

Le réseau des experts

Prendre en compte la dimension européenne dans toute réflexion sur les transports est maintenant d'une évidente nécessité. Les flux de personnes et de marchandises tout comme les réseaux d'infrastructures et de services s'organisent désormais à des échelles emboîtées, du local au mondial. Dans ce dispositif, l'Union européenne, en voie d'élargissement, constitue un niveau d'organisation économique et géographique, mais également politique, de plus en plus prégnant. De façon symptomatique, le gouvernement français a souhaité que, dans l'exercice de prospective qu'il a confié à la DATAR pour alimenter un prochain débat d'orientation de politique des transports au Parlement, la France soit envisagée dans son environnement européen.

L'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe a pour mission de se saisir de la dimension européenne des transports. Constitué d'experts indépendants, choisis *intuitu personae*, ses priorités de travail sont définies par la section permanente du Conseil National des Transports. Le réseau des experts est ainsi la ressource clef de l'Observatoire et ses contributions alimentent le bulletin Transports / Europe. Il est composé de :

- Michel Beuthe, Facultés Universitaires Catholiques de Mons (Belgique)
- Antoine Beyer, Université Louis Pasteur, Strasbourg (France)
- Sergio Bologna, Progetrasporti, Milan (Italie)
- Mme June Burnham, Middlesex University, Londres (Royaume Uni)
- Bertil Carstam, consultant, Saltsjö-Duvenäs (Suède)
- Tristan Chevroulet, Ecole polytechnique de Lausanne (Suisse)
- Rafael Gimenez Capdevilla, Institut d'études territoriales, Barcelone (Espagne)
- Mme Catharina Horn, Université technique de Dresde (Allemagne)
- Séraphin Kapros, Université de la mer Egée, Chios (Grèce)
- Dieter Läßle, Université technique de Hambourg-Harburg (Allemagne)
- Fernando Nunes da Silva, Université technique de Lisbonne (Portugal)
- Ronald Pohoryles, ICCR, Vienne (Autriche)
- Philippe Tardieu, NEA, Rijswijk (Pays Bas)

Michel Savy
Directeur de l'OPSTE

SOMMAIRE

	Page
<i>Le réseau des experts</i>	1
<i>Evénements marquants</i>	1
<i>Analyses statistiques :</i>	6
<i>le transport terrestre de marchandises dans les PECO</i>	
<i>Les dossiers de l'Observatoire</i>	8

Evénements marquants

Comme chaque année, les experts ont choisi de présenter, pour le compte du réseau, les événements les plus significatifs de la conjoncture de leur pays et introduisant une vision européenne.

• Autriche

La publication du Plan général des transports n'a pas fait l'unanimité, par manque de cohérence des éléments qui le composent, et le ministre a démissionné. Le nouveau ministre a sous sa responsabilité un vaste domaine des infrastructures : transport et eau, et en outre science et recherche. Il est favorable à la mise en place rapide d'un péage généralisé pour les camions, en débat depuis 10 ans.

On évoque également une possible réforme des chemins de fer, naguère directement liés au Ministère et devenus une compagnie d'intérêt public, gérée selon les usages de répartition des postes de responsabilité entre partis politiques de gauche et de droite. La recherche d'un nouveau PDG ne débouche pas aisément.

En matière d'infrastructures, on estime que le TGV n'est pas adapté au territoire autrichien, mais une coopération est établie avec la DB et les CFF pour un train à haute vitesse qui devrait être pendulaire.

La question du transit a toujours occupé une place centrale dans la politique autrichienne des transports. Elle était na-

guère régulée par le système des éco-points, provisoirement acceptés selon l'accord avec l'Union européenne. La date d'expiration a été atteinte, une prolongation a été accordée mais sans que le terme en soit clairement fixé. Cette question est liée à celle, encore plus politique, de l'élargissement de l'Union aux pays d'Europe centrale, proches de l'Autriche, auquel la partie d'extrême droite de la coalition au pouvoir est hostile et tente de faire obstacle. De manière générale, la politique des transports est parfois prise dans des enjeux symboliques d'une autre nature (par exemple, avec le débat sur la justification de panneaux routiers bilingues dans les régions où réside la minorité slovénophone).

• Belgique

Après la faillite de Sabena, la nouvelle compagnie aérienne SN Brussels, dont le capital a été apporté par la région de Bruxelles, la région wallonne, l'aéroport de Bruxelles, la banque Fortis, etc., a repris un trafic intra-européen. Le taux de remplissage moyen des avions est en hausse et a atteint 50 %. La compagnie va maintenant reprendre les liaisons africaines historiques.

En matière de transport routier de marchandises, le Parlement vient d'adopter une loi établissant la co-responsabilité du donneur d'ordre et du transporteur en cas d'emploi de main d'œuvre illégale, de non-respect des règlements de sécurité, etc.

