
**Compte rendu de la réunion
 du
 Comité du financement de l'évaluation économique (C9)
 de
 l'Association mondiale de la route (AIPCR)
 qui s'est tenue à Lisbonne les 22, 23 et 24 avril 1998**

22 avril 1998

10 h 00 Ouverture de la réunion par le président du comité, M. Andras Timar (Banque européenne de reconstruction et de développement ou BERD). L'ordre du jour est adopté. M. Timar remercie Mme Durado (Portugal) pour son hospitalité. M. Timar salue l'arrivée d'un nouveau membre M. Keppel (Allemagne) en remplacement de M. Gratza. M. Keppel travaille dans un service chargé de la planification du réseau routier principal. Il s'occupe aussi du dossier du financement privé du réseau routier.

M. Doyle (Australie) se présente également aux membres du comité. Il travaille pour le Département des routes principales de l'État du Queensland (Australie). Plusieurs membres ne peuvent participer à cette réunion, entre autres, le représentant du Maryland (qui remplace désormais la représentante de la Virginie) celui de Slovaquie, du Maroc, de Suède, de Nouvelle-Zélande, de l'Automobile Association du Royaume-Uni ainsi qu'un des représentants de la France.

Il est ensuite question du thème transversal « Efficacité du système routier » qui sera traité au congrès de 1999 à Kuala Lumpur. Ce thème sera désigné dans ce qui suit par KL5. Dorénavant, ces thèmes transversaux viennent s'ajouter aux séances de comités lors des congrès. Le comité C9 est d'avis qu'il existe un risque sérieux de chevauchement et de duplication avec la séance KL5. Le représentant de la Suède au C9, M. Jaderholm, a déjà été désigné pour participer à une séance d'organisation du thème KL5 qui se tiendra à Stockholm.

M. Worsley (Royaume-Uni) a rencontré, il y a un mois, M. Colin Jordan qui est le coordonnateur du thème KL5 (qui concerne les comités C9 et C15). Selon M. Worsley, la séance KL5 à Kuala Lumpur comportera deux introductions : (1) un résumé des rapports nationaux sur ce thème qui porte sur les développements depuis le congrès de Montréal - ces rapports ont été commandés en avril par le comité exécutif de l'AIPCR ; (2) l'identification des points émergents et les opportunités qu'ils représentent pour le futur, selon les travaux respectifs du C9 et du C15.

Par la suite, la séance du thème KL5 se poursuivra par une présentation plus détaillée de ce qui a été abordé dans les deux introductions. M. Jordan invite les membres du C9 à soumettre des idées pour discussion. M. Jordan va également

CAN/Q
 TK
 PST
 PST
 109

Compte rendu de la réunion de Lisbonne (Portugal)

rechercher des présentateurs hors des comités C9 et C15 en fonction de thèmes d'actualité comme la privatisation des routes en Nouvelle-Zélande.

La troisième partie de la séance sur le thème KL5 visera à faire suggérer par les participants des idées pour des points à traiter après le congrès de Kuala Lumpur.

La conclusion se fera en quatrième partie de la séance du thème KL5. Il s'agira d'un résumé de la séance par un rapporteur officiel et d'une présentation de points à développer dans le futur.

Il est ensuite question des travaux du C9 qui seront présentés à Kuala Lumpur. Il est convenu que le rapport de M. Charpentier (Cofiroute, France) sur les nouvelles méthodes de financement et le partenariat public-privé fasse l'objet de la principale présentation, ceux de Mme Bloom (FHWA, États-Unis), sur le recouvrement des coûts et l'affectation à un fonds spécifique, ainsi que celui de M. Haaland (Norvège), sur les méthodes d'évaluation économique, seront également abordés lors de la séance du C9 de Kuala Lumpur tandis que celui de M. Rovers (Pays-Bas) sur le transport durable fera l'objet d'un article.

Par ailleurs, il est convenu que je sois chargé de vérifier la conformité de la version française du rapport de M. Charpentier avec la version anglaise.

M. Danzanvilliers (SETRA, France) va, quant à lui, demander au coordonnateur du thème transversal sur le transport durable, que M. Rovers (Pays-Bas) puisse participer à la séance transversale sur ce sujet.

