

## Prospective et orientations de travail

Ce numéro du bulletin fait une large place à la comparaison des travaux de prospective des transports dans les pays étudiés par notre Observatoire. Malgré ses difficultés méthodologiques et ses inévitables incertitudes, la démarche prospective est plus que jamais nécessaire. On évoque souvent l'inertie du dispositif de transport, de personnes comme de fret. Mais le mot inertie ne signifie pas immobilisme, il désigne le long temps nécessaire à l'inflexion des trajectoires, des tendances lourdes. Il faut donc à la fois projeter les changements à l'œuvre et apprécier les effets des mesures envisagées, à des horizons dépassant largement les échéances politiques et budgétaires habituelles.

La réflexion à long terme s'impose évidemment en matière d'infrastructures, quand la rigueur financière mais aussi la difficulté à dégager des arbitrages politiques d'intérêt général pour la construction de nouveaux équipements allongent encore les délais de décision et de réalisation. Mais elle vaut aussi pour des préoccupations inédites comme celle du "découplage" lancée par le récent Livre blanc de la Commission européenne qui souhaite remettre en cause la corrélation actuelle entre croissance économique et croissance du trafic.

Notre Observatoire ne peut prétendre régler au fond toutes les questions ainsi soulevées, mais donner des pistes, des contacts, des éléments de comparaison et d'ouverture : on verra que les finalités et les méthodes prospectives sont profondément différentes d'un pays à l'autre. À chacun d'en tirer les leçons pour sa propre démarche.

La Section Permanente du Conseil national des transports a, lors d'une récente réunion, débattu des propositions qui lui étaient faites et fixé ses choix concernant le programme de l'OPSTE pour l'année 2003. Outre la séance désormais traditionnelle consacrée à la "chronique des événements marquants" (dont le cru 2002 fera l'objet du prochain bulletin), l'année à venir comprendra deux réunions portant un regard comparatif sur des thèmes prioritaires :

- *le transport maritime de fret en Europe*, qui est un peu la face cachée du dispositif de transport (au point d'être ignoré des statistiques usuelles de partage modal). La croissance des trafics intra-européens, la difficulté à renforcer les infrastructures terrestres et le souci de développement durable devraient remettre le

transport par voie maritime au centre des préoccupations des années à venir. Cette question sera envisagée dans sa globalité, c'est-à-dire en prenant en compte l'ensemble des chaînes d'acheminement, y compris leurs segments portuaires et terrestres. Le transport maritime a déjà fait l'objet d'un dossier de cadrage statistique dans le numéro 3 de *Transports / Europe* de juin 2001.

- *les restructurations des entreprises de transport*, qui sont plus vives que jamais. Elles touchent tous les modes, rapprochent des métiers jusqu'alors séparés (transport et poste notamment), remettent en cause les frontières nationales et la configuration des réseaux. Une information panoptique permettra d'apprécier l'intensité des évolutions ici et là, qu'elles touchent l'entrée de nouveaux opérateurs dans le système ferroviaire ou les relations entre groupes internationaux et entreprises locales dans le transport routier.

Michel Savy  
Directeur de l'OPSTE

### SOMMAIRE

	Page
<i>Editorial</i>	1
<i>Travaux de prospective</i>	2
<i>Les dossiers de l'Observatoire</i>	6
<i>Analyses statistiques : les infrastructures de transport terrestre en Europe</i>	7

---

## Travaux de prospective

Le réseau des experts de l'Observatoire s'est intéressé aux réflexions à long terme (prospective, prévision, planification, etc.) menées dans les divers pays européens, en étant attentif aux démarches suivies aussi bien qu'aux résultats obtenus.

### Allemagne

L'ensemble du système de transport allemand connaît de profonds bouleversements dont les répercussions à long terme méritent une exploration prospective : l'élargissement de l'Union vers l'Est fait immédiatement suite à l'unification du pays, dont le financement a été au centre des toutes les politiques publiques des dernières années.

Au niveau national, le Ministère des transports est chargé des études de caractère opérationnel, tandis que le Ministère de la recherche conduit les recherches plus exploratoires, notamment sur le thème de la mobilité et de la localisation.

