

Un bilan pour progresser

L'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe a été créé, à la demande du Ministre des transports, au sein du CNT, il y a déjà quatre ans. Lors de sa séance du 4 novembre 2003, la Section permanente du CNT a été informée du bilan annuel des travaux de l'OPSTE et a débattu de ses orientations à venir et de sa contribution aux réflexions du Conseil.

Regroupant onze experts de différents pays de l'Union européenne et de la Suisse et bénéficiant de la participation régulière de représentants de la Commission européenne et de la CEMT, l'Observatoire ne constitue pas une institution supplémentaire s'ajoutant aux organismes nationaux ou communautaires en place. Il est resté depuis sa création un réseau léger, mobilisant pour un coût minimal des compétences présentes dans les divers pays. Il va prochainement s'élargir à des experts des nouveaux pays membres de l'Union. Sa mission est d'assurer une veille et d'offrir une capacité d'expertise pour identifier les problèmes nouveaux, les tendances, les démarches qui émergent. Il a déjà traité de huit thèmes d'intérêt commun, réunissant une information aussi synthétique que possible pour permettre les comparaisons et les mises en perspective. Ses réunions ont en outre fait périodiquement le point sur les "événements marquants". Le bulletin *Transports / Europe*, très apprécié en France et à l'étranger, présente une synthèse de ces réflexions et des comparaisons statistiques. Il est diffusé sous forme papier à plus de 2000 destinataires, tandis que sa version électronique, en Français et en Anglais, compte 3300 destinataires, spécialistes des transports répartis dans le monde entier. Des *Dossiers*, reprenant l'intégralité des contributions des experts, sont également élaborés et diffusés.

Pour autant, l'utilisation des informations recueillies par l'Observatoire dans les travaux du CNT doit être encore renforcée. L'accent sera mis sur l'exploitation systématique de ces productions en fonction du programme de travail du Conseil.

Deux thèmes de comparaison des politiques et stratégies de transport en Europe, seront choisis, pour le programme 2004, lors d'une prochaine réunion de la Section permanente parmi les quatre thèmes déjà proposés : les politiques aéroportuaires, les échecs de l'intermodalité, la congestion routière, les transports régionaux de voyageurs.

Cette séance constructive devrait ainsi permettre de mieux satisfaire le besoin de connaissance et de comparaison internationale qui marque désormais toutes les réflexions sur les transports.

Michel Savy
Directeur de l'OPSTE

SOMMAIRE

	Page
<i>Edito</i>	1
<i>Evènements marquants</i>	1
<i>Travaux des instances européennes dans le domaine des transports</i>	7
<i>Récapitulation des thèmes traités par l'OPSTE</i>	8

Evènements marquants

Les membres de l'Observatoire ont présenté les événements marquants qui se sont déroulés dans leurs pays respectifs au cours du premier semestre 2003.

- L'actualité en **Allemagne** est marquée par l'introduction d'un péage routier pour les poids lourds, proportionnel à l'usage des infrastructures, alors qu'historiquement la tradition était la gratuité et qu'une Eurovignette forfaitaire avait été introduite récemment. Environ 12.000 kilomètres de voie seront concernés, essentiellement les autoroutes mais aussi quelques routes pour éviter les évasions de trafic. Le péage sera obligatoire pour tous les véhicules de plus de 12 t de PTAC, y compris les véhicules étrangers. Son montant sera modulé en fonction de la charge à l'essieu et du degré de pollution des véhicules, avec un niveau compris entre 10 et 17 centimes d'Euro au kilomètre. La perception du péage a été confiée à un concessionnaire privé, TollCollect. Les recettes attendues, quelque 3,4 G€, seront affectées à l'investissement en infrastructures nouvelles, réparties à parts égales entre la route et les autres modes. La taxe sera prélevée à partir du mois de novembre, après une période d'essai, compte tenu des problèmes techniques attendus lors de l'introduction du système électronique.

Les fédérations professionnelles de transporteurs routiers ont essayé de s'opposer à cette réforme, dénonçant le surcoût imposé à une industrie aux marges très faibles. La mauvaise conjoncture générale est en effet amplifiée par la crise du BTP et la concurrence croissante des transporteurs d'Europe centrale. Mais il est vrai que ce péage s'appliquera également à tous les transporteurs et n'établira donc pas de distorsion de concurrence.

Par ailleurs, les conditions générales d'expédition à la base des contrats entre chargeurs et commissionnaires ont été modifiées pour laisser la question de l'assurance,

naguère incluse dans le contrat, à l'initiative des chargeurs. L'exemple italien montre que l'on peut craindre que le risque soit ainsi transféré sur le maillon faible de la chaîne, le prestataire.

La concentration du secteur du transport se poursuit. Pendant l'année 2002, la Deutsche Post a conclu neuf opérations importantes touchant de grandes firmes comme DHL et Airborne (États-Unis) et diverses affaires en Pologne, Tchéquie, Turquie et Chili. La marque DHL a été choisie pour couvrir tous les produits de transport et de logistique du groupe.

De son côté, la Deutsche Bahn a accentué sa diversification en prenant le contrôle de Schenker. Cette dernière pourrait prendre en charge la gestion commerciale du fret ferroviaire. Dans le même temps, des opérateurs privés entrent sur le marché de l'exploitation des chantiers rail-route.

