



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports****Trente-troisième session**

Genève, 7-9 septembre 2020

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

Données relatives aux infrastructures de transport**Évaluation comparative des coûts de construction
des infrastructures de transport****Raisons de la création du Groupe d'experts de l'évaluation
comparative des coûts de construction des infrastructures
de transport et propositions concernant la voie à suivre****Note du secrétariat****I. Contexte**

1. À la vingt-septième session du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (Genève, 8 au 10 septembre 2014), un atelier sur les bonnes pratiques et les nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport a été organisé. Les participants à cet atelier sont convenus que l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport était un élément important si l'on souhaitait se fonder sur des coûts de construction réalistes et un programme d'investissement stable, sans coûts imprévus. Le Groupe de travail a ainsi demandé au secrétariat d'établir un document officiel à partir des contributions reçues des experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport, assorti de propositions de nouvelles mesures à prendre par le Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.5/56, par. 10 et 12).
2. À sa vingt-huitième session (Genève, 7 au 9 septembre 2015), le Groupe de travail a examiné et adopté le mandat du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (ECE/TRANS/WP.5/58, par. 40).
3. Ce mandat (ECE/TRANS/2016/4) a ensuite été entériné par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session, qui s'est tenue à Genève du 23 au 26 février 2016 (ECE/TRANS/254, par. 21), et par le Comité exécutif à sa session de mai 2016.



Encadré 1

Un atelier sur le financement des infrastructures de transport, organisé conjointement par le projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), les projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) et le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, s'est tenu à Genève en septembre 2013.

Les participants à cet atelier :

- Ont rappelé que le financement des infrastructures de transport portait aussi bien sur la planification et la construction de nouvelles infrastructures que sur la planification et l'exécution de la maintenance et de la remise en état des infrastructures existantes.
- Sont convenus de la nécessité de réaliser des études de faisabilité analysant la viabilité économique en prenant en considération les aspects sociaux de ce type d'investissements, tels que la sécurité routière et les coûts de protection de l'environnement.
- Sont convenus de la nécessité de déterminer et d'harmoniser, dans la mesure du possible, les coûts par unité d'investissement, c'est-à-dire le coût de construction d'un kilomètre de route ou le coût de construction d'un kilomètre de chemin de fer ou de chemin de fer à grande vitesse.
- Ont constaté qu'il était nécessaire d'harmoniser les normes techniques relatives aux infrastructures de transport et ont fait référence aux normes mentionnées dans les accords internationaux pour lesquels la Commission économique pour l'Europe (CEE) assure des services de secrétariat, par exemple l'AGR¹, l'AGC², l'AGTC³ et l'AGN⁴, relevant que ces normes constituaient les meilleures pratiques à adopter dans ce secteur.
- Ont noté qu'un observatoire chargé des échanges d'informations et d'enseignements tirés de la mise en œuvre des programmes de partenariat public-privé pourrait être utile en tant que mécanisme de financement des infrastructures de transport.
- Ont fait observer que l'élaboration de plans d'investissement et, surtout, leur harmonisation constituaient des pas en avant utiles pour financer les infrastructures de transport. Ont également pris note des travaux d'élaboration de plans d'investissement au cours de la phase II du projet LTEA et sont convenus de la nécessité de se concentrer sur le financement de ces projets.
- Ont fait observer que des améliorations devraient également être apportées concernant les obstacles non physiques (facilitation du passage des frontières, etc.), parallèlement aux améliorations portant sur les aspects physiques tels que les infrastructures de transport.

II. Travaux à accomplir et résultats escomptés

4. Il a été convenu que, sur la base de son mandat, le Groupe d'experts devrait axer ses travaux sur les objectifs suivants :

- Dégager des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques permettant d'évaluer, de calculer et d'analyser les coûts de construction des infrastructures de transport intérieur ;

¹ Accord européen sur les grandes routes de trafic international.

² Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer.

³ Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes.

⁴ Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale.

