



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2003/6
23 mai 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 7 de l'ordre du jour)

RELATION ENTRE LE TRANSPORT ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Rapport de la réunion informelle sur les relations entre le transport
et le développement économique (9 mai 2003, Genève)

I. PARTICIPATION

1. M. B. Chevalier (France), M. S. Aciman (CETMO, Espagne) et M. T. Worsley (Royaume-Uni) ont participé à la réunion. Les représentants de l'Allemagne, de la Fédération de Russie, des Pays-Bas et de la Pologne ainsi que de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) n'ont pu participer.

II. MANDAT

2. Suite à la demande formulée à sa quinzième session par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (TRANS/WP.5/32, par. 37), le secrétariat a organisé une réunion informelle afin de formuler certains aspects concrets de la relation entre le transport et le développement économique pour examen ultérieur par le Groupe de travail.

**III. EXAMEN DE CERTAINS ASPECTS DE LA RELATION ENTRE LE
TRANSPORT ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

3. Avant d'aborder des questions précises, les participants ont brièvement fait référence à la documentation pertinente (rapports de pays, rapport du SACTRA, programme de recherche SPRITE) dont était saisi le Groupe de travail à sa quinzième session. Ils ont ensuite décrit brièvement les activités en cours dans leurs pays respectifs.

Approches nationales

4. En France, le Plan national de protection de l'environnement et la Stratégie nationale pour le développement durable constituent un cadre général pour l'évaluation de divers aspects de la relation entre le développement économique, le transport et l'environnement ainsi que pour l'analyse des possibilités de découplage de cette relation. L'évaluation du coût du transport et des possibilités qui s'offrent de réduire ce coût constitue un autre domaine d'intérêt. L'internalisation, et en particulier le choix des coûts à retenir, leur calcul et les méthodologies, occupe à cet égard une place particulière.

5. En Espagne, de grands programmes d'infrastructure sont en cours de réalisation. Le rôle du transport dans le développement économique des régions constitue un autre sujet d'intérêt. Les conclusions préliminaires des études qui ont été réalisées montrent qu'il faudrait peut-être tenir compte du niveau général de développement économique de la région ou du pays considéré lorsque l'on examine le rôle du transport dans le développement économique et de la relation entre les deux car, à partir d'un certain stade de développement économique, l'interaction entre les différents facteurs n'est plus la même. Il a été suggéré que les recherches réalisées par le SACTRA auraient peut-être abouti à des résultats quelque peu différents s'il s'était agi d'un pays moins développé sur le plan économique que le Royaume-Uni.

6. Au Royaume-Uni, le plan décennal pour le transport met principalement l'accent sur la réduction de l'encombrement routier dans les grandes agglomérations et sur les routes de liaisons interurbaines, ainsi que sur les politiques destinées à favoriser le développement du transport de voyageurs par le rail et des transports publics. Étant donné que le niveau de ressources financières disponibles et les préoccupations environnementales limitent les nouveaux investissements dans l'infrastructure routière, une attention accrue est donnée à une meilleure gestion du réseau routier, à l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire et à la perception de redevances pour favoriser la circulation dans les zones urbaines¹. La possibilité d'introduire une redevance pour le transport de marchandises et les modalités d'application constituent un autre domaine d'intérêt. Les coûts externes du transport par route et par rail sont également étudiés en détail au Royaume-Uni². La désagrégation des coûts sociaux marginaux du transport (pollution,

¹ Le Gouvernement britannique envisage d'introduire pour les camions une redevance calculée en fonction de la distance parcourue de façon à ce que tous les transporteurs, quelle que soit leur nationalité, contribuent de façon équitable au remboursement des dépenses qu'ils imposent. Des informations complémentaires sont disponibles à l'adresse Internet du Département britannique des transports: <http://www.dft.gov.uk/itwp/lorryroad/lruc01.htm>.