Les controverses se poursuivent quant à la gestion des chemins de fer. Le Conseil d'administration a approuvé les comptes de l'exercice passé, mais l'Assemblée générale ne le suivra probablement pas. Les syndicats ont été exclus du Conseil d'administration, mais admis dans un nouveau "Conseil stratégique" où siège aussi le Directeur général de l'entreprise, tandis que l'on cherche toujours la personne idoine pour le poste d'Administrateur général... Parmi les problèmes pendants, l'origine des fonds qui ont financé la croissance externe d'ABX n'est pas claire, alors que le financement des investissements du TGV n'est pas encore bouclé. Il est prévu de filialiser ABX (qui n'est pour l'instant qu'une division interne à la SNCB, tout comme Inter Ferryboat), pour ouvrir ensuite son capital à des actionnaires privés. Le plan d'investissements à l'horizon 2010 a été approuvé par le gouvernement, il comprend un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers, le RER de Bruxelles, la ligne de la rive gauche vers Anvers, le Rhin d'acier, le doublement de la ligne spécialisée dans le fret entre Bruxelles et Luxembourg (avec une participation des trois régions). Le financement du TGV est à part. Enfin, la régionalisation de la SNCB, une des dernières grandes institutions fédérales, revient dans le débat politique.

• Espagne

En 2002 les transports se sont vus grevés par de nouvelles taxes :

- taxes sur les hydrocarbures en plusieurs étapes déjà

- programmées (pour financer les dépenses de santé),
- taxe de sécurité sur le transport ferré de voyageurs.

La taxe de sécurité sur les aéroports a été augmentée de 10 %.

Une prise de conscience est en cours chez les divers acteurs politiques et sociaux, concernant les problèmes liés à la mobilité. Par exemple, les deux roues assurent une part importante des déplacements mais sont très dangereux. Les primes d'assurance ont triplé en trois ans, entraînant des manifestations de motards. Les arbitrages entre objectifs contradictoires sont parfois difficiles : afin de stimuler la mobilité de l'emploi, la nouvelle réglementation oblige un chômeur à accepter une offre d'emploi qui lui serait faite à moins de 30 km de sa résidence ou à deux heures de trajet en transports publics.

La Catalogne prépare un projet de loi convergent avec le Livre blanc de la Commission européenne, touchant les méthodes de planification des divers modes de transport et examinant, en concertation avec tous les acteurs, la mobilité liée au développement économique et à l'étalement urbain.

Les restrictions de trafic expérimentées à l'occasion du sommet de Barcelone ont ouvert un débat. La fermeture pendant trois jours de la Diagonale - la grande avenue du centre ville - et du boulevard périphérique s'est traduite par une augmentation de 25 % du trafic ferroviaire.

En matière de nouvelles infrastructures de transport, Barcelone a approuvé un plan à dix ans, d'un montant de 2,5 milliards d'Euros, pour développer les transports collectifs urbains (extension du métro, desserte de l'aéroport). À Madrid, la liaison directe de l'aéroport au centre ville par métro vient d'être mise en service.

Enfin, un mouvement de concentration est en cours parmi les sociétés concessionnaires des autoroutes, qui pourrait aboutir à la constitution d'un quasi-monopole national assurant 80 % du chiffre d'affaires du secteur. Ce groupe, l'ACESA, contrôlé par la « Caixa » et l'entreprise de travaux publics Dragados, s'étend maintenant dans d'autres pays, Italie et Portugal, peut-être demain France (avec la privatisation partielle d'ASF). Il intervient aussi dans les télécommunications, et vraisemblablement dans les plateformes logistiques et la gestion des aéroports.

• France

En termes de conjoncture, l'année 2001 a été marquée par un ralentissement de l'activité de transport de marchandises, notamment pour le fret ferroviaire qui, contrariant les objectifs gouvernementaux, a baissé (de 9 % en un an). En revanche, le transport ferré de voyageurs est en expansion.

Il est encore trop tôt pour discerner toutes les orientations du nouveau gouvernement en matière de transport. La décentralisation (le nouveau Premier ministre était précédemment président de Région) sera un thème général de la période à venir et touchera aussi le domaine des transports.

Les régions pourront probablement avoir une plus large marge de manœuvre, face à l'État et à la SNCF, pour lancer des appels d'offres de service ferroviaire régional de voyageurs.

En outre, on peut s'attendre à une tentative de libéralisation du chemin de fer, conformément aux propositions que faisait naguère le nouveau secrétaire d'État, à la définition d'un "service minimum" en cas de grève de la SNCF, à la privatisation d'Air France, à l'ouverture du capital d'établissements publics comme Aéroports de Paris à des investisseurs privés.

D'ores et déjà, le projet de troisième aéroport pour le bassin parisien est abandonné, ce qui laisse attendre une levée de la limite de 55 millions de voyageurs par an fixée pour Roissy et à une utilisation plus répartie du réseau des plates-formes aéroportuaires, notamment Lyon. Air France montre une bonne situation en comparaison avec les autres grandes compagnies européennes. Les compagnies aériennes "low cost" connaissent un développement rapide mais butent sur la pénurie de "slots" sur les aéroports parisiens. Elles se plaignent d'un traitement discriminatoire. Les procédures d'attribution seront-elles révisées ?

