

Organisation Intergouvernementale

Liée à l'OCDE

54 pays Membres

Centre de réflexion

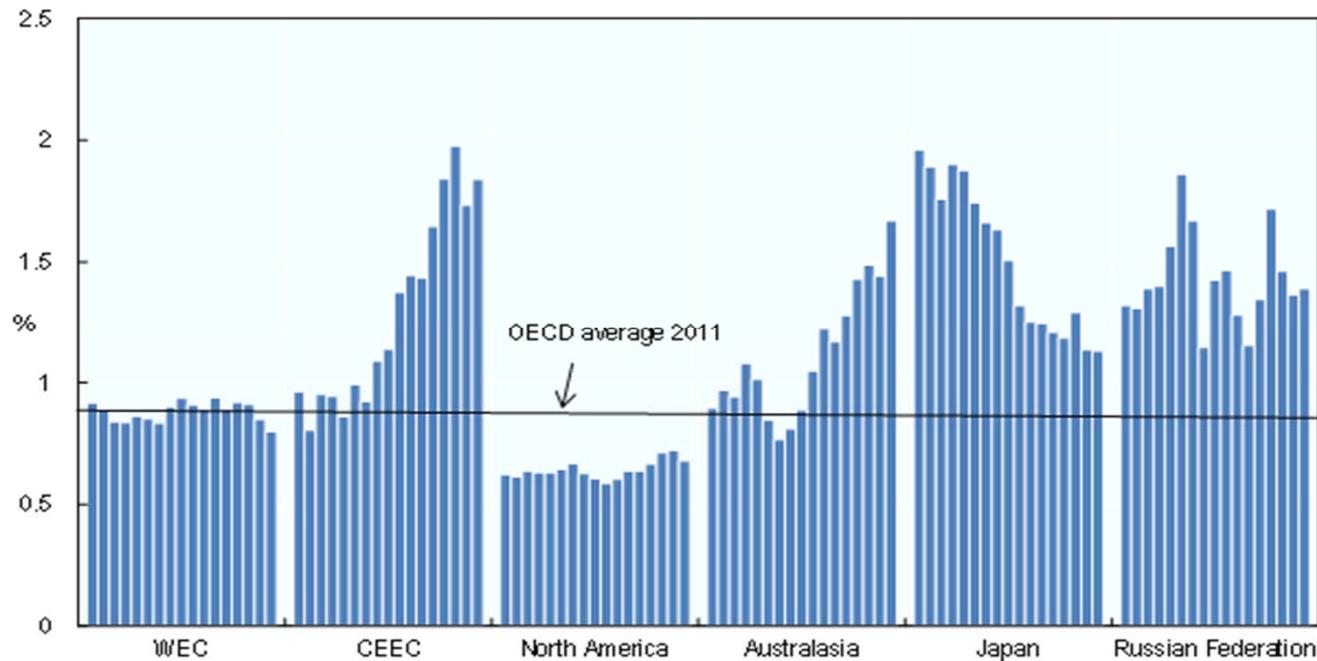
Analyse des Politiques /
Activités de Recherche /
Données et Statistiques

Sommet annuel

À Leipzig (en mai) → Forum
pour les Ministres/le Secteur
"The Davos of Transport"



Figure 2. Investment in inland transport infrastructure by region 1995-2010
 (as a percentage of GDP, at current prices and exchange rates)



Source: International Transport Forum at the OECD.

- France → Pas fondamentalement différente des pays comparables (Western European Countries)
- F : Investissement routier (0.9% du PIB en 1995, 0.6% en 2011)
 - > Allemagne (0.5% en 1995, 0.4% en 2011)
 - > Royaume-Uni (0.6% en 1995, 0.3% en 2011).
- F: Investissement ferroviaire stable (~0.2% du PIB entre 1995 et 2011)
 - ∨ Allemagne (0.3% en 1995, 0.15% en 2011)
 - ∧Royaume-Uni (0.3% en 1995, 0.4% en 2006 et 2011)

Construction des routes: Maximiser le bien-être social

- Qualité optimale : Minimiser les coûts sur la durée de vie de l'infrastructure.
- Coût social: Coûts généralisés de l'utilisateur, coûts pour les tiers (environnement, dangers, coupures,...), coût de fourniture de capacité et coûts d'entretien en valeurs actualisées.
- Efficacité sociale: Mise en balance des coûts / Implications des choix → Qualité de l'infrastructure supérieure à la seule minimisation des aspects financiers
- Amélioration de l'efficacité productive → Processus de passation de marchés → Alternatives en matière de contrats → Recherche d'une maximisation du potentiel d'innovation

Contrats – Passation de marchés: Quelques enseignements

- Pas un type de contrat unique en toutes circonstances → Adapter le contrat au projet
 - Contrats de performance ou PPP → Contrôle de la qualité
 - Le financement privé peut s'avérer plus coûteux → Essentiel que le potentiel d'innovation du privé sur les autres aspects se matérialise effectivement
- Viser la performance délivrée par l'infrastructure plutôt qu'une mise en œuvre stricte et programmée de processus ou technologies
 - Rôle fondamental des incitations: Primes et pénalités
 - Plus une question d'ingénierie économique que d'ingénierie technique
- Expertise forte du partenaire public → Écarter le risque d'asymétrie de compétences et d'informations («l'ingéniosité des acteurs du marché dépasse de beaucoup l'imagination des analystes économiques » – J.E. Nilsson-VTI-SWE).



Merci!

Michel Violland

Économiste

FIT/OCDE

01 45 24 87 13

Michel.violland@oecd.org

<http://www.internationaltransportforum.org/>