M. Doyle (Australie) ajoute quelques points complémentaires au sujet du fonctionnement de la séance KL5. Cinq présentations y seront faites sur des thèmes et orientations à considérer pour le futur. Il semble que les rapports de comités n'y seront pas abordés et que la discussion se limitera aux cinq présentations et que la conclusion se limitera aux points abordés. Cette réflexion se situe dans le prolongement du plan stratégique de l'AIPCR.

M. Timar (BERD) fait également remarquer que la discussion des rapports nationaux lors de la séance KL5 ne devrait pas comporter de chevauchement avec les rapports du C9 puisque ces rapports nationaux sont beaucoup plus succints que ceux déposés au congrès de Montréal.

Certaines propositions sont alors avancées pour la séance KL5 comme la responsabilité des différentes entités gouvernementales pour le financement du réseau routier et la privatisation des routes en Argentine. Des discussions devront donc avoir lieu avec M. Jordan car ni lui, ni son prédécesseur n'ont pu participer activement aux réunions du C9. M. Timar (BERD) va communiquer avec le président du C15, M. Lemlin, pour en savoir plus sur ses contacts avec M. Jordan.

Sur un autre point, une réunion de préparation du congrès de Kuala Lumpur se tiendra en juin à Genève. M. Timar (BERD) y désigne M. Danzanvilliers (France). Il sera question de cette rencontre lors de la réunion du C9 à Québec en octobre.

Compte rendu de la réunion de Lisbonne (Portugal)

Il est ensuite question des liens du C9 avec les différents comités et responsables des séances transversales. Un représentant pourrait être nommé pour le thème 6 sur les niveaux appropriés de développement du réseau routier. M. Delmarcelle (Belgique) s'occupe du lien entre les systèmes intelligents en transport et le financement des infrastructures.

M Timar a reçu une demande du président du C4 pour la tenue d'un atelier sur la gestion de la circulation et la tarification.

La question est également soulevée d'une éventuelle collaboration du C9, avec le comité sur des ponts routiers, sur la question de la contribution économique de la reconstruction des ponts.

Lunch offert aux membres du C9.

Toujours concernant les projets de collaboration du C9, il faut mentionner une participation à une étude de « benchmarking » de l'Industry Commission de l'Australie. M. Doyle (Australie) a été désigné pour faire le lien mais il n'y a eu aucun développement. Une demande a aussi été formulée par l'Office des routes du Pays de Galles (Royaume-Uni) au sujet du lien existant entre la valeur des infrastructures et les besoins d'entretien. M. Timar (BERD) a fourni des exemples de cas de la Banque mondiale.

Un séminaire, organisé par la Banque mondiale et le comité espagnol de l'AIPCR sur le financement des investissements routiers, s'est tenu en mars à Saragosse (Espagne). M. Timar (BERD) et Mme Piirainen (Finlande) y ont assisté.

Un symposium sur le financement du réseau routier est organisé par l'École nationale des ponts et chaussées (France) du 4 au 6 novembre 1998. Le C9 y sera représenté par MM. Timar (BERD) et Heggie (Banque mondiale) de même que Mme Bloom (États-Unis). On y abordera les questions de la prise de risque, du partenariat public-privé, du financement de l'entretien ainsi que des rapports existant entre l'analyse économique de rentabilité et l'analyse financière.

Il est ensuite question des différentes étapes conduisant au congrès de Kuala Lumpur et des échéanciers à respecter.

Le travail se poursuit en groupe de travail. Je fais partie de celui portant sur les études de recouvrement des coûts et l'affectation des droits d'utilisation de la route. Ce groupe est aussi composé de Mme Bloom (États-Unis) et de MM. Estermann (Autriche), Van der Wildt (Pays-Bas), Cihak (République tchèque) et Keppel (Allemagne). Le sujet majeur de discussion est le rapport sur le sujet mentionné précédemment qui a été rédigé sous la supervision de Mme Bloom (États-Unis) et dont j'ai assuré la traduction française. Au document déjà produit, il ressort que des modifications doivent être apportées :