La récente loi "Solidarité et renouvellement urbains" transfère aux régions des responsabilités et des financements supplémentaires en matière de transport. Les premières expériences de régionalisation des transports régionaux de voyageurs par chemin de fer, étendues à l'ensemble des régions, ont donné des résultats positifs, l'augmentation de l'offre ayant permis une augmentation sensible des déplacements.

Enfin, 40 % du capital de la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) a été introduit en bourse. Le lancement a été couvert 19 fois !

• Grèce

La partie "Chemins de fer, aéroports et transports urbains" du 3^{ème} programme cadre communautaire prévoit une dépense de 3 milliards d'Euros d'ici à 2008. Pour les infrastructures, 70 % du montant relève d'un financement européen et 30 % d'un financement national. La bonne gestion des fonds de cohésion pose un problème à l'administration publique, pour mettre en place une comptabilité efficace.

La préparation des prochains Jeux olympiques a fait d'Athènes un vaste chantier. On note la réapparition du tramway avec une ligne de 40 km, l'extension du métro, la construction d'un RER (avec un débat sur la désignation du futur concessionnaire). Les tarifs et la billetterie seront intégrés pour l'ensemble des modes.

Le gouvernement cherche un investisseur stratégique entrant dans le capital d'Olympic Airways, qui compte un réseau très vaste, des bases logistiques, un important domaine immobilier (on parle de Singapore Airlines). Le service public de desserte des îles doit être maintenu. Un débat est ou-

vert sur les perspectives à long terme de l'aéroport d'Athènes, plusieurs sites prétendant lui disputer le rôle de hub pour la desserte des Balkans et l'interface entre l'Europe et l'Asie : Malpensa, Istanbul, Salonique. Les risques de surinvestissement et de surcapacité ne doivent pas être ignorés.

Les armateurs grecs pour le transport de passagers sont déjà très actifs dans le Nord de l'Europe et dans l'Adriatique, et souhaitent la libéralisation de leur propre marché national.

Enfin, on note la mise en place d'un Observatoire grec des transports.

• Italie

Pendant la campagne législative, il y a un an, M. Berlusconi avait fait une large place aux infrastructures dans ses engagements (le gouvernement sortant de centre gauche, qui avait réalisé le Plan général des transports, négligeant pour sa part cet argument).

Cette question reste au cœur de l'actualité politique, le ministre des travaux publics et des transports (les deux ministères ont été regroupés) étant lui-même entrepreneur, ce qui soulève un conflit d'intérêt. Une loi réformant le régime des appels d'offres est en discussion (la "loi objectif"). Elle met en place un Comité interministériel pour la programmation économique, ayant tous pouvoirs pour les évaluations environnementales et l'approbation définitive des projets (on se rappelle les blocages auxquels avait conduit le dispositif précédent). Elle conçoit un modèle de concession nouveau, où les recettes d'exploitation viennent rémunérer l'investisseur mais où le "general contractor" se retire de l'opération une fois les travaux terminés, à l'inverse des tendances actuelles du financement de projet. Enfin et surtout, cette procédure se déroulerait sans appel d'offres, contrairement aux prescriptions européennes.

Simultanément, le Ministre du trésor constitue une Société du patrimoine de l'État, et une société d'infrastructure garantie par la précédente. Cette disposition permet de sortir du budget, d'échapper aux critères de Maastricht et de constituer une entité apte à recevoir une concession de maîtrise d'ouvrage tout en sortant de la sphère publique et de ses règles de gestion.

Récemment, l'Union a obligé l'Italie à récupérer un bonus fiscal naguère consenti, indûment à ses yeux, aux transporteurs routiers de marchandises. Devant les remous qui s'ensuivent, le gouvernement cherche à contourner cette obligation.

• Pays-Bas

Les récentes élections ont vu un bouleversement du paysage politique néerlandais, avec l'arrivée d'un nouveau parti populiste qui participera à un gouvernement de coali-

tion de centre droit. Ce parti a proposé l'abandon de la construction de la Betuwe Lijn mais ses partenaires estiment que le point de non-retour est déjà atteint.

De manière plus générale, le document de planification des transports (White paper) du précédent gouvernement avait été rejeté par le Parlement avant même les élections. En dehors des travaux effectivement engagés, aucun projet en suspens n'a donc plus de base juridique. De même avait été définitivement rejeté le principe du péage routier différencié, qui n'entre pas non plus dans les conceptions politiques du nouveau gouvernement. Une loi cadre est en préparation, visant à l'utilisation des nouvelles technologies pour mieux gérer la congestion routière (on parle de "béton intelligent").

