

## Vie de l'Observatoire

L'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe fut lancé, il y a déjà quelque trois ans, pour faciliter la prise en compte des dimensions internationales, et singulièrement européennes, dans les débats sur les transports en France. Si elle fut d'abord exploratoire, cette démarche semble désormais au cœur des préoccupations du CNT, qui a consacré une large part de sa dernière assemblée générale et de ses récents travaux à la discussion des liens entre politique nationale et politique commune, notamment à l'occasion d'une analyse, remarquablement ouverte et riche, du récent Livre blanc de la Commission.

Succédant à la présidence du CNT à M. Pierre Perrod, qui avait activement promu le lancement de l'Observatoire, M. Emmanuel Duret a d'emblée souligné son intérêt personnel pour les questions internationales. Il a participé à la réunion parisienne des experts européens du réseau pour souligner l'opportunité du travail complémentaire de l'Observatoire et du CNT.

Le présent numéro du bulletin, dont la confection fut lancée bien avant la publication du Livre blanc, a pris pour thème les questions d'environnement. Il fait apparaître combien cette dimension, au cœur des nouvelles orientations communautaires, est également présente dans toutes les politiques nationales de transport, mais combien aussi elle prend des contenus et des formes différents d'un pays à l'autre. Signalons enfin que la publication des *Dossiers de l'Observatoire* se poursuit (sous une forme téléchargeable à partir du site du CNT). Le dossier n° 3 est consacré aux charges sociales et fiscales dans le transport routier de marchandises. Que l'on considère les questions d'environnement, de fiscalité et bien d'autres encore, on constate que l'unité de l'Europe n'entraîne pas son uniformité...

Michel Savy  
Directeur de l'OPSTE

### SOMMAIRE

	Page
<i>Vie de l'Observatoire</i>	1
<i>Transport et environnement</i>	1
<i>Aperçu sur le contingent multilatéral CEMT</i>	6
<i>Analyses statistiques : la sécurité dans les transports</i>	7

## Transports et environnement

### Autriche

Les préoccupations d'environnement sont apparues en Autriche dès les années soixante-dix, mais n'ont eu d'abord qu'un effet symbolique. Aujourd'hui encore la sensibilité de l'opinion aux questions d'environnement n'est pas la même selon les régions et selon les projets (et selon qu'il est question du périphérique de Vienne ou du tunnel du Brenner, de trafic local ou de transit).

En 1991, le document de "Conception globale des transports en Autriche" préconisait le développement du chemin de fer, qui dépendait alors de son propre ministère. À la même époque, le ministère de l'environnement se souciait surtout de questions sociales et de santé, peu de technologie et de transport. Son "Plan national d'action de l'État sur l'environnement" de 1995 est resté largement ignoré des autres ministères.

Le "Plan sur les infrastructures de transport" du Ministère des transports de 1999 se présente comme un document directeur à l'horizon 2015. Il comprend un chapitre sur le développement durable, mais la variable principale prise en compte est l'évolution de la demande de transport. Des études d'impact très détaillées sont préconisées pour les nouveaux investissements et rendues obligatoires par la loi.

Actuellement, le projet de recherche "Vorseit" du 5<sup>ème</sup> PCRD observe les effets de la politique de transport. Une question pendante est celle des "écopoints" qui, selon le traité d'adhésion de l'Autriche à l'Union, devraient disparaître en 2003. Aucune décision n'est encore prise sur le nouveau dispositif qui doit leur succéder.

### Belgique

Le développement durable relève d'un Conseil fédéral ad hoc, qui a établi un Plan fédéral du développement durable (juillet 2000). Ce plan dresse un diagnostic et propose des solutions, mais sa mise en œuvre n'est pas rapide. Le parti écologiste, membre de la coalition gouvernementale, fait un travail de fond, mais bien des problèmes restent encore à régler (par exemple, la pénalisation des amendes pour stationnement interdit en bloque le traitement).

Le Plan fédéral traite de nombreux domaines, dont le transport. Il préconise une diminution de la mobilité, les entreprises de plus de 100 salariés étant prochainement tenues d'établir un plan de mobilité pour leur personnel, pour développer le co-voiturage. Mais il considère également

---

l'offre de transport, la technique des véhicules, les mesures fiscales visant à internaliser les coûts externes selon une démarche européenne.

Les mesures prises ou envisagées touchent tous les secteurs du transport :

- Le soutien aux chemins de fer est une orientation politique affirmée, à travers notamment le financement de tarifs sociaux attractifs mais également un plan d'investissement portant sur le RER de Bruxelles et le renforcement des interfaces entre le train et la voiture particulière.
- Pour développer l'usage du vélo, on renforcera des parkings sécurisés et une indemnité fiscale aux cyclistes est envisagée (de l'ordre de 0,15 € par kilomètre parcouru).
- Pour le transport aérien, les redevances de l'aéroport de Zaventem sont liées au bruit des avions, tandis qu'une taxe sur les passagers en transit visera à limiter la fonction de hub et que la multimodalité train – avion sera encouragée. Les vieux appareils, trop bruyants, seront interdits.
- Le soutien à la voie d'eau prend la forme d'un effort de formation des bateliers, d'un encouragement au regroupement d'entreprises, de la création de plates-formes de chargement – déchargement et de quais.
- Les véhicules routiers subiront des contrôles techniques renforcés, les normes seront plus exigeantes. Une "pastille bleue" permettra d'arrêter les véhicules les plus polluants les jours de pic de pollution (la mesure du taux d'ozone est systématique à Bruxelles). Grâce à des radars automatiques, les contrôles de limite de vitesse seront plus rigoureux. En matière de fiscalité, il s'agit de passer d'une taxation de la possession à une taxation de l'utilisation des véhicules, avec une taxe de circulation prenant en compte la consommation. Une attention particulière portera sur les véhicules de fonction, très nombreux en Belgique.