- Recenser et cataloguer les terminologies utilisées dans la région de la CEE en matière de coûts de construction des infrastructures de transport intérieur ; si possible, établir un glossaire des termes agréés, avec les explications s’y rapportant ;
 - Collecter et analyser des données en vue d’établir une évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport dans la région de la CEE pour chaque mode de transport intérieur (routier, ferroviaire, fluvial), prenant en compte les terminaux intermodaux ainsi que les centres logistiques et de fret et les ports ; analyser et décrire les conditions et paramètres de calcul de ces coûts.
5. Il a également été décidé que le Groupe d’experts devrait fonder ses considérations sur les travaux antérieurs de la CEE dans ce domaine, en particulier les travaux sur les éléments suivants :
- Analyse coûts-avantages des projets relatifs aux infrastructures de transport (2003)⁵ ;
 - Base méthodologique pour la définition de critères communs concernant les goulets d’étranglement, les liaisons manquantes et la qualité de service sur les réseaux d’infrastructure (2009)⁶ ;
 - Normes et pratiques recommandées concernant le projet d’autoroute transeuropéenne nord-sud (2002)⁷ ;
 - Plan directeur révisé des projets TEM et TER – Rapport final (2012)⁸ ;
 - Études relatives au projet de liaisons de transport Europe-Asie (2008 et 2012)^{9, 10}.

III. Méthodes de travail

6. La participation aux travaux du Groupe d’experts est ouverte à tous les représentants des États Membres de l’ONU et experts concernés. Les organisations intergouvernementales et non gouvernementales intéressées, ainsi que les autorités et sociétés d’exploitation des routes, des chemins de fer et des voies de navigation intérieures, les entreprises de transport et de transit, les opérateurs de terminaux intermodaux et de centres logistiques et de fret et les autorités portuaires concernés sont invités à participer et à donner des avis spécialisés conformément aux règles et pratiques de l’ONU.
7. Il a été décidé que, pour toutes les sessions tenues au Palais des Nations à Genève, la traduction des documents et l’interprétation simultanée en anglais, français et russe seraient assurées par la CEE.
8. Les représentants des États membres de la CEE suivants ont participé à la première session et ont continué à prendre part à des degrés divers aux sessions suivantes : Allemagne, Autriche, Chypre, Croatie, Finlande, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pologne, Slovaquie, Suède, Tchéquie et Turquie.
9. À un stade ultérieur, le représentant de la Fédération de Russie a également participé aux travaux du Groupe d’experts.

IV. Calendrier

10. Le mandat initial du Groupe d’experts était de deux ans, mais il a ensuite été prolongé d’une année jusqu’en mai 2020.
11. Au cours de ces trois années, le Groupe d’experts s’est réuni comme indiqué ci-après :
- Première session : 31 octobre et 1^{er} novembre 2016

⁵ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp5/CBAe.pdf

⁶ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/wp5/ECE-TRANS-205e.pdf

⁷ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/tem/temdocs/TEM-Std-Ed3.pdf

⁸ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/temterm/docs/TEM_and_TER_Vol_I.pdf

⁹ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/in_house_study.pdf

¹⁰ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL_Report_Phase_II.pdf

- Deuxième session : 10 et 11 avril 2016
- Troisième session : 10 et 11 juillet 2016
- Quatrième session : 16 et 17 octobre 2017
- Cinquième session : 30 et 31 janvier 2018
- Sixième session : 1^{er} et 2 mai 2018
- Septième session : 28 juin 2018
- Huitième session : 15 et 16 juillet 2019
- Neuvième session : 29 septembre-1^{er} octobre 2019
- Dixième session : 30 et 31 janvier 2020
- Onzième session : mai 2020, annulée en raison de la COVID-19 (remplacée par des sessions virtuelles plus courtes tenues le 14 mai 2020 et le 18 juin 2020)

