



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

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

##### Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport

##### Deuxième session

Genève, 10 et 11 avril 2017

## Rapport du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport sur les travaux de sa deuxième session

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1-3	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	4	2
III. Coûts de construction des infrastructures de transport : présentation de bonnes pratiques mises en œuvre au niveau national pour évaluer et calculer les coûts (point 2 de l'ordre du jour) .....	5-6	2
IV. Coûts de construction des infrastructures de transport : présentation de la terminologie utilisée (point 3 de l'ordre du jour) .....	7-10	3
V. Coûts de construction des infrastructures de transport : aperçu des principaux sujets de préoccupation (point 4 de l'ordre du jour) .....	11-13	3
VI. Débat sur la structure du rapport final du Groupe d'experts (point 5 de l'ordre du jour) .....	14-16	4
VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour) .....	17	4
VIII. Date et lieu de la prochaine réunion (point 7 de l'ordre du jour) .....	18	4
IX. Adoption des principales décisions (point 8 de l'ordre du jour) .....	19	5



## I. Participation

1. Le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (le Groupe) a tenu sa deuxième session les 10 et 11 avril 2017. La session était présidée par M. A. Maciejewski (Pologne).
2. Y ont participé des représentants des États membres ci-après de la Commission économique pour l'Europe (CEE) : Autriche, Chypre, Finlande, Irlande, Lituanie, République tchèque, Slovaquie, Suède et Turquie.
3. Ont également participé à la réunion des représentants d'une institution spécialisée des Nations Unies, la Commission économique pour l'Europe, par le biais des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER), ainsi que des experts d'une organisation non intergouvernementale, le Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO).

## II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

*Documents* : ECE/TRANS/WP.5/GE.4/3.

4. Le Groupe a adopté l'ordre du jour.

## III. Coûts de construction des infrastructures de transport : présentation de bonnes pratiques mises en œuvre au niveau national pour évaluer et calculer les coûts (point 2 de l'ordre du jour)

5. Le Groupe d'experts a rappelé qu'il devait, conformément à son mandat, s'attacher à dégager des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques permettant d'évaluer, de calculer et d'analyser les coûts de construction des infrastructures de transport.
6. Le représentant de la République tchèque, M. I. Vykydal, a présenté l'estimation et le calcul des coûts de construction des infrastructures de transport en République tchèque. Le Fonds public des infrastructures de transport est le partenaire principal en matière de financement de la construction et de la reconstruction des voies ferrées, autoroutes et voies navigables intérieures (y compris les terminaux de transbordement) en République tchèque. Les mesures suivantes sont notamment envisagées pour le financement des infrastructures de transport en République tchèque pour la période 2014-2020 :
  - a) Garantir la stabilité des revenus destinés au financement de l'infrastructure des transports dans le cadre du Fonds public (part des fonds nationaux sans contribution européenne) à un niveau minimum de 43 milliards de couronnes tchèques, dont environ 3,8 milliards réservés aux projets de construction, afin de :
    - i) Limiter les fluctuations, en glissement annuel, du cadre de dépenses pour l'entretien, les réparations et le développement de l'infrastructure des transports ;
    - ii) Garantir le cofinancement par l'État des projets financés à l'aide de fonds européens ;
  - b) Étendre la redevance basée sur la distance sur les routes de catégorie I. Cette extension sur les routes de catégorie I et éventuellement sur certaines routes de catégorie II et III ainsi que sur des routes locales dans des grandes villes dépend de la mise en service d'une technologie de télépéage dans laquelle les frais d'exploitation globaux du système ne dépasseraient pas 30 % des recettes. En cas d'introduction de redevances sur des routes de catégorie inférieure, une coordination devra être assurée avec le système national de tarification.

#### **IV. Coûts de construction des infrastructures de transport : présentation de la terminologie utilisée (point 3 de l'ordre du jour)**

7. Le Groupe a rappelé qu'il avait décidé à sa dernière session que le secrétariat et les membres du Groupe devaient recenser la terminologie existante élaborée aux niveaux national et international et la télécharger sur le site du Groupe. Il a passé en revue les sources déjà téléchargées.

8. La représentante du sous-groupe sur les routes, M<sup>me</sup> L. Unal (Turquie) a présenté une liste des termes élaborée par le sous-groupe. Cette liste comprend les termes utilisés par différentes organisations nationales de construction routière ainsi que par des organisations internationales. Il a été convenu qu'une liste plus complète de termes se rapportant aux coûts de construction des routes serait élaborée et soumise pour examen au Groupe à sa prochaine session en tant que document officiel.

9. Le directeur adjoint du projet TER, M. A. Zimmer (Autriche), a présenté la Plateforme européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (PRIME) ainsi que les principaux indicateurs de résultats établis afin de procéder à une évaluation comparative. PRIME est un forum qui permet aux gestionnaires des infrastructures routières d'effectuer des comparaisons et d'échanger des bonnes pratiques. Il sert de « mécanisme d'alerte rapide » aux gestionnaires d'infrastructure, qui peuvent ainsi signaler les principales difficultés à la Commission européenne et lui prodiguer des conseils en matière réglementaire tout comme en matière opérationnelle. Le catalogue de PRIME contient une documentation claire et concise sur les principaux indicateurs de résultats et leurs définitions, exposée d'une manière structurée et hiérarchisée selon le concept du tableau de bord.