Ce travail à dimensions multiples ne portera ses fruits que graduellement.

### **Espagne**

La politique espagnole des transports a jusqu'à présent surtout porté sur le développement de l'offre, sans mesures spécifiques pour l'environnement.

Toutefois, tous les projets d'infrastructures doivent comporter une étude d'impact. En 2000, a été diffusé le Plan d'infrastructures à l'horizon 2010, portant surtout sur la route et le fer, ce dernier bénéficiant d'un soutien particulier visant à un rééquilibrage modal.

Le bilan global reste sombre. L'Espagne est parmi les pays européens où les infractions sont les plus nombreuses en matière d'environnement, en particulier pour l'eau. La qualité des études d'impact est critiquée. Il semble que le rattrapage de la dotation en infrastructures, pour renforcer les liens avec l'Europe, passe encore avant toute autre considération.

Au niveau « autonome » et local, l'opinion est plus attentive, ainsi le gouvernement de la Catalogne a son propre projet de loi pour le bruit. Le transport prend une grande place dans les politiques locales (pour faciliter un transfert de la mobilité vers d'autres modes que la route, mais un tel objectif ne se concrétisera qu'à long terme).

Le Ministère de l'environnement a lancé une procédure pour une stratégie espagnole de développement durable, créant une Commission interministérielle ad hoc. Celle-ci demande un rapport de situation à chaque ministère. L'Espagne présidera l'Union au premier semestre 2002, et le sommet programmé à Barcelone doit examiner des indicateurs européens de développement durable. Fin 2002, se tiendra à Johannesburg le sommet "Rio + 10". Des avancées significatives, du moins dans les analyses et prises de position politiques, peuvent donc être attendues.

### **France**

L'intensification des préoccupations d'environnement dans les politiques françaises de transport s'observe au fil des ans. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de décembre 1996 a rendu obligatoire les plans de déplacements urbains (PDU), créés par l'article 28 de la LOTI (pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants), et instauré des plans régionaux de qualité de l'air prévoyant la mise en place de systèmes de surveillance de la qualité de l'air. Les PDU doivent fixer les modalités, par agglomération, de réduction de circulation automobile, d'organisation du transport de marchandises, de développement de modes alternatifs à l'automobile... La loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) de décembre 2000 a conforté la nécessité de l'approche commune aménagement spatial et déplacements par des interrelations entre outils de planification (schémas de cohérence territoriale, PDU, plans locaux d'urbanisme qui se substituent aux POS...). Par ailleurs, la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADT) de juin 1999 a prescrit l'élaboration de schémas de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises qui se présentent comme un cadrage macroéconomique des perspectives de la demande de mobilité et des différents moyens d'y répondre, sous diverses hypothèses de politiques des transports. Dans l'état, il convient de les considérer comme le début d'un processus (leur révision est déjà programmée dans trois ans), où des variables essentielles comme le financement et le choix des variantes de projets avec les collectivités locales ne sont pas encore fixées.

Le Parlement a ratifié en 2000 l'engagement de maintenir les émissions de gaz à effet de serre à leur niveau de 1990, ce qui concerne essentiellement le secteur des transports (30 % environ) étant donné que la production électrique nationale est en grande majorité d'origine nucléaire. Selon la Mission interministérielle sur l'effet de serre, les émissions françaises seraient stables, voire en légère baisse de 1 % entre 1990 et 2000. Ce résultat est dû essentiellement au ralentissement économique. La France est un des pays européens à respecter les engagements de Kyoto (avec la Suède et la Grèce). Ces questions sont particulièrement suivies par

---

l'Agence pour l'environnement et la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Les normes techniques sur les véhicules et le contrôle technique obligatoire se sont avérées les mesures les plus efficaces dans les récentes années et, avec le renouvellement progressif du parc, le niveau de pollution va continuer à fortement diminuer dans la période à venir. En revanche, beaucoup reste à faire en matière de bruit et les progrès seront beaucoup plus limités en matière d'effet de serre.

Les coûts environnementaux sont désormais pris en compte dans l'évaluation des projets. Les travaux de la commission Boiteux de 1994, repris dans une circulaire ministérielle, ont été actualisés en 2001 et intègrent les effets du gaz carbonique, de la congestion, de la consommation d'espace par les infrastructures.

Les politiques nouvelles sont encore largement à construire, du point de vue technique et financier mais aussi de leur acceptabilité politique (associant plusieurs niveaux géographiques et institutionnels, comme dans le récent débat public sur l'implantation du troisième aéroport du bassin parisien). Les pics de pollution en agglomération, les affaires de l'Erika et du tunnel du Mont Blanc ont renforcé la sensibilité de l'opinion.