Dans le domaine aérien, on observe l'entrée des compagnies à bas coût sur le marché, avec un comportement très flexible (elles ont déjà abandonné les lignes les moins rentables). Le niveau général des prix a baissé, et Lufthansa a engagé une procédure contre Germania à qui elle reproche de subventionner son activité de transporteur par son activité touristique.

- La question des tunnels de franchissement des Alpes se pose dans plusieurs pays, et notamment en **Autriche**. La diversité des situations objectives explique largement les différences de position des pouvoirs publics ici et là. Ainsi, le projet de tunnel de base au Brenner, dont le montant des travaux serait de l'ordre de 5,6 G€ à partager entre l'Italie et l'Autriche, semble plus important pour le gouvernement autrichien que pour le gouvernement italien (qui a aussi à prendre en compte les projets avec la Suisse et avec la France). L'horizon initial était 2012, on parle maintenant de 2020...

Le gouvernement a été remanié, ce qui a rendu la responsabilité des infrastructures au ministère des transports.

Une restructuration des transports publics est lancée et touche à la fois les chemins de fer et le transport routier de voyageurs. La compagnie historique ÖBB était longtemps restée intégrée, puis divisée de façon assez formelle entre infrastructures et services. Avaient ensuite été mises en place deux instances de planification, l'une en charge du réseau traditionnel, l'autre du réseau à haute performance (trains à plus de 160 km/h). Par ailleurs, co-existaient deux réseaux de bus, l'un géré par la Poste, l'autre par ÖBB. Tous deux sont réunis dans le cadre du chemin de fer. Finalement, l'entreprise ferroviaire est organisée comme un groupe comptant 12 filiales, pour les infrastructures, les bus, les gares, les voyageurs, le fret, la logistique, les deux organismes de planification, etc. La banque Investkredit a même lancé l'idée d'un holding regroupant toutes les entreprises de réseau à capitaux publics.

Le financement des autoroutes est assuré par la compagnie publique ASFINAC. Sa dette est de 7,6 G€. Sera-t-elle privatisée ? Les candidats ne semblent pas nombreux, alors que le péage est seulement en cours d'introduction dans le pays. La question du transit ne se limite pas au Brenner (pour lequel le système des Ecopoints, qui établissait un contingentement quantitatif et non tarifaire - du trafic routier de transit en fonction du caractère plus ou moins polluant des véhicules utilisés, ne pourra être prolongé). L'élargissement de l'Union se traduira par une forte intensification des flux Est-Ouest, les travaux du contournement routier de Vienne ont déjà commencé.

Enfin, le transport aérien est en difficulté. Austrian Lines a regroupé les quatre compagnies autrichiennes, mais la fusion n'est pas aboutie. Une alliance a été conclue avec Lufthansa et Vienne ne joue pas le rôle de hub dont certains avaient l'ambition, tandis que la venue des compagnies "low cost" tire les prix vers le bas.

- En **Belgique**, un opérateur privé est déjà sur le marché du fret ferroviaire (l'entreprise Lejeune qui achemine des pièces détachées d'automobile entre l'Allemagne et Anvers). Mais cela ne doit pas masquer la lenteur des évolutions de la SNCB. L'entreprise ferroviaire fournit toujours une part importante de l'agenda politique, avec la question de sa régionalisation demandée par la Flandre. L'ouverture du Rhin d'acier se fait attendre. La dette de l'entreprise est considérable et plusieurs des filiales de son département logistique, ABX, ont une valeur zéro au bilan. ABX sera-t-elle filialisée ? remise en état avant d'être revendue ? le feuilleton se poursuit.

Pour ce qui est des autres modes, la politique de la région Flandre pour développer les quais fluviaux, engagée depuis 1997 avec environ 80 % de capitaux publics, se poursuit. En 2002, ces réalisations ont permis le transbordement de 250 000 conteneurs. On note des projets de lignes fluviales régulières reliant la Flandre et le Sud des Pays Bas.

Le problème du bruit nocturne de l'aéroport de Zaventem se complique, car il ne s'agit plus de le minimiser absolument, mais aussi de le répartir entre les diverses régions riveraines...

L'instauration d'une taxe au tonnage sur les navires vise à encourager le retour d'une partie de la flotte belge sous le pavillon national. Pour ce qui est de la manutention portuaire, la loi en réserve le monopole à des syndicats de dockers. Le système fonctionne à la satisfaction des entreprises de manutention elles-mêmes, et la nouvelle directive européenne autorisant les équipages de navires à effectuer eux-mêmes le "self-handling" (auto-manutention) est accueillie avec réticence. La co-discussion entre le Parlement et la Commission est en cours.

Enfin, le financement éventuel de tel ou tel mode de transport par la taxation de l'usage des infrastructures routières se heurte au principe constitutionnel d'unicité du budget et de non-affectabilité des recettes.

