



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports****Vingt-sixième session**

Genève, 10-12 septembre 2013

Point 8 b) de l'ordre du jour provisoire

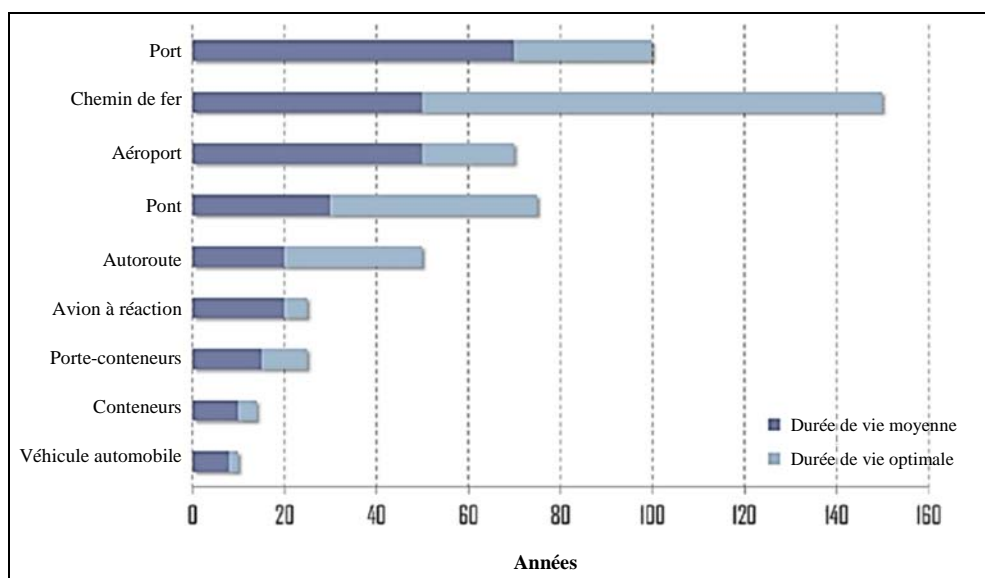
**Examen de la situation, des tendances et de l'économie
des transports dans la région de la CEE – Les tendances
et l'économie des transports pour la période 2013-2014:
financement des infrastructures de transport****Les tendances et l'économie des transports pour la période
2013-2014: financement des infrastructures de transport****Note du secrétariat*****I. Introduction**

1. Par durée de vie des biens de transport, on entend le nombre approximatif d'années pendant lesquelles ils doivent servir dans des conditions normales de fonctionnement avec un entretien régulier (durée de vie moyenne). En raison de la variété des matériaux de construction, des techniques utilisées et des conditions de fonctionnement, la durée de vie est approximative étant donné que les exigences techniques peuvent la prolonger (durée de vie optimale). La durée de vie des biens de transport complexes tels que les ports maritimes ou les aéroports dépend également de celle des différentes installations qui les composent: mâles, pistes d'atterrissage, grues et bâtiments (terminaux, entrepôts). Toutes ces

* À sa vingt-quatrième session, le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports a approuvé la proposition du secrétariat de faire du Rapport sur l'examen de la situation des transports dans les pays membres de la CEE et des tendances de développement une publication annuelle sur les tendances et l'économie des transports dans la région de la CEE (axée chaque année sur des thèmes différents. À sa soixante-quatorzième session, le Comité des transports intérieurs a pris note du projet de publication et a approuvé la décision du Groupe de travail de faire de l'examen une publication annuelle. (ECE/TRANS/224, par. 20 et 21). Le rapport ci-après décrit, dans ses grandes lignes, la structure de travail de la publication devant être préparée pour 2013 et propose au Groupe de travail un thème possible pour examen et approbation.

installations peuvent être entretenues et réaménagées individuellement. Parmi les biens de transport, ce sont les véhicules automobiles qui ont la durée de vie la plus courte, allant de huit à dix ans selon le degré d'utilisation et l'environnement opérationnel. Il semble cependant que les améliorations techniques permettent d'allonger cette durée de vie. Un avion à réaction correctement entretenu peut facilement durer vingt ans, et pour certains plus de trente ans. Les voies ferrées peuvent durer des décennies voire un siècle et demi (en fonction des matériaux utilisés) mais exigent un entretien régulier et onéreux. Pour investir dans les transports, il faut donc examiner soigneusement la durée de vie escomptée d'une infrastructure afin de garantir un amortissement satisfaisant et adapter la durée de l'investissement à la durée de vie escomptée du bien de transport.