## Grèce

Le ciel d'Athènes est souvent gris de pollution, mais il tend à s'éclaircir ! La politique d'environnement est prise en mains par deux acteurs forts : le Ministère de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des travaux publics et le service national de l'archéologie du Ministère de la culture. Cette dernière entité veille à ce que le riche patrimoine grec soit intégré aux politiques d'environnement, ce qui explique une part du retard des travaux d'infrastructures nouvelles en Grèce, par exemple pour la construction du métro d'Athènes. En outre, les études d'impact (examinées ci-après) sont évaluées par le Conseil d'État qui, en cas de litige, décide sur le fond indépendamment du coût politique de ses décisions.

La politique d'environnement en matière de transport distingue entre les infrastructures, les projets et le fonctionnement du système de transport :

- En matière d'infrastructures, depuis les années quatre-vingt dix une étude d'impact préalable à tout investissement lourd (aéroport, autoroute urbaine, etc.) est obligatoire. Une loi grecque de 1992 précise les limites de pollution et de nuisances acceptables, mais une directive européenne devrait prochainement unifier les méthodes et les indicateurs en matière de bruit, la fixation des seuils d'acceptabilité demeurant du ressort des autorités locales en vertu du principe de subsidiarité.
- Parmi les projets d'aménagement, on envisage dans la métropole athénienne d'unifier les sites archéologiques, d'établir une zone piétonne au centre et de réguler le trafic viaire alentour, de développer les transports en site propre dans l'agglomération (bus, tram, métro) avec un fort souci de l'environnement.

- La plus célèbre mesure concernant le fonctionnement du système de transport est la circulation alternée des automobiles à Athènes (numéros d'immatriculation pairs ou impairs selon les jours). Mais on cherche aussi à identifier les meilleurs horaires pour les livraisons en centre ville, etc.

Quant à l'évaluation des résultats obtenus par ces diverses politiques, le compte rendu reste limité. À Athènes, un indice de pollution de l'air est régulièrement diffusé. Il marque une amélioration (- 20 % depuis sa mise en place) et depuis 1996 il n'y a pas eu de pic de pollution appelant une interdiction totale de la circulation automobile.

## Italie

Dans la période de reconfiguration actuelle, la cohérence de la nouvelle politique italienne des transports n'est pas encore établie.

Sous le gouvernement précédent, le ministre de l'environnement (un vert) a exercé une réelle influence sur les autres ministères techniques à travers la démarche des études d'impact. La Direction de l'évaluation fut confiée à un économiste des transports, dans le but de réduire le volume des investissements dans les infrastructures (à tort ou à raison), et elle fut souvent perçue comme un instrument pour opposer un veto aux nouveaux projets, sans faire de contre-propositions. Le nouveau gouvernement insiste au contraire sur le retard d'équipement du pays en infrastructures par rapport au reste de l'Europe. D'autres retards dans la réalisation de lignes à grande vitesse ferroviaire ou d'autoroutes ont tenu à la Conférence des services, soumettant les projets à l'approbation unanime des collectivités locales. Des actions ont eu lieu dans le domaine du transport ferré et de l'intermodalité, soutenus parfois indépendamment de toute préoccupation de rentabilité (sur le modèle suisse ou autrichien). Les ports ont reçu des financements pour renforcer les quais de RO-RO (nécessaires à la mise en place des "autoroutes de la mer" du Livre blanc de la Commission). La sécurité des navires a été améliorée par l'imposition d'une double coque. Quoi qu'il en soit, la chute des Verts aux dernières élections montre que leur politique n'a pas été approuvée par l'opinion.

Dans le nouveau gouvernement, le ministre des transports est propriétaire d'une entreprise de travaux publics. Estimant que presque rien n'a été fait en 30 ans, il a annoncé un programme d'investissements de 130 G€ en 5 ans, ce qui serait un quintuplement du rythme actuel des dépenses. Les arbitrages budgétaires donneront une idée de la véritable ampleur des réalisations à venir.

Après la segmentation des FS, le réseau ferré se renforce sous l'égide de RFI, avec une action sur la "haute capacité" plutôt que sur la "haute vitesse". Les nouvelles lignes devraient contourner le nœud saturé de Turin, obstacle au trafic de la future liaison Lyon-Turin, puis se prolonger vers Milan et Mestre. La prise en main de la gestion du réseau d'infrastructure par RFI, sans concertation avec les FS ou la CEMAT, a été marquée par de nombreux désordres au-

---

aujourd'hui partiellement résolus.

Quant aux plates-formes logistiques, les "interporti" qui ont par le passé connu une réelle réussite, elles n'accueillent plus aujourd'hui les nouvelles implantations des investisseurs immobiliers logistiques. Mais les sites choisis ne sont alors pas branchés sur le fer. Dans un même ordre d'idée, la politique d'implantation de centres commerciaux, du ressort des régions, n'est pas coordonnée à celle des transports...

En conclusion, il faudra sans doute attendre quelque temps pour mesurer l'influence que les considérations d'environnement auront sur les nouvelles orientations de la politique italienne des transports.