- mentionner que l'étude exclut les recettes tirées des péages ;
- suite à une éventuelle vérification du texte par le délégué slovaque, des modifications pourraient être faites ;

Compte rendu de la réunion de Lisbonne (Portugal)

- il faudra mentionner dans le document que le partage des responsabilités devrait faire l'objet de réflexions dans le futur, dans le contexte du recouvrement des coûts ;
- il faudrait ajouter une note sur les besoins de réflexion dans le futur en ce qui a trait au trafic provenant des États voisins et sur la façon de mettre à contribution ces usagers « étrangers » ;
- il faudrait indiquer qu'on pourrait dans l'avenir se pencher sur la redistribution des recettes routières entre les paliers gouvernementaux.

Par ailleurs, les membres du groupe de travail devront faire parvenir à Mme Bloom (États-Unis) une liste de références bibliographiques autres que françaises.

Pour ce qui est des suggestions pour la séance KL5 pour M. Jordan, on mentionne :

- l'approche légale et réglementaire versus l'approche par les mécanismes de marché pour tenir compte des externalités ;
- les transferts financiers entre les usagers de la route et le transport en commun.

23 avril 1998

9 h 30 Le comité C9 se réunit en plénière pour discuter des délibérations des trois groupes de travail. Pour débiter par le groupe de Mme Bloom (États-Unis), il est fait mention :

- que le rapport aura comme date de tombée le 30 juin 1998 ;
- qu'il exclut les péages ;
- que les textes sur la Suisse, la France et la Slovaquie seront modifiés ;
- que le recouvrement des coûts devrait faire, dans le futur, l'objet d'une réflexion, de même que la redistribution des fonds entre les paliers gouvernementaux ainsi que la problématique des usagers étrangers ;
- que la bibliographie sera étendue aux ouvrages de langues autres que l'anglais ainsi qu'aux ouvrages autres que nord-américains.

Mme Bloom (États-Unis) présente les suggestions suivantes pour la séance transversale KL5 :

- L'efficacité du système routier en rapport au recouvrement des coûts ;
- L'efficacité du recouvrement des coûts en présence d'externalités ;

Compte rendu de la réunion de Lisbonne (Portugal)

- Le recours aux forces du marché ou aux normes techniques et légales en présence d'externalités. Quelle est l'impact sur la compétitivité d'une tarification en fonction des externalités ;
- Les interactions entre le réseau routier et l'environnement ;
- L'importance du recours à un fonds spécifique. Quelle doit être l'horizon temporel dans l'affectation d'une taxe routière ?
- Les avantages et inconvénients du recours à un fonds spécifique pour la croissance économique ;
- Les avantages et inconvénients de recourir à un fonds spécifique pour atteindre des objectifs environnementaux.

Dîner offert par JAE (équivalent du ministère des Transports) à ses bureaux.

Mme Bloom (États-Unis) rappelle les points traités durant l'avant-midi et mentionne les personnes que M. Jordan devrait inviter à la séance transversale KL5 : M. Neil Kinnock (Union européenne), un représentant de l'IRF, le président d'une grande société comme Federal Express, présente dans le domaine du transport aérien et routier, le président d'un transporteur de conteneurs comme PNO, d'une association d'automobilistes ou d'un représentant du sommet de Kyoto.

Certains membres du comité trouvent que les suggestions du groupe de Mme Bloom mettent trop l'accent sur l'environnement d'autant plus que le secteur routier n'est pas le seul polluant.

M. Charpentier fait le rapport pour son groupe de travail. Il a mis à jour son rapport au cours des derniers mois. Le document devra encore être réaménagé pour uniformiser la présentation des cas des différents pays. Il enverra aux membres concernés les textes à réviser ; les demandes de corrections devront se faire dans les 15 jours suivants. D'ici la réunion d'octobre, à Québec, il préparera le texte introductif qu'il donnera à Kuala Lumpur.

M. Danzanvilliers livre les constats de son groupe de travail. La revue des méthodes d'évaluation économique des projets devra être corrigée au besoin. Les commentaires doivent être faits avant le 15 mai 1998. Le rapport sera finalisé pour la réunion de Québec.