Il est encore trop tôt pour connaître la position de la nouvelle équipe quant au Livre blanc européen. Le précédent gouvernement n'en partageait pas la préoccupation touchant la répartition modale (refusant d'en faire un problème en soi) ni le découplage (les difficultés ne proviennent pas du fret routier mais de l'usage de la voiture particulière). Il s'opposait aussi à la révision des réseaux de transport trans-européens (RTE), où la part des Pays-Bas était très faible en regard de la quotité assurée par le pays au budget communautaire.

La question des privatisations est enfin en suspens. Celle de l'aéroport d'Amsterdam, d'abord rejetée, pourrait revenir à l'ordre du jour. La pré-privatisation des chemins de fer s'était traduite par une diminution des services et de la maintenance des infrastructures. Un référendum municipal a enfin rejeté le changement de statut de la régie des transports collectifs.

● Portugal

Après les élections municipales, et la démission du gouvernement précédent ayant entraîné des élections législatives anticipées, le parti libéral (PSD) l'a emporté et exerce désormais la responsabilité de la plupart des grandes villes et du gouvernement. Le secrétaire d'État au transport est issu du métro de Lisbonne et connaît donc déjà le secteur. La priorité a été confirmée en faveur des transports collectifs urbains en site propre, avec un métro léger sur la rive sud du Tage (avec une concession de 30 ans), le métro de Porto, le métro léger de Coimbra (en réutilisant une voie existante).

Le secrétaire d'État aux Travaux Publics a remis en cause le principe des autoroutes à "péage virtuel" qui aurait entraîné d'énormes charges pour l'État alors que le déficit budgétaire frise déjà les 3 % du PIB en dépit d'une augmentation de la TVA de 2 %. Sont remis en cause les projets de troisième traversée du Tage et de nouvel aéroport à Lisbonne.

Toutefois, le projet de TGV est relancé selon un dispositif à deux lignes (desservant Porto et Lisbonne), et non le "T" envisagé précédemment.

La compagnie aérienne TAP a retrouvé l'équilibre et cherche des partenaires (Iberia ?). On songe à faire de Badajoz un hub aéroportuaire en direction de l'Amérique latine (mais, pour Iberia, le hub en liaison avec l'Amérique latine devrait être Madrid !). De manière générale, les alliances aériennes sont une question sensible dans plusieurs pays d'Europe, car elles contribuent au choix des hubs (par exemple, l'alliance entre Austrian Airways et la Lufthansa a renforcé Munich au détriment de Vienne).

Enfin, l'engagement de la Port Authority de Singapour dans le port de Sines se renforce, avec un dispositif de "transhipment" triangulaire de conteneurs en liaison avec Algeiras et Anvers. À Anvers, avec la prise de contrôle du manutentionnaire Nord Natie, PSA assure 80 % des mouvements de conteneurs et vise à concurrencer le monopole de Rotterdam. Dans ce schéma, Lisbonne devient un port de second rang. Sines traite déjà du pétrole, du charbon, du gaz, des conteneurs, et bénéficie de bonnes liaisons ferrées et autoroutières.

● Royaume Uni

Le ministère des transports, un temps associé à celui de l'environnement, retrouve son périmètre habituel. La dé-privatisation (!) de Railtrack est effective, à la surprise des financiers de la City qui estimaient que l'entreprise était encore solvable mais à la satisfaction des autorités publiques et des compagnies de transport ferroviaires. Mais le statut de la nouvelle structure Network Rail n'est pas encore fixé (comment faire que les dépenses correspondantes, qui seront importantes, ne s'inscrivent pas au budget alors que l'État garantira les 14 milliards d'Euros d'emprunt ?). L'évaluation de la situation britannique est difficile, mais l'élément positif reste l'augmentation du trafic ferroviaire.

Un débat complexe touche le métro de Londres, entreprise publique qui va entrer dans le domaine de la ville après sa modernisation. Les contrats avec les entreprises de travaux publics impliquées, examinés par les services du nouveau maire de Londres, semblent difficiles à auditer.

● Suède

Suite à l'adoption, fin 2001, de la loi sur les infrastructures, l'Administration Nationale des Routes et celle des Voies Ferrées, ainsi que les régions, sont en train d'élaborer leurs plans de réalisation des infrastructures 2005-2012 en vue de leur approbation à l'automne 2003. Green Cargo, la société de chemin de fer suédois qui assure le trafic de marchandises, espère que ces plans favoriseront l'augmentation des capacités et l'aménagement de plates-formes intermodales. IKEA, premier opérateur concurrent à se manifester dans le fret ferroviaire international, a été autorisé à faire circuler ses propres trains entre la Suède et le continent, mais les volumes restent encore faibles.

Afin de renforcer la sécurité routière (le nombre de tués n'a

pas diminué entre 2000 et 2001), d'importants investissements sur le réseau routier et des améliorations techniques sur les véhicules ont été réalisés en 2002. Près de 800 kilomètres de routes nationales à trois voies sont aujourd'hui aménagés avec la voie centrale utilisée alternativement dans un sens ou dans l'autre, tous les 3 km, par un jeu de glissières de sécurité. Une stratégie pour la sécurité dans les transports sera élaborée en 2003 par les Administrations Nationales de chaque mode avec l'objectif, pour la route notamment, de « zéro accident ».