### Portugal

La démarche portugaise a connu une réorientation avec la constitution auprès de la Direction générale de l'environnement d'un groupe de travail chargé de définir des mesures touchant les domaines des transports, de l'environnement et de l'aménagement afin d'atteindre les objectifs de Kyoto (et alors que le Portugal a déjà dépassé le plafond convenu). Cette direction de l'environnement n'a pas d'expérience en matière de transport (elle s'inscrit dans une tradition écologiste "dure") et ne compte pas de représentant du ministère de l'Équipement social, dont le directeur des transports a exprimé les réserves quant aux méthodes envisagées.

Au niveau gouvernemental, les questions à l'ordre du jour sont le réseau autoroutier (en attendant, le projet de troisième pont sur le Tage est bloqué), le nouvel aéroport de Lisbonne (la localisation envisagée, près du centre, posant de graves problèmes de bruit), la ligne à grande vitesse avec l'Espagne (liant directement Lisbonne et Madrid, ou structurée selon un "T" horizontal, le lien avec Madrid se faisant à partir du milieu du barreau "vertical" reliant Lisbonne et Porto).

Le financement des autoroutes fait l'objet d'une expérience de privatisation, mais qui s'abrite derrière un fort engagement de l'État qui garantit un niveau minimal de trafic et paie pour le compte des usagers un péage virtuel sur certains tronçons. Le résultat actuel est une très forte disparité des niveaux de péage d'un tronçon à un autre en fonction de l'origine historique des financements (de 1 à 3 pour les automobiles, de 1 à 5 pour les poids lourds), sans aucune considération d'aménagement du territoire. L'objectif est donc d'établir une certaine péréquation par report des recettes à l'intérieur du réseau.

La fiscalité sur les véhicules est aujourd'hui fondée sur leur valeur marchande et non sur leur consommation énergétique ou sur leurs émissions polluantes. Cette logique, sans effet bénéfique pour l'environnement, encourage en outre des pratiques de contournement : les automobiles étrangères puissantes et peu compatibles avec le respect des engagements de Kyoto sont importées sous la forme dépouillée de "squelettes" et finies sur place.

### Royaume Uni

Le gouvernement britannique, mais aussi les collectivités locales, sont invités à prendre en compte les enjeux d'environnement dans toutes leurs décisions, même si le souci de ménager les entreprises et les électeurs joue dans un sens modérateur en la matière, tandis qu'aucune augmentation des recettes fiscales n'est prévue pour développer les infrastructures. En 1998 dans un Livre blanc (*New Deal for Transport*), le parti travailliste mettait l'environnement au premier rang des orientations choisies avec la sécurité, alors qu'auparavant les conservateurs insistaient davantage sur la difficulté à concilier environnement et développement économique.

Cette orientation se met en œuvre sur plusieurs plans :

- Institutionnalisation du développement durable et de la mobilité durable : l'environnement tient une place importante dans le programme du gouvernement, qui en fait un thème transversal (alors que les ministères de l'environnement et des transports sont de nouveau séparés). Une commission interministérielle de l'environnement, présidée par le Premier ministre adjoint, coordonne les politiques, tandis qu'un comité interministériel au niveau des secrétaires d'État apprécie l'impact sur le développement durable de toutes les décisions du gouvernement. Quant au Parlement, il a établi une commission (Environment Audit Committee) apte à mener des enquêtes et à critiquer les manquements éventuels dans la mise en œuvre des politiques annoncées.
- Les procédures visent à incorporer le développement durable dans toutes les politiques publiques, tout projet de loi devant désormais mentionner ses implications dans ce domaine. Un guide de décision rationnelle a été publié (Policy Maker's Check List), tandis qu'une méthode générale d'évaluation des impacts a été arrêtée (elle touche le changement de climat, les émissions de gaz carbonique et de polluants, etc.). Les budgets annuels des administrations sont également évalués sous l'angle de leurs effets sur l'environnement. Des indicateurs de développement durable ont été fixés (indicateurs clefs et indicateurs associés, plus nombreux) et nourrissent un rapport annuel de suivi.
- Parmi les décisions, on note la fiscalité concernant les voitures de fonction (une pratique très fréquente au Royaume Uni) et favorisant les véhicules peu polluants. Le poids maximal des véhicules utilitaires a été porté à 44 t pour un ensemble routier à 6 essieux, considérant que cette augmentation de capacité unitaire diminuerait le trafic routier (on parle d'un gain de 400 millions de véhicules-kilomètres par an) et donc les émissions polluantes. Des aides financières incitent à modifier bus et camions anciens et à mieux former les chauffeurs, tandis qu'une meilleure information des consommateurs porte sur la consommation et la pollution des véhicules.

Au niveau local, le gouvernement a dressé la liste des 29 indicateurs obligatoires de la qualité de la vie. Pour ce qui touche au transport, on compte l'accès aux services publics, les trajets domicile-travail, le transport des écoliers, le volume

---

global de trafic, la construction de logements dans les programmes immobiliers pour réduire les déplacements. Les collectivités sont invitées à montrer les progrès accomplis en matière de pollution et, pour ce faire, à mettre en place un péage urbain et à réserver certaines zones aux véhicules "propres". La charge politique la plus lourde est ainsi placée au plan local mais, en retour, les élus peuvent s'abriter derrière une obligation émanant du pouvoir central pour justifier d'éventuelles mesures impopulaires. Au niveau national, le gouvernement a l'objectif d'augmenter le trafic ferroviaire de 50 % en 10 ans.