Le Schéma pour les infrastructures à l'horizon 2020 s'appuie sur des projections de trafic établies par divers instituts, mais les réflexions actuelles se focalisent sur la question du financement des nouvelles infrastructures, sous contrainte de la discipline budgétaire du pacte de stabilité européen. Comme on l'a vu, les "nouveaux Länder" ont absorbé l'essentiel des financements disponibles. Le problème de l'entretien des infrastructures existantes, un temps négligé, reprend de l'importance quand on s'aperçoit qu'il faut y consacrer les deux tiers du budget ! La création de capacités nouvelles ne vient ainsi qu'en troisième rang et n'aura donc qu'une ampleur limitée. Leur financement devait être assuré par la vente des licences téléphoniques UMTS, qui n'ont pas donné les ressources escomptées. Face à ces impasses, l'idée fait son chemin de changer radicalement de principe et de financer les infrastructures non par la fiscalité mais par l'usage et notamment par le péage des camions (comme on l'a fait pour les autoroutes concédées françaises).

Le train à sustentation magnétique va enfin connaître une exploitation commerciale, sur une voie desservant l'aéroport de Munich ou entre Dortmund et Düsseldorf, qui servira de référence pour l'exportation de cette technique.

Le transport maritime fait l'objet d'un intérêt nouveau et l'on étudie la création d'un nouveau port en eaux profondes susceptible de concurrencer Rotterdam.

### Autriche

Les réflexions à long terme sont menées dans un cadre national, sans guère tenir compte des réflexions européennes alors que le Ministère a un département qui y est consacré. Un Plan d'infrastructures a été élaboré et constitue le scénario de base. Il touche le fret et les voyageurs. Dans ce cadre, la question soulevée par le Livre blanc de la Commission

touchant le "découplage" de la croissance économique et de la croissance du trafic a été évoquée.

Une enquête par préférences déclarées auprès de 14 000 ménages a été menée, visant à explorer les possibilités d'une autre répartition modale des déplacements. Pour le fret, on dispose d'un modèle fondé sur le développement prévu des divers secteurs industriels et de services, mais qui n'intègre aucune hypothèse de découplage.

Le Brenner, qui constitue un enjeu national et international primordial, fait l'objet d'études spécifiques explorant divers scénarios fondés sur des données statistiques détaillées. Des travaux parallèles, menés en coopération avec les pays concernés, couvrent les autres franchissements alpins.

### Espagne

Le système de transport espagnol, comme ailleurs en Europe, est en évolution rapide. Il est désormais admis que l'avenir doit se préparer car, si les prévisions peuvent toujours prêter à débat, chacun convient qu'une prédiction n'a aucune chance de se réaliser : celle de la stabilité de la situation actuelle !

Une réflexion prospective systématique a été menée sur les questions d'énergie, qui concernent bien sûr le transport. Pour ce dernier domaine, les visions à long terme sont moins explicites face aux options politiques ouvertes, au plus ou moins fort volontarisme qu'adopteront les pouvoirs publics, sans oublier les questions d'équilibre entre les régions. Par exemple, on s'interroge en Catalogne sur les effets d'une politique de libéralisation et de privatisation du secteur et de polarisation des réseaux qui renforce l'agglomération madrilène aux dépens d'un certain équilibre territorial. En liaison avec les financements européens, de nouveaux moyens ont été affectés à la recherche sur les transports.

Le gouvernement central a lancé en 2000 un plan d'infrastructures à l'horizon 2010 sans que des études sous-jacentes de prospective sur le trafic aient été diffusées.

Parmi les recherches récentes, on note les études sur les nouvelles liaisons trans-pyrénéennes qui vont bientôt être publiées. Une étude multi-clients a porté sur les infrastructures logistiques à l'horizon 2010, sur la base des prévisions de trafic (avec une augmentation globale du transport de fret de l'ordre de 40 % en dix ans, soit une croissance de 80 % pour le transport maritime, de 100 % pour le fret aérien et de 30 % pour les modes terrestres). La Catalogne a mené une réflexion sur les besoins en infrastructures et sur leur financement, selon divers scénarios touchant la croissance économique, l'accessibilité du territoire, la préservation de l'environnement et la répartition modale des transports, pour dégager les options possibles.

En termes de doctrine, le gouvernement avait émis en 1979

---

un Livre blanc sur les transports. En 2001, le collège des ingénieurs des Ponts et Chaussées a relancé la réflexion et élaboré un Livre vert, avec des propositions touchant les structures du transport routier de marchandises, la coopération entre les différents niveaux d'administration, les méthodes de financement des infrastructures (y compris le partenariat public / privé), etc.

On note que la présidence du Conseil de l'Union par l'Espagne ne s'est pas alignée sur les positions de la Commission, qu'il s'agisse du découplage du trafic par rapport à la croissance économique ou du rééquilibrage volontariste de la répartition modale par transfert de ressources de la route vers les autres modes.

