

493422

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
19 JUIN 1998
TRANSPORTS QUÉBEC

COMPTE RENDU DU VOYAGE À PARIS

RÉSUMÉ

Le 17 et le 18 juin 1996, j'ai participé à Paris à la réunion du comité C-9 (Financement et évaluation économique) de l'AIPCR. À cette réunion, le plan de travail pour les trois prochaines années a été étudié. À cette fin, les membres du C-9 se sont divisés en trois groupes de travail, soit :

- A. Le recouvrement des coûts par une politique de tarification;
- B. Les nouvelles méthodes de financement des infrastructures routières;
- C. Les nouveaux développements des méthodes et des modèles d'évaluation économique.

Ces trois thèmes sont de première importance pour le Ministère; devant en choisir un, j'ai opté pour le thème A. Les trois thèmes feront l'objet d'une étude détaillée d'ici au congrès de Kuala Lumpur en 1999; des rapports partiels ou globaux seront également publiés. J'ai également été désigné pour représenter le C-9 auprès de la Commission de terminologie de l'AIPCR. Finalement, j'ai invité les membres du C-9 à tenir une réunion au Québec à l'automne 1998.

Le 19 et le 20 juin, j'ai rendu visite à des fonctionnaires du ministère français de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme pour recueillir de l'information concernant le financement et la tarification des infrastructures, l'évaluation économique des projets, la production de statistiques et la planification en transport. Bien que chacune des rencontres fut brève et n'a permis l'approfondissement que de peu de points, je reviens avec des points de contact établis et une abondante documentation (une liste est donnée en annexe).

GANQ
TR
PT
CRIT
138

Introduction

On trouvera en première partie de ce texte le compte rendu des travaux du comité C-9 (financement et évaluation économique) de l'AIPCR qui s'est réuni les 17 et 18 juin 1996 à Paris dans les locaux du ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme (MELTT), situés dans le quartier de La Défense. En deuxième partie, je présente un compte rendu des réunions auxquelles j'ai participé avec du personnel du MELTT à Bagneux et à Paris (La Défense) les 19 et 20 juin.

Réunion du comité C-9 de l'AIPCR

Lundi, le 17 juin 1996

10 h 00 Le président du C-9, M. Andras Timar (Hongrie) souhaite la bienvenue aux participants et remercie les membres du comité de l'avoir choisi comme président du C-9. M. Patrice Danzanvilliers (France) continuera d'être le secrétaire francophone du comité tandis que M. Tom Worsley (Royaume-Uni) devient secrétaire anglophone en remplacement de M. Mike Walsh, qui a quitté le comité. M. Timar indique que les travaux d'ici au congrès de Kuala Lumpur se dérouleront selon de nouvelles règles qui viennent d'être approuvées et qui découlent du plan stratégique de l'AIPCR.

M. Timar indique que, dorénavant, chaque membre devra se joindre à au moins un groupe de travail issu du comité. Tous sont invités à y réfléchir. M. Charpentier, de la firme Cofiroute de France, nous invite à une visite technique des installations de cette firme durant l'après-midi et à un souper à la tour Montparnasse. En prévision des prochaines réunions, les membres du comité sont invités à faire des propositions d'ici le lendemain sur le lieu à retenir.

Ensuite, puisque le comité compte de nombreux nouveaux membres, chacun est invité à se présenter brièvement. M. Timar annonce les autres modifications à la composition du comité et présente les excuses des personnes absentes. À ce propos, M. Timar souligne qu'en vertu des nouvelles règles de l'AIPCR, **un membre régulier qui ne participe pas durant un an devrait être exclu**. Il indique toutefois qu'il n'entend pas être aussi rigoureux.

M. Timar passe ensuite en revue les décisions du comité exécutif de l'AIPCR prises ce printemps et le contenu du Guide bleu. En particulier, il

mentionne les six grands thèmes et les mandats des comités en découlant. Les liens entre les comités devront être renforcés, et pour cela, un répondant sera désigné par le C-9 pour chacun des comités ayant des intérêts communs avec le C-9:

- Le C-7 et le C-8 pour les coûts durant leurs années de service des chaussées de béton et des routes souples.
- Le C-6 sur la présentation des données budgétaires aux Décideurs.
- Le C-4 sur les liens entre le transport et le développement économique et la gestion de la circulation. Le transport des marchandises en relation également avec le C-10.
- Le C-14 : La consultation du public ainsi que l'environnement et les politiques de transport.
- Le C-15 : L'allocation optimale des ressources.
- Le C-16 : L'impact socio-économique des systèmes intelligents.

M. Timar prie les membres du C-9 de demeurer en contact entre les réunions et, d'autre part, à préparer des communications pouvant être publiées dans les publications de l'AIPCR.