• L'actualité en **Espagne** a été fortement marquée par l'accident du Prestige. Le gouvernement a d'abord minimisé les faits et nié l'existence d'une marée noire, tandis que d'importantes manifestations publiques répondaient à l'appel de la plate-forme "nunca mais" (jamais plus, en galicien) et que des volontaires nombreux se présentaient pour nettoyer les plages. 20 000 t de pétrole avaient été récupérées à la fin avril 2003, mais il n'y a pas encore de solution définitive et il reste des fuites dans l'épave.

Comment agir face à l'imbroglie juridique touchant la propriété, la nationalité et la responsabilité du navire ? Faut-il mettre en cause les pavillons de complaisance, les liens entre armateurs et pavillons, abolir la limitation de responsabilité civile, introduire le droit environnemental dans le droit maritime européen ? Lors de l'incident, fallait-il éloigner le navire vers le large ou l'accueillir dans un abri côtier ? Doit-on établir un réseau de ports refuges, mais quels ports seront candidats ? Les navires à double coque sont-ils sans dangers ? Quelles seront les compétences de l'agence européenne de sécurité maritime : exécutives, préventives, curatives ?

L'Espagne a accompli depuis plusieurs années un effort considérable de rattrapage en matière d'infrastructures de transport. La liaison ferrée à grande vitesse Madrid-Barcelone-France ressortit aux réseaux trans-européens de transport (RTE) et figure parmi les 14 projets prioritaires d'Essen. Sur les 855 km de son tracé total, 650 sont déjà construits. Mais les difficultés pour sa mise en service sont nombreuses. La compétence acquise avec la construction de la première ligne, Madrid-Séville, a été perdue car il n'y a aucune continuité entre les deux projets. Le propriétaire de l'infrastructure a changé (le GIF et non la RENFE), tout comme le matériel roulant (Siemens et Talgo-Bombardier au lieu d'Alstom) et le système de signalisation (Ansaldo et non Siemens). Néanmoins, c'est finalement le même opérateur, la RENFE, qui exploitera les deux lignes, au moins jusqu'à la libéralisation complète des services ferroviaires de voyageurs. Le retard est important par rapport au calendrier initial. La pénétration dans l'agglomération de Barcelone pose des difficultés d'un autre ordre, des collectivités territoriales puissantes négocient le choix du tracé. Enfin, la concession du tronçon entre Barcelone et la France a été annulée, le concessionnaire (le consortium Euroferro associant Dragados et Bouygues) demandant aux Etats, qui l'ont refusée, une garantie de trafic : le calendrier précis des travaux qui prolongeront ce tronçon en France (entre Perpignan et Montpellier) n'est pas fixé. Il faut donc un nouvel appel d'offres.

• En **Finlande**, le nouveau gouvernement rouge-vert a élaboré un programme pluriannuel d'investissement dans les infrastructures visant à renforcer les structures régionales, à renforcer la compétitivité de l'industrie et à développer les liaisons internationales. La question du financement des infrastructures et des possibilités de PPP n'est pas encore définitivement réglée.

Pour les investissements routiers, la formule du BOT (build, operate, transfer) a bien fonctionné pour la construction récente d'une autoroute, avec des coûts diminués de 20% par rapport aux évaluations initiales. Le système des péages fictifs ("shadow tolls") adopté à l'époque sera-t-il maintenu pour les projets futurs ? L'augmentation des trafics entre l'Union européenne et la Russie, dont une bonne part passe par la Finlande, réclame des investissements supplémentaires. En outre, le poids maximal des ensembles routiers est de 42 t en Russie, contre 60 t en Finlande, ce qui crée une distorsion de concurrence pour le transport du bois exporté par la Russie.

La sécurité routière est une priorité du gouvernement. Alors que le nombre de tués fut de 400 morts en 2002, un programme fixe l'objectif de passer en dessous de la barre des 100 tués par an. Un problème majeur reste, à cet égard, la consommation d'alcool par les jeunes conducteurs. De nouvelles lois imposent, notamment, l'utilisation d'une installation "mains libres" pour le téléphone mobile. Les cyclistes devront porter un casque et disposer d'accessoires fluorescents. Enfin, les médecins devront signaler les personnes âgées inaptes à la conduite.

Pour ce qui est du transport public, le gouvernement veut porter l'effort sur l'amélioration de la qualité de service et le financement. La politique associe l'Etat et les collectivités locales. On développera l'utilisation de bus alimentés au gaz naturel. Les tarifs n'augmenteront pas plus vite que le niveau général des prix. Les subventions ne représentent que 17 % du total des recettes. Enfin, on développera la monétique.

Pour le transport routier l'objectif est d'améliorer la sécurité, de mieux prendre en compte l'environnement et d'intensifier l'usage des NTIC. Il s'agit aussi de réduire le transport lourd à l'intérieur des zones urbaines.

L'ouverture du réseau des chemins de fer sera réalisée suivant l'échéance fixée par Bruxelles.

La compagnie aérienne Finnair a reçu l'assurance que l'Etat en restera propriétaire et garantira son existence. On a décidé une baisse des effectifs de l'ordre de 10 % pour réduire les coûts. On observe aussi l'arrivée des compagnies "low cost" et le renforcement des intégrateurs pour le trafic de messagerie express.

