



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.5/2009/1
11 juin 2009

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

Vingt-deuxième session
Genève, 8 et 9 septembre 2009
Point 2 c) de l'ordre du jour provisoire

**SUIVI DES FAITS NOUVEAUX INTÉRESSANT LES CORRIDORS ET
ZONES DE TRANSPORT PANEUROPÉENS**

Goulets d'étranglement des infrastructures de transport

Publication du rapport sur les goulets d'étranglement et activités connexes

Note du secrétariat

I. INTRODUCTION

1. À sa vingt et unième session (9 et 10 septembre 2008), le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports a demandé au secrétariat d'assurer la publication du rapport sur les goulets d'étranglement et sur les liaisons manquantes, établi par le professeur Alan Pearman, et s'est félicité des activités de suivi relatives à la poursuite de la mise au point de la méthodologie décrite dans le rapport (ECE/TRANS/WP.5/44, par. 8) et à ses applications. Dans la présente note sont indiqués les progrès réalisés en ce qui concerne la publication du rapport et les activités connexes.

2. Le secrétariat a achevé l'édition du rapport sur les goulets d'étranglement en décembre 2008 et a présenté le document au Comité des transports intérieurs et à son Bureau pour approbation (ECE/TRANS/205). À la suite de l'approbation par les deux organes lors de leurs sessions respectives tenues en février 2009, la version finale du rapport a été publiée en anglais en mai 2009. Les versions française et russe seront publiées au cours du

deuxième semestre de 2009. Un lien vers la version électronique de ce rapport a été créé sur le site Web du WP.5.

II. ÉCHANGES DE VUES ENTRE EXPERTS EXTÉRIEURS CONCERNANT LE RAPPORT

3. Le rapport de la CEE sur les goulets d'étranglement a suscité un débat intéressant au sein des participants à la Table ronde intitulée «Intégration et concurrence entre les services de transport et de logistique» qui s'est tenue à Paris les 5 et 6 février 2009. La Table ronde avait été organisée par le Centre conjoint de recherche sur les transports (Forum international des transports (FIT-OCDE)). Dans la présente section sont résumées les principales observations qui ont été formulées au cours des échanges de vues par voie électronique concernant le rapport susmentionné, qui ont eu lieu après la tenue de la Table ronde et selon la règle dite «Règle de Chatham House»¹.

4. Les experts participant aux échanges de vues sont convenus que l'infrastructure des transports intérieurs en Europe était principalement mise à disposition par les autorités publiques, à des prix habituellement fixés à des niveaux bien inférieurs au coût marginal calculé sur une longue période. Une procédure administrative était donc nécessaire pour recenser les goulets d'étranglement et les investissements potentiels. Le rapport de la CEE pour 2009² avait pour objet de proposer une méthodologie permettant de recenser les goulets d'étranglement, en vue d'une analyse ultérieure où serait envisagé un choix de solutions pour éliminer les goulets d'étranglement, par des moyens tels que l'investissement, la tarification des infrastructures, la régulation de l'accès, etc.

5. Contrairement au rapport de la CEE, où il n'était pas fait de distinction entre les goulets d'étranglement des infrastructures à l'échelle nationale et à l'échelle internationale, les participants aux échanges de vues sont convenus que les goulets d'étranglement internationaux étaient susceptibles d'avoir des causes et des solutions qui étaient différentes de celles des goulets d'étranglement nationaux. Si un goulet d'étranglement se situait à la frontière entre deux pays ou si un goulet d'étranglement intérieur constituait un problème surtout parce qu'il réduisait les flux de trafic international, la cause profonde pouvait être liée à une rivalité entre États qui défendaient des intérêts nationaux étroits ou à l'absence d'un mécanisme de financement approprié à l'échelle internationale.

6. Tous les experts participant aux échanges de vues sont convenus que les goulets d'étranglement dépendaient des prix. En d'autres termes, il était toujours possible de fixer un prix d'accès suffisamment élevé pour faire disparaître le goulet d'étranglement. Par exemple, les tarifs ferroviaires fixes au Canada qui ne sont pas susceptibles de variations saisonnières conduisaient à des encombrements saisonniers. En revanche, les tarifs ferroviaires souples aux

¹ La «Règle de Chatham House» stipule que les participants à un débat sont libres d'utiliser l'information reçue mais que ni l'identité ni l'affiliation d'un quelconque participant ne doivent être révélées.

² CEE (2009), *Base méthodologique pour la définition de critères communs concernant la mise en évidence des goulets d'étranglement, des liaisons manquantes et le niveau de service sur les réseaux d'infrastructure*, Nations Unies, New York et Genève.