M. Timar revient à la question des groupes de travail auxquels chacun devra adhérer. Les trois thèmes abordés seront :

- A. Recouvrement des coûts par une politique de tarification
- B. Nouvelles méthodes de financement des infrastructures routières
- C. Nouveaux développements des méthodes et des modèles d'évaluation économique

Chaque groupe aura à se choisir un leader pour présider aux travaux.

À tour de rôle, chacun indique le groupe de travail auquel il veut se joindre. **Je choisis le thème A.** Par la suite, chacun fait connaître son intérêt pour jouer un rôle de coordinateur auprès d'un autre comité. **Je suis désigné pour représenter le C-9 auprès de la Commission de terminologie**, qui se charge de la préparation du lexique et du dictionnaire de l'AIPCR.

Dorénavant, compte tenu de la présence de groupes de travail, la première journée de la réunion sera consacrée aux groupes et la deuxième à la plénière. Il est possible que les réunions durent trois jours.

14 h 45

Début de la visite organisée par Cofiroute. Cette société est la seule privée qui a une concession d'autoroutes en France. Son réseau couvre

environ 750 km. Cette société voit en plus de la construction et de l'entretien du réseau à la gestion du péage, à la sécurité et à l'information aux usagers. Créée en 1970, cette société a mis 16 ans avant de dégager des profits. Le taux de rendement des actionnaires tourne autour de 10 %. Durant les dix prochaines années, elle investira 25 milliards de francs, ce qui en fera le plus grand emprunteur privé de France.

L'originalité de Cofiroute a été de proposer, dès le début, de construire des routes de façon évolutive selon la croissance du trafic (en ajoutant des voies ou en augmentant l'épaisseur de la chaussée). Depuis le 24 mars 1996, il y a une modulation tarifaire la fin de semaine en fonction des heures de pointe, ce qui a permis de réduire les pointes de 15 %.

15 h 45 Arrêt à la barrière de Saint-Arnoult, la plus importante du genre. Visite du centre où est concentrée l'information sur la route, soit les accidents et les incidents, les données de circulation et les données de la météo. Ces données sont transmises à une station de radio FM (j'y reviendrai plus loin). Les données de circulation amassées servent autant à prévoir les besoins de construction qu'à planifier les travaux pour gêner le moins possible la circulation. Le réseau de Cofiroute est découpé en centres d'exploitation s'occupant chacun d'environ 70 km de routes.

17 h 10 Visite de la barrière de péage, à proprement parler. Il n'y a pas de télépéage à cet endroit-là. L'automatisation est poussée très loin. Plusieurs systèmes de contrôle évitent la fraude. Le suivi des données de circulation permet de gérer le retour au travail des péagistes qui doivent travailler au moins six heures à la fois.

Sur le chemin du retour vers Paris, nous visitons la station de radio FM associée à Cofiroute, qui diffuse sur tout son réseau de l'information sur le réseau routier et la circulation de même que de l'information générale et de la musique. Partout sur le réseau autoroutier, cette radio diffuse à 107,7 MHz sur le FM. Elle emploie une quinzaine de personnes et utilise une technologie très moderne et hautement automatisée.

Ce système à isofréquence est composé d'antennes à faible puissance situées à tous les 7 kilomètres de la route. On peut diffuser une information, si on le désire, sur une portion seulement du réseau. Les autres sociétés d'autoroutes ont également des stations de radio qui utilisent presque toutes la même fréquence.

Retour à Paris, où le souper est offert au sommet de la tour Montparnasse par la société Cofiroute.

Mardi, le 18 juin 1996

9 h 00 M. Bernard Fauveau, secrétaire général de l'AIPCR, nous adresse la parole. Il mentionne l'importance de suivre les orientations dégagées par la planification stratégique, de s'ouvrir aux autres organisations et d'innover dans nos manières de faire.

M. Timar résume pour M. Fauveau les discussions de la veille et sur la nouvelle division du comité en groupes de travail. M. Timar indique que la réunion de cet automne se tiendra à Turin pour la faire coïncider avec un congrès qui s'y tiendra.

M. Fauveau mentionne l'importance pour les groupes de travail de s'adjoindre des experts externes au besoin. Il indique qu'il revient au comité de décider du nombre de publications qui seront produites dans les trois prochaines années. Il importe de répartir dans le temps ces publications. L'AIPCR envisage de publier à tous les deux ans des CD-Rom de ce qui aura été produit par les comités. Par ailleurs, les rapports déposés au Congrès se devront d'être brefs et de permettre le débat.

M. Fauveau souligne l'importance d'accroître la diffusion des productions de l'AIPCR, chacun devant en faire la promotion dans son pays.