La troisième piste d'atterrissage de l'aéroport de Stockholm a été inaugurée cet été. La capacité d'accueil de l'aéroport est maintenant de 25 millions de voyageurs par an. Les compagnies aériennes « low cost » se développent rapidement en trafic international (Ryan Air, Goodjet) et intérieur (Goodjet).

La nouvelle législation concernant les salaires des équipages de navires (de voyageurs et de fret) a permis de conserver l'inscription des navires suédois dans le registre suédois, et ces nouvelles dispositions devraient même favoriser l'inscription des navires des autres pays nordiques à ce registre.

Deux nouveaux programmes de recherche ont été lancés par le gouvernement : l'un sur l'IVSS (Intelligent Vehicle Safety System), l'autre sur les émissions des véhicules (aspect qualitatif et quantitatif).

• Suisse

Le tunnel routier du Gothard a été réouvert deux mois après un accident ayant causé la mort de 11 personnes. L'alternative ferroviaire mise en place entre temps n'a été utilisée qu'à hauteur de 30 % de sa capacité. La circulation alternée maintenant instaurée dans le tunnel occasionne d'importants bouchons, et apparaît comme un instrument pour respecter les objectifs de l'initiative des Alpes, à l'horizon 2009, en bridant le transport routier de marchandises.

Une redevance routière, liée aux prestations et non plus forfaitaire comme la vignette précédente, a été introduite en 2001, simultanément avec l'acceptation de véhicules de plus de 28 t et conformément aux accords bilatéraux avec l'Union européenne. Les recettes de ce péage sont de l'ordre de 500 millions d'Euros, alors que le trafic a diminué de 2,3 % (en termes de véhicules-kilomètres et du fait d'une meilleure efficacité technique du transport) et que le transit alpin a augmenté de 3 % au lieu de 8 % auparavant.

Un "micro-recensement" sur la mobilité des personnes a montré que 90 % de la population suisse se déplace au moins une fois par jour, que la longueur totale des trajets parcourus est en moyenne de 18 000 km par personne et par an, dont un quart à l'étranger. Les déplacements en voiture particulière sont de 70 km par jour, en transports non motorisés de 7 km par jour, les loisirs motivent 44 % des déplacements et le travail 30 %, la durée moyenne est de une

heure et demie par jour. Les déplacements par avion répondent, pour 90 %, à des motifs privés et non professionnels.

La compagnie Swiss International Airways a succédé à Crossair, elle-même issue de la disparition de Swissair. On sait que le capital de la nouvelle compagnie a été apporté par la confédération, les cantons, des entreprises et des banques. La question des alliances internationales est maintenant à l'ordre du jour. Un rattachement à One World, dont le hub central est à Londres, semblerait par exemple mieux préserver le rôle régional de Zurich.

*

La chronique des événements établie par chaque expert, a fait émerger plusieurs questions, au demeurant très diverses, simultanément à l'ordre du jour ici et là, notamment :

- les nouvelles formes de gestion du domaine et de l'action publique sont inspirées du secteur privé (en Italie, Espagne et Belgique en particulier) et assouplissent le contrôle des investissements (appels d'offres) et de la gestion (concession, régie, convention) par l'appareil politique.
- à l'inverse, à la suite de l'échec de la privatisation de Railtrack, la doctrine européenne semble établir un partage plus clair entre les infrastructures, massivement du ressort des États, et les services, libéralisés.
- la concurrence entre aéroports européens s'accroît pour jouer un rôle de hub pour la desserte d'une part du continent ou assurer l'interface avec une autre région du monde (Amérique du Sud, Méditerranée, Proche Orient, Asie).
- la concurrence entre ports maritimes, dans le même esprit, évolue avec la montée en puissance de compagnies de manutention et de logistique internationales, capables de dessiner des réseaux inter-portuaires sous leur contrôle et modifiant les rapports de force entre les diverses places. Cette question prendra plus de poids encore avec l'augmentation prévisible du trafic maritime intra-européen.
- la traversée alpine, à travers les divers corridors simultanément complémentaires et concurrents qui se partagent le trafic, reste un thème clef auquel sont liés plusieurs enjeux : problème des péages, des éco-points (Autriche), du transport combiné (et des subventions considérables nécessaires à l'autoroute ferroviaire – la route roulante – qui semble pourtant avoir une certaine faveur des responsables politiques), etc.