## Finlande

La réflexion en Finlande est clairement organisée pour répondre à des interrogations de long terme, générales ou spécifiques à la situation du pays : le modèle de société, le développement de l'économie de la connaissance, l'avenir de la forêt.

Pour réaliser les travaux de prospective dont il a la responsabilité dans son domaine, le Ministère des Transports et de la Communication mobilise ses propres capacités d'étude, mais fait surtout appel à l'administration nationale des routes, à l'administration nationale des chemins de fer et à des chercheurs universitaires. Différents scénarios de trafic à l'horizon 2025 ont été élaborés avec des projections pour le fret et les voyageurs, suivant les huit hypothèses de développement retenues. Ces scénarios seront réexaminés d'ici 2005. Sur la base de ces scénarios, le Ministère a publié ses orientations pour le futur : *Vers des transports intelligents et durables*. Un nouveau modèle servant de base aux études de prospective sera lancé dans deux ans. Il sera utilisé pour évaluer les conséquences d'un projet d'infrastructure et pour élaborer des scénarios prospectifs.

À la différence de la Suède (où les deux mesures principales concerneront les biocarburants et le transfert des marchandises de la route vers le rail), la Finlande envisage de diminuer le volume des transports (et notamment le trafic des voitures particulières) pour se conformer aux engagements du protocole de Kyoto.

## France

On observe un renouveau des réflexions prospectives, touchant divers domaines clefs : énergie, aménagement du territoire, transports, environnement. La plupart répondent à des interrogations émises (ou du moins relayées) par les pouvoirs publics, même si les grandes entreprises mènent de leur côté leur propre réflexion. Ce sont aussi des organismes ou des programmes publics qui hébergent l'essentiel du travail, notamment avec le SES (Service économique et statistique du Ministère des transports), le PREDIT (programme incitatif interministériel de recherche sur les transports) ou l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité).

Les travaux portent davantage sur les pratiques de transport que sur les fonctions de la mobilité. Le document *La demande de transport, perspectives 2020* a servi de base à la confection des Schémas de services collectifs de transport, pour les voyageurs et les marchandises, qui constituent une tentative nouvelle de planification indicative à long terme : elle part de l'expression des besoins et non de l'offre, se veut intermodale au lieu de juxtaposer des schémas modaux, entend utiliser au mieux les infrastructures existantes avant de proposer d'en construire de nouvelles, s'inscrit enfin dans une volonté de "développement durable". L'exercice associe, conformément à la décentralisation, l'État et les Régions.

Dans le document de cadrage, pour ce qui est des voyageurs, les projections de trafic s'appuient sur l'hypothèse d'une élasticité de 1 des déplacements terrestres par rapport au PIB, et d'une élasticité supérieure à 1 pour le transport aérien. Le partage modal continue d'évoluer en faveur de la route, tandis que l'augmentation d'offre d'infrastructures n'exerce pas d'influence majeure sur la mobilité et que celle-ci est peu sensible au prix du carburant. Pour les marchandises, l'augmentation des distances moyennes d'acheminement se poursuit, tandis que l'élasticité tendancielle du trafic par rapport au PIB est supérieure à 1. Dans ce cadre, quatre scénarios de base sont construits, croisant hypothèses macroéconomiques (selon le taux de croissance) et hypothèses de politique des transports (touchant notamment le prix du transport routier par comparaison avec celui du fer). L'exercice débouche enfin sur un scénario "volontariste" conforme aux orientations voulues par le gouvernement, même si la possibilité d'accéder à l'image finale ainsi fixée n'est pas explicitée. Un volet important de ce travail demeure le cadrage des besoins en infrastructures, qu'il s'agisse d'un troisième aéroport pour la région parisienne, de l'axe Rhin-Rhône ou des traversées alpines ou pyrénéennes.

Sur le point d'entrer dans sa troisième phase quinquennale, le programme interministériel PREDIT a déjà retenu quelques thèmes intéressant la prospective :

- outils de simulation dynamique,
- transport et énergie (en cohérence avec le Livre blanc européen),
- influence des institutions, nationales et européennes, sur le système de transport,
- ruptures possibles des comportements (par exemple, avec les changements dans l'utilisation du temps),
- sécurité dans les transports, fragilité des systèmes.