États-Unis permettaient d'éliminer de tels encombrements saisonniers. En revanche, les tarifs ferroviaires souples aux États-Unis permettaient d'éliminer de tels encombrements saisonniers.

7. Les organismes de réglementation s'appuyaient sur des études de définition du marché pour définir les limites d'un goulet d'étranglement. Par exemple, lorsqu'un organisme de réglementation économique (fixant le prix des éléments de marché, liés à un monopole ou à un goulet d'étranglement, tels que l'énergie, les chemins de fer ou la poste) et une entreprise tenaient des discussions pour déterminer si un produit devait être soumis à un plafonnement des prix, l'analyse qu'il leur fallait concernait la définition du marché. S'il pouvait être démontré qu'un produit était soumis à un marché où régnait une concurrence suffisante (et telle que l'application du «critère du monopoleur hypothétique» de Simon donnait à penser que cette entité ne pourrait pas augmenter les prix de façon profitable), ce produit était retiré de la liste des produits soumis au plafonnement des prix et à la fixation des prix a priori, la régulation étant assurée a posteriori par la loi de la concurrence. Dans ce cas, le goulet d'étranglement était l'ensemble des produits qui restaient encore soumis au plafonnement des prix. Donc, un goulet d'étranglement pouvait être implicitement défini comme un produit ou des produits dans un certain secteur géographique où un «monopoleur hypothétique» pourrait augmenter les prix de façon profitable.

8. En principe, une méthode de prix virtuels pouvait être appliquée en vue d'évaluer si un goulet d'étranglement nécessitait une régulation. Ce prix virtuel était le montant que la «société» serait prête à payer pour diminuer la contrainte ou pour l'éliminer, ce qui dépendait de la mesure dans laquelle il existait des solutions de remplacement, plus ou moins adaptées à la capacité du goulet d'étranglement. Cette méthode était similaire à l'opération de définition du marché couramment appliquée en droit de la concurrence. Le prix virtuel ne pouvait toutefois pas être défini de façon suffisamment précise pour pouvoir se substituer au prix du marché et seuls les prix formés sur un marché raisonnablement concurrentiel pouvaient donner une indication valable du coût de substitution des goulets d'étranglement d'une capacité limitée. Par contre, les réponses à certaines questions concernant les choix offerts aux clients pouvaient donner des indications quant à la puissance commerciale associée à un goulet d'étranglement, même si ce processus ne donnait pas beaucoup d'indications quant aux niveaux d'investissements appropriés.

9. Avant de qualifier une installation de «goulet d'étranglement», il convenait d'étudier la réaction des expéditeurs à la restriction des capacités routières ou ferroviaires, et ce qu'ils feraient en réponse à l'accroissement de la capacité. Quels étaient par exemple les produits de base expédiés par les corridors? Ces produits de base pouvaient-ils être acheminés par d'autres modes de transport (pour lesquels les goulets d'étranglement avaient un prix virtuel plus bas) ou par un mode seulement (pour lequel les goulets d'étranglement avaient un prix virtuel plus élevé)? Les clients potentiels pouvaient-ils disposer de très bons produits de remplacement provenant d'autres sources (pour lesquelles les goulets d'étranglement avaient un prix virtuel plus bas), pâtissaient-ils du manque de solutions de remplacement, ou payaient-ils des prix beaucoup plus élevés pour des solutions de remplacement bien moins bonnes (pour lesquelles les goulets d'étranglement avaient un prix virtuel plus élevé)? Et ainsi de suite. Il n'était pas facile de répondre à ces questions et il ne serait pas facile de recueillir des informations. Un recensement des goulets d'étranglement, fondé sur une évaluation des prix virtuels, pourrait cependant, s'il était faisable, être plus précieux qu'un recensement fondé sur des études réalisées pour repérer les endroits où la qualité était inférieure à celle imposée par la norme de

construction, ou déterminer le pourcentage de temps pendant lequel l'acheminement se heurtait à une capacité limitée.

10. Les échanges de vues ont révélé qu'une application directe des concepts économiques normalisés au recensement des goulets d'étranglement pouvait ne pas être possible pour tous les modes de transport intérieur. L'analyse poussée des goulets d'étranglement routiers était prise en compte dans le concept d'établissement du prix des encombrements des différentes liaisons autoroutières. Le prix économique d'une liaison autoroutière était la valeur monétaire du retard imposé par un véhicule aux autres véhicules empruntant la même liaison. Une liaison devrait être élargie lorsque la valeur actualisée des encombrements prévus permettait de payer le renforcement de la capacité. Cette analyse concordait avec l'analyse des goulets d'étranglement routiers présentée dans le rapport de la CEE.