² Le Département de l'environnement, des transports et des régions a chargé l'Institut pour l'étude des transports de l'Université de Leeds d'entreprendre, en association avec AEA Technology Environment, une étude des coûts et des redevances du transport de surface, qui a pris fin en 2001. Cette étude fournit deux ensembles d'information qui pourraient être utilisés de façon complémentaire pour l'élaboration d'une politique du transport routier et ferroviaire (redevances, efficacité économique et taux de couverture des investissements). Les résultats pour 1998 sont présentés dans le cas de la Grande-Bretagne. Des informations complémentaires au sujet de cette étude sont disponibles à l'adresse Internet de l'Institut pour l'étude des transports de l'Université de Leeds <http://www.its.leeds.ac.uk>.

embouteillage, bruit, etc.) en fonction de la nature géographique de la région considérée, de la rapidité et de la qualité du transport, aussi bien routier que ferroviaire et l'internalisation de ces coûts font l'objet de nouvelles études. Les coûts sociaux marginaux du transport ferroviaire sont en augmentation au Royaume-Uni contrairement à la tendance que l'on peut observer dans d'autres pays d'Europe.

7. Le rapport du SACTRA continue d'être analysé, en vue notamment d'essayer de démontrer plus clairement la relation qui existe entre le transport et le développement économique de façon à identifier des mesures et des produits en vue d'améliorer la productivité et de réduire les écarts de taux de croissance économique entre différentes régions. Des études microéconomiques des effets des investissements dans le transport pourraient contribuer à réduire les disparités économiques régionales. Plusieurs mécanismes de transport devraient être encouragés non seulement en fonction de leur facilité d'accès et des réductions de temps de voyage qu'ils permettent, mais également de leur contribution à la création locale d'emplois et à la réduction du chômage.

Intensité des transports

8. Dans le cadre de l'examen des aspects généraux de la relation entre le transport et le développement économique, les participants ont observé que l'accent devrait être mis sur les aspects et les mesures autres que l'investissement susceptibles d'accroître l'impact du transport sur le développement économique sans pour autant avoir des effets néfastes sur l'environnement et le potentiel de croissance. Certains aspects de cette relation peuvent varier d'un pays à l'autre; dans les pays où le trafic de transit est faible, on constate que lorsque l'économie se développe, la demande de transport augmente plus lentement que le revenu, en raison d'une moindre élasticité de la demande.

9. Au cours des dernières décennies, l'évolution des volumes transportés a suivi de près celle de l'activité économique. L'adoption de technologies respectueuses de l'environnement ne suit pas à l'heure actuelle le rythme de croissance des transports, ce qui se traduit par des problèmes accrus en matière de protection de l'environnement, de santé et d'économie. Cette croissance des volumes transportés donnera lieu à des problèmes considérables, en particulier si elle concerne essentiellement le transport routier et si la poursuite des tendances actuelles débouche sur une atteinte inacceptable de l'environnement. La relation entre développement économique et transport est caractérisée par des tendances contraires, qui pourraient évoluer de telle façon qu'un ralentissement de la croissance des transports non seulement est une nécessité sur le plan de l'environnement mais également présente des avantages économiques. Afin de préserver le développement de la prospérité, il pourrait être nécessaire d'apprendre comment dissocier croissance du transport et développement économique. C'est ce qui explique que cette question, que l'on peut définir de manière simple comme une diminution de l'intensité de transport pour un niveau donné de produit intérieur brut (de toute autre mesure appropriée de la croissance économique) est apparue dans le débat au cours des 10 dernières années.

10. Les participants à la réunion ont estimé que l'un des moyens pour ce faire pourrait être d'adopter une mesure acceptée de manière générale de l'intensité du transport. Bien que cette notion soit relativement largement utilisée, il n'en existe toutefois pas de définition unique ni de moyens de la mesurer. L'intensité du transport par rapport à l'activité économique pourrait être exprimée en termes de ratio de transport de passagers ou de marchandises, ou d'une combinaison

des deux, par rapport au PIB (au moyen des concepts de mouvements nets et bruts de masse³). Bien qu'il s'agisse d'une moyenne pondérée simple des mouvements de passagers et de marchandises, le mouvement net de masse pourrait être utilisé pour suivre et comparer les tendances en matière d'intensité des transports. Une comparaison par rapport au PIB pourrait permettre de mieux comprendre la dynamique des deux tendances dans le temps ainsi que les effets de diverses mesures destinées à réduire l'intensité des transports.