Le gouvernement a dressé son propre bilan de l'année 2000 en insistant sur quatre principes : il faut qu'individus et entreprises connaissent le coût des nuisances qu'ils génèrent pour mieux les intégrer dans leurs choix, éviter que les mesures fiscales en faveur de l'environnement défavorisent les populations les plus fragiles, choisir les instruments économiques d'intervention les plus efficaces sur l'environnement, enfin ne pas menacer la compétitivité des entreprises britanniques.

### Suède

En Suède, la politique des transports qui a été mise en place par la loi « une politique des transports pour un développement durable » de 1998 s'est fixé cinq objectifs : un réseau de transport accessible à tous, un haut niveau de qualité des transports, la sécurité du trafic, un environnement de qualité et un développement régional équilibré. Pour le secteur des transports, cette loi a décidé que les émissions de CO<sub>2</sub> ne devraient pas dépasser en 2010 le niveau de 1990.

Plusieurs lois relatives à la protection de l'environnement ont été adoptées par le parlement en 2001 : en mai, celle sur les grands objectifs nationaux d'environnement (impact climatique limité, pureté de l'air, qualité du milieu urbain...) en octobre, celle sur l'infrastructure durable à long terme qui complète la loi de 1998 par un 6<sup>ème</sup> objectif d'égalité dans le secteur des transports. Enfin, la dernière loi sur le climat, présentée en novembre, propose que la Suède réduise d'ici 2008-2012 les émissions de gaz à effet de serre de 4% par rapport à 1990. Les deux principales mesures retenues pour atteindre cet objectif concernent les biocarburants et le transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail. Chaque année, les administrations nationales responsables des différents modes de transport doivent établir un bilan annuel d'évaluation des objectifs d'environnement dans leur domaine.

### Suisse

Un document du Conseil fédéral de 1997 fixe des orientations de développement durable. En matière d'énergie, l'objectif est de stabiliser la consommation (ainsi que l'émission de gaz carbonique) entre 1990 et 2000, puis de diminuer ces niveaux de 10 % d'ici 2010. Une loi est rédigée, mais les moyens nécessaires n'ont pas encore été ratifiés par votation.

Un projet de réforme fiscale, taxant l'énergie au lieu du travail, a été refusé par votation.

Des financements fédéraux ont été mis en place pour soutenir le développement durable dans le domaine des transports. Depuis 1998, la redevance des poids lourds est liée aux prestations et fournit en outre une source financière. Celle-ci sert au financement du transport public et à la construction de l'infrastructure ferroviaire destinée au trafic transalpin. Enfin, les accords bilatéraux de 1999 sur le transport routier de marchandises sont entrés en application. Pour le transport individuel, l'accent est mis sur la définition d'une stratégie télématique nationale, principalement axée sur la sécurité et la fluidité du trafic.

Les résultats de cette politique ont été suivis par un Conseil du développement durable mis en place en 1998, qui s'est exprimé sur les politiques gouvernementales et a formulé des objectifs. Il a proposé de réduire de 80 % les émissions de gaz carbonique d'ici à 2050. Ce Conseil a été absorbé par un Office fédéral, puis dissolu.

Le Département de l'environnement, des transports et de l'énergie (DETEC) développe une stratégie pour 1999-2003. Le développement durable est envisagé dans une triple dimension écologique, économique et de justice sociale, pour réduire les atteintes à l'environnement, la consommation d'énergies non renouvelables et gérer les infrastructures de façon efficace par l'internalisation des coûts externes. L'accent est mis sur le développement des services publics de transport, l'augmentation de la capacité des infrastructures par le recours aux technologies de l'information plutôt que par extension du réseau routier (hormis le renforcement de quelques tronçons déjà existants et le traitement des points dangereux), sur la compatibilité des politiques suisses avec les politiques européennes.

Ces orientations générales sont appliquées dans les différents modes. Il convient d'augmenter la navigation sur le Rhin et de renforcer les connexions de la voie d'eau et du rail. Dans le domaine aérien, l'incertitude est aujourd'hui plus grande avec la crise de Swissair (Zurich restera-t-il un hub ?), mais le projet demeure d'éliminer les avions les plus bruyants, de mieux harmoniser les horaires avec la vie des citoyens, de renforcer les connexions avec le rail et de mettre un terme à l'exonération de taxes sur le kérosène. Le transport public terrestre assure enfin la base du droit au transport à l'intérieur des agglomérations et entre elles, tout en s'ouvrant à la concurrence. Les actions en cours (plan Rail-Bus 2000) visent l'amélioration des dessertes ferroviaires, des transports publics routiers et de leurs interfaces. À cette fin, le réseau ferré est en cours de renforcement, notamment avec les nouvelles percées transalpines.

On peut noter enfin l'importance donnée à la recherche pour éclairer les décisions à venir (PNR 41) en matière de télématique, de tarification intégrée, de redistribution des recettes d'internalisation des coûts externes, de lévitation à grande vitesse, de méthodes d'évaluation. A cet effet, le PNR 41 a développé un ensemble d'une vingtaine de critères de durabilité pour les transports.