Les membres se partagent ensuite en groupes de travail. Dans le groupe A (recouvrement des coûts par une politique de tarification), auquel j'appartiens, il y a :

- M. Anil Bhandari (Banque mondiale)
- M^{me} Mary Lynn Tischer (État de la Virginie)
- M. Bert Morris (Royaume-Uni)
- M. Milos Cihak (République Tchèque)
- M. Mirotaka Yamauchi (Japon)
- M. Gerold Estermann (Autriche)
- M. Gary Maring (États-Unis)
(sera remplacé par M^{me} Madeleine Bloom)

M. Maring (É.-U.) rappelle les discussions tenues lors de la réunion de janvier du C-9 sur la question du mode de tarification et sur l'inclusion éventuelle des externalités, etc. On constate entre les membres du groupe de travail l'absence d'une définition commune de ce qui doit être considéré comme une externalité (ex. : usure des routes). Il faudrait par ailleurs que le groupe

puisse obtenir un portrait du mode de tarification des routes des divers pays, mais surtout là où existe un fonds dédié à la route.

À partir d'un questionnaire, il faudrait pouvoir étudier le pour et le contre de chacune des méthodes de tarification. Il faudrait également que le comité se penche sur les effets de diversion de circulation induits par la tarification de la route. Finalement, il faudrait se pencher sur les externalités (et leur définition) ainsi que leur prise en compte dans la tarification.

Le comité se réunit en plénière. Chaque groupe fait part de ses discussions. Sur le thème A, dont il a été question précédemment, il suffit de mentionner que M^{me} Bloom, qui remplacera dorénavant M. Maring, sera la leader du groupe, assistée de M. Morris (de l'association britannique des automobilistes). Ces personnes seront responsables de l'élaboration du questionnaire qui sera soumis aux différents pays représentés au C-9, qui sera par la suite discuté à l'intérieur du groupe. L'information auprès des pays se colligera cette année.

La question de la diversion induite par la tarification ne sera pas examinée uniquement au niveau du réseau routier, mais sera étendue aux autres modes. Pour ce qui est des externalités, dont la définition ne fait pas consensus, la problématique sera abordée en fonction d'une étude récente de l'Union européenne. Le questionnaire sera envoyé à tous les membres du comité et portera sur l'ensemble de la problématique.

Pour le thème B (nouvelles méthodes de financement des infrastructures routières), M. Charpentier (Cofiroute, France) assurera le leadership du groupe. Il s'agira d'interroger les pays sur leur mode de financement des routes, leurs avantages et leurs inconvénients.

Pour le thème C (nouveaux développements des méthodes et des modèles d'évaluation économique), il va falloir commencer par définir le concept d'externalités, devant être pris en compte dans l'évaluation des projets. Un questionnaire à cet effet sera envoyé aux pays membres pour connaître leur pratique en matière d'évaluation économique. M. Danzanvilliers (SETRA, France) sera le leader de ce groupe.

M. Timar souligne l'importance dans chaque groupe du leader et de la participation de tous aux travaux. M. Timar rappelle aux personnes concernées le rôle de coordinateur qu'ils auront à accomplir avec les comités et autres constituantes concernées de l'AIPCR.

La prochaine réunion du comité aura lieu à Turin les 4 et 5 novembre 1996, celle du printemps 1997 à Bratislava (Slovaquie) les 28 et 29 avril 1997, et celle de l'automne 1997 les 3,4 et 5 novembre à Manchester (Royaume-Uni). Au printemps de 1998, elle devrait se tenir au Portugal tandis que **je leur propose le Québec pour l'automne 1998.**

M. Timar clôt la réunion en remerciant tous ceux qui y ont participé et particulièrement les organisateurs.

Remarques

Depuis le Congrès de Montréal, le comité C-9 a subi de très importants changements dans sa composition. Des membres de longue date se sont retirés, ce qui a permis un rajeunissement des effectifs et l'arrivée de plusieurs femmes. Les tâches des membres du comité seront plus lourdes, tous étant tenus de participer dans un des trois groupes de travail nouvellement créés. De ce que j'ai pu voir et entendre, J'ai confiance de voir de très bons résultats ressortir de ces groupes d'autant plus que les trois thèmes étudiés sont d'actualité, pour le Ministère, pour ne pas dire de première importance. **Je recommande donc que le Québec maintienne sa participation au comité, quitte à la réévaluer après chaque réunion du C-9, selon la progression des travaux.**

Il ne fait aucun doute dans mon esprit que de tels échanges internationaux sont très enrichissants. Il importe donc de maintenir le contact et de le développer non pas en multipliant les déplacements, mais plutôt en optant pour les télécommunications. Bien qu'il soit difficile de quantifier la valeur des avantages, il apparaît très probable que ces avantages surpassent les coûts engendrés surtout lorsque l'on développe des liens sur une base d'une collaboration à long terme.

Il m'a été possible de visiter, les 19 et 20 juin, des fonctionnaires français du domaine du transport grâce à la précieuse collaboration de Patrice Danzanvilliers du Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) du ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, qui est aussi membre du C-9.