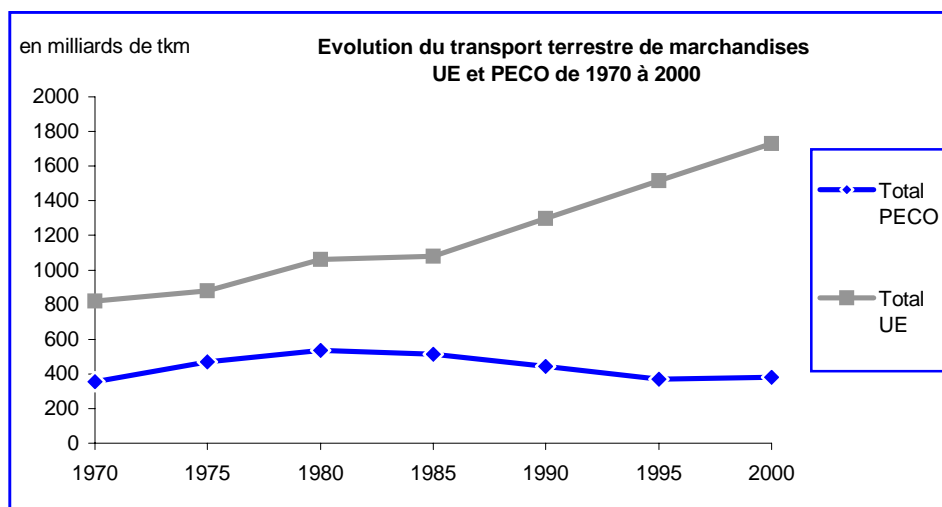
*

Analyses statistiques

Le transport terrestre de marchandises dans les pays d'Europe centrale et orientale et les Etats Baltes (PECO)

NB : la CEMT désigne par PECO les 11 pays suivants : Albanie, Bosnie-Herzégovie, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Macédoine, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Tchèque. Elle y ajoute les 3 pays baltes : Estonie, Lettonie, Lituanie. Parmi ces 14 pays devraient entrer dans l'UE en 2004 : Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Hongrie, Tchèque, Slovaquie, Slovénie, ainsi que Chypre et Malte. Dans les analyses qui suivent, pour des raisons de disponibilité de données, ont été retenus les 10 pays suivants : Bulgarie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Tchèque.

● Evolution des transports terrestres, UE et PECO, 1970 - 2000

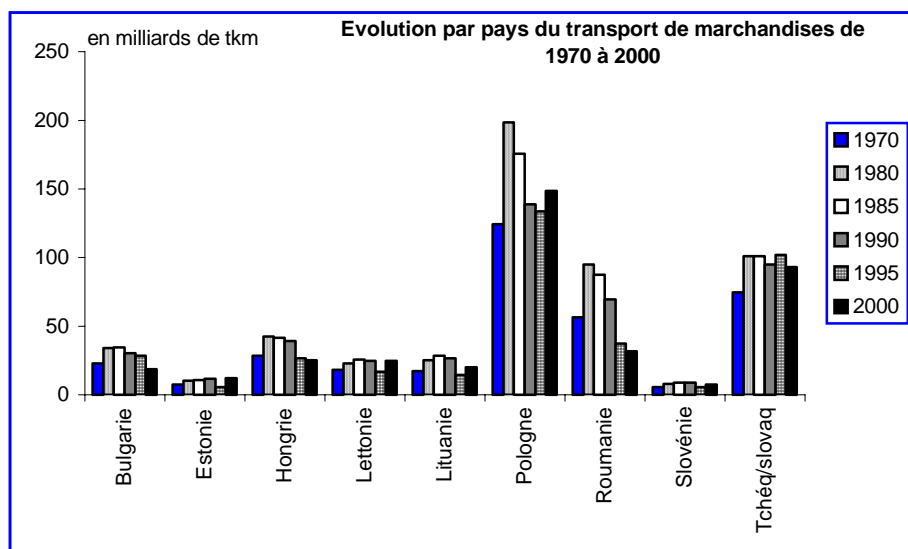


Source : CEMT

De 1970 à 2000 l'ensemble du volume de transport terrestre intérieur* de marchandises des 10 pays « PECO » a progressé de 7 % alors que celui des 15 pays formant aujourd'hui l'UE a doublé (111 %).

On remarque que la progression du trafic dans les PECO s'interrompt dès le début des années 80, bien avant la « chute du mur » et la transition vers une économie de marché.

● Evolution par pays des PECO



Source : CEMT

Sur le graphique, la Tchèque et la Slovaquie, qui se sont séparées en 1992, restent associées pour permettre la continuité des comptes depuis 1970. La Pologne représente à elle seule, en 2000, près de 40% du trafic total des 10 pays et son trafic a repris sa croissance depuis 1995. La chute du trafic à partir de 1980 est particulièrement marquée en Roumanie et se poursuit encore.

* Le transport intérieur recouvre : le transport national (origine et destination sur le territoire du pays), la partie nationale du transport international (importations et exportations) et enfin la partie nationale du transit.

