

Compte-rendu de la rencontre du
Comité économique et financier (C-9)
de l'Association internationale
permanente des congrès de la route
(AIPCR).

CANQ
TR
PT
CRIT
140

494744



REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
29 JUIN 1998
TRANSPORTS QUÉBEC

COMPTE RENDU DE LA RENCONTRE
DU
COMITÉ ÉCONOMIQUE ET FINANCIER (C-9)
DE
L'ASSOCIATION INTERNATIONALE PERMANENTE
DES CONGRÈS DE LA ROUTE (AIPCR)

Introduction

Du 16 au 18 mars 1994, le comité C-9 de l'AIPCR s'est réuni à l'hôtel Aarauerhof à Aarau (canton d'Argovie) près de Zurich (Suisse). À l'ordre du jour, outre des points mineurs, l'essentiel portait sur les quatre thèmes définis à la réunion de Paris en février 1992, soit :

- Thème 1 : Effets des investissements routiers;
- Thème 2 : Tarification routière (road pricing) : politiques et expériences;
- Thème 3 : Nouveaux moyens de financement des infrastructures routières (y compris le partenariat public - privé);
- Thème 4 : Influence des mesures de protection de l'environnement sur les coûts.

La réunion a permis de passer en revue les textes soumis par trois des quatre équipes responsables. Des progrès notables ont été notés sur deux de ces thèmes depuis la réunion de Budapest (octobre 1993). Voici les principaux événements de cette réunion de trois jours.

Mercredi, 16 mars 1994

15 h 00 M. Andras Timar (Hongrie), président du C-9, souhaite la bienvenue aux membres participants. Il présente l'ordre du jour ainsi que les excuses des membres absents. M. Ken Faircloth (Association des automobilistes du Royaume-Uni) est dorénavant remplacé par Bert Morris. Par ailleurs, le C-9 compte un nouveau membre, soit un correspondant en Nouvelle-Zélande.

M. Timar passe ensuite aux nouvelles du Secrétariat de l'AIPCR. Il a été informé du programme du Congrès de Montréal. Il regrette que la séance du C-9 soit à la fin, soit le vendredi après-midi. Le secrétaire général de l'AIPCR, M. Fauveau, a envoyé une lettre à M. Timar pour inviter le C-9 et le C-3 (échanges technologiques et développement) à collaborer au sujet des aspects financiers de l'entretien des routes.

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

CANQ
TR
PT
CRIT
140

M. Timar mentionne ensuite l'appel aux communications de l'AIPCR en vue du Congrès de Montréal. Je lui souligne à ce moment-là que le ministère des Transports du Québec vient de publier un document du même genre qui sera diffusé prochainement. M. Timar demande aux membres du C-9 de lui faire part d'ici mai de leurs suggestions concernant des invitations à faire auprès de spécialistes du financement routier.

M. Timar indique qu'il a reçu récemment un document de l'AIPCR portant sur les sujets intéressant chaque comité. Il appert que le C-10 (comité de la ville) et le C-14 (comité de l'environnement) ont certains intérêts communs avec le C-9. M. Timar fait part également que la direction de l'AIPCR se livre présentement à un exercice de planification stratégique. Les présidents des différents comités, dont M. Timar vont se rencontrer en juin à ce sujet. Cette présentation générale se termine par un bref résumé du projet de Réseau mondial d'échange sur la technologie fait par M. Servranckx (Belgique).

16 h 15 Pause

16 h 40 Je présente à ce moment-là l'information dont je dispose au sujet de la préparation du Congrès de Montréal. Je distribue aux personnes présentes les documents suivants :

- Circulaire n° 1;
- Pochette d'information sur le MTQ;
- Appel aux communications.

J'invite les membres du C-9 à me faire leurs commentaires ainsi que des propositions à l'égard des présentations lors du Congrès de Montréal.

M. Timar souligne que le C-9 et le C-14 (environnement) vont se réunir à Montréal à la même heure. M. Timar va voir avec le président du C-14 s'il est possible d'organiser une séance conjointe pour le thème d'intérêt commun.

Pour terminer cette première session du C-9, chacun des responsables des quatre thèmes trace en quelques minutes ce dont ils ont traité les jours suivants. Ils présentent leurs remerciements aux pays (dont le Québec) qui ont fait parvenir des documents ou des rapports aux auteurs.

17 h 30 Présentation de M. Burgunder (Suisse) sur la situation du réseau routier de la Suisse.

Le réseau routier suisse compte 75 000 km; il est géré dans un cadre confédéral. Il existe trois types de routes : nationales (2 000 km), principales (2 000 km) et autres. Les routes nationales sont financées par la confédération et les cantons alors que les routes principales sont financées par les cantons avec subventions confédérales. Bien que les formules soient différentes selon qu'il s'agit de construction ou de conservation, l'argent est attribué en fonction de l'intérêt du canton et de sa richesse. L'aide fédérale est maximale dans les cantons montagneux (peu peuplés). Avec les années, la confédération désire réduire ses déboursés.

Les projets de construction de route sont élaborés au niveau confédéral mais la plupart des étapes de conception, de planification et de réalisation s'effectue au niveau des cantons.