V. Plan de travail/Séquence des travaux

12. Le Groupe d'experts a mené ses activités sur la base d'un plan de travail établi de manière à en assurer la bonne mise en œuvre.
13. Les phases de travail suivantes ont été réalisées :
 - L'élaboration des questionnaires figurant dans le document informel n° 2 :
 - Questionnaire relatif à l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport routier ;
 - Questionnaire relatif à l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport ferroviaire ;
 - Questionnaire relatif à l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures des terminaux intermodaux ;
 - Questionnaire relatif à l'évaluation comparative des coûts de construction, de mise à niveau et de maintenance des infrastructures des voies navigables intérieures ;
 - Questionnaire relatif à l'évaluation comparative des coûts de construction, de mise à niveau et de maintenance des ports de navigation intérieure ;
 - Élaboration d'une série de quatre questions ouvertes sur différents modèles et méthodes d'évaluation comparative nationaux utilisés dans la région de la CEE.
 - L'élaboration d'un document regroupant les termes employés pour l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport routier, ferroviaire et fluvial et des terminaux intermodaux (ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2019/1/Rev.2).
 - La diffusion des questionnaires parmi les représentants participant au WP.5, qui est l'organe de tutelle du GE.4.
 - La diffusion des questionnaires parmi les représentants participant aux travaux des groupes de travail spécifiques à chaque mode de transport, à savoir le SC.1 sur le transport routier, le SC.2 sur le transport ferroviaire, le SC.3/WP.3 sur le transport par voie navigable et le WP.25 sur le transport intermodal et la logistique.
 - En parallèle, l'établissement de contacts et de partenariats avec d'autres organisations compétentes dans le domaine de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport, notamment les projets TEM et TER, l'Union internationale des chemins de fer (UIC), la Fédération routière internationale et les réseaux d'exploitants d'infrastructures routières et ferroviaires de l'Union européenne.

- Les membres ci-après du GE.4 ont joué le rôle de pays chefs de file en ce qui concerne la rédaction du rapport final :
 - La Turquie : a effectué un examen des publications consacrées à l'évaluation comparative et a fourni des contributions substantielles à la terminologie dans le domaine du transport routier et à l'analyse des données sur le secteur routier.
 - La Pologne : a fourni des contributions substantielles à la terminologie dans le domaine du transport ferroviaire et a dirigé l'analyse des données sur le secteur ferroviaire.
 - La Fédération de Russie : a fourni des contributions substantielles à l'analyse des données sur le transport routier et a contribué à l'inventaire des approches et des méthodes nationales d'évaluation comparative.
 - Tous les autres membres du Groupe d'experts ont participé activement au travail de rédaction du rapport final et y ont contribué en fournissant des études de cas et des données nationales sur l'évaluation comparative.

VI. Difficultés rencontrées et possibilités recensées par le Groupe d'experts

14. Le Groupe d'experts a rencontré plusieurs difficultés liées aux éléments ci-après dans la conduite de ses travaux :

- a) La quantité et la qualité des données sur les secteurs routier et ferroviaire

Les données reçues étaient souvent peu nombreuses et éparpillées. Dans certains cas, les ensembles de données fournis par les répondants comportaient des assertions inexacts ou des omissions. La première difficulté a consisté à convertir les données dans un format exploitable qui pourrait être analysé ultérieurement. À cette fin, tous les questionnaires comportant des omissions ou des données inexacts ont dû être retirés de l'ensemble final de données.

- b) Les retards dans la collecte de données sur les terminaux intermodaux, les voies navigables intérieures et les ports

Les activités de collecte de données sur les ports, les terminaux intermodaux et les voies navigables intérieures ont été retardées et les données reçues étaient souvent insuffisantes ou inexacts. La présente étude a donc principalement porté sur les secteurs routier et ferroviaire.

15. Toutefois, étant donné que l'analyse disponible s'avère être d'une grande valeur ajoutée, il est utile de poursuivre les activités de collecte de données du Groupe d'experts sur tous les modes de transport. Ce faisant, des efforts doivent être déployés pour s'assurer que les États membres de la CEE qui souhaitent soumettre des données supplémentaires comprennent mieux les prescriptions précises à ce sujet.

VII. Orientations du Groupe de travail

16. Le WP.5 est invité à examiner les propositions concernant la voie à suivre et à fournir des orientations à ce sujet.