## Aperçu sur le contingent multilatéral CEMT

(Contribution de Michel Violland, Administrateur à la CEMT)

Outre les États membres de l'Union Européenne, la Conférence Européenne des Ministres des Transports rassemble vingt six pays européens. Un contingent d'autorisations multilatérales a été mis en place en 1974 au profit des entreprises effectuant régulièrement des transports pour compte d'autrui entre les pays membres de la CEMT. Il s'agit d'un contingent d'autorisations multilatérales et jusqu'à présent, les pays membres ont eu la possibilité d'échanger des autorisations à partir d'une clef selon que les camions sont plus ou moins « verts ». Au 1er janvier 2002, ne subsistent que les autorisations pour camions « verts », « plus verts et plus sûrs » et « Euro3 sûrs » selon le degré de conformité de ces camions aux normes environnementales les plus strictes et leur équipement en dispositifs de sécurité. Les autorisations CEMT, lorsqu'elles ne comportent pas de réserves, permettent d'effectuer des transports publics de marchandises sur des relations de trafic entre les pays membres de la CEMT, y compris le transit, mais à l'exclusion de tout transport intérieur de cabotage. Remarquons que ces autorisations par leur nombre limité ne couvrent qu'une faible partie des échanges entre les pays concernés même si leur rôle est essentiel, notamment pour la traversée de certains pays qui limitent fortement les contingents bilatéraux. Des précisions qui sont extraites d'une étude NEA faite pour le compte de la CEMT peuvent être données :

- Le nombre de kilomètres parcourus sous le couvert d'une autorisation CEMT est près de deux fois plus élevé chez les transporteurs des PECO que chez ceux d'Europe occidentale. Ceci montre que ces autorisations sont un facteur d'intégration conformément à la volonté politique exprimée par les Ministres des Transports de la CEMT.

- La modicité du nombre de kilomètres parcourus sous le couvert d'une autorisation CEMT par les transporteurs d'Europe occidentale donne à penser (si l'on tient compte en outre du nombre de voyages effectués) que ces transporteurs utilisent leurs autorisations CEMT pour des voyages relativement courts et pourraient les transférer plus fréquemment d'un camion à l'autre.

	Nombre de km par autorisation (en milliers)	Nombre de kilomètres parcourus sous le couvert d'autorisations CEMT (en millions)	%
TOTAL	87 522	1 521	100
PECO	107 502	1 172	77
EUR. OCCIDENTALE	53 947	350	23

- Le nombre de tonnes/kilomètre réalisé, de voyages effectués et de kilomètres parcourus permet de chiffrer à 17.6 tonnes le chargement moyen d'un camion des PECO et à 16.6 tonnes celui d'un camion d'Europe occidentale.

	Nombre de t-km par autorisation (en milliers)	Nombre total de t-km réalisées sous le couvert d'autorisations CEMT (en millions)	%
TOTAL	1 520	26 421	100
PECO	1 893	20 630	78
EUR. OCCIDENTALE	893	5 791	22

- Une autorisation CEMT sert en moyenne pour 54 voyages (53 dans les PECO et 55 en Europe occidentale). Plus de 930 000 voyages sont effectués sous le couvert des autorisations CEMT, dont 62 % par des transporteurs des PECO.

- Les transporteurs des PECO utilisent régulièrement des autorisations CEMT pour effectuer des transports internationaux en Europe occidentale, mais ceux d'Europe occidentale les utilisent très étonnamment en grande partie pour effectuer des transports bilatéraux et internationaux en Europe occidentale. Cet état de fait pourrait s'expliquer par les conditions de traversée de l'Autriche et la limitation des possibilités de transport à destination et en provenance de la Suisse.

On peut évaluer la part des autorisations CEMT au sein des transports routiers internationaux européens. Les chiffres se fondent sur les tonnes/kilomètre réalisées en transport international de marchandises par route pour compte de tiers :

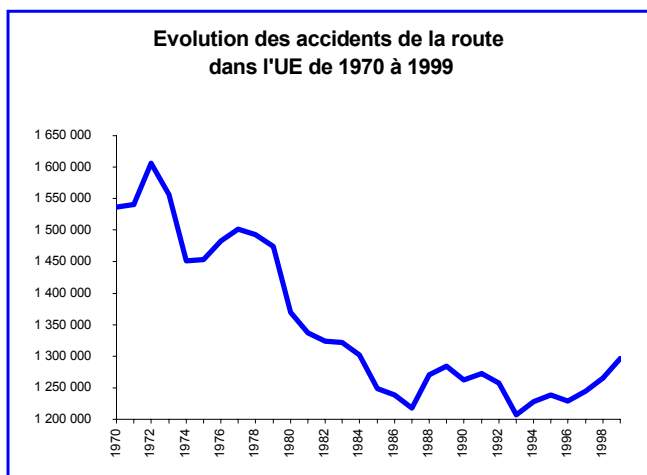
- La part des transports internationaux pour compte de tiers effectuée (en Europe occidentale, dans les pays PHARE\* ainsi qu'entre l'Europe occidentale et les pays PHARE) sous le couvert d'autorisations CEMT est estimée à 4.8 % (3.3 % pour les transporteurs PHARE et 1.5 % pour ceux d'Europe occidentale).
- La part des transports internationaux pour compte de tiers entre l'Europe occidentale et les pays PHARE effectuée sous le couvert d'autorisations CEMT est estimée à 12.3 % (8.8 % pour les transporteurs des pays PHARE et 3.5 % pour ceux d'Europe occidentale).
- La part des transports internationaux effectuée sous le couvert d'autorisations CEMT en Europe occidentale est estimée à 2.4 % (1.6 % pour les transporteurs des pays PHARE et 0.8 % pour ceux d'Europe occidentale).