Mercredi, le 19 juin 1996

9 h 15 Jean-Pierre Orus (Évaluation économique des projets routiers, Centre de la sécurité et des techniques routières du SETRA) à Bagneux.

Le SETRA est un service d'études techniques pour la direction des routes du MELTT. Le MELTT est responsable de 35 000 km de routes nationales. Près de 380 personnes travaillent au SETRA. Cet organisme est chargé de la doctrine d'ingénierie, économique, informatique, environnementale pour la Direction des routes. Il s'agit donc d'une unité méthodologique plutôt qu'exécutante.

L'analyse coûts-avantages est utilisée en France depuis environ 1965. Avec le temps, on a élargi l'analyse coûts-avantages à des aspects environnementaux et de développement régional. Il s'agit donc d'une approche multicritère sans qu'il soit question d'une pondération formelle.

L'analyse coûts-avantages repose sur la théorie néo-classique où on compare les avantages en gains de temps, de confort, de sécurité aux coûts pour les atteindre, en tenant compte d'un facteur d'actualisation.

La valeur du temps des personnes est dérivée à partir d'un modèle économétrique qui explique le choix entre deux parcours, l'un se faisant sur une autoroute à péage et l'autre sur une route sans péage. La valeur du temps est donc implicite.

Pour ce qui est de la sécurité routière, la valeur monétaire croît selon la gravité de l'accident. Pour la valeur de la vie humaine, on se base sur le capital humain (revenus futurs - dépenses de consommation futures, tout cela actualisé). On en arrive à une valeur de 3,5 millions de francs (environ 0,9 millions de dollars), soit nettement moindre (environ 1/3) de celle dérivée par la disposition à payer utilisée aux É.-U.

Pour calculer les bénéfices prévisibles d'une mesure, on se base sur des taux d'accidents selon le type de routes, la configuration et le nombre de voies.

On commence maintenant à intégrer dans le calcul avantages - coûts les impacts environnementaux, mais séparément, compte tenu des incertitudes les entourant.

La consommation de carburant des véhicules légers est déterminée en fonction de la vitesse et a une forme de «U». Pour les poids lourds, la consommation est fonction de la pente. Les autres coûts d'utilisation des véhicules reposent sur des moyennes établies par enquête.

Le taux réel d'actualisation est de 8 %. La première estimation remonte à 1970 et a été ajustée en fonction de la capacité de l'économie française à générer une épargne suffisante pour couvrir les besoins d'emprunt. Ce taux de 8 % est le même dans toute l'Administration française et est fixé par le Commissariat général au plan.

Une circulaire ministérielle encadre le déroulement de l'analyse coûts-avantages au sein du MELTT. Il m'en remet une copie.

Par ailleurs, on estime qu'un million de francs de construction (environ 260 000 \$) génère 2 emplois directs et un emploi indirect. D'autre part, une fois le projet complété, de 3 à 4 emplois dépendront directement de la route (péagistes/garages, restaurants, etc.), généralement dans les aires de service et aux échangeurs. Une partie de ces emplois ne sont que déplacés vers le nouvel itinéraire.

Toute chose étant égale par ailleurs, les zones mieux desservies sont plus attractives pour les entreprises, mais cette relation n'est pas linéaire. L'autoroute peut entraîner une polarisation de l'activité. En fait, une nouvelle route modifie l'aire de marché des entreprises. Si au départ, il y a peu de concurrence, une nouvelle route va agrandir sensiblement les aires de marché. Ce ne sera pas vraiment le cas si le secteur est déjà très concurrentiel.

L'analyse avantages-coûts ne spatialise pas les effets du projet à cause de la difficulté à le faire.

L'aspect de l'équité régionale est traitée selon des indicateurs d'accessibilité. En France, on a établi un seuil minimal de service en fonction de la distance et du temps de parcours par rapport à l'autoroute la plus proche.

Pour l'environnement, on vise à quantifier bientôt l'impact sur le bruit alors que le paysage ne le sera pas.

Comme il a été indiqué précédemment, on n'utilise pas de système de pondération formel. En fait, un tel système ne serait valable que dans une unité géographique restreinte.

La méthode décrite jusqu'à maintenant sert principalement aux projets de construction, car, dans le domaine de l'entretien, les avantages sont plus difficiles à quantifier.

La méthode définie par le SETRA est mise en application par les unités sur le terrain. Les Autorités demeurent libres de retenir n'importe quel projet. Le public a accès à ces études coûts-avantages. Les études pour un projet donné peuvent durer 10 ans.

Le SETRA complète une mise à jour de la circulaire pour y inclure l'emploi généré pendant la construction, les effets de localisation sur les entreprises et la question de l'environnement.

