

C1.1 ASPECTS ECONOMIQUES DES RESEAUX ROUTIERS

Recommandations aux décideurs

Il faut traiter la question de la durabilité à chaque étape de la planification et de l'exploitation du réseau routier. Pour les projets faisant l'objet d'une évaluation économique, le taux d'escompte est un paramètre critique, dont la valeur doit être maintenue à un niveau raisonnablement faible, de manière à prendre au moins en compte les intérêts de la génération suivante.

Il est également indispensable de prendre en compte les qualités spécifiques de chaque mode de transport dans la définition de la politique globale des transports :

- la performance sur le plan de vitesse, de l'accès, et de la capacité,
- les impacts sociaux et environnementaux.

La politique en question peut être évaluée ex-ante au moyen d'un modèle de simulation. L'évaluation doit être effectuée selon un ensemble de critères, couvrant de nombreux aspects. L'approche technique et économique de la modélisation et de l'évaluation revêt une forme classique, décrite comme cadre de référence pour l'évaluation par le CT1.1.

Le transport doit être considéré comme un service pour lequel les usagers doivent payer. Lorsqu'un gouvernement local ou national développe une ossature pour le réseau de transport, il doit envisager de subventionner l'infrastructure afin d'assurer une structure de réseau et un rythme de développement adaptés. Après réalisation de ce réseau, les coûts d'entretien, d'exécution et d'utilisation peuvent être couverts par les usagers, se conformant ainsi au principe de l'utilisateur payeur.

La tarification routière est le bon instrument pour faire payer aux usagers les coûts de leurs déplacements. Cela pourrait être moins approprié dans le contexte de la définition de l'ossature du réseau, mais une fois celle-ci établie, il est équitable de tarifier les déplacements selon l'espace utilisé et la situation, selon leurs impacts sur l'environnement, la sécurité et la congestion. Il existe un large choix d'outils pour fixer les tarifs, et il faut être prudent concernant le coût du système de péage, qui doit rester faible par rapport aux recettes prévues. La prudence est également de mise quant aux montants des péages, étant donné que des taux très élevés sur des infrastructures à forte capacité pourraient avoir pour effet un report de la circulation sur les itinéraires parallèles, avec un niveau d'équipement et de service plus faible, et le risque d'engendrer encore plus de conséquences non souhaitables.

L'introduction d'un programme de tarification peut soulever la question de l'acceptation par les usagers et la population. Ci-dessous, quelques recommandations, par ordre d'importance :

- mettre au point un programme de politique de transport qui comprenne non seulement un volet tarification routière, mais également un ensemble d'actions telles que l'aménagement d'alternatives de transport par d'autres itinéraires, modes ou heure de la journée, aménagement du paysage et des équipements urbains, l'application de péages réduits pour les résidents. Pour les usagers qui continuent de préférer leur voiture malgré le péage, l'avantage principal est la réduction du trafic et l'augmentation de la vitesse ;
- assurer la participation du public et des autres parties prenantes à la définition et à la mise en œuvre du programme de tarification ; diffuser une grande quantité

d'informations durant tout le processus ; un suivi est indispensable pour cerner les besoins des usagers concernant le service et y apporter des adaptations.

- faciliter le paiement en proposant plusieurs méthodes aux usagers, notamment les péages payables par téléphone ou internet.

Pour appliquer la tarification routière sur le réseau à l'échelle d'une région ou d'un pays, il est pertinent de commencer par les poids lourds, pour trois raisons. Tout d'abord, le trafic des poids lourds a un impact relativement important en termes d'usure des chaussées, de congestion, de bruit et d'émissions polluantes. Deuxièmement, étant donné que le transport des marchandises par route constitue un secteur d'activité économique, une augmentation du coût du transport se traduira par une augmentation des prix pour ses clients, ce qui constitue un signal pour ce secteur pour faire les bons choix. Troisièmement, les enjeux de vie privée et d'acceptation du public sont moins sensibles que pour la circulation des véhicules privés.

Aspects techniques

Concernant la méthodologie d'évaluation du projet :

