

Table Ronde, 25-26 octobre, Boston University, Boston

**INSTRUMENTS DE MACRO-, MÉSO- ET MICRO-PLANIFICATION
DES TRANSPORTS ET D'ÉVALUATION**

Aperçu sur le contenu

L'évaluation économique vise à améliorer la qualité des décisions d'investissement dans les infrastructures des transports. L'analyse coûts-bénéfices traditionnelle (ACB) fournit un cadre d'évaluation des projets relativement simple et familier. Toutefois, cette analyse n'est valable que si l'économie ne présente pas de déficiences de marché, ce qui, évidemment, n'est pas le cas. Des travaux de recherche récents se penchent sur « L'économie dans le cadre d'un monde imparfait » et ces travaux montrent que l'ACB peut mener à des conclusions erronées lorsque les imperfections de marché sont ignorées.

Le premier objectif de la Table Ronde est, d'une part, d'identifier les « bénéfices économiques élargis » qu'il est opportun de distinguer et, d'autre part, de discuter la manière de les évaluer. Différents courants de la recherche se focalisent précisément sur les imperfections de marché. Une analyse d'équilibre général, par exemple, souligne l'importance des distorsions induites par les interventions gouvernementales, tandis que la nouvelle géographie économique met l'accent sur le rôle des « économies d'agglomération ». Les modèles d'impacts régionaux considèrent quant à eux la distribution spatiale des coûts et bénéfices.

Les instruments proposés pour traiter d'un monde imparfait sont eux-mêmes imparfaits. Il est donc utile de discuter de leur usage dans le cadre de décisions touchant à la fois sur les sommes à dépenser en faveur des infrastructures de transport et également sur l'allocation de budgets à des projets spécifiques. Ceci est le deuxième objectif de la Table Ronde. Il est envisageable de s'interroger pour savoir, si les fondements théoriques et empiriques des nouvelles approches sont suffisamment étayés pour justifier de remplacer l'ACB ou, plus simplement, si des améliorations de cette dernière peuvent être proposées pour remédier à ses principales défaillances.

Avant l'événement, les participants vont recevoir des rapports qui explorent les frontières de la connaissance dans l'évaluation des impacts économiques des projets d'infrastructures. Un aperçu du contenu de ces rapports figure ci-après. Au cours de la Table Ronde d'une durée d'un jour et demi, les rapporteurs vont faire des présentations destinées à lancer une série de discussions sur les principaux défis qui se présentent pour améliorer la dimension économique des décisions en matière d'infrastructures de transport.

Aperçu sur le programme

Président

Professeur T. R. Lakshmanan, Center for transport studies, Boston University

Évolution récente de la recherche sur les bénéfices économiques plus vastes des investissements en infrastructures de transport.

Rapporteur : Professeur Roger Vickerman, University of Kent

Ce rapport analyse les différentes approches qui ont été adoptées pour évaluer le rôle et l'impact des infrastructures de transport en matière de croissance économique et de développement, et ceci en partant tant d'approches agrégées macroéconomiques que d'études de cas détaillées des changements de comportement résultant de nouvelles infrastructures. Les relations entre différents niveaux d'analyse sont explorées en détails de façon à identifier les étapes vers une approche plus synthétique qui puisse incorporer les meilleures pratiques. Une dimension importante est le besoin de cohérence dans l'évaluation des projets individuels et dans l'évaluation de politiques globale à l'échelle de réseaux.

Bénéfices économiques élargis des investissements en infrastructures de transport

Rapporteur : Professeur Jeffrey Cohen, University of Hartford

Le rapport commence en soulignant le besoin d'incorporer les « bénéfices économiques élargis » lors de la mise en œuvre d'une évaluation d'infrastructure et poursuit son analyse par une discussion sur les différentes techniques pour y parvenir avec une application aux routes, ports, réseaux ferroviaires et infrastructures intermodales. Les différences les plus marquées entre les approches se focalisant, d'une part, sur les impacts « étroits » et, d'autre part, sur ceux « élargis », seront évaluées.

Bénéfices d'agglomération des investissements en transport

Rapporteur : Dr. Daniel Graham, University of London, Centre for Transport Studies

Ce rapport traite des liens entre les agglomérations, la productivité et les investissements en transport. Il prétend que puisque les investissements en transport peuvent modifier les « densités » économiques accessibles aux firmes, par exemple par une réduction des temps de transport ou des coûts de déplacement, elles peuvent induire des gains d'agglomération. Ce rapport présente des résultats empiriques résultant d'analyses économétriques sur la relation entre la densité des activités économiques et la productivité de différents secteurs de l'économie au Royaume-Uni. Il en résulte que les économies d'agglomération existent effectivement et qu'elles peuvent être notables, particulièrement pour le secteur des services. De plus, les effets des externalités d'agglomération ne sont pas mineurs dans le contexte de l'évaluation des projets de transport. Les premiers calculs dans ce domaine mettent en évidence des bénéfices additionnels de l'ordre de 10 à 20 % par rapport à une approche conventionnelle, bénéfices résultant de rendements croissants.

Conséquences des infrastructures de transport à l'intérieur et entre régions urbaines : modèles et méthodes d'évaluation

Rapporteur : Professeur Börje Johansson, Jönköping International Business School

Le rapport part d'un rassemblement de données sur le poids croissant des aires métropolitaines dans les économies et sur l'importance grandissante des flux commerciaux internationaux. Il continue en introduisant des instruments analytiques inspirés de la nouvelle géographie économique qui captent

les interactions entre les changements dans la structure spatiale de l'économie et le réseau d'infrastructures de transport. Il y est souligné la nécessité pour concevoir les systèmes de transport de tenir compte des effets économiques d'agglomération.

Effets méso sur l'offre et la demande d'investissements en infrastructures

Rapporteurs : Professeur William P. Andersson et Professeur assistant Ian Sue Wing, Boston University

Les investissements en infrastructures de transport ont souvent pour objet et contribuent effectivement à réduire la congestion. Les modèles d'équilibre partiel ne tiennent pas compte de tous les effets économiques de telles réductions de la congestion. Ce rapport évaluera les tentatives d'inclure les effets de la congestion dans le cadre d'un modèle d'équilibre général tout en soulignant l'importance d'incorporer le coût du temps et les fondements microéconomiques de la congestion dans le cadre analytique.

Conclusions pour les décideurs politiques

Rapporteur : Glen Weisbrod, Economic Development Research Group

Glen Weisbrod amorcera une discussion finale sur la façon dont les résultats des recherches présentées devraient être interprétées par les décideurs politiques et sur les modifications qui devraient être apportées à l'ACB si tant est que ce soit le cas.