Figure 1
Durée de vie des principaux biens de transport



Source: Jean-Paul Rodrigue (2013), *The Geography of Transport Systems*, Living Planet Report, 2006, et résumé des résultats du deuxième questionnaire d'Eurostat sur la consommation de capital fixe dans les infrastructures publiques, DOC.CFC 15, Eurostat, 2003.

2. Selon l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), les besoins cumulés en investissements dans les infrastructures de transport terrestre devraient s'élever à 45 000 milliards de dollars des États-Unis d'ici à 2050 (soit 3 000 milliards par an en moyenne), conformément aux politiques actuelles. Supprimer ou réduire la nécessité de voyager, en améliorant l'efficacité des systèmes de transport par un aménagement intégré du territoire et une gestion de la demande de transport grâce à une urbanisation diversifiée et compacte ou à des restrictions de circulation. Passer à des modes de transport durables ou les encourager pour améliorer l'efficacité des déplacements en créant par exemple des voies dédiées à la circulation des bus. Ces deux types de politiques permettraient de réaliser des économies nettes sur les infrastructures ferroviaires, les trains à grande vitesse et le transit par bus en réduisant la durée des voyages ainsi que l'importance des investissements et les coûts d'entretien des routes et des aires de stationnement. De telles économies pourraient compenser les investissements additionnels consacrés aux véhicules à faible émission de carbone.

3. Pour faire face à la croissance de la demande mondiale de transport et parvenir à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, il faudra:

a) Investir davantage dans la rénovation des infrastructures de transport ou la création de nouvelles infrastructures afin d'atteindre les objectifs de développement et de satisfaire les besoins accrus de mobilité, en particulier dans les économies émergentes; et

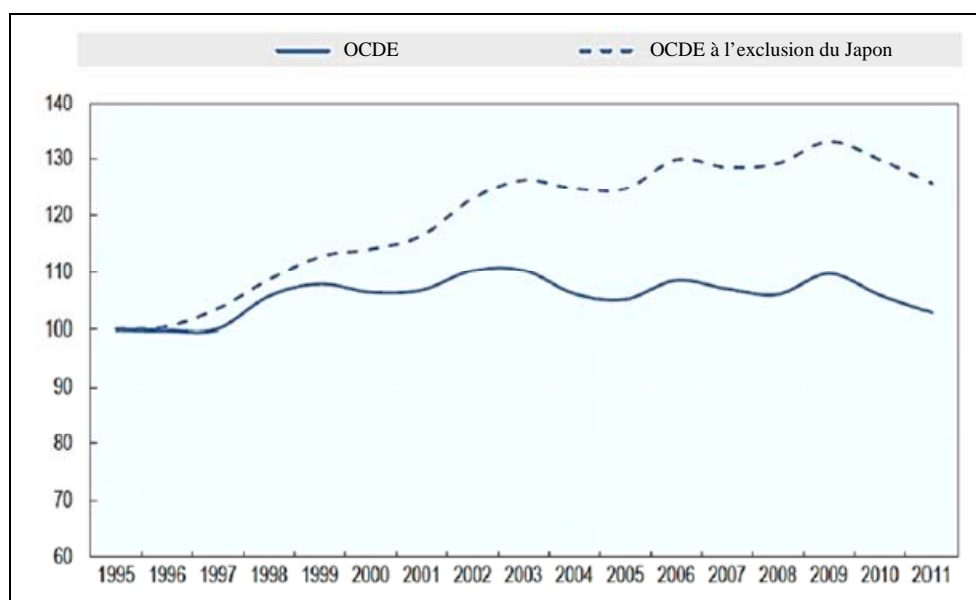
b) Réduire les investissements dans les transports routiers à forte intensité de carbone au profit des moyens de transport durables pour éviter de maintenir les modes de développement à forte intensité de carbone et climatiquement vulnérables¹.