11. En principe, tous les concepts de capacité se ramenaient à la question de la détérioration des services due à l'augmentation du débit. Dans les transports, il était naturel de supposer que la détérioration des services pouvait être mesurée en termes de retard. La capacité des autoroutes était mesurée par des courbes de la vitesse en fonction du volume du trafic, qui indiquaient, pour différents types d'autoroutes, un ralentissement en réponse à l'augmentation du trafic. L'importance accordée par les utilisateurs à la détérioration des services sur une liaison dépendait de l'existence d'itinéraires de remplacement. C'était à ce niveau qu'intervenaient les définitions des marchés. Si une liaison faisait partie de plusieurs itinéraires parallèles, la demande sur l'itinéraire en question serait très élastique et les volumes de trafic s'équilibreraient donc rapidement d'eux-mêmes entre les différents itinéraires lorsque la demande entre deux extrémités augmentait.

12. Serait-il possible de mesurer les courbes de la vitesse en fonction du volume du trafic et de mesurer la perte de qualité de service pour les chemins de fer, en empruntant le concept autoroutier de goulets d'étranglement? Il faudrait tenir compte de nombreux éléments si l'on voulait employer les concepts économiques normalisés pour mesurer les prix virtuels des goulets d'étranglement ferroviaires. Premièrement, dans la théorie du trafic habituelle, l'hypothèse était qu'il n'y avait pas d'horaire et que la vitesse diminuait en raison de décisions prises par des acteurs indépendants dispersés sur l'autoroute. Cette hypothèse n'était à l'évidence pas applicable au cas des chemins de fer. Deuxièmement, en établissant le prix des encombrements, on présumait que la politique des transports avait pour unique objectif de fournir un service aux utilisateurs acceptant de payer le montant le plus élevé pour ce service (déduction faite des coûts de sa fourniture). En réalité, les motivations étaient bien plus diversifiées que ne le prévoyait la théorie des encombrements habituelle. Les autorités en particulier pouvaient ne pas être insensibles à la différence qu'il y avait entre fournir un service à leurs propres ressortissants et fournir un service à ceux qui étaient simplement en transit vers un autre pays. Troisièmement, pour de nombreux produits de base, la fiabilité était aussi importante que la rapidité moyenne du service, mais ceci n'était pas pris en compte dans la théorie habituelle d'établissement du prix des encombrements. Quatrièmement, l'administrateur des chemins de fer ou des infrastructures pouvait avoir des motivations stratégiques quand il décidait où investir et comment acheminer les trains. Dans ce cas, il pouvait être impossible de donner des définitions techniques des goulets d'étranglement fondées sur le trafic sur des liaisons particulières.

13. En conclusion, les échanges de vues entre experts extérieurs concernant le rapport de la CEE sur les goulets d'étranglement montrent qu'il pourrait être souhaitable de recenser et de

classer les goulets d'étranglement suivant leurs prix virtuels, si ceux-ci peuvent être estimés avec une précision suffisante. Cette démarche est possible pour les autoroutes, mais sa viabilité est moins évidente dans le cas des chemins de fer ou des voies navigables intérieures. Ceci concorde avec les conclusions du rapport de la CEE (p. 16 et 17). Les échanges de vues ont toutefois permis de compléter le rapport en précisant les conditions à remplir pour recenser sur une base théorique les goulets d'étranglement au niveau des liaisons ferroviaires. Ils ont en outre montré que les causes des goulets d'étranglement internationaux et les solutions pour y remédier n'étaient pas les mêmes que pour les goulets d'étranglement intérieurs. Dernier point, mais non le moindre, des régulateurs économiques des industries en réseau ont élaboré des démarches pragmatiques pour définir les goulets d'étranglement, démarches qui pourraient intéresser les planificateurs des transports.

III. ACTIVITÉS DE SUIVI ENVISAGÉES

14. À la suite d'une proposition du Groupe de travail susmentionnée, le secrétariat a offert de coorganiser un atelier commun CEE-DG TREN où pourraient être examinées, entre autres, la méthodologie du CTI élaborée par la CEE (2009) et la possibilité de l'utiliser lors de la planification de l'infrastructure des transports au niveau paneuropéen. L'atelier aura en principe lieu au cours du deuxième semestre de 2009.
