louis-André Gérard-Varet en ligne sur le site [www.idep-fr.org](http://www.idep-fr.org) rubrique Actualités

Contact Presse : Yves Doazan, [doazan@ehess.univ-mrs.fr](mailto:doazan@ehess.univ-mrs.fr)

Contact Organisation : Bernadette Vouriot, [vouriot@ehess.univ-mrs.fr](mailto:vouriot@ehess.univ-mrs.fr)

**IDEP, Centre de la Vieille-Charité, 2 rue de la Charité, 13002 Marseille**

## **Le centenaire de la naissance de François PERROUX**

A l'occasion du Centenaire de la naissance de François Perroux, grand économiste, la Fondation François Perroux, présidée par Raymond Barre, ancien Premier Ministre et membre de l'Institut et l'Association lyonnaise des amis de François Perroux présidée par Henri Savall, Professeur à L'IAE - Université Jean Moulin Lyon 3, Directeur de l'ISEOR, organisent un colloque autour du thème :

### **“La pensée de François Perroux, face aux grands problèmes de l'Europe et du monde d'aujourd'hui”**

Plusieurs intervenants nous feront bénéficier de leur haute compétence, chacun sur un thème ayant un rapport avec l'un des nombreux ouvrages de François Perroux :

- Raymond Barre, présentera “l'Economie dominante de 1950 à 2004”
- Anne-Marie Comparini, Députée du Rhône , présentera un sujet autour de “Pouvoir et Economie”
- Maurice Niveau, ancien Recteur de l'Académie de Lyon, présentera “De l'Europe sans rivages à l'Europe sans frontières”
- Jacques Lesourne, Professeur émérite, CNAM Paris, Président de Futurible International, présentera “La pensée de François Perroux et l'évolution présente de la théorie micro-économique”
- Henri Bartoli, Professeur émérite à l'Université Paris 1, Sorbonne, présentera “François Perroux, précurseur de l'altermondialisme”
- Jean-Pierre Brechet, Professeur à l'Université de Nantes, présentera “Unités actives et projets : fondements d'une discipline de l'action”
- François Denoël, Université de Marne La Vallée, présentera “La ressource humaine : lectures croisées de François Perroux et Samuel Pissar”
- Henri Savall, IAE - Université Jean Moulin Lyon 3, présentera “Tétranormalisation, responsabilité sociale de l'entreprise et pilotage stratégique”

Table ronde et débat avec l'auditoire, sur l'ensemble des communications de la journée animée par Jacques Bichot, Gilbert Blardone, Marie-Christine Leroy, avec la participation de Pierre Bardelli et Guy Devillebichot

**Mardi 22 juin 2004**

**ENS (Ecole Normale Supérieure)  
Lettres & Sciences Humaines  
Amphithéâtre  
15 Parvis Descartes • 69007 Lyon  
(Quartier Gerland)**

**Contact :  
Association lyonnaise des amis de François Perroux  
Tél : 04 78 33 09 66 • Fax : 04 78 33 16 61**

**AVIS DE RÉUNION**

**SÉMINAIRE Claude FOURGEAUD**  
**Direction de la Prévision**  
**Sous la Présidence de Pierre MORIN**

La prochaine séance du Séminaire "Claude FOURGEAUD" aura lieu au Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie – 139, rue de Bercy le :

**Mercredi 16 juin 2004 à 10 h 30 en salle 0064 SUD 1 (bâtiment Vauban).**

**« ÉTUDIER LES INÉGALITÉS INTER-GÉNÉRATIONNELLES »**

Exposés de

*Arnaud Lefranc, Nicolas Pistolesi, Alain Trannoy*  
(Idep-Greqam et Université de Cergy-Pontoise)  
**Rapporteur : Éric Maurin** (Crest-Ensa)

---

**Université d'Aix-Marseille III**  
**Faculté de Droit et de Science Politique**

Centre de Recherche en Éthique Économique et des Affaires et Déontologie Professionnelle

**Onzième colloque d'éthique économique :**

**La corruption**

**1 et 2 juillet 2004**

(Salle des Actes de la Faculté de droit et de science politique)

**RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTIONS :**

**CENTRE DE RECHERCHES EN ÉTHIQUE :**  
**FACULTÉ DE DROIT, BUREAU 018,**  
**3 AV. ROBERT SCHUMAN, 13628 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 1**  
**TÉL : 04 42 17 28 73 – FAX : 04 42 17 28 59**

**MAIL : [CENTRE.ETHIQUE@UNIV.U-3MRS.FR](mailto:CENTRE.ETHIQUE@UNIV.U-3MRS.FR)**

**SITE : [HTTP://WWW.LIBRES.ORG/FRANCAIS/ANNONCES/COLLOQUE\\_ETHIQUE\\_070104.HTM](http://WWW.LIBRES.ORG/FRANCAIS/ANNONCES/COLLOQUE_ETHIQUE_070104.HTM)**

APPEL A COMMUNICATIONS

COLLOQUE INTERNATIONAL

***LES NOUVELLES FRONTIERES DE L'UNION EUROPEENNE***

Organisé par : CDC, Institut CDC pour la recherche, Paris  
CDG, Caisse de Dépôt et de Gestion, Rabat  
CEFI, Centre d'Economie et de Finances Internationales, Aix-en-Provence  
CEPII, Centre d'Etudes Prospectives et d'Informations Internationales, Paris  
Revue Economique, Paris

**les 16 et 17 mars 2005  
à Marrakech, MAROC**

Outre les conférences invitées, les contributions pourront notamment concerner les domaines suivants :

Economie politique et frontières optimales des unions internationales  
La géographie économique et les frontières de l'Europe  
Spécialisations intra-européennes et inégalités salariales  
Le délocalisations industrielles des firmes européennes après l'élargissement : des gagnants et des perdants?  
L'espace économique européen et les migrations internationales  
Les enjeux institutionnels de l'élargissement sous l'angle de la gouvernance économique  
Subsidiarité et Europe à plusieurs *cercles*  
Vers une nouvelle *politique de voisinage* aux frontières de l'Europe  
Les enjeux d'une extension des fonctions internationales de l'euro  
Au-delà de l'UEM, quels régimes de change pour les nouveaux membres ?