14 h 10

M. Jacky Tixier (Adjoint à la sous-direction de la planification et du budget, Direction des routes) à Paris

Au MELTT, il n'existe pas une vision intégrée des modes. Il y a en fait une Direction des routes et une autre pour les autres modes. Jusqu'à récemment, chaque mode avait sa propre planification (schéma directeur), soit les routes, les voies navigables et le TGV. Dans le cas du TGV et des voies navigables, l'exercice était peu crédible, car il n'y avait aucune date définie. Maintenant, une loi récente demande aux organismes de transport d'établir un schéma directeur à l'horizon 2015, et ce, de façon crédible, c'est-à-dire en fonction de contraintes budgétaires, (par exemple le fort endettement de la SNCF).

Selon les simulations effectuées, même une hausse marquée du prix du carburant ne devrait pas influencer sensiblement les parts modales, la route continuant d'accroître son importance relative. Une raison de cette insensibilité des scénarios au prix du carburant est que la SNCF aligne ses tarifs sur ceux pratiqués dans l'industrie du camionnage.

Par ailleurs, les prévisions n'ont été établies qu'au niveau national sans désagréations régionales. Jusqu'à présent, il n'y a pas eu de consultations de la population; il y aura des consultations lorsque l'exercice d'établissement du schéma directeur sera achevé.

Jusqu'à présent, les budgets de l'État étaient établis séparément par mode. Cette situation devrait se poursuivre.

Pour terminer, depuis 1995, une taxe est perçue sur les péages; une partie de celle-ci est transférée aux autres modes (transport en commun).

15 h 15

M. Roger Heux (chargé de la mission économie et affaires européennes, Direction des routes) à Paris

Il existe trois grandes catégories de routes : nationales, départementales et locales. Un autre palier, soit la région, a un pouvoir en matière d'aménagement, mais pas en matière de transport. Quant aux routes concédées, elles ne reçoivent maintenant aucune somme de l'État.

Le financement de la construction des infrastructures s'effectue de la façon suivante :

- en rase campagne, 50 % provient de l'État et 50 % de la région;
- en rase campagne, dans des projets spéciaux, l'État finance à 100 %;
- dans les agglomérations de 20 000 habitants, l'agglomération se charge de 45 %, la région de 27,5 % et l'État de 27,5 %.

Pour les autoroutes concédées, les plus anciennes financent les nouvelles. Par ailleurs, depuis 1995, l'État prélève 4 centimes par véhicule - km sur les autoroutes concédées.

Il est clair, par ailleurs, que le réseau routier français souffre d'un manque de fonds pour l'entretien. Il manquerait 600 millions de francs annuellement (environ 160 millions de dollars).

En France, le taux de taxe est de beaucoup plus élevé sur l'essence que sur le diesel. Par conséquent, les Français ont opté en plus grande proportion pour l'utilisation du diesel. La fiscalité du carburant est totalement du ressort du niveau national. Pour ce qui est de la vignette (équivalent à notre immatriculation), le niveau en est fixé par chaque département.

Des exercices de comptabilisation des revenus et des dépenses associés à la route ont été réalisés en France dans le cadre des Comptes de la nation. M. Heux me remet des documents à cet effet.

Il me souligne également l'existence d'une étude récente de l'Union européenne qui prône la tarification en fonction de la vérité des prix. Les principales critiques qui y ont été adressées concernent les situations où il n'existe pas de mode de transport alternatif à la route et la crainte de

délocalisation des entreprises si la tarification de la route est trop élevée. À ce propos, M. Heux mentionne l'exemple du coût de transport terrestre de biens qui est le même entre Marseille et Paris que celui du transport maritime entre Marseille et l'Asie. Par ailleurs, le mode de gestion de type juste-à-temps qui se répand repose sur un coût de transport qui n'est pas trop élevé.

Jeudi le 20 juin 1995

14 h 15 à 15 h 15 et 17 h 00 à 18 h 00

Madame Christine Laguzet (Chargée de la sous-Direction de l'Observation statistique des transports, Service économique et statistique) à Paris

Le domaine du transport est divisé en trois composantes : les entreprises de transport, le transport des marchandises et le transport des personnes. L'INSEE, l'équivalent français de Statistique Canada, coordonne les études statistiques menées dans les différents ministères spécialisés. D'ailleurs, de nombreuses personnes responsables des statistiques à l'intérieur des ministères sont prêtées par l'INSEE; c'est le cas de Mme Laguzet.

L'établissement des compilations statistiques découle tout aussi bien d'enquêtes spécifiques que de compilations de formulaires administratifs comme les formulaires des douanes, des ports et des aéroports. Lorsque l'utilisation de formulaires administratifs est possible, le coût marginal de la production de statistiques est très faible. Dans le domaine du transport routier, il n'existe que très peu de formulaires administratifs; le besoin d'enquêtes statistiques s'y impose donc.