4. Le volume des investissements (dépenses en termes réels) dans les pays de l'OCDE (à l'exclusion du Japon) a progressé de quelque 30 % au cours des quinze dernières années. Si l'on inclut les données relatives au Japon, le volume des investissements dans les pays de l'OCDE a atteint un niveau record en 2003, après quoi il est demeuré relativement stable, légèrement au-dessus de son niveau de 1995. Les données les plus récentes montrent un recul de 6 % des investissements depuis 2009, leur volume revenant près de leur niveau de 1995.

5. Dans les pays d'Europe occidentale, le volume des investissements a commencé à progresser en 2002. En 2006 il était supérieur de près de 30 % à son niveau de 1995, après quoi il a commencé à diminuer. Les données les plus récentes (2011) montrent un volume d'investissement supérieur de 10 % seulement à celui de 1995. Le volume des investissements dans l'infrastructure terrestre en Amérique du Nord a progressé d'environ 30 % entre 1995 et 2001. Les estimations faites par le Forum international des transports suggèrent un léger recul du volume des investissements jusqu'en 2008. D'après les données récentes, les investissements sembleraient reprendre en Amérique du Nord, leur volume revenant en 2011 à leur niveau de 2001, en termes réels².

Figure 2

**Volume des investissements dans les infrastructures de transport terrestre 1995-2011
(à prix constant de 2005, 1995 = 100)**



Source: Forum international des transports.

¹ Travaux de l'OCDE sur la mobilisation de l'investissement privé en faveur d'une infrastructure de transport durable (2013).

² Forum international des transports, Spending on Transport Infrastructure 1995-2011 (2013).

6. En 2012, la Commission européenne a donné la liste des projets sélectionnés auxquels seraient alloués plus de 160 millions d'euros dans le cadre du programme Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) au titre d'un cofinancement par l'UE pour continuer d'améliorer les infrastructures de transport dans toute l'Union. Les 26 projets sélectionnés utiliseraient le soutien financier de l'UE pour accélérer la mise en œuvre des éléments prioritaires importants du programme RTE-T afin de contribuer à la réalisation d'un réseau sûr, compétitif et efficace d'infrastructures de transport.

7. L'appel pluriannuel à propositions de 2011 a permis d'accorder un financement total de 161,3 millions d'euros pour les éléments prioritaires du réseau RTE-T, l'accent étant mis sur trois domaines:

a) Les autoroutes de la mer (projet prioritaire RTE-T 21), qui offrent des solutions de rechange viables face aux routes terrestres encombrées en transférant le fret sur les voies maritimes – 7 projets sélectionnés pour un financement total de 47,8 millions d'euros;

b) Les services d'information fluviale (SIF), qui concernent les infrastructures de gestion du trafic sur le réseau de voies navigables intérieures – 4 projets sélectionnés pour un financement total de 10,2 millions d'euros;

c) Le Système européen de gestion du trafic ferroviaire – 15 projets sélectionnés pour un financement total de 103,3 millions d'euros.

8. L'Agence exécutive du Réseau transeuropéen de transport, qui est chargée de la gestion technique et financière du programme RTE-T, a reçu 47 propositions remplissant les conditions requises. À l'issue d'une procédure de sélection rigoureuse, 26 d'entre elles ont été retenues comme répondant le mieux aux critères énoncés dans l'édition 2011 de l'appel pluriannuel à propositions.

II. Financement des infrastructures de transport: modalités et difficultés

9. Le désinvestissement des pouvoirs publics, quels que soient ses motifs et ses manifestations, résulte de l'incapacité grandissante des gouvernements à gérer et à financer les infrastructures de transport. Au cours des dernières décennies, on a pu assister à une déréglementation et à une participation plus active du secteur privé. De nombreux facteurs ont poussé les pouvoirs publics à envisager la privatisation des infrastructures de transport y compris des terminaux:

a) *Problèmes budgétaires*: L'ampleur des différentes dépenses sociales grève de plus en plus le budget des États, ne leur laissant guère d'autre possibilité que le désinvestissement. Compte tenu de leur valeur, les infrastructures de transport sont souvent visées par la privatisation. Lorsqu'un gouvernement cherche à mobiliser des sommes importantes en vendant ou en louant une infrastructure pour des raisons budgétaires, on parle également de «monétisation»;