## Grèce

Les questions de transport sont partagées, de façon parfois confuse, entre plusieurs ministères (marine marchande, travaux publics et environnement, transports) qui participent à la planification. Chacun commande ses propres études pour élaborer ses projets et contribuer aux débats. De façon générale, l'élément politique l'emporte souvent sur l'élément technique dans les prises de décision. Il arrive même que

---

l'on demande aux techniciens de justifier a posteriori une décision déjà arrêtée... Dans les années 90, deux études phares se sont efforcées de dresser une vision globale des problèmes : l'étude "Grèce 2010" puis l'étude sur l'agglomération d'Athènes préalable à l'extension du métro.

Les procédures nationales ont changé avec le deuxième fonds de cohésion européen, dont le pilotage est assuré par le Ministère de l'économie nationale qui établit les priorités et répartit les financements entre les divers domaines, parmi lesquels les transports. Il élabore le Plan de développement régional, y compris pour la région d'Athènes. Dans ce cadre, chaque ministère fait des propositions. La somme des demandes excède bien sûr l'enveloppe disponible et le Ministère de l'économie rend les arbitrages en classant les projets par ordre d'opportunité. Le troisième "paquet" est en cours d'examen, avec une tentative inédite de coordination pour dégager les priorités.

Parallèlement, un appel d'offres est lancé pour former un "Observatoire des transports en Grèce", qui générerait notamment une base de données statistiques et élaborerait modèles et logiciels.

### Italie

Le Plan général des transports (PGT) reste le document d'orientation de référence. Malgré des moyens limités, il a tracé des perspectives de long terme et notamment proposé une planification des infrastructures. Le modèle construit pour explorer l'évolution du transport de voyageurs devrait être pérennisé et repris par un bureau du Ministère des transports.

Les travaux de recherche sur les transports sont surtout le fait des facultés d'économie des universités, qui ont créé des bureaux d'études qui se partagent la majorité des contrats de recherche. L'influence des approches modélisatrices y est dominante, mais on note aussi la présence de spécialistes d'économie régionale (les inventeurs des districts industriels de la "troisième Italie") rattachant les questions du transport à celles du territoire.

Une recherche intéressante est en cours sur le cabotage maritime (les "autoroutes de la mer"), évaluant notamment les besoins en matière d'infrastructures et de services portuaires.

Le gouvernement a annoncé une relance du programme autoroutier, mais la question du financement n'est pas résolue, le recours au financement privé n'étant probablement pas une réponse suffisante.

### Pays Bas

Plusieurs catégories d'acteurs prennent part à la démarche de prospective :

- le Bureau central du plan qui établit les grandes projections économiques et notamment les projections de

transport,

- le Ministère des transports, s'appuyant sur son propre Centre de recherche sur les transports en matière de statistiques et d'économétrie,
- les Régions,
- d'autres grands acteurs tels que le Port de Rotterdam, etc.

Sont ainsi établis des scénarios de base qui servent ensuite de référence pour tous les autres travaux. On note toutefois que ce cadrage n'est pas mis en cohérence avec les scénarios européens.

Le Ministère des transports vient de publier un nouveau Plan des transports en 2020. Il a utilisé des bases de données statistiques importantes (et notamment les matrices origine / destination alimentant le modèle national LMS) et conduit diverses études préparatoires portant sur les grandes tendances d'évolution du transport, sur des scénarios à long terme (2030) et sur l'examen des options ouvertes à l'horizon 2020.

Des travaux particuliers ont porté sur le cabotage maritime intra-européen et les besoins en infrastructures que son développement engendrerait. Les réseaux trans-européens (TEN) ont été envisagés, sous l'angle des relations entre les pays adhérents et les Pays-Bas, du rôle que pourraient jouer les transporteurs néerlandais et des perspectives des activités logistiques localisées aux Pays Bas. En outre, le Port de Rotterdam a conduit ses propres réflexions sur la capitalisation des flux maritimes et la conquête de nouveaux marchés.

Dans le modèle néerlandais de débat politique, le Parlement joue un rôle actif pour l'examen des options proposées par le Ministère. Le processus de décision est assez long mais s'efforce d'aboutir à un consensus ne rencontrant plus d'obstacle pour sa mise en œuvre ultérieure.

### Royaume Uni

Il n'y a pas à proprement parler de démarche prospective pour éclairer la politique britannique des transports. Le mot n'est pas traduisible en anglais : en Grande Bretagne, "forecast" veut dire prévision, tandis qu'aux Etats-Unis on parle de "future's planning". Du reste, les références à la planification ne sont plus de mise dans le vocabulaire politique, reste le "strategic thinking", la pensée stratégique. Cette question n'est pas anodine, considérant que, ne serait-ce qu'à travers la question des infrastructures, les problèmes de transport s'inscrivent inévitablement dans le long terme.