Grâce à un système de fonds, la route, lorsqu'elle est construite, est déjà payée. À ce fonds, sont destinées des taxes sur le carburant ainsi que, dorénavant, les sommes provenant d'une vignette annuelle. Le secteur privé ne participe aucunement à la propriété des routes. Quant aux cantons, ils perçoivent les droits liés à la possession de véhicules.

Récemment, un référendum a été tenu sur la question du trafic de transit. À partir d'un petit groupe, une organisation s'est montée et a mené à la victoire du «oui» à une proposition interdisant la construction de routes de transit dans les Alpes. Bien que l'impact légal soit encore incertain, les 2/3 des projets de construction sont bloqués en ce moment. L'envergure du problème ainsi engendré témoigne de la difficulté de consulter la population sur un sujet complexe.

19 h 30 Dîner

Jeudi, 18 mars 1994

8 h 30 Thème 4 : Influence des mesures de protection de l'environnement sur les coûts

Compte tenu de l'intérêt commun, il est convenu de faire transmettre une copie au C-14 (environnement) pour

information. M. Burgunder mentionne qu'à Montréal il fera une présentation avec diapositives et répondra aux questions posées par son collègue Weyringer (Autriche).

M. Weyringer met en garde les membres de ne pas comparer les données des divers pays de façon trop stricte car elles portent sur des bases différentes.

Je fais par la suite remarquer aux auteurs que les réponses que j'ai fournies ne s'appliquent uniquement qu'au cas du Québec et non à l'ensemble du Canada. Cette remarque vaut également pour les autres thèmes.

M. Adao e Sylva (Portugal) fait remarquer, à juste titre, que le texte à l'étude met trop d'emphase sur le cas de l'Autriche et de la Suisse. Il est malheureusement trop tard pour restructurer le texte.

M. Pederson (États-Unis) indique qu'il aurait mieux valu ne pas porter de jugements de valeur dans le texte.

En guise de conclusion, M. Timar félicite les auteurs mais souligne qu'il est trop tôt pour faire des généralisations et tirer des conclusions.

- Visite du maire d'Aarau (M. Guignard).

Monsieur le maire mentionne que sa ville compte 16 000 habitants. Aarau est la capitale du canton d'Argovie, 3^e canton pour l'importance de son économie et 4^e pour sa population. La ville possède un centre historique du 13^e siècle, des hôpitaux et des établissements d'enseignement (sauf une université). Plus de 20 000 personnes travaillent à Aarau, ce qui occasionne des problèmes de trafic significatifs.

- Présentation de M. Erne (ingénieur cantonal en chef).

Le canton d'Argovie subit un important problème de circulation de transit à cause de sa position entre Zurich, Berne, Bâle et Lucerne. Il possède aussi une longue frontière avec l'Allemagne. Le canton compte 1/2 million d'habitants, l'altitude va de 208 m à 908 m au-dessus du niveau de la mer. Le canton compte 350 km de chemin de fer, 850 km de circuits d'autobus et 1 250 km de routes. Face au problème du transit, 200 M de francs suisses seront dépensés cette année en construction de routes (surtout l'autoroute N-3 que l'on va visiter).

11 h 00 - Visite technique

En route pour les divers chantiers de construction de l'autoroute N-3, on nous indique que pour des raisons écologiques, les matériaux extraits lors de la construction des tunnels servent à remplir des carrières.

On s'arrête à un pavillon d'information où on nous montre les maquettes des projets et où on projette un film sur les travaux. Tout a été fait pour protéger l'environnement : protection des rivières, tunnels, terrain réaménagé au-dessus des tunnels, etc.

12 h 00 Repas à la cantine des travailleurs

14 h 00 - Visite des deux couloirs d'un tunnel en construction

Puisque les travaux ne sont pas rendus au même stade, on peut voir comment s'effectuent les diverses étapes de construction. Beaucoup de soins seront apportés à la ventilation du tunnel et à l'évacuation des gaz d'échappement des véhicules.

On nous montre ensuite les surfaces au-dessus du tunnel que l'on a recouvertes de terre et que l'on cultive. On fait également un arrêt à un pont au-dessus de l'Aar; ce pont a été conçu pour minimiser les dommages. Des efforts ont même été entrepris pour revitaliser la rivière.

17 h 00 Retour à l'hôtel.

17 h 45 Départ pour un dîner typiquement suisse offert par l'Office fédéral des routes dans une salle communale. L'ambiance tout à fait chaleureuse doit être soulignée puisque le service était offert par des membres de la famille et des amis de M. Burgunder.

Vendredi, 18 mars 1994

9 h 00 Thème 3 : Nouveaux moyens de financement des infrastructures routières (y compris le partenariat public - privé)

M. Hahn (Allemagne, coresponsable du dossier) indique que le document a été rédigé à partir d'un texte de M. Maring (États-Unis) et à l'aide de documents fournis par divers pays (dont le Québec). Pour l'instant, il

n'y a aucune information sur l'Europe de l'Est tandis que le Japon devrait faire parvenir sa contribution prochainement. Il faut, par ailleurs, souligner que la situation en matière de financement évolue presque chaque jour.

