



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/2000/8/Add.1  
19 novembre 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS  
(Soixante-deuxième session, 15-17 février 2000,  
point 9 c) de l'ordre du jour)

**TENDANCES, POLITIQUE ET ÉCONOMIE DES TRANSPORTS**

Études entreprises par d'autres organisations sur l'économie  
des transports et le coût des infrastructures

Additif 1

Communication de l'Organisation de coopération  
et de développement économiques (OCDE)

Note : Le présent document est reproduit tel qu'il a été reçu par le  
secrétariat.

\* \* \*

Veuillez noter que la distribution des documents du Comité des transports intérieurs n'est plus "restreinte". En conséquence, le secrétariat a adopté un nouveau système de numérotation selon lequel tous les documents de travail seront numérotés comme suit : TRANS/année/numéro. L'ancien système de numérotation (par ex. ECE/TRANS/126) sera conservé pour les rapports, ordres du jour provisoires, résolutions et autres publications importantes.

Programme OCDE de coopération dans le domaine de la recherche  
en matière de transports routiers et  
de liaisons intermodales

Activités concernant l'économie des transports  
et le coût des infrastructures

**Questions actuellement examinées par des groupes de travail**

Incidences des investissements dans les infrastructures de transport sur  
le développement régional et/ou périphérique

Il est tout à fait admis que les investissements dans les infrastructures de transport peuvent avoir une incidence bénéfique sur les économies d'une région, en ce qui concerne l'emploi mais aussi le développement industriel et commercial. De nombreux pays investissent de fortes sommes en pensant que celles-ci vont contribuer à l'intégration économique régionale ou aboutir à une élévation du niveau de vie dans les régions périphériques. Souvent, les avantages socioéconomiques d'un projet d'infrastructure semblent insuffisants pour susciter l'intérêt du secteur public ou du secteur privé, parce que les incidences régionales probables de ce projet ne sont pas dûment prises en compte. En outre, la plupart du temps, seul est pris en considération tel ou tel mode, sans nécessairement tenir compte du degré de rentabilité des autres modes de transport. Il est donc absolument nécessaire de définir des méthodes d'évaluation globale si l'on veut que les fortes sommes investies dans les infrastructures de transport dans tous les pays membres soient justifiées et soient utilisées à bon escient.

La présente étude a pour objectif de mieux comprendre l'incidence, sur l'économie des pays de la région, des investissements dans le développement et les infrastructures des transports, mais aussi, en dernier ressort, d'améliorer l'efficacité des investissements dans les infrastructures de transport en fixant un ordre de priorité plus judicieux.

Le projet, qui a commencé en 1999 par la création d'un groupe de travail, devrait s'achever en décembre 2000.

Gestion des éléments d'actif

Dans la plupart des pays de l'OCDE, le réseau routier constitue un des principaux éléments d'actif du gouvernement. Les organismes publics responsables des infrastructures de transport sont chargés de les entretenir, les améliorer, les remplacer et les protéger. Dans le même temps, ils doivent utiliser au mieux les maigres ressources financières et humaines dont ils disposent pour assurer l'efficacité des réseaux routiers. Tout ceci se fait sous l'oeil vigilant des contribuables, qui financent ces réseaux routiers, les empruntent régulièrement et s'attendent à un certain niveau de qualité en ce qui concerne par exemple la sécurité et l'état des routes. C'est la raison pour laquelle de nombreux gouvernements se demandent comment ils pourraient gérer ces éléments d'actif, qui sont de nature publique, en s'inspirant des principes utilisés par le secteur privé.

Le projet doit indiquer l'état d'avancement de l'application des systèmes et des programmes de gestion des éléments d'actif dans les pays membres de l'OCDE, dégager les avantages de ces systèmes, dresser la liste des besoins en matière de réseau routier et examiner les problèmes posés par la mise en oeuvre de ces systèmes. Le projet vise principalement à démontrer l'utilité de ces systèmes pour les grandes décisions budgétaires, plutôt que pour la gestion au jour le jour des éléments d'actif. Le projet a commencé en 1998 et un rapport final sera publié à la fin de l'an 2000.

#### Essai sur le terrain des indicateurs de performance applicables au secteur routier

En 1997, l'OCDE a publié un rapport sur les indicateurs de performance applicables au secteur routier. Une des principales recommandations dudit rapport était qu'il fallait entreprendre un essai sur le terrain de certains indicateurs, afin d'évaluer leur applicabilité et leur utilité pour les administrations routières. Un essai sur le terrain de 15 indicateurs de performance choisis s'est donc déroulé au cours des deux dernières années, dans une douzaine d'administrations routières de pays membres de l'OCDE.

Ces 15 indicateurs étaient les suivants : coût moyen pour les usagers, niveau de satisfaction concernant le temps et les conditions de voyage et la fiabilité des informations routières, risques pour l'utilisateur protégés, risques pour l'utilisateur non protégés, mesures/programmes environnementaux, application de processus sans étude de marché préalable ni consultation des usagers, programmes à long terme, affectation de ressources aux infrastructures routières, programmes de contrôle de la qualité/de contrôle financier, coûts prévisionnels des infrastructures routières contre coûts effectifs, pourcentage de frais généraux, valeur des éléments d'actif, rugosité du revêtement, état des structures techniques, et indice de satisfaction du réseau routier.