Les prévisions de trafic nationales (National Traffic Forecast) viennent d'être mises à jour. Le Ministère envisage, pour le trafic routier, la poursuite de la tendance au "découplage" entre la croissance du trafic et la croissance économique. Ce découplage résulte de l'aggravation de la congestion, qui provoque un report du trafic vers d'autres modes et même la disparition de certains flux. Sur la base

---

de ces projections, la commission pour le transport intégré envisage divers scénarios d'application du Livre blanc du gouvernement. Des travaux analogues sont menés pour les transports maritime, ferré et aérien. Ainsi, Railtrack a-t-il identifié dix goulets d'étranglement majeurs à supprimer sur le réseau ferroviaire. Le Plan décennal 2010 intègre les divers points de vue, pour identifier les ressources nécessaires et les mesures à prendre.

Outre ces travaux de cadrage, on observe une activité de recherche importante. Des travaux approfondis traitent du véhicule propre, de l'évolution du parc d'automobiles en fonction des revenus des ménages, des impacts du transport sur l'environnement, etc. Le transport maritime est à nouveau à l'ordre du jour, des projections à moyen et long terme portent sur les effectifs de travailleurs nécessaires et sur leur formation, dans des contextes de paix ou de conflit. Les compagnies BP pour les demandes de carburants « plus propres » et British Aerospace pour le transport aérien ont elles aussi établi des prévisions à long terme. L'Office pour la science et la technologie s'intéresse au transport intégré et durable, pour développer les outils adaptés. Un centre de recherche comme le SPRU envisage la question sous l'angle de la gouvernance territoriale selon plusieurs scénarios de société, plus ou moins "consommériste" ou "communautaire", à l'horizon 2035. Quatre questions clefs sont identifiées : la gestion des infrastructures, le rôle de l'information, le carburant alternatif et l'intégration logistique de la gestion des chaînes d'approvisionnement (supply chain management).

## Suède

Soumis au rythme des élections législatives, chaque nouveau gouvernement reçoit un mandat de trois ans au cours duquel il élabore normalement un projet de loi sur la recherche, un projet de loi sur les infrastructures et un projet de loi sur la politique des transports. La loi actuelle sur la recherche fixe des orientations pour trois ans, mais la loi récemment adoptée sur les infrastructures couvre la période 2004-2015.

L'agence SIKA, placée sous la tutelle du Ministère de l'Industrie et des Transports, est responsable de tous les travaux de prospective concernant les transports et les télécommunications. Elle s'appuie sur les travaux de l'administration des routes et de l'administration des transports ferrés. Elle prend également en compte les recherches (notamment dans le domaine des transports maritimes et aériens) financées par l'agence VINOVA (sous la tutelle du Ministère de l'Industrie), qui joue un rôle moteur dans l'orientation, la programmation et le financement de la recherche concernant les transports, ce qui n'exclut pas en outre l'intervention de consultants et de laboratoires universitaires (en particulier pour les travaux de modélisation).

La dernière loi sur les infrastructures est basée sur le travail de prospective réalisé en 1998 par SIKA et touchant tous les modes. En préparant les éléments pour le prochain projet de loi sur la recherche (prévu pour 2003-2004), SIKA a

conclu que l'horizon politique 2010 n'est pas cohérent avec le rythme de certains processus à prendre en compte, comme le changement climatique qui relève de projections à 50 ans. C'est cette échéance à long terme qui sera retenue. La démarche envisagée prend également en compte des hypothèses touchant l'économie, le développement technologique et le découplage (envisageable pour le fret ?), etc. Parallèlement à l'élaboration de scénarios, la méthode des «backcasting» consistant à voir comment atteindre l'image-objectif qu'on s'est fixée se développe de plus en plus. La question de la durabilité tient une grande place dans les réflexions, elle suppose un changement systémique touchant aussi bien la technique que les prix pour trouver des alternatives aux modes de transport qui portent atteinte à l'environnement (camions, voitures particulières).

En 1999-2000, a été élaboré un *Teknisk Framsyn* (programme de prospective technologique comparable aux *105 Technologies Clés* en France) à l'horizon 2020. Les forces et faiblesses de la Suède dans huit domaines technologiques ont été identifiées. Le domaine 3 « infrastructures de la société » concerne la ville, les systèmes de transports, la logistique, la distribution et le développement régional.