- L'approche rationnelle de l'évaluation du projet, en appui aux décideurs, représente un cadre solide et cohérent.
- Ce cadre d'évaluation est bien adapté pour l'analyse de projets de transport multimodal, et des impacts sociaux et environnementaux.
- L'évaluation peut également porter sur un secteur spécifique ou un groupe d'intérêt concerné par le réseau de transport. Elle permet l'analyse des avantages et des inconvénients pour les différents acteurs, afin de définir leur position par rapport à une politique de transport. La prise en compte des différents groupes d'intérêt est fondamentale pour comprendre les enjeux d'équité entre usagers et non-usagers, etc.
- Les éléments principaux du transport multimodal doivent être pris en compte dans le modèle de trafic utilisé pour simuler l'équilibre de l'offre et de la demande. Les aspects concernant l'offre de multimodalité recouvrent les équipements intermodaux au niveau du temps, du coût, de l'élaboration de chaînes de transport de porte à porte, avec des séquences de déplacement comprenant un ou plusieurs modes de transport. Les aspects liés à la demande recouvrent l'avis des usagers sur les temps de trajet, le confort et le coût financier.
- Les impacts ayant une importance économique, sociale ou environnementale peuvent être modélisés sur la base des résultats du modèle de trafic, notamment l'écoulement du trafic et le niveau de service d'un réseau donné.
- Les indicateurs des impacts peuvent être évalués en éléments physiques. Pour nombre d'entre eux, plusieurs méthodes d'évaluation ont également été développées ces dernières années. En analysant plusieurs cadres nationaux d'évaluation, le Comité CT 1.1 a constaté que pour des impacts importants comme le bruit et l'émission de gaz à effet de serre, les valeurs nationales présentent de grandes variations de valeurs (de 1 à 10). Une explication possible, qui doit être analysée plus en détail, est que chaque pays a sa propre stratégie pour traiter ces impacts (contournement du problème, réduction des indemnités aux personnes touchées), ce qui aboutit à des coûts différents.

- Les impacts sur l'activité économique et la valeur des terrains ne sont pas encore bien appréhendés. Des études récentes ont mené à des résultats intéressants qui doivent encore être incorporés à l'outil classique d'évaluation.

Concernant la tarification routière dans ses objectifs, instruments / outils et études de cas :

- Plusieurs objectifs de la politique de transports peuvent être atteints au moyen de la tarification, le financement du développement du réseau, ou la régulation du trafic et de la demande.
- Inversement, il pourrait être nécessaire d'utiliser certains outils simultanément, dont la tarification, en tant que programme de politique de transport, afin de mener à bien une politique de transport qui traite l'ensemble des impacts.
- La tarification est un instrument parmi d'autres (taxes, charges) pour faire payer au client le service fourni. Chacun des outils a son propre champ de pertinence, qui doit être évalués de manière intégrée avant de mettre en place un programme de tarification routière de grande ampleur.
- Il existe de nombreux outils pour la mise en place de la tarification routière : des vignettes et péages fixes, à la tarification d'un axe/d'une voie ou d'une zone, en passant par la redevance kilométrique et le stationnement payant. Le choix des outils doit prendre en compte les objectifs (échelle spatiale, temps et situation des zones à capacité limitée ou effet de coupure), la mise en œuvre des outils et les coûts d'exploitation, ainsi que l'interopérabilité des systèmes de tarification qui s'appliquent au même ensemble d'utilisateurs (notamment au niveau régional et national, et parfois aussi au niveau international).

Recommandations à l'AIPCR

Le Comité technique de l'AIPCR sur les Aspects économiques des réseaux routiers fait les recommandations suivantes pour des études futures à mener par l'AIPCR, et en coopération avec d'autres instances internationales :

- Effectuer une évaluation ex-post de projets et de politiques de transport, sur la base d'études de cas. Dans chaque étude de cas, tous les types d'impact doivent être évalués séparément, tout d'abord à l'échelle qualitative ou quantitative, ensuite, en termes monétaires sur la base d'une méthode d'évaluation explicite.
- Evaluer les méthodes d'évaluation monétaire associées aux impacts sociaux et environnementaux, en lien avec la stratégie pour la compensation des impacts.
- Prendre en compte les impacts du réseau de transport sur l'activité économique et la performance, sur la base de modèles établis à partir de théorie microéconomique et d'études économétriques. Mettre au point les méthodes d'évaluation correspondantes et les incorporer aux outils d'évaluation.
- Traiter les enjeux des pays en développement de manière spécifique, en tenant compte de leurs besoins et objectifs particuliers, leur stade actuel de développement et leur solvabilité. Leurs besoins en matière de demande de transport doivent être évalués essentiellement sur la base de (1) leur capacité à réaliser des économies d'échelle dans la fourniture de services publics de base tels que l'éducation, la santé et l'administration ; (2) les avantages comparés pour le commerce. Leurs besoins en matière d'offre de transport doivent être évalués à la fois sur la base des objectifs de demande et leur capacité à développer et entretenir une certaine quantité d'équipements pour un mode de transport donné.

- Adopter une approche économique pour les enjeux à très long terme que sont la durabilité, qui ont déjà été traités de manière prospective. Les systèmes existants pour la gestion des actifs présentent le risque de maintenir la technologie actuelle qui pourrait se révéler inefficace à l'avenir. Les systèmes de transport et les modes de mobilité des prochaines générations doivent faire l'objet de réflexions spécifiques : une analyse économique approfondie serait utile, dont le point de départ serait les scénarios pour les besoins en déplacements et les systèmes de quotas.