La CEMT, conformément à son histoire, contribue ainsi à l'élargissement d'un système pan-européen de transport, anticipant largement sur l'élargissement de l'union européenne.

\* les pays PHARE comprennent l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Hongrie, la Pologne et les Républiques Tchèque et Slovaque.

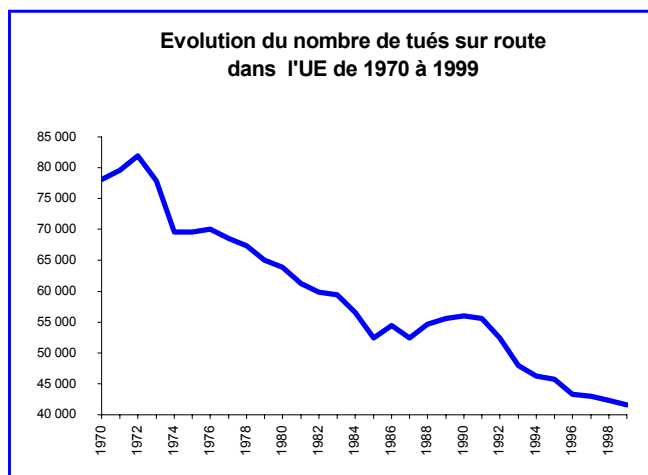
### La sécurité dans les transports terrestres en Europe

#### • La route principale responsable des accidents et des morts dans les transports



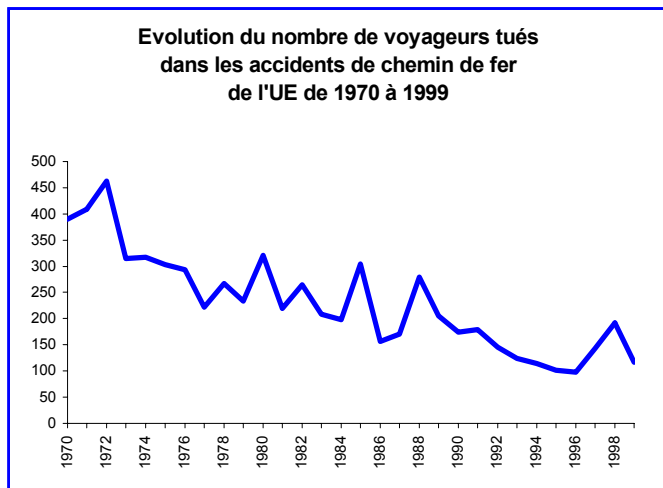
Source : CEMT

Après 17 ans de progrès ininterrompu (1970-1987), le nombre d'accidents de la route ne diminue plus, voire augmente depuis 12 ans dans l'ensemble des 15 pays de l'Union européenne (1988-1999). Cette évolution défavorable est liée au développement de la motorisation et à la croissance du trafic.



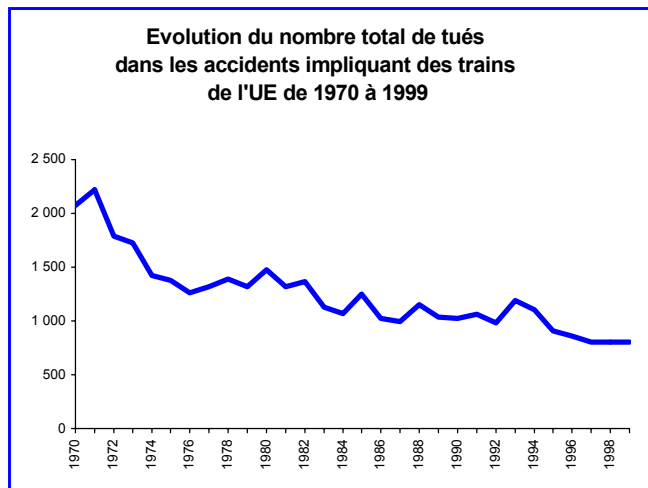
Source : IRTAD/ONISR

Malgré la stabilité du nombre d'accidents, le nombre de tués sur route continue à baisser et a été divisé par deux entre 1970 et 1999, passant de 78 000 à 41 500 morts par an. La gravité des accidents se réduit sous l'effet principalement du port de la ceinture de sécurité et plus récemment de l'air bag.



Source : UIC

Comparativement, le chemin de fer reste un mode de transport très sûr. En diminution également depuis 1970, le nombre de voyageurs tués dans les accidents de chemin de fer est d'une centaine en 1999 (pour l'ensemble des 15 réseaux ferroviaires de l'UE, la Norvège et la Suisse).