La sécurité maritime est une question très sensible en Baltique. Le problème des navires pétroliers grecs dans les ports russes n'a pas été résolu, alors que les règlements en Russie sont moins sévères qu'en Suède et en Finlande et que ces deux derniers pays refusent dans ces conditions d'utiliser leurs brise-glaces. Ils ont proposé à l'IMO (Organisation maritime internationale) de faire de la Baltique une PSSA (protected sensible sea area), sur le modèle de la Méditerranée. Par ailleurs, le trafic des ferries avec les pays baltes va diminuer, leur adhésion à l'Union entraînant la disparition des commerces hors taxes. Ces navires seront réaffectés aux liaisons entre l'Allemagne et la Russie.

Les efforts de recherche portent surtout sur les applications de la télématique dans le domaine des transports.

- En l'absence d'Antoine Beyer, Catherine Chartrain, Secrétaire générale du CNT, commente l'actualité des transports en **France**. Des thèmes politiques généraux comme la réforme des retraites des agents de la fonction publique ou la décentralisation ont un écho particulièrement fort dans le secteur des transports. On envisage notamment le transfert aux départements d'une part du réseau routier géré par l'Etat. De même, on évoque la possible privatisation d'Aéroport de Paris, et on annonce celle d'Air France.

Les infrastructures de transport font l'objet d'un débat politique inhabituel. Le nouveau gouvernement a d'abord souhaité faire l'inventaire de tous les projets, décidés ou pendants, hérités des périodes passées. Il a demandé au Conseil général des ponts et chaussées et à l'Inspection générale des finances d'en faire l'"audit", tandis que des parlementaires recevaient des missions pour éclairer des secteurs particuliers tels que le fret ferroviaire ou le pavillon maritime. Enfin, la délégation à l'aménagement du territoire (la DATAR) était chargée d'élaborer une vision plus prospective des transports, prenant en compte leur inscription territoriale et l'insertion de la France dans son environnement européen. Il ressort notamment de ce dernier travail que, par comparaison avec ses voisins, la France montre un niveau moyen d'équipement satisfaisant. Ce qui ne préjuge pas des problèmes particuliers à telle zone ou tel corridor et ne dispense pas de s'interroger sur la difficulté à faire face aux besoins à venir, en optimisant l'exploitation des équipements existants et en fixant des choix pour les équipements nouveaux.

L'audit a connu un écho assez controversé dans la presse, des responsables politiques de toutes opinions ont critiqué le caractère restrictif de la démarche (principalement, le bilan coûts / avantages), ne prenant pas en compte les effets de réseau, les aspects territoriaux, la construction européenne ou les soucis de développement durable. Le CNT a rendu un avis soulignant la nécessité d'une évaluation des projets aussi rigoureuse que possible, constaté que les besoins de circulation allaient probablement continuer à croître dans les années à venir, insisté sur la difficulté de financer tout à la fois l'entretien du réseau existant, le développement d'infrastructures montrant un fort taux de rentabilité et la constitution d'une offre alternative à la route dans une perspective de développement durable. Il faudra combiner financements européens (dont le montant et le taux devraient être substantiellement augmentés), nationaux et régionaux, et associer capitaux publics et privés.

Dans cette perspective, le gouvernement n'a pas encore tranché la question de la privatisation des sociétés d'autoroutes. Certains y voient une recette importante susceptible de combler, dans l'urgence, une part du déficit budgétaire qui dépasse le maximum fixé par le pacte de stabilité européen. Pour d'autres, la rente autoroutière

offre une partie de la réponse au problème du financement des infrastructures des années à venir.

Une journée de débat sans vote à l'Assemblée nationale et au Sénat a repris largement l'ensemble de ces éléments, le gouvernement annonçant pour la fin de l'année un conseil interministériel fixant des orientations. Outre le choix des infrastructures prioritaires, la réflexion s'est centrée sur le financement des investissements à venir. Les exemples de la RPLP suisse et du LKW Maut allemand ont certainement ouvert la réflexion, avec la proposition parlementaire d'une redevance routière payée par les poids lourds et destinée à abonder un fonds de financement des infrastructures de tous les modes de transport.

Par ailleurs, on note la disparition définitive du deuxième pôle de transport aérien concurrent d'Air France, avec la faillite d'Air Liberté. Enfin, le président de la République avait fait l'an passé de la sécurité routière une priorité particulière. On constate des progrès étonnants sur ce terrain, puisque avant même que les textes établissant une répression plus sévère de la "violence routière" entrent en vigueur ou que les radars de contrôle soient installés, le nombre de tués a baissé de quelque 20 % en un an.

- En **Italie**, on assiste à la dramatisation du débat sur le corridor européen n°5 (qui relie notamment Lyon et Turin). L'accent est mis sur les besoins en infrastructures de transport (plutôt que sur l'organisation des services de transport), et le gouvernement italien espère que sa présidence de l'Union pour le deuxième semestre 2003 lui donnera l'influence suffisante pour faire accepter de nouveaux projets pan-européens ainsi que la mise en place des financements correspondants.

Cette revendication des milieux économiques, largement relayée dans la presse, est-elle la recherche d'une réponse à la crise de l'industrie (la construction automobile, mais aussi de nombreuses PME), dont les délocalisations massives, vers la Roumanie ou la Chine, sont les indices ? L'organisation des jeux olympiques à Turin remédiera-t-elle aux difficultés de FIAT ?