M. Timar indique que les rapports du comité à l'AIPCR devraient avoir environ 30 pages et être remis d'ici le 15 décembre. D'ici la mi-septembre chacun des rapports devra avoir fait l'objet d'une diffusion auprès des membres pour commentaires. Lors du Congrès de Montréal, les auteurs sont priés de se limiter aux points essentiels pour un total de 20 minutes pour chaque thème.

Pour le thème 3, M. Maring fera la présentation à l'aide de diapositives.

Au sujet de la prochaine réunion du C-9, M. Jerez propose de la tenir en Espagne si le comité national espagnol accepte. On devrait le savoir d'ici un mois. Si on ne peut aller en Espagne, ce sera Londres ou Paris. Les dates retenues sont les 20 et 21 octobre 1994.

Quant au thème 1 : Effets des investissements routiers, qui avait fait l'objet d'une excellente présentation à la dernière rencontre du C-9, M. Walsh (Royaume-Uni) indique qu'il aimerait utiliser des diapositives bien que sa décision ne soit pas finale.

10 h 10 Pause.

Thème 4

Avant d'aller plus loin sur cette question, il faut souligner que ce thème a causé le plus de problèmes aux membres durant cette réunion. En effet, M. Caracoglia (Italie) avait fait parvenir aux membres du comité un texte très théorique malgré le fait que divers pays, dont le Québec, aient fait parvenir des études de cas pratiques.

M. Caracoglia résume son texte en précisant qu'il faudrait dorénavant aborder l'étude des impacts des projets routiers selon une approche probabiliste, en distinguant les effets globaux, spécifiques et partiels.

M. Adao e Sylva, l'autre co-auteur, suggère d'insérer au texte théorique des figures et des cas pratiques. Il s'agirait de donner un guide aux décideurs.

Vient ensuite une série de commentaires des membres du comité qui soulignent tous le caractère trop théorique et philosophique du texte.

M. Timar mentionne que le texte propose des éléments très intéressants dont le besoin de tenir compte des externalités, ce qui touche à la protection de l'environnement. Cependant, le texte comporte des confusions en plus de se situer à un niveau très théorique. Il semble qu'il soit impossible de remanier le texte et de le terminer à temps. M. Timar croit que le texte ne devrait pas faire l'objet d'une présentation officielle à Montréal.

M. Timar demande aux auteurs de compléter tout de même le texte dans les prochains mois. Le texte pourrait ainsi être publié sous la signature des auteurs mais sans porter la caution du C-9.

M. Timar enchaîne en demandant aux personnes déjà désignées de faire parvenir d'ici avril leurs commentaires et les ajouts souhaités aux projets de lexique et dictionnaire.

M. Timar termine en remerciant M. Burgunder pour son excellent accueil et la très intéressante visite technique. M. Timar invite tous les membres du C-9 à se retrouver à nouveau en octobre, probablement en Espagne.

Observations personnelles

- La réunion d'Aarau du C-9 a été très enrichissante à tous les points de vue. En effet, l'esprit d'équipe est à souligner particulièrement, les échanges de connaissance se faisant sans entraves.

À cet effet, les échanges internationaux devraient être accrus au MTQ. Pour éviter des coûts astronomiques, il s'agirait de mettre l'emphasis sur l'accueil au Québec de spécialistes provenant du reste du Canada et des autres pays. Les retombées ne pourraient être que bénéfiques et appréciables.

- Alors que l'étude du thème 2 était déjà bien avancée lors de la rencontre de Budapest, les thèmes 3 et 4 ont connu de réels progrès. Les auteurs en question m'ont remercié pour les

contributions produites par le MTQ. Quant au thème 1, c'est la déception, les auteurs n'ayant produit qu'une étude théorique sans utilité pratique.

Suite à cette rencontre du C-9, je n'ai aucune tâche majeure à effectuer à court terme. Il s'agit d'attendre pour voir si M. Timar pourra s'entendre avec le C-14 (environnement) pour l'organisation d'une séance conjointe. À ce moment-là, je pourrai en aviser les personnes responsables au MTQ de l'organisation du Congrès de Montréal.

À court terme, je devrai communiquer avec les responsables du Congrès de Montréal pour les aviser de corrections à apporter à la circulaire n° 1 (titre des thèmes étudiés par le C-9, mauvais n° de téléphone de l'AIPCR, etc).

Je devrai également faire part à ces personnes du besoin qui m'a été souligné de prévoir au moins une occasion de rencontre des membres du C-9, lors du Congrès de Montréal. On peut ainsi penser à une réception, possiblement en dehors du site du Congrès.

Les personnes qui désirent consulter les divers documents que j'ai ramenés d'Aarau n'ont qu'à communiquer avec moi.



Yvan Gaudet, économiste
Service statistique et économie en transport

94-03-23

c.c. : MM. Pierre Brun, ing.
Pierre Toupin
Liguori Hinse, ing.
Pierre Lafontaine, ing.
Raymond Landry, XX^e Congrès mondial de la route
Catherine Berthod, XX^e Congrès mondial de la route

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 115 077