Mesures visant à découpler le transport du développement économique

11. Le découplage du transport et du développement économique prend de l'importance en raison du développement économique et de l'évolution des priorités en matière d'économie, de transport, d'environnement et de politique sociale. Pour les pays qui ne sont pas encore au stade du développement le plus élevé, le développement durable n'est peut-être pas la principale priorité des décideurs. Toutefois, cette question prendra de l'importance ce qui implique de revoir le lien qui existe entre les deux au fur et à mesure que l'économie se développe, que les transports s'intensifient et que les considérations en matière de sécurité et d'environnement prennent de l'importance.

12. Pour ce qui est des instruments susceptibles d'être utilisés, les participants ont convenu que les politiques en matière de tarification étaient particulièrement importantes. Une tarification optimale, qui tienne compte des coûts sociaux marginaux du transport, des différences entre transport urbain et non urbain et des différents modes de transport ainsi que des disparités entre régions développées et en développement devrait, en principe, faciliter ce découplage. Toutefois, si l'imputation d'une valeur aux externalités et les écarts qui existent entre différents pays posent problème, dans la pratique la mise en œuvre de politiques en la matière constitue un problème encore plus important en raison de facteurs pratiques et politiques. Il faudrait poursuivre les recherches de façon à mieux en comprendre les aspects pratiques et les implications.

13. Les participants ont également estimé que les politiques en matière de prix ne seraient pas à elles seules suffisantes pour avoir une incidence sur l'intensité des transports. Même si elles peuvent se révéler efficaces dans certains domaines, les politiques réglementaires ont souvent un effet plus important à long terme dans certains domaines (réglementations des émissions). Il pourrait donc être plus efficace dans une perspective à long terme de combiner mesures réglementaires et tarification, y compris mesures fiscales, de façon à ce que la structure de la demande des transports soit compatible avec la dynamique du développement économique. Une politique régionale qui consisterait à favoriser une production de masse mais de faible valeur dans les régions périphériques et de faible masse mais de forte valeur dans les régions centrales pourrait donc avoir pour conséquence négative une plus forte intensité des transports que dans le cas contraire.

14. Il convient également de tenir compte de l'aménagement du territoire. Bien que la géographie joue un rôle prédominant dans la demande de transport et le développement

³ On obtient le mouvement net de personnes et de biens en divisant le nombre total de passagers-kilomètres par 11,11 (en partant de l'hypothèse qu'une personne avec bagages pèse en moyenne 90 kg) et en ajoutant le résultat ainsi obtenu au volume total de marchandises transportées (en tonne-kilomètres). Le calcul du mouvement brut inclut en outre la masse des véhicules utilisés pour le transport ainsi que les mouvements des véhicules vides.

économique, l'aménagement du territoire, c'est-à-dire l'emplacement des industries, de l'habitat et d'autres centres d'activités économique et sociale pourrait contribuer de manière significative à réduire les temps de voyage et par conséquent l'intensité des transports. Elle pourrait donc être utilisée pour réduire le besoin de transport, avec ce que cela implique sur l'utilisation des terres et les politiques en matière de mode de vie.

15. Les preuves empiriques montrent que les embouteillages urbains représentent de 80 à 90 % du total des embouteillages. De très importants investissements autoroutiers et dans d'autres infrastructures ainsi que dans des systèmes de transport public sont actuellement financés, pour partie, par diverses taxes et redevances d'utilisation, telles que les taxes sur le carburant ou sur les ventes et les péages sur certains tunnels, ponts et routes. Toutefois, ces mécanismes financiers ne constituent pas toujours une incitation suffisante pour utiliser efficacement l'infrastructure des transports. C'est par exemple le cas des taxes sur l'essence, qui sont les mêmes que l'utilisateur voyage pendant des périodes de pointe ou des périodes creuses. De nombreuses méthodes peuvent être utilisées pour réduire l'intensité des transports, et notamment la construction de nouvelles infrastructures, l'amélioration de l'entretien des infrastructures existantes et l'utilisation plus efficace de ces infrastructures au moyen de stratégie de gestion de la demande, notamment de politiques de tarification. La tarification est un moyen utile de réduire les retards provoqués par les embouteillages et donc d'en diminuer le coût: si les utilisateurs devaient payer plus aux heures de pointe, on assisterait à un certain décalage en faveur des heures de moins grand encombrement, ou à d'autres formes d'ajustement, ce qui réduirait les délais aux heures de pointe.