Entre Lyon et Turin, et en attendant le tunnel de base, la route roulante va être mise en œuvre, avec une amélioration du tracé entre Orbassano et Turin et le contournement de Turin (de tels contournements sont en cours de réalisation dans toutes les grandes villes italiennes). Mais rien n'est vraiment décidé pour le tunnel central. La société LTF (Lyon Turin Ferroviaire) va lancer une nouvelle étude de rentabilité de la route roulante, après l'audit des projets d'infrastructures commandité par le gouvernement français. En attendant, les flux prennent une autre orientation avec la mise en service de capacités nouvelles de franchissement des Alpes par la Suisse et son soutien à leur utilisation.

La privatisation des autoroutes se poursuit. À travers sa filiale Australe, le groupe Benetton est le premier pro-

priétaire du secteur et montre une très bonne rentabilité. Un débat est ouvert avec le Ministère, qui estime que les obligations liées aux monopoles privés ne sont pas respectées, notamment pour ce qui touche l'entretien.

En matière de sécurité des transports maritimes, l'avis des autorités est que la double coque n'est pas une réponse définitive.

Pour la sécurité du transport routier de marchandises, il faut prendre en compte divers facteurs, tels que les conditions de travail dans cette industrie. On constate en effet une augmentation des accidents, et la presse met en avant le rôle des conducteurs extra-communautaires. On constate en effet une pression très forte sur les prix des prestations logistiques, de plus en plus externalisées vers le marché, alors que contradictoirement les exigences de qualité, et donc de fiabilité et de sécurité, s'accroissent.

- Au **Royaume-Uni**, après la mise en place du péage électronique londonien le 17 février 03, les premiers résultats montrent que le trafic s'est vite stabilisé à un niveau inférieur (de 15 à 18%) au trafic observé avant le péage (1,5 million de véhicules-km par jour). Le trafic est fluide, y compris sur le "boulevard périphérique intérieur" qui sert de frontière à la zone de péage. La desserte et la ponctualité des bus se sont nettement améliorées. A l'extérieur de la zone le trafic a légèrement augmenté. 110 000 véhicules environ paient, chaque jour ouvrable, la taxe (8 Euros), 110 000 en sont exemptés (personnes handicapées, taxis, services d'urgence, véhicules à carburant "alternatif" etc.) et les habitants de la zone bénéficient d'une réduction. Les modes de paiement assez diversifiés (Internet, SMS...) sont satisfaisants. Les personnes en infraction (de l'ordre de 4000 par jour) doivent acquitter une amende de 120 Euros. Le système de contrôle automatisé (par lecture des plaques minéralogiques) fait l'objet de critiques et de nombreux recours ont été engagés. La mise en place d'un nouveau système par GPS, vivement souhaité par l'autorité organisatrice des transports, est à l'étude. Cette expérience londonienne montre que le péage urbain peut devenir un outil, parmi d'autres, de gestion du trafic et a sensibilisé l'opinion au coût de la route.

Les accords sur la "privatisation partielle" du métro londonien entre les constructeurs et l'Etat ont été conclus en avril 2003. Les travaux concerneront dans un premier temps la modernisation des stations, des rames et d'une partie des voies. A terme les grandes infrastructures (tunnels, ponts) seront renouvelées. Certains experts doutent de l'efficacité de ce partenariat public-privé. En principe, la gestion du métro devrait être transférée au maire de Londres fin 2003.

Concernant le domaine de l'aérien, le ministère des Finances a récemment lancé l'idée d'une "charge fiscale environnementale" appliquée à ce mode. Les différentes options fiscales envisageables alimenteront le Livre Blanc sur l'Aviation attendu pour la fin de l'année.

Network Rail, (propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire) vient de publier son plan triennal. Il dénonce les décennies de sous-investissement et sollicite des crédits supplémentaires pour améliorer l'infrastructure existante. C'est la Strategic Rail Authority (SRA), chargée d'encadrer l'ensemble des acteurs, qui décidera, en fonction des subventions accordées par le ministère des Finances, s'il y a lieu de réduire le niveau des services aux voyageurs. L'analyse sur les 24 opérateurs a révélé qu'au moins un quart d'entre eux avaient un bilan financier négatif, ce qui conduit à une forte progression des subventions d'équilibre.

Le rapport sur le fret ferroviaire publié par la SRA fait apparaître une stagnation du trafic en 2002-2003 après des années de croissance. L'augmentation de trafic qui avait été retenue au plan décennal 2000-2010 a dû être revue à la baisse.

Afin d'améliorer la sécurité routière, les tribunaux ont renforcé les condamnations susceptibles d'avoir un impact plus fort sur le comportement des conducteurs.

- En **Suède**, la loi sur les infrastructures élaborée en 2001 est en cours d'adoption. Elle prévoit une dépense de l'ordre de 33 G€ d'ici à 2015. Les projets de ce plan sont en cours de discussion entre l'Etat, les administrations nationales compétentes pour les routes et voies ferrées et les régions.