Peu importe le mode, les entreprises dont l'activité principale est le transport pour compte d'autrui sont sujettes à une enquête sur leurs activités; la liste des entreprises de transport est compilée à partir du fichier SIRENE qui regroupe l'ensemble des entreprises. Deux types de questionnaire existent : un long questionnaire pour les grandes entreprises et un plus court pour les petites entreprises. Il est obligatoire de répondre au questionnaire; les données recueillies sont pairées avec les données sur les impôts.

Cette enquête annuelle porte sur les principales catégories de dépenses des entreprises, leur parc routier, le nombre d'employés «sédentaires» et «roulants» (par trimestre), l'achat de carburant, les investissements, le

chiffre d'affaires par type d'activités, les fusions et les acquisitions, etc. En complément, à cette enquête, il y a une enquête sur le transport non urbain des voyageurs.

Grâce aux technologies informatiques, on vise à en arriver à des enquêtes personnalisées où les questions se limiteraient à celles requises selon le type d'activités.

Des données sont également compilées à partir d'un formulaire que doit remplir toute entreprise qui transporte un chargement d'au moins trois tonnes sur au moins 150 km.

Il existe une enquête permanente sur les véhicules de transport des personnes et des marchandises. Chaque trimestre, on tire un échantillon de véhicules pour lesquels il faut remplir pour une semaine un journal décrivant les différents mouvements. Les entreprises doivent également fournir de l'information sur le prix du transport; en pratique, il y a beaucoup de non réponse pour cette question. Ces enquêtes sur les véhicules se limitent aux véhicules immatriculés en France. Pour les véhicules étrangers, l'agence européenne de statistique (Eurostat) devrait en théorie établir des compilations permettant de dresser un portrait du transport par ces véhicules étrangers; elle ne peut le faire en pratique car peu de pays font une telle enquête.

Pour tous les types d'enquêtes, il est obligatoire d'y répondre si le questionnaire a été approuvé par le Conseil national d'information statistique qui est un organisme regroupant des entreprises, des syndicats, des chercheurs, etc. Les données demeurent confidentielles sur une base individuelle.

La disparition des frontières entre les États de l'Union européenne au début de 1993 a entraîné une perte d'information statistique sur le commerce à l'intérieur de cet ensemble.

15 h 15

M. Marc Girault (Chef adjoint du Département des études et de la planification du Service économique et statistique) à Paris

Comme le ministère français responsable des Transports s'occupe également des équipements et du logement, le Service économique et statistique ne se limite pas au transport. L'unité à laquelle appartient M. Girault s'occupe de l'analyse de la demande, de la prospective, de l'évaluation des projets publics, du suivi des marchés, etc.

La loi sur l'aménagement du territoire votée en 1995 prévoit la réalisation de schémas directeurs nationaux en matière d'infrastructures (aérien, ferroviaire, voies navigables, routes). Avant cette date, seul le schéma directeur des routes pouvait être qualifié de réaliste. Les schémas doivent être établis pour l'horizon 2015. Les prévisions en découlant engagent le Ministère. Les études de prospective se font en collaboration entre les diverses unités du Ministère. Une partie des prévisions repose sur des modèles économétriques. Ces modèles servent à intégrer l'impact de la croissance économique, l'effet des prix (ex. carburant) et des mesures réglementaires. Trois hypothèses sont formulées : haute, basse et médiane, selon une croissance économique forte ou faible, une libéralisation de l'économie ou un repli, etc. Pour les voyageurs et les marchandises, on dispose de modèles par mode.

Par ailleurs, l'INRETS possède un modèle multimodal désagrégé et régionalisé permettant d'évaluer l'impact de mesures telles que la construction d'une nouvelle route sur les trafics. Le modèle est ventilé par type de marchandises (40 secteurs économiques).

Pour en revenir aux scénarios mentionnés précédemment, il ressort que la part de la route est appelée à croître que ce soit pour le trafic des voyageurs ou des marchandises quel que soit le scénario et cela, même si on simule une forte hausse du prix du carburant car les élasticités-prix sont faibles. De nouvelles modélisations sont en cours en prenant en considération des élasticités trois fois plus élevées.

16 h 00

Michel Amar (Chargé du Bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports) à Paris

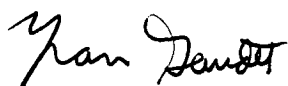
Le rôle de l'unité de M. Amar est d'être l'interface entre la demande sociale et la production de statistiques. Cette unité dispose d'une banque de données sur le trafic des marchandises de forme origine et destination par produit et par mode. Les séries s'étendent sur 25 ans. Les données proviennent d'une enquête auprès des transporteurs routiers de marchandises, de la SNCF, des données sur les voies navigables et des données douanières. L'élimination des frontières à l'intérieur de l'Union européenne en 1993 a toutefois entraîné une perte d'information. Les données permettent de connaître les flux de marchandises entre les régions en associant également les modèles d'affectation de l'INRETS.