● Répartition modale, UE et PECO, 1970 - 2000

UE

En % (tkm)	Route	Rail	Voie navigable	Oléoducs	Total
1970	50	29	13	8	100
1975	57	23	11	9	100
1980	60	21	10	8	100
1985	65	20	9	6	100
1990	70	17	8	6	100
1995	72	15	8	5	100
2000	73	14	7	5	100

Source : CEMT

PECO

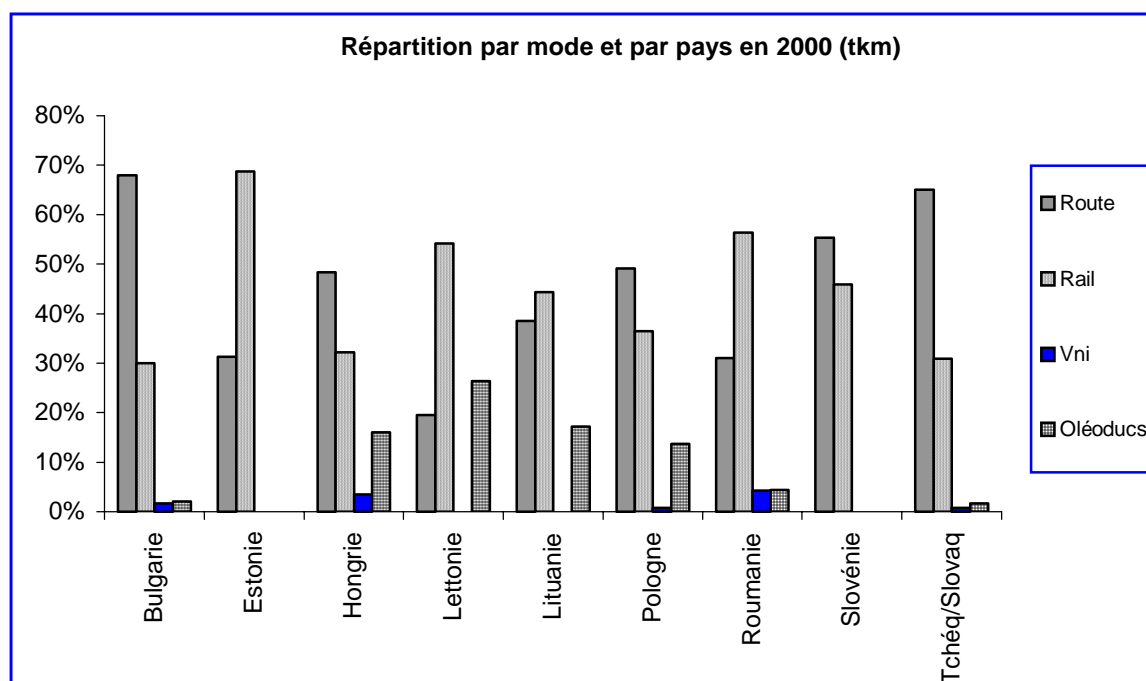
En % (tkm)	Route	Rail	Voie navigable	Oléoducs	Total
1970	15	77	3	5	100
1975	20	73	2	5	100
1980	23	68	2	7	100
1985	22	69	2	7	100
1990	27	63	3	7	100
1995	42	47	2	8	100
2000	50	39	2	10	100

Source : CEMT

Comme on l'avait déjà observé dans le numéro 1 du Bulletin (mars 2000), la répartition du trafic (mesuré en tonnes-kilomètres) de l'UE entre les différents modes évolue au bénéfice de la route et au détriment du rail, ainsi que des voies navigables et des oléoducs.

La structure de la répartition modale dans les PECO est radicalement différente de celle des pays d'Europe occidentale, en début de période, avec une prééminence spectaculaire du rail. Ici aussi, la route augmente sa part de trafic et dépasse le rail en 2000.

● Répartition par pays en 2000

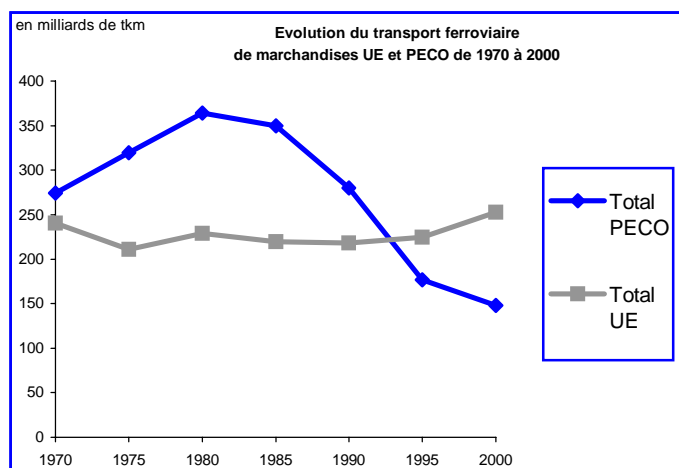


Source : CEMT

La répartition modale n'est nullement homogène dans l'ensemble des PECO. En 2000, elle ne privilégie pas (encore ?) la route dans tous les pays étudiés. Dans les pays

baltiques et en Roumanie, le rail occupe toujours la première place. En Bulgarie, Hongrie, Pologne, Slovénie et [Tchéquie + Slovaquie], la route est largement en tête.