Pour l'aménagement des routes, on va généraliser la séparation des routes à trois voies en sections alternatives à deux voies dans un sens et une voie dans l'autre. Cette mesure, qui touchera la moitié du réseau principal du pays, vise à diminuer le nombre d'accidents. Une action nationale pour la sécurité routière a été lancée, avec l'objectif ambitieux de diminuer le nombre de tués par deux d'ici à 2007 pour qu'à terme la route soit aussi sûre que les autres modes de transport. On va simultanément renforcer les moyens automatiques de surveillance, augmenter l'offre de transport collectif, diminuer la vitesse, réduire l'alcoolémie. Le plan de sécurité routière prévoit l'expérimentation pendant quatre ans d'une modulation de la vitesse maximale autorisée en fonction des circonstances (pluie, neige...).

Un projet de péage urbain de congestion à Stockholm a été décidé par le gouvernement suédois dans le but de réduire de 15 % les véhicules automobiles et d'améliorer l'environnement. Ce projet démarrera début 2005 et, 18 mois après, un référendum décidera de sa permanence. La solution technique choisie est celle du transpondeur. Il faudra payer 2 Euros l'entrée ou la sortie du centre ville (intra-muros) entre 7 heures et 18h30, les jours de semaine. De plus, il sera perçu un Euro pour passer du nord au sud de la ville. Seuls les véhicules utilitaires et les poids lourds seront concernés (taxis, bus réguliers, véhicules verts etc. seront exemptés). Les recettes serviront à améliorer les transports publics. Les communes environnantes sont hostiles à cette mesure et ont voté contre à 80%, lors du référendum engagé sur cette question.

L'activité publique ferroviaire en Suède est répartie entre Green Cargo pour le fret et SJ pour les voyageurs. À la fin de l'année 2002, SJ a fait l'objet d'un "bilan de contrôle". L'assemblée générale de SJ a décidé une modification des horaires pour mieux répondre à la demande, une diminution du personnel employé et le développement de la vente de billets par Internet (qui devrait passer de 17 % à 30 % du total). L'objectif est d'atteindre l'équilibre financier en 2006. L'entreprise a encore le monopole des grandes lignes mais des concurrents ont fait leur entrée sur les petites lignes.

La compagnie aérienne scandinave, SAS, connaît de grandes difficultés avec la mauvaise conjoncture internationale et l'arrivée des "low costs". Elle va diminuer son personnel et abaisser ses prix pour maintenir ses parts de marché.

Une loi est en discussion pour écarter les navires les moins sûrs par un renforcement des contrôles. Si l'on ne peut interdire les navires non classés pour naviguer dans les glaces, des discussions sont ouvertes avec la Finlande et la Russie pour la création de la PSSA baltique.

Dans l'industrie du transport routier de marchandises, DHL et Danzas vont coordonner leurs activités, sous la marque DHL, pour tous les pays nordiques.

Enfin, l'organisme chargé de l'orientation et du financement de la recherche, VINNOVA, a bouclé son programme, qui porte sur une infrastructure et un transport efficace dans une croissance durable. Il s'agit maintenant de préciser les règles de promotion du développement durable au niveau national et local, pour les transports interurbains et urbains. Un accord a été passé avec l'industrie automobile, portant sur un programme de véhicule "intelligent et sûr", pour accélérer l'innovation et son utilisation effective.

- En Suisse, le trafic de l'aéroport de Zurich est à nouveau discuté avec les régions allemandes proches. Il est question de limiter le nombre de vols, qui reviendrait de 150 000 à 100 000 par an, et d'allonger la période de couvre-feu. L'Allemagne voudrait des restrictions encore plus sévères et un recours est engagé devant la Cour de justice européenne, la Suisse voyant dans ces demandes une discrimination à l'avantage de l'aéroport de Francfort. À ces problèmes s'ajoute le ralentissement conjoncturel du transport aérien et les difficultés de la compagnie Swiss. Celle-ci, qui avait repris Swissair et Crossair, n'a jamais atteint son point d'équilibre. Il est question de la séparer entre Swiss Express, qui pourrait devenir une compagnie low cost d'envergure européenne, et Swiss pour le marché du transport transcontinental.

Les travaux des deux tunnels ferroviaires se poursuivent, et pourraient s'achever en 2007 pour le Lötshberg et en 2013 pour le Gothard. Le plan Rail 2000 est entré dans sa deuxième phase, pour constituer un réseau d'express régionaux et traiter les tronçons saturés.

En matière routière, la RPLP (redevance poids lourds liée aux prestations) a des effets intéressants et partiellement inattendus. Son montant moyen est de 1,1 c.€ / km, que le véhicule soit chargé ou non, et est modulé en fonction de la pollution émise par le camion (types Eco 1, 2 ou 3). Ce renchérissement du transport routier de marchandises a incité les chargeurs et les transporteurs à accentuer leurs gains de productivité, par un meilleur remplissage des véhicules notamment. Dans le même temps, le poids total autorisé en charge est passé de 28 à 34 t. Le résultat global est un gain de compétitivité de la route au détriment du chemin de fer, c'est-à-dire le contraire de l'objectif annoncé initialement. Cela étant, les ressources ainsi collectées seront utilisées pour le financement des traversées alpines ferroviaires. Un référendum d'initiative populaire devrait demander une deuxième vague de construction d'autoroutes, le plan national initial arrivant à son achèvement, mais le gouvernement devrait préconiser son rejet et présenter un contre-projet. En matière de sécurité routière un nouveau plan, "Vision Zéro", vise à réduire le nombre annuel de morts de 550 à 300 d'ici à 2010, en jouant à la fois de la réglementation, de l'éducation, de la technologie, de l'efficacité des secours, etc.