Le groupe de projet de l'OCDE terminera ses travaux à la fin 1999 et un rapport résumant les résultats des essais sur le terrain sera publié au début de l'an 2000.

#### Transport multimodal de marchandises

Le transport intermodal ou multimodal permet de gagner en efficacité et de mieux respecter l'environnement. Malgré la volonté des responsables politiques de promouvoir le transport intermodal dans la plupart des pays de l'OCDE, un certain nombre d'obstacles continuent à s'opposer à l'intégration des transports et c'est le transport par la route qui continue à connaître le plus fort taux de croissance. Un groupe consultatif a été mis sur pied pour déterminer sur quel domaine devraient porter les futures recherches en matière de transport intermodal, sans empiéter sur les activités déjà entreprises par d'autres organisations internationales. Quatre domaines de recherche ont été choisis : aspects institutionnels, recherche comparative des meilleures méthodes, instruments économiques et couloirs de transport de marchandises. Les travaux ont déjà commencé sur les deux premiers domaines.

Les deux premiers projets ont déjà commencé.

Le sous-groupe des aspects institutionnels est chargé de comparer et d'évaluer l'efficacité des structures administratives des institutions gouvernementales dans la mise au point de politiques de transport intégrées. Les politiques des transports et les organismes chargés des transports raisonnent la plupart du temps mode par mode, ce qui est nuisible à l'instauration d'une conception multimodale coordonnée. Le projet vise à comparer les organismes de transport en activité et les réformes réglementaires en cours dans les pays membres, en vue de formuler des recommandations sur les structures les plus efficaces. Un rapport final sera publié en l'an 2000.

Le sous-groupe de la recherche comparative des meilleures méthodes est chargé de définir des critères permettant d'évaluer l'efficacité relative des différents modes, de leurs combinaisons et des transbordements intermodaux, et de déterminer les causes d'inefficacité susceptibles de favoriser l'un ou l'autre mode. Un rapport final sera publié à la fin de l'an 2000.

Les autres activités seront entreprises dans le cadre du prochain programme triennal RTR (2001-2003), à condition qu'il soit approuvé par le Conseil de l'OCDE.

#### Modulation de la demande de trafic routier

La demande de transport est en augmentation rapide dans tous les pays de l'OCDE depuis plusieurs dizaines d'années et si aucune mesure n'est prise cette croissance a toutes les chances de se poursuivre. Dans de nombreux pays de l'OCDE, l'augmentation du trafic cause des encombrements et des retards, notamment sur le réseau routier. La multiplication des encombrements coûte cher à l'industrie mais aussi à la société à cause de la pollution ainsi provoquée. Chaque fois qu'une automobile ou un camion prend du retard, cela a un coût : perte de temps pour le conducteur, mauvaise utilisation du capital, gaspillage de carburant ou encore dépenses liées au fait qu'un produit n'arrive pas à destination aussi vite qu'il le devrait. Si l'on pouvait moduler le niveau général de la demande de transport routier, il serait alors possible de diminuer les retards et les coûts qui leur sont dus. L'efficacité du secteur des transports se répercute sur tous les autres secteurs de l'économie, que ce soit l'industrie, le commerce ou l'agriculture, par exemple. Un système de transport efficace doit pouvoir contribuer au PIB d'un pays, mais aussi à réduire le coût du transport pour l'environnement.

L'étude de l'OCDE sur la modulation de la demande de transport routier a pour objectif de définir les mesures et les pratiques qui pourraient aider les États membres à favoriser la mise au point de systèmes de transport durables, en favorisant de nouveaux modes de transport et en maîtrisant le volume de la circulation routière. L'étude sera principalement axée sur les stratégies et les mesures qui ont réussi à réduire la demande de transport routier et à développer l'utilisation efficace des infrastructures routières existantes dans les pays de l'OCDE. Un rapport final est attendu à la fin de l'année 2000.

## **Publications récentes**

### Projet DIVINE (Interaction dynamique entre les véhicules et les infrastructures)

DIVINE est un projet de recherche international lancé par l'OCDE en 1993 à la suite d'une étude entreprise par un groupe d'experts scientifiques de l'OCDE sur la charge dynamique supportée par les chaussées, en 1992. Y sont associés des organismes routiers nationaux, des organismes de recherche routière nationaux ainsi que le secteur privé, avec la participation active de plus de 17 pays membres de l'OCDE. Le projet DIVINE cherche à réunir des preuves scientifiques de l'incidence des forces dynamiques engendrées par les véhicules lourds sur les chaussées et les ponts.

Le projet est organisé en six éléments de recherche : essais accélérés d'endommagement des chaussées, analyse de la réaction des chaussées, essais de simulation routière et évaluation des effets des suspensions sur la chaussée, simulation sur ordinateur, répétabilité dans l'espace et essais dynamiques sur les ponts.

Deux rapports ont été publiés : un rapport technique qui décrit en détail les expériences faites et leurs résultats, et un rapport administratif qui s'appuie sur les conclusions du rapport technique pour définir les orientations à suivre. De fait, le projet DIVINE a suscité des orientations fondamentales pour la gestion des fonds considérables que les pays membres de l'OCDE investissent dans l'infrastructure routière. Toute une série de mesures réglementaires et économiques sont possibles compte tenu des conclusions du projet. Ces mesures s'appliquent principalement aux véhicules et/ou à leur fonctionnement et visent toutes à encourager une plus grande utilisation de suspensions plus respectueuses de la chaussée.

-----