L'unité de M. Amar s'occupe également de l'analyse économique. Elle publie un bulletin mensuel sur la conjoncture et le transport; elle constitue également la tête d'un réseau d'experts en conjoncture. Cette

unité fabrique aussi des indicateurs spécifiques sur le transport routier des marchandises comme des indices de prix; à cet égard, depuis l'abolition de la réglementation sur les prix du transport intérieur en 1985, il est apparu essentiel d'effectuer un suivi de l'évolution des prix. Cette unité réalise aussi des enquêtes d'opinion auprès des chefs d'entreprises de transport de marchandises et des entreprises de messagerie.

Sur l'aspect social, l'unité se penche sur la question des heures de travail et du respect de la réglementation à cet effet. Une enquête à cet égard est menée trimestriellement. D'autre part, cette unité participe à l'établissement des comptes nationaux et des comptes satellites de la nation pour chaque mode, pour les ménages et pour les entreprises.

Des comptes de revenus et de dépenses de la routes sont également tenus. Depuis 1991, la question environnementale y a été ajoutée. Cet exercice a été élargi aux autres modes ainsi qu'à la région de Paris.



Yvan Gaudet
Service statistique et économie en transport

Le 5 juillet 1996

DOCUMENTS RAPPORTÉS DE MON VOYAGE À PARIS

- Bilan social annuel du transport routier de marchandises
- La conjoncture sociale du transport routier de marchandises
- Sur la route
- Réseau autoroutier au 1^{er} janvier 1996
- La route en France 95
- Aménagements des territoires et autoroutes : une nouvelle ère commence
- Schéma directeur routier national
- Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA)
- Organigramme SETRA
- Catalogue des publications du SETRA (divers numéros)
- Estimation de la valeur des temps des poids lourds et des autocars
- Organigramme simplifié du ministère du Logement, de l'Équipement, des Transports et du Tourisme
- Instructions du 28 juillet 1995 modifiant provisoirement l'instruction de mars 1986 relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne
- Multimodal programmes and economic development (The impact of major infrastructures on compagny activities and locations)
- Les effets socio-économiques des grandes infrastructures routières
- Conséquences économiques des grandes infrastructures routières
- Flux Est-Ouest au sud du bassin parisien
- Route et société : comprendre et choisir
- Projections da la demande de transport à l'horizon 2015 : Présentation de synthèse
- Vers une tarification équitable et efficace dans les transports
- Contribution française au débat sur le «Livre Vert» sur la tarification dans les transports
- Équipement dossier (Équipement, Logement, Transports et Tourisme : Bilan 1995)

- Organigramme de la Direction des affaires économiques et internationales
- Les transports en chiffres (1995)
- La banque de données SITRAM (Système d'Information sur les TRANsports de Marchandises)
- Centre de documentation des transports (C.D.T) Transport aménagement études et statistiques
- DAEI partenaire (La lettre de la Direction des affaires économiques et internationales)
- Notes de Synthèse du Service Économique et Statistiques (SES)
- Note de conjoncture des transports
- Répertoire des sources statistiques de transport
- Les trafics de marchandises
- Les entreprises de transport (Enquête annuelle d'entreprise 1993)
- Mémento de la route 96
- L'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises en 1994
- Le compte satellite des transports en 1992
- Cofiroute : the first private highway concessionaire in France
- Autoroute FM (La Radio d'Information et d'Animation Autoroutière du Réseau Cofiroute)
- Carte routière de la France
- Facts & figures 1994
- Le Lien Val-de-Loire (carte routière)
- Cofiroute 1994
- Cofiroute (La chaîne de l'information)
- Cofiroute & ses partenaires

A.I.P.C.R. - Comité 9

Financement et évaluation économique

Réunion des 17 - 18 juin 1996 à Paris

Ordre du jour

Le 17 juin 1996

- 10 h :**
- Salutations du Président
 - Informations sur les activités de l'A.I.P.C.R. depuis la précédente réunion
 - Présentation du "Guide bleu" de l'A.I.P.C.R.
 - Informations sur les méthodes de travail
 - Discussion sur le programme de travail.
- 13 h :**
- Déjeuner.
- 14 h 30 :**
- Départ en car pour la visite technique COFIROUTE.
- 15 h 30 :**
- Présentation de la société COFIROUTE
 - Visite du poste central d'information
 - Visite de la barrière de péage de St Arnoult
 - Présentation des studios d'autoroute F.M.
- 18h 45 :**
- Retour à Paris
- 20 h :**
- Dîner offert par la société COFIROUTE au restaurant "Ciel de Paris"
Tour Maine Montparnasse

Le 18 juin 1996

- 9 h :**
- Discussion sur le programme de travail (suite)
 - Mise en place des groupes de travail et désignation des animateurs
 - Désignation des correspondants des autres comités
 - Prochaines réunions du Comité 9
- 13 h :**
- Fin de la réunion
- 13 h :**
- Déjeuner offert par l'A.I.P.C.R.