Si vous souhaitez présenter une communication, veuillez adresser le texte définitif de votre contribution, en anglais, avant le **15 novembre 2004**, à l'adresse suivante :

**Colloque international**  
***Les nouvelles frontières de l'Union européenne***

**P. ARTUS, A. CARTAPANIS, L. FONTAGNE**  
CEFI, Université de la Méditerranée  
Château Lafarge, Route des Milles  
13290 LES MILLES - FRANCE  
**cefi@univ-aix.fr**

La liste des conférences invitées et des communications retenues sera arrêtée par le Comité scientifique le 15 décembre 2004. La présentation orale des communications, dont la version définitive devra être adressée aux organisateurs le **15 février 2005**, au plus tard, pourra s'opérer en anglais ou en français. Après sélection et procédure de *referee*, le colloque donnera lieu à la publication d'un numéro spécial de la *Revue Economique*.

**Comité scientifique** : P. ARTUS (CDC), C. de BOISSIEU (CAE et Université de Paris I), A. CARTAPANIS (CEFI, Université de la Méditerranée), L. FONTAGNE (CEPII et Université de Paris I), E. M. MOUHOUD (CEPN, Université de Paris-Nord), J. PISANI-FERRY (Université de Paris-Dauphine), J.P. POLLIN (Revue Economique et LEO, Université d'Orléans), K. SEKKAT (ULB), A. VAROUDAKIS (Banque Mondiale), C. WYPLOSZ (Graduate Institute of International Studies, Genève).

**Membres institutionnels  
de l'AFSE  
Membres bienfaiteurs**

**CENTRE SAINT-GOBAIN  
POUR LA RECHERCHE EN ECONOMIE**

**FONDATION BANQUE DE FRANCE POUR LA RECHERCHE**

**INSTITUT CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS POUR LA  
RECHERCHE SCIENTIFIQUE, ECONOMIQUE,  
FINANCIÈRE ET SOCIALE**

**INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE  
ET DES ETUDES ECONOMIQUES (INSEE)**

**MISSION SCIENTIFIQUE UNIVERSITAIRE  
DU MINISTÈRE DE LA RECHERCHE**

**UNIVERSITÉ PARIS II - ASSAS**

**Membres institutionnels  
de l'AFSE  
Banque - Finance**

**CRÉDIT MUTUEL CENTRE EST - EUROPE**

**Membres institutionnels  
de l'AFSE  
Autres secteurs d'activité**

**EDITIONS DALLOZ-SIREY**

**EDITIONS ECONOMICA**

**EDITIONS ODILE JACOB**

# **Membres institutionnels de l'AFSE**

## **Secteur des études et de la recherche économique**

Bureau d'Economie Théorique et Appliquée (**BETA**)

Caisse des Dépôts et Consignations (**CDC-IXIS**)

Centre d'Economie et de Finances Internationales (**CEFI**)

Centre d'Economie de l'Université Paris Nord (**CEPN**)

Centre d'Etudes pour l'Emploi (**CEE**)

Centre d'Etudes Prospectives d'Economie Mathématique Appliquées à la Planification (**CEPREMAP**)

Centre d'Etudes Prospectives et d'Informations Internationales (**CEPII**)

Centre Etudes et Recherche sur le Développement International (**CERDI**)

Centre d'Observation Economique (**COE**)

Centre de Recherches Etude Documentation Economie Santé (**CREDES**)

Développement, Dérégulation, Défense Internationale (**3DI**)

Conseil d'Analyse Économique (**CAE**)

Département et Laboratoire d'Economie Théorique et Appliquée (**DELTA**)

Développement et Insertion Internationale (**DIAL**)

Direction de la Prévision, Ministère de l'Economie des Finances et de l'Industrie

Equipe de Recherche sur les Marchés, l'Emploi et la Simulation (**ERMES**)

Equipe Universitaire de Recherche en Economie Quantitative (**EUREQUA**)

Groupe d'Analyse et de Théorie Économique (**GATE**)

Groupe de Recherche en Analyse Economique (**GRAPE**)

Groupe des Ecoles Nationales d'Economie et de Statistiques (**GENES**)

Institut National Recherche en Agro - alimentaire (**INRA**)

Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale (**INSERM**)

Institut Recherche Economique Production Développement (**IREPD**)

Institut Supérieur des Affaires de Défense (**ISAD**)

Université de Perpignan (**JEREM**)

Laboratoire d'Economie d'Orléans (**LEO**)

Institut National de la Recherche Economique (**LERECO**)

Laboratoire d'Economie de la Production et de l'Intégration Internationale (**LEPII**)

Laboratoire d'Economie et de Sociologie du Travail (**LEST**)

Laboratoire d'Econométrie de l'Ecole Polytechnique

Mécanismes Economiques et Dynamiques de l'Espace Européen (**MÉDEE**)

Modélisation de la Dynamique Economique et Monétaire (**MODEM**)

Office Français de Conjoncture Economique (**OFCE**)

Centre de Recherches pour l'Expansion de l'Economie et le Développement des Entreprises (**REXECODE**)