b) *Coûts d'exploitation élevés*: Compte tenu principalement des coûts de gestion et des coûts de main-d'œuvre, les frais d'exploitation des infrastructures de transport publiques et leurs coûts d'entretien tendent à être plus élevés que ceux des infrastructures privées. Les intérêts privés contrôlent en général mieux les risques techniques et financiers, parviennent à respecter les prescriptions établies en matière de construction et de fonctionnement et offrent des services de meilleure qualité aux utilisateurs;

c) *Subventions croisées*: Plusieurs infrastructures de transport sont subventionnées par les recettes provenant d'autres sources étant donné que leurs frais d'exploitation ne peuvent pas être compensés par les recettes existantes. Ainsi, les systèmes

de transport public sont subventionnés en partie par les taxes sur les carburants ou les péages. La privatisation peut ainsi être un moyen de mettre fin aux subventions croisées en faisant appel aux marchés de capitaux privés plutôt qu'à la dette publique. Les subventions peuvent soit être réattribuées à d'autres projets (ou servir à alléger la dette) ou être supprimées ce qui permet de réduire les niveaux d'imposition;

d) *Péréquation*: Les investissements publics sont souvent décidés en fonction des pressions politiques exercées par différents groupes qui entendent obtenir une «part équitable» des fonds publics. De nombreux investissements sont donc assortis de conditions en terme d'allocation budgétaire. Ainsi, un investissement dans des infrastructures réalisé dans une région doit souvent être compensé par un investissement comparable dans une autre région ou un autre projet même si cela ne s'avère pas forcément nécessaire. La privatisation supprime donc ce processus de péréquation dans l'attribution des capitaux étant donné que les entreprises privées ne sont pas tenues à une telle redistribution forcée et souvent inutile³.

10. L'instauration de taxes routières a déjà été envisagée par Adam Smith au XVIII^e siècle, mais ce n'est qu'en 1920 que les économistes ont sérieusement commencé à étudier l'établissement de taxes routières pour réduire le trafic. En 1975, Singapour a instauré son Système de permis d'accès pour gérer les flux de trafic. Ce système a été remplacé en 1998 par un péage routier électronique.

11. Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a instauré un premier système de péage urbain à Durham en 2002 puis, sur une beaucoup plus grande échelle, à Londres en 2003.

12. Les États-Unis ont instauré sur les autoroutes très fréquentées un système selon lequel le droit de péage acquitté par les véhicules occupés par une seule personne augmente en fonction du trafic, ce qui permet de fluidifier la circulation.

13. L'instauration de péages routiers pousse les automobilistes à réfléchir sur le coût de l'utilisation de la voiture et à réduire leurs déplacements ou à recourir davantage aux transports en commun lorsque ceux-ci constituent une alternative valable. L'instauration de péages routiers ne constitue cependant pas une façon efficace de mobiliser des fonds.

14. L'existence d'un bon réseau routier fait en général directement augmenter le prix des terrains. Si l'on considère que la terre est un cadeau de la nature, cette augmentation de la valeur locative des terres constitue donc pour les propriétaires des revenus du capital qui pourraient être imposés non seulement pour financer la construction de routes mais également d'autres services publics et réduire ainsi les impôts qui frappent les producteurs et les négociants. La taxe annuelle sur la valeur des terres permet non seulement de mobiliser les fonds indispensables pour financer les dépenses publiques mais réduit également la nécessité d'imposer les salaires et le commerce. Elle encourage les propriétaires à mettre à profit les sites inutilisés et les bâtiments vides ce qui favoriserait la densification des villes et réduirait leur étalement, ferait baisser le prix des logements et des locaux commerciaux, attirerait davantage de clients, ferait baisser le chômage et serait profitable pour l'ensemble de l'économie⁴.