 **Roger Heux**
Direction des Routes
Chargé de la Mission économie et affaires européennes

 **Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme**
La Grande Arche 92055 PARIS-1A DÉFENSE Cedex 04 - Tél : (1) 40 81 18 75 Fax : (1) 40 81 12 29

 **Jacky Tixier**
Direction des Routes
Joint à la sous-direction
de la planification et du budget

 **Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme**
La Grande Arche 92055 PARIS-1A DÉFENSE Cedex 04 - Tél : (1) 40 81 12 52 Fax : (1) 40 81 12 62

 **Jean-Pierre ORUS**
Evaluation économique des projets routiers
Centre de la Sécurité et des Techniques Routières

 **Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme**
46, avenue Aristide Briand-BP 100-92223 Bagneux Cedex-France
Tél : 33 (1) 46 11 33 72 - Fax : 33 (1) 46 11 31 69

 **Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme**
Direction des Affaires Économiques et Internationales
Service Économique et Statistique

Claudine LAGUZET
Chargé de la Sous-Direction
de l'Observation Statistique des Transports

Tour Pascal B
92055 Paris La -Défense Cedex 04
Tél. : (33) 01 40 81 16 66
Fax : (33) 01 40 81 17 71

 **Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme**
Direction des Affaires Économiques et Internationales
Service Économique et Statistique

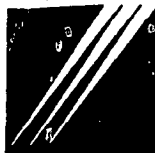
Michel AMAR
Chargé du Bureau des Synthèses Économiques
et Sociales sur les Transports

Tour Pascal B
92055 Paris La -Défense Cedex 04
Tél. : (33) 01 40 81 14 05
Fax : (33) 01 40 81 17 72

Observatoire Économique et Statistique des Transports
Tour Pascal B
92055 Paris la Défense Cedex 04
TÉL : (1) 40 81 13 54
FAX : (1) 40 81 17 71

Maurice GIRAULT
Chef adjoint du Département des Etudes
et de la Planification

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme



Ministère
de l'Équipement,
du Logement,
des Transports
et du Tourisme



Service d'Études
Techniques
des Routes
et Autoroutes

G Houdreau
T 46-11-31-05
F 46-11-36-50

Paris, le 13 juin 1996

Ministère des Transports
du Québec
Monsieur GAUDET
Fax: 19/ 1 418 646 2343

Monsieur,

Suite à la demande que vous avez adressée à M.
DANZANVILLIERS, veuillez trouver ci-joint, votre programme pour les journées des
19 et 20 juin 1996.

19 juin 1996

9h30

SETRA (Service d'Études Techniques des Routes et
Autoroutes)
46, Avenue Aristide Briand
92220 BAGNEUX
Tél: 46 11 31 05
Salle de Conférences du 3ème étage

l'Évaluation Économique des Projets
d'Investissements Routiers
M. ORIUS (CSTR)
Centre de la Sécurité et des Techniques Routières

Délégation aux Relations Extérieures

46, avenue Aristide Briand - BP 100 - 92223 Bagneux Cedex - France - Tél. : 33 (1) 46 11 31 31 - Fax : 33 (1) 46 11 36 50

19 juin 1996

14h15

Direction des Routes
Arche de la Défense - Paroi Sud
92055 Paris la Défense
Tél: 40 81 18 65
Bureau 20 34 (20ème étage)

l'Elaboration des Plans de Transports
M. TIXIER (R/PB)
Sous-Direction de la planification et du Budget

15h00

La Tarification de l'Utilisation des Infrastructures de Transport,
Le Financement des Infrastructures de Transport,
Les Méthodes d'Allocation des Budgets
M. HEUX (R/EE)
Mission Economie et Affaires Européennes
Bureau 20 72 (20ème étage)

20 juin 1996

14h30

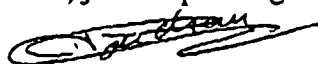
La Défense Tour Pascal B
92055 Paris la Défense
Tél: 40 81 13 96
A l'accueil , prévenir Mme BRUNAUD

Enquête Annuel sur l'Entreprise
Statistiques sur le Transport
Melle LAGUZET (DAEI-SES)
Sous-Direction de l'Observation des Statistiques des Transports
Bureau 18 35 (18ème étage)

16h00

Comptes Nationaux
M. AMAR (DAEI-SES)
Sous-Direction de l'Observation des Statistiques des Transports
Bureau 19 38 (19ème étage)

En espérant que ces entretiens répondent à votre attente, je vous prie d'agérer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.



Geneviève HOUDRAY

Copie aux intervenants, avec mes remerciements pour leurs interventions lors de la visite en France de M. GAUDET.