10. Le représentant du TER a signalé que les États membres du projet TER allaient contribuer aux travaux du Groupe et qu'il serait en mesure de présenter lors de la prochaine session une contribution plus concrète à la réalisation des objectifs du Groupe.

#### **V. Coûts de construction des infrastructures de transport : aperçu des principaux sujets de préoccupation (point 4 de l'ordre du jour)**

11. Le secrétariat a informé le Groupe des difficultés auxquelles il était confronté concernant l'organisation de ses futures sessions et la participation d'experts spécialisés. La principale difficulté réside dans le fait que les objectifs du Groupe se rapportent à différents modes de transport (route, rail, voies navigables intérieures) comprenant différents nœuds (ports, terminaux intermodaux). Différents experts devraient donc être sélectionnés et invités par les États membres. Le secrétariat a invité le Groupe à contribuer à ce travail en proposant des noms d'experts spécialisés pour les différents modes et nœuds de transport dans leurs pays respectifs. Le représentant du CETMO s'est engagé à communiquer les coordonnées de certaines organisations européennes actives dans les terminaux logistiques et intermodaux.

12. Le secrétariat a indiqué qu'un pays chef de file devait être désigné pour le sous-groupe des chemins de fer. Le projet TER pourrait constituer la base de ce sous-groupe. En outre, il conviendrait de prendre contact avec l'Association des gestionnaires européens de l'infrastructure ferroviaire (EIM) afin d'établir une étroite collaboration avec elle. En ce qui concerne les voies navigables, les experts ont décidé qu'il fallait contacter les commissions fluviales et les informer des travaux et objectifs du Groupe pour obtenir leur collaboration. S'agissant des ports, le secrétariat a indiqué qu'un grand port européen devait être sollicité, par exemple celui de Rotterdam, pour prendre la direction du sous-groupe des ports. De la même façon, s'agissant des terminaux intermodaux, il faudrait contacter un terminal important ou une organisation représentant les terminaux intermodaux. Le Groupe a approuvé cette approche et a demandé au secrétariat de procéder de cette façon.

13. Le secrétariat a prié les experts des gouvernements de bien vouloir préparer des exposés pour les prochaines sessions du Groupe afin de recueillir des bonnes pratiques nationales en matière de calcul des coûts de construction de l'infrastructure des transports et de les inclure dans le rapport final du Groupe.

## **VI. Débat sur la structure du rapport final du Groupe d'experts (point 5 de l'ordre du jour)**

14. Le Groupe a rappelé qu'il avait approuvé à sa première session le plan de son rapport final, qui comprenait cinq chapitres et répondait pleinement aux principaux objectifs décrits dans le mandat du Groupe.

15. Le représentant du sous-groupe des routes, M. M. Arman (Turquie) a exposé les principaux sujets de préoccupation devant être pris en compte dans le calcul des coûts de construction de l'infrastructure routière ainsi que les paramètres à utiliser. Le Groupe a décidé ce qui suit :

a) Tant les coûts estimatifs de construction que les coûts des projets réalisés devraient être pris en compte ;

b) Les coûts de construction et les coûts de maintenance seront calculés, à l'exclusion toutefois de l'entretien courant ;

c) Tous les types de terrains seront analysés pour autant que la terminologie établie soit utilisée ;

d) La taille des projets sera considérée selon l'échelle suivante : petit, moyen et grand mais pas « méga » ;

e) Les coûts de construction seront calculés en dollars des États-Unis ;

f) Les coûts de construction des routes seront de préférence donnés sans qu'il soit tenu compte des superstructures (tunnels, viaducs, ponts) ;

g) Les coûts des travaux de terrassement, des superstructures, chaussées, tunnels, ponts, viaducs, etc., devraient être indiqués séparément, si possible ;

h) Des informations de base concernant l'économie et la construction comme le produit intérieur brut (PIB), la population, la densité, la longueur des routes, la longueur des ponts construits chaque année, etc., devraient être fournies.

16. Le Groupe a décidé qu'il faudrait élaborer pour sa prochaine session un document formel contenant un projet de questionnaire destiné à recueillir des informations sur les coûts de construction de l'infrastructure routière. Le sous-groupe des routes et son État chef de file (la Turquie) devraient communiquer le contenu de ce questionnaire.

## **VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)**

17. Aucune question n'a été évoquée au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **VIII. Date et lieu de la prochaine réunion (point 7 de l'ordre du jour)**

18. La troisième session du Groupe d'experts devrait en principe se tenir à Genève les 10 et 11 juillet 2017.

## **IX. Adoption des principales décisions (point 8 de l'ordre du jour)**

19. Le Groupe a adopté la liste des principales décisions prises au cours de sa deuxième session et a demandé au secrétariat et au Président d'établir le rapport complet à envoyer aux membres du Groupe pour qu'ils formulent des observations sur les points autres que ceux figurant dans la liste.

---