



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2003/1
11 avril 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports

(Seizième session, 24-26 septembre 2003,
point 5 b) de l'ordre du jour)

**MÉTHODE PROGRESSIVE D'AMÉLIORATION
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Rapport de la Réunion sur la construction d'autoroutes par étapes

Communication du Bureau central du projet TEM

1. Conformément au programme de travail du TEM pour l'année 2002, la Réunion sur la construction d'autoroutes par étapes a eu lieu à Prague les 7 et 8 novembre 2002. Des experts de l'Autriche, de la Bosnie-Herzégovine, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Pologne, de la République tchèque, de la Roumanie et de la Slovaquie, des conférenciers venus de Hongrie, des Pays-Bas et du Royaume-Uni et des représentants du Bureau central du projet TEM ont participé à la Réunion.
2. Le Directeur du Bureau central du projet TEM a brièvement rappelé les activités menées dans le cadre du projet ainsi que de leurs résultats, dans les domaines de la planification, de la conception et de la construction d'autoroutes et souligné l'intérêt que la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe et les organes de son Comité des transports intérieurs portent aux résultats de la Réunion, comme l'indique le rapport de la réunion du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports qui a eu lieu du 2 au 4 septembre 2002, à Genève.

3. Les points suivants figuraient à l'ordre du jour de la Réunion:
- i) Critères de décision pour la construction par étapes d'autoroutes et de voies express (par exemple, volume du trafic – trafic journalier annuel moyen, pourcentage de camions, type de trafic, 30-50^e heure de pointe, trafic induit, période de prévision, considérations de capacité – niveau de service requis, influence du gradient longitudinal, etc.);
 - ii) Même chose que précédemment pour les tunnels et les ponts de grande longueur à une seule chaussée placés sur une autoroute ou une voie express proprement dite;
 - iii) Conception par étapes des intersections et des échangeurs;
 - iv) Remblais et systèmes de drainage (approche par étapes, profil à deux voies ou totalité du profil);
 - v) Intervalle de temps entre la première et la deuxième étape;
 - vi) Diminution/augmentation totale des coûts de construction (après ristourne);
 - vii) Incidence de la deuxième phase sur le taux d'accident et les nuisances supplémentaires;
 - viii) Évaluation économique de l'approche par étapes (par exemple, en fonction des taux de rentabilité interne);
 - ix) Études de cas pratiques.

4. Le premier des conférenciers (qui ne travaillent pas tous pour le projet TEM) à s'exprimer a été M. Andras Timar, maître de conférences à l'Université des sciences techniques et économiques de Budapest, qui a présenté un exposé intitulé «Economic Evaluation of Staged Transport Infrastructure Projects» (Évaluation économique des projets d'infrastructure de transport par étapes). M. Hans Nugteren du Ministère néerlandais des transports, des travaux publics et de la gestion de l'eau a pour sa part présenté un rapport intitulé «Planning of Road Infrastructure Project» (Planification d'un projet d'infrastructure routière), préparé conjointement avec M. Jos Arts du même ministère. Pour conclure ce point de l'ordre du jour, M. Miles Rendell, ingénieur principal du Groupe Louis Berger (Royaume-Uni), a présenté un exposé intitulé «Motorways and Expressways Stage Construction» (Construction par étapes des autoroutes et des voies express). M. Konrad Schwinghammer, du Ministère autrichien des transports, des innovations et des technologies, a rendu compte de ce qui s'est passé dans son pays en matière de construction d'autoroutes par étapes. Sa présentation a été suivie de celle de M. Igor Jokanovic de la Direction des routes de la République serbe de Bosnie-Herzégovine. M. Stefan Popov, chef de Département à l'Agence bulgare des infrastructures routières a présenté la démarche par étapes adoptée pour l'autoroute Kalotina (frontière yougoslave)-Sofia et l'analyse économique correspondante. Ensuite, M^{me} Gabriela Ionescu, de l'Administration roumaine des infrastructures routières, a présenté et expliqué le programme prioritaire de construction d'autoroutes et de roades et de transformation de routes en routes à quatre voies, que le Parlement de son pays a approuvé l'année dernière. M. Peter Barek, Directeur général de la Section des infrastructures routières du Ministère slovaque des transports, des postes et des télécommunications, a présenté un exposé sur la section Mengusovce–Janovce de l'Autoroute D1.

5. On peut obtenir un exemplaire de ces exposés en s'adressant au Bureau central du projet TEM ou au secrétariat.
6. Après un débat sur les différentes options possibles et démarches en matière de construction d'autoroutes et de voies express par étapes, les participants à la Réunion ont approuvé les conclusions et les recommandations présentées ci-après.

Conclusions et recommandations

A. Aspects généraux

- 1) Il faudrait adopter une politique régionale de construction par étapes cohérente ainsi que des normes, etc., concernant les caractéristiques des autoroutes.
- 2) Il serait souhaitable d'établir un profil type d'autoroute dans la région.

B. Aspects relatifs aux coûts/évaluation

- 1) Il faudrait convenir des coûts dès le début du projet pour bénéficier d'économies d'échelle.
- 2) Il faudrait prévoir une clause de pénalité dans le contrat au cas où des tronçons intermédiaires ne seraient pas achevés à temps et ne pourraient donc pas être mis en exploitation.
- 3) Il faudrait calculer les coûts et les bénéfices sur la durée du projet lorsque l'on compare la rentabilité de la construction par étapes par rapport à la construction en une seule fois.
- 4) D'un point de vue empirique, il faudrait envisager la construction par étapes dans tous les cas où le nombre journalier moyen annuel d'UVP (unité de voiture particulière) du moment (c'est-à-dire l'année du début de la construction) est inférieur à 12 000.
- 5) Les considérations empiriques sont toutefois peu fiables car une évaluation économique est très sensible aux données de départ (en particulier coûts et trafic).
- 6) Une évaluation transparente fondée sur une analyse de rentabilité du réseau et du scénario ou sur une analyse de plusieurs critères, complétée par des tests de sensibilité et une analyse des risques est donc nécessaire.

C. Aspects techniques

- 1) Garantir la sécurité des étapes intermédiaires.
- 2) S'assurer dès le début du projet des droits de passage et des appropriations.
- 3) Construire les structures selon les paramètres finals prescrits (hauteur et largeur).