## Suisse

Le parlement fédéral dispose d'un état-major de prospective, mais c'est pour préparer des législatures de quatre années, horizon qui relève du court terme quand on traite des transports. Le document *Défis 1999-2003* définit ainsi les tendances et thèmes à l'ordre du jour. Il est disponible à l'adresse : [www.statistique.admin.ch](http://www.statistique.admin.ch). Il faut en outre compter les travaux des administrations fédérales (parmi lesquelles l'Office fédéral de la statistique) et des administrations cantonales, qui abordent des thèmes comme les perspectives démographiques, l'assurance sociale, le développement territorial, l'environnement et le paysage, etc., en même temps que les questions de transport.

L'Office fédéral des routes s'inquiète d'une congestion du réseau à l'horizon 2020, mais compte sur les technologies de l'information pour la pallier par une meilleure gestion du trafic plutôt que sur de nouveaux ouvrages.

Les instituts universitaires jouent également leur rôle (centre de recherche prospective de l'Université de Saint Gall, écoles polytechniques fédérales de Zurich et de Lausanne, etc.). Le programme de recherche PR41 a produit un scénario des nouvelles technologies à l'horizon 2050, des modes de vie et de la mobilité à l'horizon 2020, une stratégie pour la télématique à l'horizon 2010. Un programme prioritaire de 8 ans a été adopté pour l'environnement.

Il faut noter que cet effort de réflexion s'effectue dans un cadre relativement consensuel (les objectifs d'une politique de "mobilité durable" ont été adoptés par référendum d'initiative populaire), mais que les divers offices fédéraux agissent de façon relativement autonome les uns des autres.

---

## Union Européenne

Dans le débat, M. Frank Laurent, administrateur à l'Unité de l'économie sectorielle de la Direction Générale Transports et Environnement, présente enfin la stratégie de la Commission, organisée autour du récent Livre blanc selon trois axes :

- rééquilibrer les modes de transport,
- diminuer la congestion,
- remettre le citoyen au centre du dispositif.

Ainsi, l'objectif ambitieux est-il de retrouver en 2010 la répartition modale de 1998, c'est à dire d'interrompre et d'inverser la croissance jusqu'alors continue de la part des déplacements de personnes et de marchandises assurée par la route. De même, l'accent mis sur la sécurité relève-t-il bien du souci de s'intéresser prioritairement aux citoyens.

Le Livre blanc se conclut avec 60 actions à accomplir d'ici 2010. D'ores et déjà, de premières propositions sont faites, qui touchent des points importants :

- "paquet ferroviaire" pour libéraliser le marché du fret, augmentation de la sécurité du fer, création d'une agence ferroviaire européenne,
- Marco Polo, nouveau programme de développement du transport intermodal et des modes alternatifs à la route,
- Galileo, système de localisation et de navigation guidée par satellite,
- réforme de la tarification de l'usage des infrastructures et de l'affectation des recettes correspondantes.

Le Livre blanc avait été précédé de divers travaux de prospective, avec un scénario central de référence et plusieurs scénarios alternatifs. Pour ce faire, on n'a pas utilisé un seul modèle car il n'existe pas de modèle unique à l'échelle de l'Europe, mais on a intégré les résultats de diverses approches pour constituer le scénario central. On a notamment rapproché des éléments touchant les transports d'une part, l'énergie d'autre part, conformément aux compétences de la nouvelle Direction générale de l'énergie et du transport qui regroupe les deux domaines.

Bien sûr, la qualité des résultats finals dépend largement de celle des données initiales disponibles. Eurostat déploie de gros efforts pour améliorer ses bases de données, en s'appuyant sur les nouveaux règlements qui font obligation aux États membres de renforcer et d'homogénéiser leurs systèmes statistiques respectifs. On songe également à une enquête européenne sur les déplacements de personnes à grande distance (plus de 100 km), saisis par origine / destination. De son côté, l'Agence pour l'environnement prépare un rapport par pays, complémentaire du Rapport TERM (Transport and Environment Reporting Mechanism).

D'autres points importants restent à explorer, et notamment les enjeux de transport de l'élargissement de l'Union.