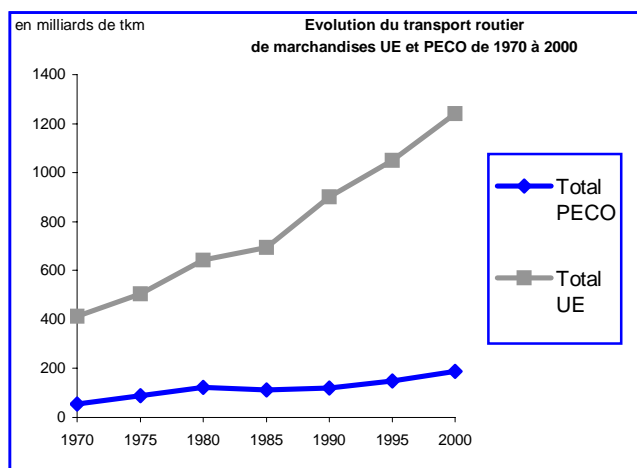
● Evolution du volume de transport par mode, UE et PECO, 1970 - 2000



Source : CEMT

Après un lent déclin depuis 1970, le trafic ferroviaire dans l'UE amorce un changement de tendance vers 1995. Alors que les PECO avaient un trafic légèrement supérieur à celui de l'UE en 1970, ils la dépassent nettement en 1980, mais amorcent alors une chute qui se poursuit encore aujourd'hui.

En matière routière, l'UE connaît une croissance rapide et soutenue. Dans les PECO, une reprise de la croissance sur la der-



Source : CEMT

nière décennie succède à une période de stabilité engagée depuis 1980. L'évolution de la répartition modale procède davantage de la chute du rail que de l'essor de la route. Il serait fâcheux que cette évolution les conduise vers la domination du « tout routier » que les politiques de l'Union européenne s'efforcent précisément de réduire (voir le récent Livre blanc de la Commission).

Pour en savoir plus : « Evolution des transports 1970-2000 » (CEMT).

Christine Aubriot
Chargée de mission au CNT

Les Dossiers de l'Observatoire

Dossier n°4 «Transport et environnement : les politiques en Europe»

La situation des 11 pays (Autriche, Belgique, Espagne, France, Grèce, Italie, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse) présentés dans ce dossier suscite quelques réflexions :

- La prise de conscience de l'impact des transports sur l'environnement est progressive et différente d'un pays à l'autre, mais participe toujours d'une évolution plus large qui a fait entrer les thèmes de l'écologie dans le champ politique. Progressivité et diversité résultent de la complexité du phénomène d'une part, de la dimension sociale et culturelle de sa perception d'autre part. Cet impact est complexe puisqu'il comprend à la fois des phénomènes locaux (bruit, pollutions, effet de coupure) et le phénomène global de l'effet de serre.

- La réglementation technique a progressivement imposé des normes de plus en plus exigeantes, qui ont abouti à des progrès très substantiels pour ce qui touche aux pollutions locales. Par le renouvellement progressif du parc automobile, la qualité de l'air en ville s'améliore. Les progrès sont en revanche beaucoup plus difficiles et limités pour l'effet de serre. Grande est la difficulté à mettre en place des modes de transport alternatifs à la route, dont le rôle est partout dominant.

- La sensibilité aux questions d'environnement a d'abord émergé dans les pays du Nord, où les relations entre l'homme et la nature relèvent de valeurs culturelles et sociales fortes. À cet égard, la France est longtemps apparue comme plutôt "méditerranéenne", quand les pouvoirs publics pouvaient réaliser d'importants programmes d'infrastructures sans guère rencontrer d'opposition. On sait que cette période est révolue...

- Les préoccupations de "mobilité durable" sont partout proclamées. Les pays évoluent-ils dans la même direction ? Les pays du Nord de l'Europe sont bien avancés dans l'évaluation des niveaux de pollution et dans l'internalisation des coûts externes. Le choix volontariste de la Suisse en matière de traversées alpines et de soutien des modes alternatifs à la route a valeur d'exemple. En revanche, les pays méditerranéens restent encore axés sur l'offre de transport pour rattraper leur retard d'équipement et renforcer leur lien avec le noyau central du grand marché.

- Pour sa part, en instaurant les Plans de déplacements urbains et en élaborant des Schémas de services collectifs de transport, la France a recherché des démarches faisant le lien entre déplacements, aménagement spatial et développement économique.

- Le livre blanc de la Commission devrait, enfin, susciter de nouvelles réflexions et expériences, puisque le thème de la mobilité durable est au centre de ses préoccupations et que certaines de ses propositions, comme celle du "découplage" entre croissance économique et croissance des transports, sont activement débattues.

Le bulletin Transports/Europe est accessible, en version française et en version anglaise, sur le site Internet du CNT. Les Dossiers de l'Observatoire sont également téléchargeables - 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

ISSN n° 1620-2775

Directeur de la publication :

Michel Savy

Rédactrice en chef : Christine Aubriot

Mise en page : Marie-Claude Martinez

Impression : INDICA