Enfin, un débat porte sur la création d'une taxe générale sur le gaz carbonique et la formation de jeunes conducteurs met l'accent sur la réduction des consommations d'énergie. Les transporteurs routiers demandent une baisse de la fiscalité sur le gazole, mais n'auront probablement pas gain de cause.

*

Ce tour d'horizon, très dense, montre une évolution notable de la manière de considérer les problèmes de transport. Ceux-ci sont maintenant perçus dans leur dimension de système (à l'inverse d'une analyse segmentée de projets isolés), inscrits dans un territoire, interférant avec un environnement social et naturel complexe. Les questions de la tarification des équipements existants et du financement des projets nouveaux apparaissent désormais liées, dans une optique intermodale. Les procédures de prospective, planification et programmation restent encore un chantier passionnant, où les comparaisons et les coopérations internationales apporteront des éclairages fort utiles.

*

Synthèse établie à partir des contributions de Mme Catharina Horn (Université technique de Dresde), MM. Pohoryles (ICCR), Beuthe (FUCAM), Gimenez i Capdevila (Institut d'études territoriales de Barcelone), Carstam (B Consoy), Beyer (Université Louis Pasteur Strasbourg) et Mme Chartrain (CNT), M. Bologna (Progetrasporti), Mme June Burnham (Middlesex University), M. Chevroulet (EPFL).

Etat des travaux des instances européennes dans le domaine des transports au premier semestre 2003

Qu'il s'agisse des réseaux transeuropéens (RTE) ou plus généralement de la mise en œuvre des recommandations du *Livre blanc*, la question du financement est cruciale. La réalisation des RTE tels qu'ils avaient été prévus à l'horizon 2010 demanderait environ 500 milliards d'Euros, alors que les Etats membres et l'Union n'y consacrent globalement pour l'heure qu'un peu plus de 20 milliards par an, c'est-à-dire qu'il faudrait plus de 20 ans pour atteindre l'objectif alors qu'il en reste moins de 10.

Un groupe de travail de haut niveau présidé par M. Karel Van Miert a pour mission de dresser une nouvelle liste de projets d'équipements de transport prioritaires, après la première liste des 14 projets prioritaires retenus lors du sommet d'Essen de 1994, et de poursuivre la réflexion sur les financements. Les « projets d'Essen » étaient pour beaucoup des projets nationaux additionnés les uns aux autres, il faut aujourd'hui privilégier les projets transnationaux. À ce jour, seuls trois de ces projets sont achevés, ce qui renvoie notamment à l'insuffisance des moyens financiers dont dispose l'Union pour mettre en œuvre la politique commune des transports.

Le Livre blanc de septembre 2001 a été approuvé par le Parlement, et, lors du débat, l'idée de la création d'un fonds européen des transports a été lancée, de même que celle d'une agence de sécurité routière.

En avril 2003, la Commission a fait une communication sur le financement des infrastructures de transport, et notamment des RTE. Un des points clés est l'association des capitaux privés aux projets, dès lors que les financements publics sont insuffisants, sans que cette association puisse être LA solution à tous les problèmes de financement. Il faut aussi trouver des solutions pour améliorer l'efficacité des montages internationaux. D'une manière générale, les besoins sont tels qu'il n'y a pas un mode de financement à privilégier mais qu'il faut travailler sur une gamme de modes en fonction des situations.

Les réflexions sur la tarification des infrastructures (péage) visent par ailleurs à ce que les utilisateurs paient à peu près les coûts engendrés pour la collectivité, dans la perspective d'un rééquilibrage des trafics entre les modes. Le principe est accepté pour les poids lourds par les grands pays de transit (Allemagne, Autriche, Benelux, France, Suisse), tandis que les pays « périphériques » craignent de se voir pénalisés. L'idée selon laquelle la route pourrait contribuer au financement d'autres modes de transport, dans certains cas bien définis, fait son chemin. L'Eurovignette, mise en place dans six pays, sera remise en cause avec l'entrée en fonction de la "LKW Maut" allemande (péage pour les poids lourds sur les grands axes). La Commission travaille sur une révision de la directive Eurovignette. Sa proposition ira dans le sens d'une meilleure prise en compte des coûts réels pour la société.