\*

Une fois encore, le rapprochement d'une information syn-

thétique touchant les pays européens montre tout à la fois la convergence des principales préoccupations et la diversité des démarches. Sans doute, un travail méthodologique plus approfondi serait-il possible, pour mieux identifier les outils, hypothèses, finalités des démarches de prospective, de planification et de programmation en vigueur ici et là. Il répondrait à un besoin très vif car la période actuelle est marquée par deux soucis contradictoires : d'une part, le besoin de projections à long terme est plus fort que jamais, quand les délais de décision, de financement et de réalisation des grands systèmes de transport sont de plus en plus longs ; d'autre part, la prospective raisonnant dans le prolongement des tendances passées n'est plus possible, et il faut donc entreprendre l'exercice bien plus difficile d'une prospective des bifurcations et des ruptures. N'est-il pas caractéristique que le Livre blanc limite son horizon à 2010, c'est à dire raisonne pratiquement à infrastructures constantes alors même que la question de leur adéquation aux besoins à long terme est un des problèmes majeurs de l'Europe ?

## Les Dossiers de l'Observatoire

### Dossier n°3 « charges fiscales et sociales dans le transport routier de marchandises en Europe »

Le dossier s'efforce de rassembler des données homogènes concernant les coûts, les salaires et charges, les impôts et charges touchant le transport routier de marchandises et en vigueur dans divers pays d'Europe. Les aspects propres à certains pays (Allemagne, Espagne, Grèce, Italie, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suisse) sont envisagés de façon approfondie.

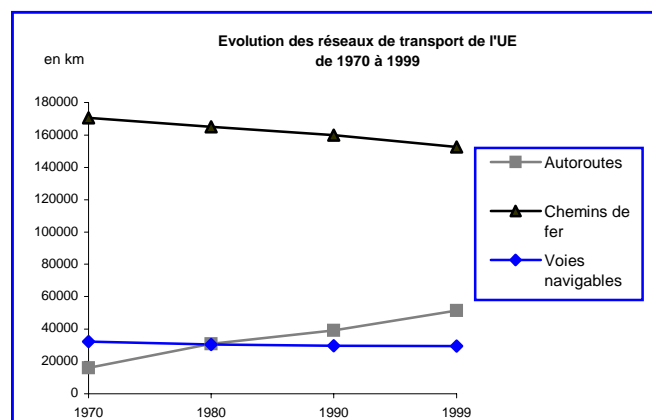
Une difficulté pour mener cette comparaison tient au manque de données détaillées ou parfois même à la confidentialité des chiffres. La plupart des informations recueillies proviennent d'études ou d'enquêtes de terrain propres à chaque pays. En outre, les différences entre pays ne tiennent pas seulement au niveau des taxes et charges, c'est leur structure (l'objet et le principe de taxation) qui diffère d'un pays à l'autre. Enfin, aux logiques différentes qui sous tendent les dispositifs en place, s'ajoute la distorsion entre les réglementations officielles et les pratiques effectives. La comparaison est toutefois plus facile en matière de fiscalité sur les produits pétroliers, sujet particulièrement sensible pour les transporteurs routiers.

A travers la question des charges et taxes, la préoccupation est bien sûr celle de l'harmonie des conditions de concurrence en Europe. Or, les pavillons les plus compétitifs ne semblent pas être ceux bénéficiant des charges les plus basses. La compétitivité des entreprises de transport ne résulterait-elle pas surtout de la qualité de leur organisation commerciale et logistique, de leur compétence et de la qualification de la main d'œuvre ?

## Analyses statistiques

### Les infrastructures de transport terrestre en Europe : évolution et densité des réseaux

#### • Analyse dans l'ensemble de l'UE



Source : Eurostat, UIC, IRF, statistiques nationales/DGTREN

De 1970 à 1999 la longueur du réseau autoroutier des 15 pays de l'Union européenne a triplé tandis que celle du réseau ferroviaire et des voies navigables intérieures a été respectivement réduite de 11 % et 9 %.

#### Densité des réseaux de l'UE

Année 1999 (sauf VNI= 1998)	Densité des réseaux en km/1000km <sup>2</sup>	Densité des réseaux en km/million d'habitants
Autoroutes	16	137
Chemins de fer	47	406
Voies navigables intérieures	9	78

La densité du réseau ferroviaire (longueur rapportée au territoire ou à la population) de l'UE reste, en 1999, trois fois plus forte que celle du réseau autoroutier. Mais le réseau ferré est constitué d'axes lourds fortement utilisés et de lignes secondaires ne supportant qu'un faible trafic.