Pour ce qui est du transport durable, le rapport de M. Rovers (Pays-Bas) sera terminé d'ici septembre. Il sera envoyé aux responsables du thème transversal 3. Par ailleurs, Mme Piirainen (Finlande) doit s'informer des travaux réalisés dans le comité C14 sur l'environnement. Quant au document du SACTRA (Standing Advisory Committee for Trunk Road Assessment) de M. Worsley (Royaume-Uni), un texte pour circulation interne au comité C9 sera rédigé. La conclusion principale est que l'analyse avantage-coût peut ne pas être suffisante pour évaluer la viabilité économique des projets routiers.

Compte rendu de la réunion de Lisbonne (Portugal)

Pour les fins de la session KL5, on propose les points suivants :

- Est-ce que l'efficacité est mieux atteinte par l'analyse avantage-coût ? Quels changements faut-il apporter à cette méthode pour incorporer l'aspect de la télématique et celui de l'entretien ?
- Y a-t-il des méthodes d'évaluation économique adaptées spécialement aux pays en voie de développement ?
- Quelles sont les conditions pour que les investissements en transport relancent l'économie des régions déprimées ?

L'après-midi se termine par mon invitation à la réunion du C9 qui se tiendra à Québec du 21 au 23 octobre 1998. Je leur mentionne que la réunion se tiendra à l'hôtel Radisson des Gouverneurs de Québec. Le 21 octobre, la réunion débutera vers midi, la deuxième journée sera consacrée à la séance plénière et aux travaux en comité. La troisième journée portera sur le réseau routier du Québec et les développements en matière de financement au Québec et dans le reste du Canada. Une visite technique est possible.

24 octobre 1998

9 h 00 On quitte l'hôtel un peu après 9 h 00 puis on s'arrête en milieu d'avant-midi pour une présentation sur le nouveau pont Vasco de Gama et son financement. Le contrat avec le concessionnaire (B.O.T.) a été signé en 1994. Le concessionnaire est un consortium d'intérêts britanniques, norvégiens et portugais. Le coût total du pont atteint 1,2 milliard de dollars américains et le pont mesure 18 km. La concession inclut l'ancien pont et son péage. La première source de fonds est l'Union européenne avec 35 %, suivi par la Banque européenne d'investissement pour 33 %. Les autres apports sont : le gouvernement portugais et les péages de l'ancien et du nouveau pont. Sous l'ancien pont, on construit un tablier pour accueillir un train de banlieue. Quand ce service débutera, en 1999, le péage pourra être haussé sur le nouveau pont. Actuellement, le péage est de 320 escudos sur le nouveau pont et de 150 sur l'ancien (1 \$ canadien correspond à environ 125 escudos).

Les fluctuations du taux d'intérêt et du taux de change constituent un facteur de risque. La présentation se termine. On traverse ensuite le pont Vasco de Gama.

Dîner offert aux participants.

L'après-midi, on visite différents segments d'une autoroute en construction qui reliera le pont Vasco de Gama à l'autoroute A1. Puisque cette autoroute est en bordure du Tage, des mesures préventives ont été prises pour préserver l'environnement.

Compte rendu de la réunion de Lisbonne (Portugal)

Conclusions

Outre des questions de régie interne du comité C9, la présente réunion a permis de faire progresser la production des rapports des trois groupes de travail du comité, en plus de faire avancer la préparation en vue du congrès de Kuala Lumpur en particulier, de la séance transversale KL5. La réunion de Québec, du 21 au 23 octobre, devrait mettre un point final aux travaux du comité C9 entamés après le congrès de Montréal.

Dans les prochains mois, j'aurai, outre la préparation de la réunion de Québec, à réviser et à apporter les corrections aux sections touchant le Québec, dans le rapport de M. Haaland (Norvège) sur les méthodes d'évaluation économique et dans le rapport de M. Charpentier (France) sur les nouvelles méthodes de financement et le partenariat public-privé.

J'aurai aussi à finaliser la traduction des ajouts au rapport de Mme Bloom (États-Unis). J'aurai également à vérifier la conformité des versions française et anglaise du rapport de M. Charpentier (France).



Yvan Gaudet

Québec, le 1^{er} mai 1998