15. Une autre façon de financer l'infrastructure des transports consiste à établir des partenariats public-privé et à faire participer le secteur privé dans les investissements publics. La structure de gouvernance d'un projet d'infrastructure des transports est souvent fonction du niveau de risque que le secteur privé est disposé à assumer. Si le secteur privé se limite à concevoir et à construire une infrastructure, cela comporte pour lui peu de risques étant donné que le secteur public prend à sa charge le financement et l'exploitation

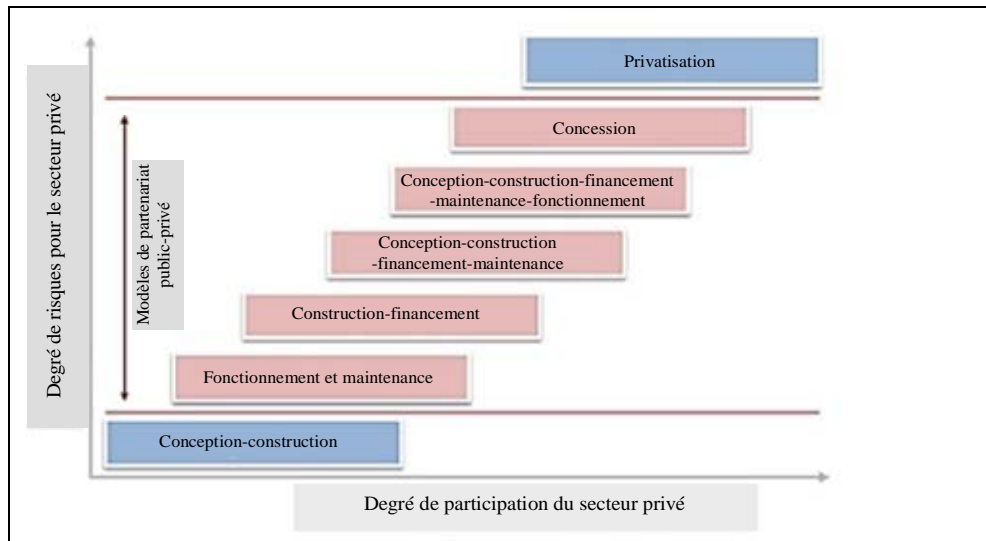
³ Jean-Paul Rodrigue, *The Geography of Transport Systems* (2013).

⁴ Dave Wetzel, Président, FCIT, The International Union for Land Value Tax (ONG).

de l'infrastructure. Un partenariat public-privé suppose un degré de transfert du risque du secteur public au secteur privé, ce qui peut prendre de nombreuses formes en fonction du degré de participation du secteur privé. Les partenariats public-privé prennent souvent la forme de concessions pour les projets d'infrastructure, en particulier les terminaux portuaires, le secteur public n'est que le propriétaire, tandis que le secteur privé assume la plupart des risques mais aussi des bénéfices si l'investissement s'avère rentable.

Figure 3

Transfert des risques et participation du secteur privé dans les partenariats public-privé



Source: Forum international des transports.

III. Projet d'infrastructure des transports de la CEE

A. Projet pour les liaisons de transport Europe-Asie

16. Les axes des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) visés dans la phase II du projet ont été étendus à sept nouveaux pays membres, et couvrent ainsi 27 pays. À l'issue de cette phase, 9 axes routiers LTEA, 9 liaisons ferroviaires LTEA, 17 liaisons par voie navigable, 52 ports fluviaux et 70 ports maritimes ont été recensés. La liste définitive comprenait 311 projets prioritaires d'infrastructures (pour un coût total de 215 milliards de dollars des États-Unis) dont 188 plus particulièrement prioritaires d'un coût total de 78 milliards de dollars.

17. Les projets relatifs aux infrastructures de transport qu'il est proposé d'incorporer dans le Plan d'investissement du projet LTEA actualisé étaient aussi bien des projets non achevés de la phase I que des projets de la phase II. Le Plan contient un inventaire exhaustif des projets concernant des liaisons routières et ferroviaires, des voies navigables intérieures ainsi que le développement de terminaux maritimes et terrestres pour chacun des 27 pays participants. Le classement en fonction des priorités a également été réalisé pour chacun des axes routiers et ferroviaires identifiés, afin d'établir les financements déjà assurés. L'inventaire des projets repose sur des données actualisées communiquées par 23 pays. Pour les quatre autres pays, les données utilisées étaient les données initiales fournies lors de la phase I, qui concernent notamment les coûts d'investissement estimatifs et fixent un calendrier de mise en œuvre réaliste.