16. Par exemple, l'adoption d'un système de péage à Londres a provoqué un certain nombre de réflexions quant à la distribution spatiale, l'incidence du péage sur la capacité d'attraction de la zone concernée et la répartition des recettes. Les participants estimaient que les péages ne devraient pas rendre la zone moins attractive sur le plan économique et que les recettes devraient être rétrocédées aux autorités locales et affectées à de nouvelles mesures d'amélioration de la situation en matière de transport et de réduction des embouteillages. Les problèmes associés à la mise en œuvre de mécanismes de péage pour les liaisons interurbaines sont beaucoup moins clairs et l'étude des différentes possibilités en la matière doit tenir compte des effets dans le temps et dans l'espace. Les participants ont insisté sur la nécessité de poursuivre les études et d'analyser les politiques de péage qui ont permis de réduire la circulation en milieu urbain ainsi que la façon dont les recettes collectées ont été réparties.

17. Outre les mesures réglementaires et économiques, des mesures à la fois efficaces par rapport à leur coût et écologiquement rationnelles ainsi qu'une meilleure utilisation des véhicules de transport (notamment des fourgonnettes) dans les grandes villes pourraient aussi permettre de réduire efficacement l'intensité des transports en zone urbaine.

18. Les participants ont également examiné les aspects liés à l'infrastructure de la relation entre le transport et le développement économique. Ils ont observé que de nouvelles infrastructures pourraient contribuer à la prospérité des zones les moins développées et les plus pauvres en offrant des possibilités d'accès accrues aux emplois, à l'éducation, à l'école et au logement, mais que le développement des transports à lui seul ne suffirait pas au développement économique. Par ailleurs, si en règle générale de nouvelles infrastructures se traduisent par une réduction des coûts de transport, elles peuvent avoir des effets négatifs sur l'intensité des transports: la réduction des embouteillages et des pressions sur l'environnement sur certaines

grandes routes et artères, pourrait être compensée par un accroissement de la circulation sur d'autres routes, vers lesquelles le trafic se serait détourné.

19. La fixation du montant des péages en fonction du coût marginal devrait être l'un des principes directeurs de la prise de décision concernant l'offre de nouvelles infrastructures en matière de transport. L'évaluation des coûts sociaux et des avantages globaux ainsi que la prise en compte des retombées économiques plus larges des projets d'infrastructure devraient permettre de prendre des décisions sur une base plus solide. Une telle approche reflète en effet mieux les coûts réels pour la société ainsi que le prix payé par les utilisateurs pour un service donné. Cela n'empêche pas pour autant des choix politiques qui peuvent varier d'un pays à l'autre. Plus les prix, y compris ceux des services de transport seront biaisés, plus cela aura une incidence sur le produit intérieur brut. Par conséquent, une tarification fondée sur le coût marginal devrait limiter les distorsions du mécanisme général de fixation des prix et contribuer au PIB.

Conclusions

20. Dans leurs conclusions au sujet de la relation entre le transport et le développement économique, les participants ont estimé que l'étude de cette question complexe et aux nombreux aspects pourrait être facilitée par un examen plus approfondi des points suivants:

- i) L'«effet de seuil» du développement économique, c'est-à-dire l'évolution du rôle des transports et de la relation entre le transport et le développement économique à divers stades de développement (intensité des transports, relation entre le coût des externalités et le niveau de développement économique, élasticité-revenu à différents stades de développement, etc.);
- ii) La mesure dans laquelle les politiques et les mécanismes en matière de prix contribuent au découplage entre croissance des transports et croissance économique (détermination des coûts extérieurs et du niveau des tarifs, mécanisme de péage et répartition des recettes);
- iii) L'incidence de l'aménagement du territoire, des politiques d'utilisation des sols et d'autres politiques ayant des conséquences sur les modes de vie ainsi que de politiques concernant d'autres secteurs que les transports sur l'intensité des transports et les possibilités de dénouer la relation entre le transport et le développement économique;
- iv) La création de nouvelles infrastructures et les aspects liés à l'infrastructure de la relation entre le transport et le développement économique (rôle des coûts sociaux marginaux, fondement des décisions d'investissement dans de nouvelles infrastructures).