#### • Analyse par pays

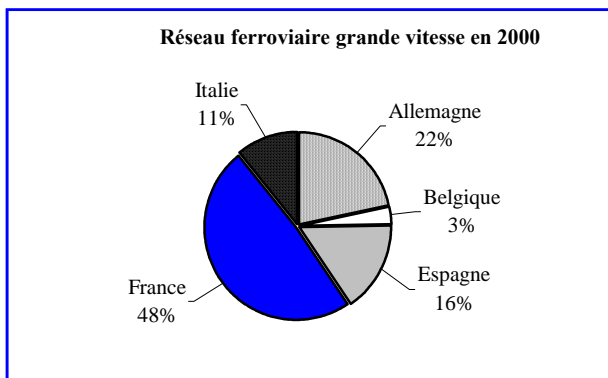
##### Evolution par pays des réseaux de l'UE

Longueur des réseaux en 1970 et 1999 (en km)	Autoroutes en 1970	Autoroutes en 1999	Chemins de fer en 1970	Chemins de fer en 1999	Voies navigables en 1970	Voies navigables en 1998
Allemagne	6 061	11 515	43 777	37 536	6 808	7 300
Autriche	478	1 634	5 907	5 643	350	351
Belgique	488	1 682	4 232	3 410	1 553	1 569
Danemark	184	880	2 352	2 324	-	-
Espagne	387	8 800	13 668	12 319	70	70
Finlande	108	512	5 870	5 836	6 000	6 245
France	1 553	11 000	36 117	31 589	7 433	5 732
Grèce	11	470	2 571	2 299	6	6
Irlande	0	115	2 189	1 919	-	-
Italie	3 913	6 621	16 069	16 018	2 337	1 477
Luxembourg	7	115	271	274	37	37
Pays-Bas	1 209	2 235	3 148	2 808	5 599	5 046
Portugal	66	797	3 591	2 813	124	124
Royaume-Uni	1 183	3 476	19 330	16 984	1 631	1 153
Suède	403	1 484	11 550	10 799	390	390
Total UE	16 051	51 336	170 642	152 723	32 338	29 500

Source : Eurostat, UIC, IRF, statistiques nationales/DGTREN

L'ensemble des pays s'inscrivent dans les mêmes tendances générales, mais avec des décalages dans le temps ou des rythmes différents. L'Allemagne, la France, l'Italie et le Royaume-Uni totalisent à eux seuls près de 70 % du réseau

ferré de l'Union Européenne. Pays le mieux équipé en autoroute en 1970, l'Allemagne a été rattrapée par la France, l'Espagne, l'Italie. La tendance à long terme est-elle une couverture relativement homogène du territoire européen ?



Source : Eurostat, UIC/DGTREN

**L'expansion du réseau ferroviaire à grande vitesse** (> 250km/h) montre également des décalages d'un pays à l'autre. Partie la première, la France détient aujourd'hui près de la moitié du réseau installé en Europe.

**La densité des réseaux** est le fruit d'une histoire assez longue. Elle reflète aussi la taille des pays et leur densité de population. Elle est très variable d'un pays à l'autre suivant les modes transport. Cette dotation en infrastructures n'est pas sans rapport avec le partage modal des trafics, de voyageurs et de marchandises (voir *Transports/Europe* n°1 et n°2).

### Densité par pays des réseaux de l'UE

Année 1999 (sauf VNI = 1998)	Autoroutes		Chemins de fer		Voies navigables	
	km/1000km <sup>2</sup>	km/million d'hab	km/1000km <sup>2</sup>	km/million d'hab	km/1000km <sup>2</sup>	km/million d'hab
Allemagne	32	140	105	457	20	89
Autriche	19	202	67	697	4	43
Belgique	55	165	112	334	51	154
Danemark	20	166	54	438	-	-
Espagne	17	223	24	313	0	2
Finlande	2	98	17	1122	18	1201
France	20	186	58	535	11	97
Grèce	4	45	17	219	0	1
Irlande	2	30	27	505	-	-
Italie	22	115	53	278	5	26
Luxembourg	44	288	105	685	14	93
Pays-Bas	54	141	68	178	122	319
Portugal	9	80	31	281	1	12
Royaume-Uni	14	58	70	285	5	19
Suède	3	167	24	1213	1	44

Source : Eurostat, UIC, IRF, statistiques nationales/DGTREN

Christine Aubriot  
Chargée de mission au CNT

**Pour en savoir plus** : « EU Energy and transport in figures - Statistical pocketbook 2001 » (Eurostat/DGTREN) – « Panorama des transports données 1970-1996 » (Eurostat/DGVII).

UIC : Union internationale des chemins de fer – IRF : Fédération routière internationale

Le bulletin *Transports/Europe* est 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 ».

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

### 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](http://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*