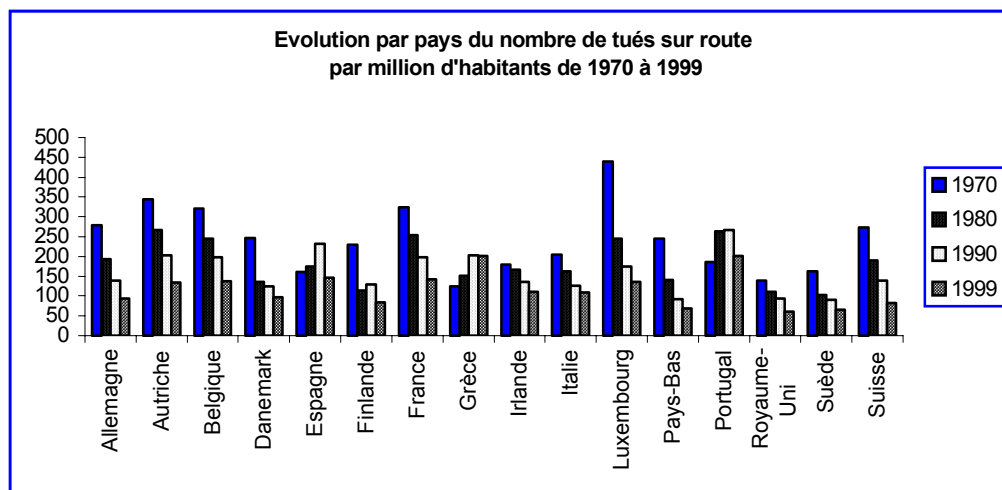
Source : UIC

Si l'on considère la totalité des accidents ferroviaires (les accidents de passage à niveau, de manœuvres, de travaux de maintenance s'ajoutant aux accidents impliquant les voyageurs), le nombre de tués est en diminution régulière depuis 1970 et est aujourd'hui de l'ordre de 800 par an.

## • Sécurité routière contrastée par pays

Le nombre de tués est le seul indicateur de sécurité routière comparable d'un pays à l'autre au niveau européen. Depuis 1968, la plupart des pays de l'Union européenne ont adopté la définition internationale du tué suivante : « une victime d'un accident de la route est considérée

comme tuée si elle décède dans les 30 jours qui suivent l'accident ». En 1999, seuls la France (à 6 jours) et le Portugal (à 24 heures) n'ont pas encore appliqué cette définition. Pour les statistiques internationales, un coefficient correcteur permet d'harmoniser les comparaisons.



Source : IRTAD/ONISR

A l'exception de la Grèce et du Portugal, on observe partout une nette diminution, entre 1970 et 1999, du nombre de tués par million d'habitants. C'est au Luxembourg que cette chute est la plus spectaculaire. En 1999, les écarts sont importants du Sud au Nord de

l'Europe (201 à 60 tués par million d'habitants). L'Espagne, la Grèce, le Portugal ont les niveaux les plus élevés, alors que la Finlande, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède sont les pays les plus sûrs. La France n'est pas parmi les meilleurs et a beaucoup de progrès à faire !

**Pour en savoir plus :** « La sécurité routière en France - Bilan de l'année 2000 (chapitre comparaisons européennes) » de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière - « La sécurité dans les transports » (Statistiques en bref thème 7- 3/2000 Eurostat) - « Panorama des transports données 1970-1996 » (Eurostat/DGVII).

Christine Aubriot  
Chargée de mission au CNT

## Les Dossiers de l'Observatoire

### Dossier n° 2 « fret ferroviaire en Europe » :

De la lecture comparée des principaux thèmes abordés par pays (Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Grèce, Italie, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suisse) se dégagent quelques questions :

- la part du rail dans le trafic total de marchandises a, partout, reculé. Ce déclin est relatif, il est plus net ici ou là. Mais la tendance est claire. Est-elle pour autant irréversible ?
- les politiques nationales et communautaires affichent en général une volonté de soutenir la croissance du fer. Celle-ci bute sur des réelles difficultés. La rentabilité du trafic ferré de fret demeure faible, voire négative : l'intérêt quasi-privé des opérateurs ferroviaires vient-il, en la matière, en contradiction avec l'intérêt collectif exprimé par les pouvoirs publics, intégrant les effets externes ?
- la libéralisation reste un maître mot des politiques communautaires, ainsi que la restructuration des entreprises qui y est liée. La diversité des solutions adoptées dans la transposition des directives européennes est grande ...
- la situation des divers réseaux nationaux, en l'absence d'un véritable réseau trans-européen, reste en effet très différente. La Suède, le Royaume-Uni, la Suisse, l'Allemagne offrent autant de modèles différents, auxquels la tradition française est confrontée. En tout cas, on n'observe pas encore l'arrivée massive de nouveaux entrants, encore moins la constitution d'opérateurs vraiment européens. La coopération est, pour l'heure, la seule méthode en vigueur. Et demain ?

Le bulletin Transports/Europe est désormais accessible, en version française et en version anglaise, sur le site Internet du CNT - rubrique « Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe ».

## CNT

Observatoire des Politiques et des Stratégies de transport en Europe

34, avenue Marceau 75008 Paris (France)  
Téléphone : 01 53 23 85 85  
Télécopie : 01 53 23 85 80  
Internet : www.cnt.fr.

ISSN n° 1620-2775

Directeur de la publication :  
Michel Savy

Rédactrice en chef : Christine Aubriot  
Mise en page : Marie-Claude Martinez  
Impression : INDICA

Demande de nouvelle inscription au bulletin : catherine.girard@cnt.fr