B. Projets TEM et TER

18. Les changements concernant les grands axes et les prévisions de trafic ont été pris en compte dans le Plan directeur révisé relatif au projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et au chemin de fer transeuropéen (TER) qui comporte 294 projets de construction ou de modernisation d'infrastructures routières et 191 projets de construction ou de modernisation d'infrastructures ferroviaires pour un coût total avoisinant 188 milliards d'euros. Le coût moyen d'un projet (388 millions d'euros environ) a presque doublé par rapport à ce qu'il était dans le Plan directeur initial. Cette augmentation est due en partie à l'inflation, mais surtout à des projets de construction plus grands et plus exigeants (comme par exemple des lignes ferroviaires à grande vitesse dans certains pays), concernant dans bien des cas des agglomérations à forte densité de population. Elle s'explique également par des mesures de protection de l'environnement plus strictes.

19. Comparé au Plan directeur initial de 2005, le Plan directeur révisé comprend un examen plus approfondi des relations entre les grands axes ferroviaires et routiers et entre ceux-ci et les autres points de transbordement tels que les terminaux, les liaisons par transbordeur et les ports maritimes, fluviaux et lacustres ayant de l'importance dans le transport international combiné.

20. Les projets TEM et TER portent sur des infrastructures de transport paneuropéennes exceptionnelles concernant les pays de l'UE, les pays candidats à l'adhésion à l'UE et d'autres États d'Europe centrale et orientale et d'Europe du Sud-Est ainsi que du Caucase, également membres de la Commission économique pour l'Europe. La CEE est l'organe d'exécution des deux projets.

IV. CEE: financement de l'infrastructure des transports

21. Jusqu'à présent, la CEE a analysé le financement de l'infrastructure des transports dans le cadre des deux très importants projets susmentionnés et par le biais de l'organisation de différents ateliers par exemple l'atelier sur le financement du transport ferroviaire et du transport routier qui a précédé la conférence de l'ITC (www.unece.org/trans/events/2013/itc75_2013/road_rail_conference.html), l'atelier sur les projets de partenariats public-privé et de financement des transports ferroviaires (www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_events/2012-11_ppp_railways_financing.html) ou encore l'atelier organisé en 2009 concernant les projets TEM et TER (www.unece.org/trans/main/ter/workshop_2009.html). Le Groupe de travail des tendances et de l'économie des transports a approuvé la proposition du secrétariat visant à faire du rapport établi pour rendre compte de la situation des transports dans les pays membres de la CEE et des nouvelles tendances une publication annuelle consacrée aux tendances et à l'économie des transports dans la région de la CEE (ECE/TRANS/WP.5/50, par. 30 à 32). Par ailleurs, à sa dernière réunion, il a adopté son règlement intérieur et son mandat à savoir examiner les politiques générales et tendances en matière de transports, analyser les questions spécifiques d'économie des transports et encourager l'échange de données entre États membres sur les faits nouveaux en matière de transports, en particulier concernant les transports intérieurs (ECE/TRANS/WP.5/50, par. 42).

22. Le document «Les tendances et l'économie des transports pour la période 2013-2014: financement des infrastructures de transport»⁵ inclura des données et des analyses et présentera des études de préfaisabilité ou de faisabilité concernant les projets prioritaires d'infrastructure communiqués par les gouvernements des États membres

⁵ À paraître.

participant au projet de liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) et aux projets TEM et TER ou par les États membres de la CEE et présentera notamment:

- a) Les meilleures pratiques ou les modèles novateurs en matière de financement des infrastructures de transport;
- b) Les meilleures pratiques concernant la programmation à moyen et à long terme, la gestion et la réalisation de tels projets;
- c) Des données d'expériences nationales spécifiques concernant le financement des infrastructures de transport ainsi que des études spécifiques réalisées pour de tels projets, des types de financement et les données fournies par les gouvernements;
- d) Les dossiers d'investissement des institutions financières internationales et autres donateurs concernant les investissements ou le prêt dans les infrastructures de transport.

V. Orientations données par le WP.5

23. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner la proposition ci-dessus et donner des orientations au secrétariat quant aux nouvelles mesures à prendre dans ce domaine.