Outre les points qui précèdent, les principales évolutions en ce premier semestre 2003, sont les suivantes, mode par mode :

- pour le transport aérien : les accords bilatéraux de ciel ouvert conclus avec les Etats-Unis ne sont pas conformes aux traités, la Commission va reprendre la négociation de façon globale au nom de l'Union. On peut s'attendre à l'émergence progressive d'un marché unique du transport transatlantique, avec une accentuation de la concentration de l'industrie du transport aérien : vers la constitution de trois ou quatre pôles en Europe ? Par ailleurs, on va assouplir la règle d'obligation d'utilisation des "slots" dans les aéroports, compte tenu du ralentissement du trafic (dispenser les compagnies d'assurer des mouvements d'avions motivés seulement par la conservation de leurs droits).
- en matière maritime, la sécurité est la question primordiale après l'accident du Prestige. L'OMI examinera prochainement un nouveau train de mesures pour éliminer les navires à simple coque.
- pour le rail, le premier paquet ferroviaire est entré en vigueur le 15 mars. Il offre un cadre commun à tous les chemins de fer pour l'organisation de la concurrence sur leurs réseaux, et notamment sur le RTEFF (réseau trans-européen de fret ferroviaire). Le texte n'a pas encore été transposé dans le droit national de tous les pays (sont à jour la Belgique, la Finlande, la France et le Luxembourg) et une procédure d'infraction a été lancée à l'encontre des retardataires. Quant à la directive sur l'interopérabilité, elle n'a encore été ratifiée que par la Finlande. Le deuxième paquet ferroviaire vise à accélérer la libéralisation du fret (le Parlement souhaiterait étendre la libéralisation aux voyageurs) : en l'état actuel des débats, le RTE serait ouvert au trafic international dès 2006 (et non 2008 comme initialement prévu), et le cabotage en 2008.
- pour le transport routier de marchandises, une position commune s'est dégagée pour généraliser la formation obligatoire des conducteurs, qui n'existe aujourd'hui qu'en France et aux Pays-Bas. Une proposition de directive vise à appuyer les systèmes à venir de télépéage sur l'utilisation de Galileo.
- quant au transport fluvial, on estime que l'objectif de "faire du neuf pour du vieux" pour renouveler la flotte a été atteint.
- enfin, le transport intermodal fait l'objet du programme Marco Polo, avec un budget de soutien au transfert modal de 75 M€ pour 2003-2007. Une proposition de directive concerne la standardisation des conteneurs.

Ce résumé de la présentation faite par M. Claude Rossignol, expert à la Direction Générale Energie et Transport de la Commission Européenne, à l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe, des réflexions récentes sur les transports qui impliquent à la fois la Commission, le Conseil et le Parlement, correspond à la situation le 16 mai 2003. Depuis cette présentation, qui reflète le point de vue de son auteur et n'engage pas la responsabilité de la Commission, des évolutions sont intervenues dans le même sens et en particulier :

- le groupe Van Miert a déposé ses conclusions. En s'appuyant notamment sur ses conclusions la Commission a fait des propositions tant sur la consistance que le financement du RTE.
- la Commission a fait une proposition de directive sur les péages que pourraient acquitter les poids lourds.
- le projet Galileo est « sur les rails ».

Récapitulation des thèmes traités par l'OPSTE

Synthèses thématiques du bulletin Transports/Europe

- n°1 (mars 2000) : Constitution et finalités de l'Observatoire. Evénements marquants dans le domaine des transports dans les pays européens
- n°2 (décembre 2000) : Les autorités organisatrices des transports de personnes dans les agglomérations
- n°3 (juin 2001) : Le fret ferroviaire
- n°4 (octobre 2001) : Evénements marquants pour 2001
- n°4 : Les charges fiscales et sociales dans le transport routier de marchandises en Europe
- n°5 (février 2002) : Transport et environnement
- n°6 (juillet 2002) : Travaux de prospective
- n°7 (décembre 2002) : Evénements marquants pour 2002
- n°8 (mai 2003) : Délocalisation des entreprises de transport
- n°9 (octobre 2003) : Le transport maritime
- n°10 (décembre 2003) : Evénements marquants pour 2003

Analyses statistiques

- Les données de base du transport terrestre de marchandises en Europe occidentale (T/E n°1)
- Le transport de voyageurs en Europe occidentale (T/E n°2)
- Le transport maritime de marchandises en Europe (T/E n°3)
- La sécurité dans les transports terrestres en Europe (T/E n°5)
- Les infrastructures de transport terrestre en Europe : évolution et densité des réseaux (T/E n°6)
- Le transport terrestre de marchandises dans les PECO (T/E n°7)
- Le transport terrestre de voyageurs dans les PECO (T/E n°9)

Dossiers de l'Observatoire

- n°1 (septembre 2001) : "Les autorités organisatrices de transport dans les agglomérations européennes"
- n°2 (octobre 2001) : "Le fret ferroviaire en Europe"
- n°3 (décembre 2001) : "Les charges sociales et fiscales dans le transport routier de marchandises en Europe"
- n°4 (novembre 2002) : "Transport et environnement : les politiques en Europe"
- n°5 (juin 2003) : "Prospective des transports en Europe"

Autres réflexions

Fiches sur :

- la création de Verdi en Allemagne (T/E n°1)
- les chemins de fer d'Europe occidentale, synthèse d'une recherche comparative (T/E n°1)
- le plan de désengorgement du Randstad (T/E n°2)
- le contingent multilatéral CEMT (T/E n°5)
- les statistiques de transport européennes (T/E n°8)
- les travaux des instances européennes dans le domaine des transports : état au premier semestre 2003 (T/E n°10)

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*
Impression : *Compo Imprim*